

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA



Disusun Oleh:

KEZIA DEVINA MARELLA REGINA
NIT. 30621036

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA



Disusun Oleh:

KEZIA DEVINA MARELLA REGINA
NIT. 30621036

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA

Disusun Oleh:

KEZIA DEVINA MARELLA REGINA
NIT. 30621036

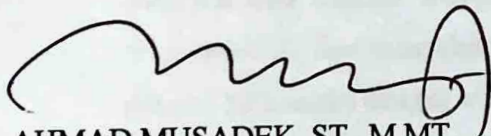
Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Dosen Pembimbing

Supervisor



AHMAD MUSADEK, ST., M.MT
NIP. 19680217 199102 1 001



TANTA MAULANA DIMAR
NIK.20004452

Mengetahui
Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA



AHMAD MUSADEK, ST., M.MT
NIP. 19680217 199102 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 29 Februari 2024 di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.

Dengan diadakannya *On The Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang di inginkan. Diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

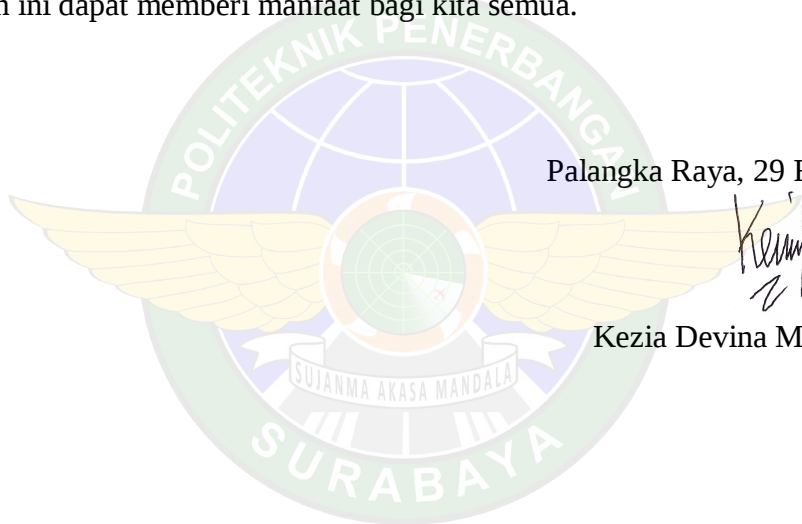
Dapat terlaksananya kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, sehingga saya dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) dengan baik dan benar, oleh karena itu tidak lupa kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa
2. Kedua orang tua dan saudara penulis yang telah memberikan do'a dan motivasi baik material maupun spiritual kepada penulis sehingga dapat melaksanakan dan menyelesaikan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dengan baik sesuai dengan waktu yang ditentukan:
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
4. Bapak Ardha Wulanigara, selaku *Executive General Manager* PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Tjilik Riwut;
5. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.T., selaku Kepala Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya serta pembimbing OJT;
6. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya;

7. Para pendamping kegiatan *On The Job Training* (OJT) di unit *Aviation Security, Apron Movement Control, Terminal Inspection Service* dan Komersil;
8. Teman – teman *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Tjilik Riwut;
9. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan *On The Job Training* (OJT) dan selama membuat laporan ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Palangka Raya, 29 Februari 2024

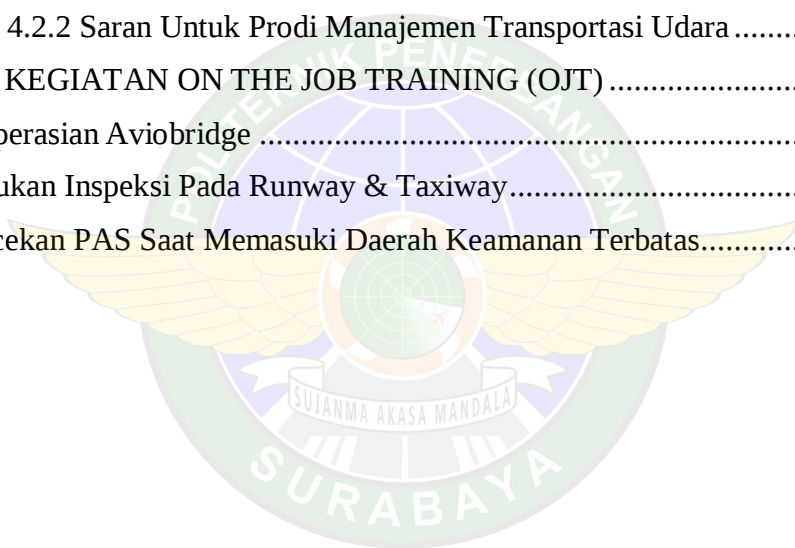


Kezia Devina Marella Regina

DAFTAR ISI

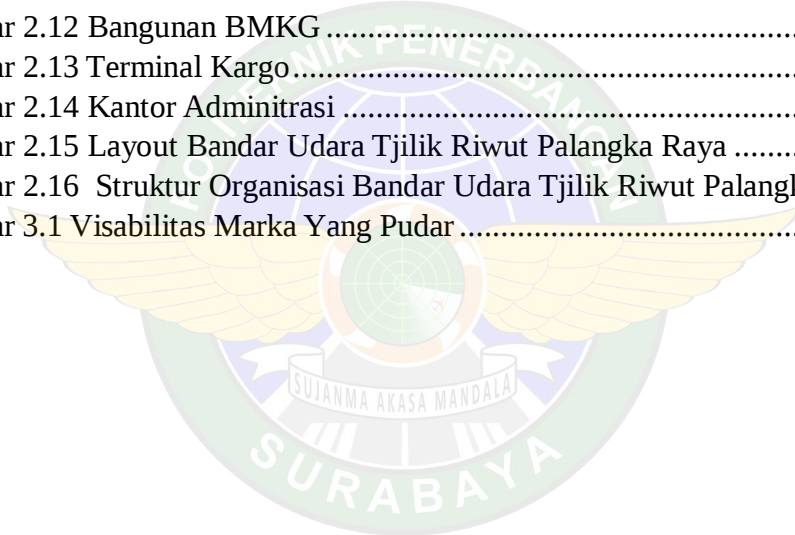
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	1
1.2 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.2.1 Bagi Kampus	2
1.2.2 Bagi Taruna	3
1.3 Manfaat Kegiatan <i>On The Job Training</i>	3
1.3.1 Bagi Taruna	3
1.3.2 Bagi Perusahaan	4
1.4 Tempat dan Waktu Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	4
1.4.1 Tempat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	4
1.4.2 Waktu Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	4
1.5 Jadwal Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT)	4
BAB 2 LANDASAN TEORI	5
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya	5
2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU)	5
2.1.2 PT.Angkasa Pura II	5
2.1.3 Visi Perusahaan	7
2.1.4 Misi Perusahaan	8
2.1.5 Nilai Perusahaan	8
2.1.6 Perpindahan dari UPBU menjadi Angkasa Pura	9
2.2 Data Umum Bandar Udara	10
2.2.1 Fasilitas Sisi Udara	11
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat	14
2.2.3 Layout Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya	19
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya	20
BAB 3 PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	23
3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	23
3.2 Jadwal dan Kegiatan	23
3.2.1 Jadwal Pelaksanaan	23

3.2.2 Aviation Security (AVSEC).....	24
3.2.3 Terminal Inspection Service (TIS)	27
3.2.4 Apron Movement Control (AMC).....	29
3.2.5 Komersil.....	30
3.3 Permasalahan	30
3.4 Penyelesaian.....	32
BAB 4 KESIMPULAN DAN SARAN	34
4.1 Kesimpulan	34
4.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab III	34
4.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT	34
4.2 Saran.....	35
4.2.1 Saran Untuk Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.....	35
4.2.2 Saran Untuk Prodi Manajemen Transportasi Udara	35
FOTO KEGIATAN ON THE JOB TRAINING (OJT)	37
Pengoperasian Aviobridge	38
Melakukan Inspeksi Pada Runway & Taxiway.....	38
Pengecekan PAS Saat Memasuki Daerah Keamanan Terbatas.....	40



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Jadwal Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	4
Gambar 2.1 Logo PT.Angkasa Pura II.....	5
Gambar 2.2 Terminal Lama.....	10
Gambar 2.3 Terminal Baru.....	10
Gambar 2.4 <i>Runway</i> 16 dan 34.....	11
Gambar 2.5 <i>Taxiway</i> A,B dan C	12
Gambar 2.6 <i>North Apron</i> dan <i>South Apron</i>	13
Gambar 2.7 Terminal	15
Gambar 2.8 Tempat Parkir Kendaraan Umum	16
Gambar 2.9 Menara ATC	16
Gambar 2.10 PKP-PK	17
Gambar 2.11 Terminal VIP	17
Gambar 2.12 Bangunan BMKG	18
Gambar 2.13 Terminal Kargo	18
Gambar 2.14 Kantor Adminitrasi	19
Gambar 2.15 Layout Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya	19
Gambar 2.16 Struktur Organisasi Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya	20
Gambar 3.1 Visabilitas Marka Yang Pudar	31



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum Bandar Udara	10
Tabel 2.2 Spesifikasi Runway 16 dan 34	12
Tabel 2.3 <i>Parking Stand (North Apron)</i>	13
Tabel 2.4 <i>Parking Stand (South Apron)</i>	14
Tabel 2.5 RESA.....	14



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu sekolah tinggi kedinasan yang berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan yang bertugas menyelenggarakan program pendidikan profesional khususnya di bidang penerbangan. Sesuai dengan visi dari Politeknik Penerbangan Surabaya yaitu menjadi perguruan tinggi vokasi yang unggul, menghasilkan lulusan yang kompeten di bidang penerbangan, serta mampu bersaing secara nasional dan global. Maka dari itu, diselenggarakannya pendidikan dan pelatihan penerbangan untuk menghasilkan insan penerbangan yang senantiasa memegang teguh Lima Citra Manusia Perhubungan dalam memberikan pelayanan jasa yang baik kepada masyarakat .

On The Job Training juga upaya terencana untuk memfasilitasi pembelajaran pengetahuan yang berhubungan dengan pekerjaan dan keterampilan. Politeknik Penerbangan Surabaya memberikan fasilitas taruna Diploma III Manajemen Transportasi Udara untuk melaksanakan *On The Job Training* sesuai dengan ilmu yang didapatkan selama dibangku perkuliahan serta mengaplikasikannya dalam bentuk praktek kerja agar para taruna kelak telah dinyatakan lulus dapat segera untuk menyesuaikan diri di lingkungan kerja. *On The Job Training* dapat didefinisikan sebagai latihan kerja pada suatu Bandar Udara yang telah ditentukan, sekaligus mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil cakap dan ahli sesuai persyaratan yang berlaku. Proses pendidikan serta pelatihan diberikan dengan metode tatap muka dikelas serta praktek pada laboratorium dan mengaplikasikannya teori yang telah diajarkan di kelas dalam *On The Job Training*.

Pelaksanaan *On The Job Training* ini dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya yaitu Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya pada kurun waktu 11 Desember 2023 – 29 Februari 2024. *On The Job Training* merupakan kurikulum yang wajib dilaksanakan oleh semua taruna untuk melakukan pengukuran terhadap setiap taruna dalam melaksanakan praktek

kerja langsung serta memberikan pengalaman kerja dimana setelah menempuh pendidikan akan dihadapkan dalam lingkungan kerja yang sedemikian rupa. Melalui pelaksanaan *On The Job Training* selama 3 bulan ini diharapkan para peserta diklat atau taruna mampu menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori yang dilaksanakan didalam kelas atau laboratorium kemudian dipraktekkan dengan situasi yang sebenarnya di lapangan.

Dengan adanya praktek kerja lapangan ini, nantinya diharapkan dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mampu mengembangkan daya pikir serta melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan yang kompleks yang dapat timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On The Job Training*. Dengan melakukan analisa serta mengambil keputusan yang tepat ,cepat serta dapat dipertanggungjawabkan dalam melaksanakan tugas pemberian pada layanan transportasi udara.

1.2 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

1.2.1 Bagi Kampus

Tujuan dari *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 semester 5 adalah :

1. Menyesuaikan atau menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
2. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT (*On The Job Training*).
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT (*On The Job Training*).
4. Membina hubungan kerjasama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandara lokasi *On The Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, keamanan penerbangan.

1.2.2 Bagi Taruna

Adapun rincian dan tujuan untuk taruna dari kegiatan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Agar taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja.
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
3. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
4. Untuk melatih kerjasama taruna dengan personil lain, maupun pada unit-unit yang lain. Sehingga tercipta suasana *teamwork* serta disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi / substitusi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

1.3 Manfaat Kegiatan *On The Job Training*

1.3.1 Bagi Taruna

1. Agar taruna memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
2. Agar taruna OJT mengetahui keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu Bandar Udara Lingkungan tempat pelaksanaan *On The Job Training*.
3. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandar Udara lokasi *On The Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, keamanan penerbangan dan kargo.
4. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar.

1.3.2 Bagi Perusahaan

1. Kegiatan *On The Job Training* ini diharapkan dapat mempererat hubungan di bidang pendidikan penerbangan dan bandar udara dengan Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Sebagai wadah penyerapan karyawan atau tenaga yang dihasilkan dari potensi kerja taruna *On The Job Training* itu sendiri.
3. Sebagai acuan untuk melihat potensi kerja peserta *On The Job Training*, sehingga akan lebih mudah untuk perencanaan peningkatan di bidang Sumber Daya Manusia (SDM).

1.4 Tempat dan Waktu Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

1.4.1 Tempat Pelaksanaan *On The Job Training*

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Berlokasi di daerah Jl. Adonis Samad, Panarung, Kec.Pahandut, Palangka Raya, Kalimantan Tengah 73111.

1.4.2 Waktu Pelaksanaan *On The Job Training*

Kegiatan *On The Job training* (OJT) dilaksanakan sejak tanggal 11 Desember 2023 sampai 29 Februari 2024.

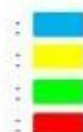
1.5 Jadwal Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

Jadwal kegiatan *On The Job Training* (OJT) sebagai berikut :

Jadwal *On the Job Training* (OJT) Taruna Poltekbang Surabaya

No.	NAMA	DESEMBER					JANUARI				FEBRUARI			
		I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1	TATAQ WISNU D.S													
2	RIZA DWI APRILLIA													
3	KEZIA DEVINA M.R													
4	LATIF KUSUMA W													
5	DERYLLA MUTIARA F													
6	FADHIL MUZAKKI P.D													

Aviation Security
Terminal Inspection Service
Apron Movement Control
Komersil



Gambar 1.1 Jadwal Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

BAB 2

LANDASAN TEORI

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU)

Unit Penyelenggara Bandar Udara atau UPBU adalah unit dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan yang bertugas untuk melaksanakan pelayanan jasa penerbangan dan jasa terkait bandar udara, keselamatan, keamanan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

Pada tanggal 5 Oktober 2016, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menetapkan peraturan baru tentang organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Jumlah Unit Penyelenggara Bandar Udara sebanyak 150 kantor, yang terdiri dari 16 Satuan Pelayanan Bandar Udara. Unit Penyelenggara Bandar Udara dikelompokkan ke dalam 4 kelas, yaitu:

1. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama (2)
2. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I (10)
3. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II (21)
4. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III (118)

2.1.2 PT.Angkasa Pura II



Gambar 2.1 Logo PT.Angkasa Pura II

Perusahaan ini didirikan oleh pemerintah Indonesia pada tahun 1984 sebagai sebuah perusahaan umum (Perum) dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta

Cengkareng untuk mengelola Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 1985, penerbangan berjadwal di Bandara Halim Perdanakusuma dan Bandara Kemayoran mulai dipindah ke Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 1986, perusahaan ini diubah namanya menjadi Perum Angkasa Pura II dan ditugaskan untuk mengelola bandara yang terletak di Indonesia bagian barat. Pada tahun 1991, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II dan Bandara Supadio.

Pada tahun 1993, status perusahaan ini diubah menjadi persero. Setahun kemudian, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Polonia, Bandara Simpang Tiga, Bandara Husein Sastranegara, Bandara Blang Bintang, dan Bandara Tabing. Pada tahun 1999, perusahaan ini mengubah nama Bandara Simpang Tiga menjadi Bandara Sultan Syarif Kasim II. Setahun kemudian, perusahaan ini juga mulai mengelola Bandara Kijang.

Pada tahun 2004, perusahaan ini meresmikan terminal khusus haji di Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 2005, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono meresmikan Bandara Internasional Minangkabau. Pada tahun 2006, Wakil Presiden Jusuf Kalla meletakkan batu pertama pembangunan Bandara Kualanamu. Presiden Susilo Bambang Yudhoyono kemudian juga meresmikan lounge khusus TKI di Bandara Soekarno-Hatta.

Pada tahun 2006, Wakil Presiden Jusuf Kalla meletakkan batu pertama pembangunan Bandara Kualanamu. Presiden Susilo Bambang Yudhoyono kemudian juga meresmikan lounge khusus TKI di Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 2006 juga, perusahaan ini mendirikan PT Railink bersama PT Kereta Api Indonesia. Pada tahun 2007, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Depati Amir dan Bandara Sultan Thaha. Pada tahun 2009, perusahaan ini meresmikan Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta.

Setahun kemudian, perusahaan ini juga meluncurkan kembali Terminal 1C Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 2011, perusahaan ini meletakkan batu pertama pembangunan terminal di Bandara Depati Amir dan Bandara Supadio. Setahun kemudian, perusahaan ini meresmikan terminal baru di Bandara Sultan Syarif

Kasim II. Pada tahun 2013, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Silangit, serta mulai mengoperasikan Bandara Kualanamu dan terminal baru di Bandara Raja Haji Fisabilillah. Pada tahun 2016, perusahaan ini mulai mengoperasikan Terminal 3 Ultimate Bandara Soekarno-Hatta.

Pada bulan Januari 2017, perusahaan ini mulai mengoperasikan terminal internasional baru di Bandara Husein Sastranegara dan terminal baru di Bandara Depati Amir. Pada bulan September 2017, perusahaan ini mulai membangun *Airport Operation Control Center* (AOCC) dan mulai mengoperasikan kalayang di Bandara Soekarno-Hatta. Pada bulan November 2017, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Jenderal Besar Sudirman. Pada bulan November 2017 juga, Presiden Joko Widodo meresmikan Bandara Silangit.

Pada bulan Desember 2017, PT Railink mulai mengoperasikan KA Bandara Soekarno-Hatta. Pada bulan Desember 2017 juga, Presiden Joko Widodo meresmikan Terminal Ultimate Bandara Supadio dengan didampingi oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi. Pada bulan yang sama, perusahaan ini juga mulai mengelola Bandara Banyuwangi. Pada tahun 2018, perusahaan ini mulai mengoperasikan Bandara Kertajati. Pada bulan Oktober 2019, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Radin Inten II, Bandara H.A.S. Hanandjoeddin, dan Bandara Fatmawati Soekarno. Pada bulan Oktober 2021, pemerintah resmi menyerahkan mayoritas saham perusahaan ini ke Aviastar Pariwisata Indonesia, sebagai bagian dari upaya untuk membentuk holding BUMN yang bergerak di bidang aviasi dan pariwisata. Pada tanggal 29 Desember 2023, Angkasa Pura I dan II sebelumnya dipisah berdasarkan wilayah yang dilayani resmi digabungkan menjadi PT Angkasa Pura Indonesia atau *InJourney Airports* untuk mereformasi industri aviasi beserta pariwisata Indonesia dibawah InJourney.

2.1.3 Visi Perusahaan

On Becoming Airport Enterprise Leader in the Region memiliki makna bahwa Angkasa Pura II mempunyai cita-cita dalam lima tahun ke depan menjadi perusahaan (*enterprise*) yang terdepan dalam bisnis bandar udara di kawasan. Kawasan yang dimaksud dalam visi adalah Asia. Angkasa Pura II memiliki visi

menjadi perusahaan pengelola bandar udara dengan lingkup global, dengan ragam usaha yang memberikan nilai tambah tinggi pada *value chain* industri penerbangan dan terstruktur dengan baik, saling terintegrasi, serta didukung dengan sistem informasi yang meningkatkan integrasi operasional dan pemanfaatan teknologi terdepan untuk mendorong inovasi dalam rangka peningkatan nilai tambah, kualitas pelayanan pelanggan dan daya saing yang berkelanjutan.

2.1.4 Misi Perusahaan

Berikut merupakan misi dari perusahaan PT Angkasa Pura II:

1. Katalisator bagi Pertumbuhan dan Pemerataan Ekonomi Indonesia: Menjadi agen pembangunan di Indonesia dengan menyediakan infrastruktur kelas dunia yang mendukung konektivitas transportasi udara.
2. Meningkatkan ekspansi global untuk bisnis dan konektivitas: Perluas pasar secara nasional maupun global dan menciptakan aksesibilitas dan konektivitas melalui hub terintegrasi dan memperkuat posisi sebagai jalur liburan regional
3. Membangun infrastruktur berdasarkan teknologi maju dan inovasi: Pembangunan sistem operasi berbasis teknologi untuk meningkatkan efisiensi dan menciptakan keunggulan operasional yang bukan hanya layanan bandara yang ada
4. Orkestrator bagi para pemangku kepentingan terkait bisnis aviasi: Memperkuat kerja sama & sinergi dengan semua pemangku kepentingan dalam ekosistem transportasi udara untuk menjalankan layanan bandara terpadu
5. Meningkatkan kemampuan perusahaan dan kualitas SDM: Menghormati para karyawan dan memprioritaskan kesejahteraan dan kompetensi & kemampuan personil untuk mencapai standar dunia

2.1.5 Nilai Perusahaan

Surat Edaran Menteri BUMN Nomor 7/MBU/07/2020 tentang Nilai – Nilai Utama (*Core Values*) Sumber Daya Manusia Badan Usaha Milik Negara. Dalam surat edaran tersebut, *Core Values* AKHLAK yang merupakan akronim dari Amanah, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif dan Kolaboratif merupakan

identitas dan perekat budaya kerja BUMN yang menjadi dasar pembentukan karakter SDM di lingkungan BUMN serta penerapannya wajib dilakukan oleh seluruh BUMN dan perusahaan afiliasi terkonsolidasi lainnya.

Core values AKHLAK :

- a. Amanah (Kami memegang teguh kepercayaan yang diberikan).
- b. Kompeten (Kami terus belajar dan mengembangkan kapabilitas).
- c. Harmonis (Kami saling peduli dan menghargai perbedaan).
- d. Loyal (kami berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara).
- e. Adaptif (Kami terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan).
- f. Kolaboratif (Kami membangun kerja sama yang sinergis).

2.1.6 Perpindahan dari UPBU menjadi Angkasa Pura

Sebelumnya Bandar Udara Tjilik Riwt mempunyai nama Pelabuhan Udara Panarung berdiri pada tanggal 1 Mei 1958 yang peresmiannya dilaksanakan oleh Residen Kalimantan Tengah yaitu Bapak Tjilik Riwt. Pada saat itu dapat difungsikan dan didarati Pesawat Terbang jenis Twin Otter (dari TNI AU). Pada tanggal 24 September 1973 Pelabuhan udara Panarung oleh pemerintah daerah Kalimantan Tengah diserahkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara RI. Sejak itu tanggung jawab pemerintah daerah Kalimantan Tengah beralih sepenuhnya kepada pemerintah pusat, sebagai tindak lanjut dari serah terima tersebut oleh menteri perhubungan sebagai pelabuhan udara untuk lalu lintas udara dalam negeri (Domestik) dengan menggunakan pesawat jenis Fokker 27.

Pelabuhan udara Panarung menjadi Bandar Udara Tjilik Riwt bertepatan dengan peringatan hari pahlawan nasional tanggal 10 November 1988. Bandara yang sebelumnya milik pemerintah (UPBU) diambil alih oleh PT.Angkasa Pura II. Pada tanggal 28 Maret 2019 terminal baru bandara ini mulai dioperasikan, semua

aktivitas penerbangan di terminal lama bandara dipindahkan ke terminal baru bandara.



Gambar 2.2 Terminal Lama



Gambar 2.3 Terminal Baru

2.2 Data Umum Bandar Udara

Adapun data umum dari Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya adalah sebagai berikut :

Tabel 2.1 Data Umum Bandar Udara

1.	Nama Bandar Udara	: BANDAR UDARA TIJILIK RIWUT PALANGKA RAYA
2.	Lokasi	: PALANGKA RAYA, KALIMANTAN TENGAH
3.	Status Penggunaan	: BANDARA DOMESTIK
4.	Koordinat ARP Aerodrome	
	- <i>Latitude</i>	: 02° 13' 36.04" S;
	- <i>Longitude</i>	: 113° 56' 39.55" E

5.	Penyelenggara	: PT.Angkasa Pura II
6.	Dimensi <i>Runway</i>	: 2500 m x 45 m
7.	Tipe <i>Runway</i>	
	<i>Runway 16</i>	-TORA : 2500M - TODA : 2650 M - ASDA : 2500 M - LDA : 2500 M
	<i>Runway 34</i>	-TORA : 2500M - TODA : 2650 M - ASDA : 2500 M - LDA : 2500 M
9.	Tipe Pesawat Udara Terkritis	:
10.	Kategori PKP – PK	: Kategori 7
11.	Jam Operasi	: 05.00 -17.00
12.	Kode IATA	: PKY
13.	Kode ICAO	: WAGG

2.2.1 Fasilitas Sisi Udara

A. *Runway*



Gambar 2.4 *Runway 16 dan 34*

Spesifikasi Dari *Runway*

Runway 16

- *True BRR* : 158.99°
- *Dimension of Runway*: 2500 x 45 M
- *PCN* : 48 F/C/W/T *Asphalt Concrete*
- *THR Coordinates Runway* : 02° 13'01,15"S
113° 56' 22,22" E

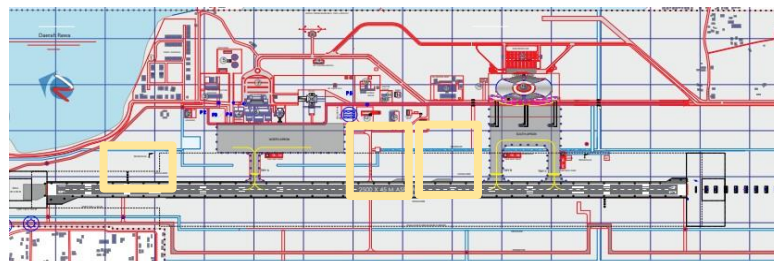
Runway 34

- *True BRG* : 338.99°
- *Dimension of Runway* : 2500 x 45 M
- *PCN* : 48 F/C/W/T *Asphalt Concrete*
- *THR Coordinates Runway* : 02° 14'17,28"S
113° 56' 51,29" E

Tabel 2.2 Spesifikasi Runway 16 dan 34

<i>THR Elevation and hughest elevation of TDZ of precision APP Runway</i>	<i>Slope of Runway-Subway</i>	<i>SWY Dimensions (M)</i>	<i>CWY Dimensions (M)</i>	<i>Strip Dimensions</i>
6	7	8	9	10
40 FT	<i>Longitudinal</i> 1%	NIL	RWY 16: 150 X 300 M	2620 x 300 M (Namun terdapat penyempitan 500 x 150 M)
39 FT	<i>Transervese</i> 1,5 %	NIL	RWY 34 : 150 X 150 M	2620 x 300 M (Namun terdapat penyempitan 500 x 150 M)

B. Taxiway



Gambar 2.5 Taxiway A,B dan C

Taxiway A

- Dimensi : 150 m x 23 m

- Permukaan : *Asphalt*
- *Strenght* : 48 F/C/W/T

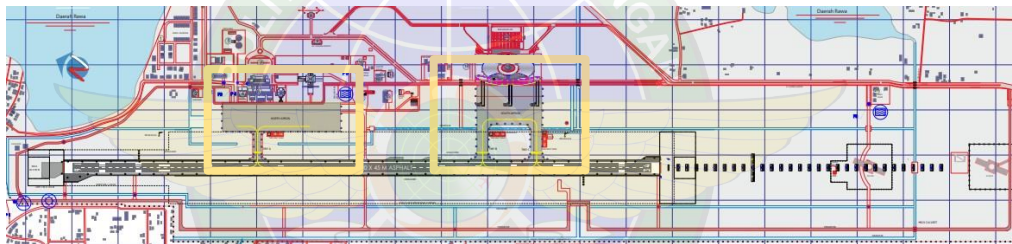
Taxiway B

- Dimensi : 150 m x 23 m
- Permukaan : *Asphalt*
- *Strenght* : 48 F/C/W/T

Taxiway C

- Dimensi : 150 m x 23 m
- Permukaan : *Asphalt*
- *Strenght* : 48 F/C/W/T

C. Apron



Gambar 2.6 North Apron dan South Apron

North Apron

- Dimensi : 350 M X 100 M
- Permukaan : *Asphalt & Rigid*
- *Strenght* : 47 R/B/X/T

South Apron

- Dimensi : 208 M x 100 M
- Permukaan : *Rigid*
- *Strenght* : 47 R/B/X/T

D. Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

North Apron

Tabel 2.3 *Parking Stand (North Apron)*

No	Parking Stand	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Lintang	Bujur	
1	C1	113°56' 38.94"	002°13' 26.39"E	B738/B739/ATR
2	C2	113°56' 40.1"	002°13' 29.7"	B738/B739/ATR
3	C3	113°56' 40.5"	002°13' 30.9"	B738/B739/ATR
4	C4	113°56' 40.9"	002°13' 32.1"	B738/B739/ATR
5	C5	113°56' 41.4"	002°13' 33.2"	B738/B739/ATR
6	C6	113°56' 41.9"	002°13' 34.6"	B738/B739/ATR

South Apron

Tabel 2.4 *Parking Stand (South Apron)*

No	Parking Stand	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Lintang	Bujur	
1	D1	113°56' 51.26"E	02°13' 52.81"S	B738/B739/ATR
2	D2	113°56' 51.76"E	02°13' 54.12"S	B738/B739/ATR
3	D3	113°56' 52.29"E	02°13' 55.51"S	B738/B739/ATR
4	D4	113°56' 52.79"E	02°13' 56.82"S	B738/B739/ATR

Tabel 2.5 RESA

RESA Dimensions (M)	Location and Description of Arresting System	OFZ	Remark
11	12	13	14
90 x 90 M		NIL	
90 x 90 M		NIL	

2.2.2 Fasilitas Sisi Darat

A. Terminal



Gambar 2.7 Terminal

Spesifikasi Terminal

- 1) Luas : 29.124 m²
- 2) Permukaan :Beton
- 3) Kondisi :Baik

Fasilitas – fasilitas di terminal

1. *Departure Hall*
2. *Arrival Hall*
3. *Smoking Area*
4. ATM Center
5. Ruang Avsec
6. Customer Service
7. Information Center
8. Restaurant
9. Check-in Area
10. M-Lounge
11. Nursery Room
12. Toilet
13. Fasilitas Kesehatan
14. Kantor Pariwisata
15. Hotel

B. Tempat Parkir Kendaraan Umum



Gambar 2.8 Tempat Parkir Kendaraan Umum
Spesifikasi Parkir Kendaraan Umum

- 1) Luas : 20.520
- 2) Permukaan : Asphalt
- 3) Kondisi : Baik

C. Menara ATC



Gambar 2.9 Menara ATC
Spesifikasi dari menara ATC

- 1) Permukaan : Beton
- 2) Kondisi : Baik

D. PKP-PK



Gambar 2.10 PKP-PK

Spesifikasi Bangunan PKP-PK

- 1) Permukaan : Beton
- 2) Kondisi : Baik

E. Terminal VIP



Gambar 2.11 Terminal VIP

Spesifikasi dari bangunan Terminal VIP

- 1) Luas : 1.906,5 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

F. Bangunan Meteorologi



Gambar 2.12 Bangunan BMKG

Spesifikasi dari Bangunan Meteorologi

- 1) Permukaan : Beton
- 2) Kondisi : Baik

G. Terminal Kargo



Gambar 2.13 Terminal Kargo

Spesifikasi dari bangunan Meteorologi

- 1) Permukaan : Beton
- 2) Kondisi : Baik

H. Bangunan Kantor Administrasi



Gambar 2.14 Kantor Adminitrasi

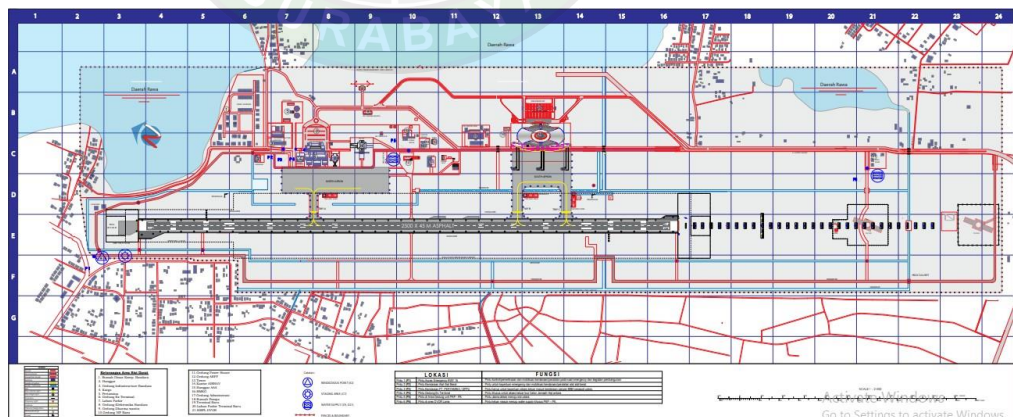
Spesifikasi Bangunan Kantor Administrasi

- 1) Luas : 2.100 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

2.2.3 Layout Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

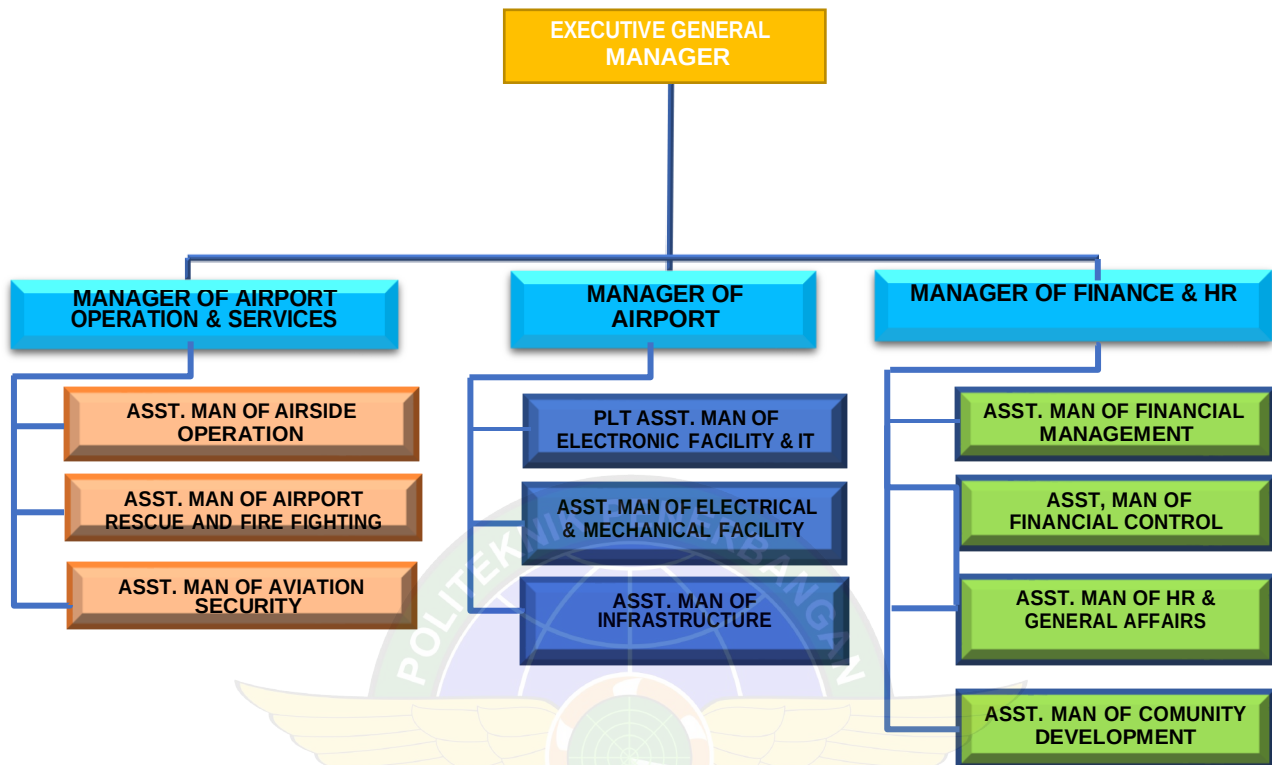
Layout Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

Adapun *layout* sisi udara Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya dapat dilihat pada gambar



Gambar 2.15 Layout Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya



Gambar 2.16 Struktur Organisasi Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya
Tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut:

1. Executive General Manager

Executive General Manager menyelenggarakan dan mengendalikan kegiatan di bandara untuk menunjang strategi bisnis dan kegiatan operasional Kantor Cabang serta menerjemahkan kebijakan strategis perusahaan menjadi arahan taktis dan operasional terhadap seluruh kegiatan dan program kerja untuk memudahkan implementasi kegiatan dan program kerja yang sesuai dengan kebutuhan di lapangan; mengawasi Pengelolaan asset perusahaan; mengawasi dan mengarahkan ketertiban Bandar udara.

2. Asst. Manager of Safety ,Risk & QC (SRQC)

Bertanggung jawab mengelola kegiatan fungsi manajemen keselamatan dan risiko dan melakukan evaluasi kegiatan promosi dan implementasi program K3 serta pemenuhan Standard Alat Pelindung Diri (ADP); 15 mengelola

kegiatan identifikasi kemungkinan potensi risiko terhadap aktifitas operasional/bisnis dan menyusun langkah langkah strategis untuk menanggulangi nya; memonitor dan melakukan evaluasi pelaksanaan tindak lanjut hasil temuan audit internal maupun eksternal terkait manajemen keselamatan dan risiko.

3. Asst. Manager of Procurement & Legal

Bertanggung jawab mengelola dan menganalisa pelaksanaan penyusunan program penyediaan barang dan jasa; mengelola dan menganalisa pelaksanaan proses penyediaan barang dan jasa meliputi kegiatan administrasi, pelelangan, negosiasi, klarifikasi kelengkapan dokumen; mengelola dan menganalisa program kerja fungsi legas/hukum.

4. Ast.Manager Comercial

Bertanggung jawab untuk mengembangkan usaha yang dapat melancarkan perencanaan bandara. Pada pelaporan data pihak komersial melakukan pelaporan langsung kepada *Executive General Manager*.

5. Manager of Airport Service & Operation

Bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan operasional Bandar udara; mengelola dan mengevaluasi keamanan dan keselamatan Bandar udara; mengelola dan mengevaluasi fasilitas Bandar udara; Mengelola dan mengawasi temuan kegiatan audit internal maupun eksternal. Manager membawahi beberapa Assisten Manager yaitu :

- a) Asst.Manager of Terminal & Services
- b) Asst.Manager of Airside Operation
- c) Asst.Manager of Airport Rescue & Fire Fighting Services
- d) Asst.Manager of Aviation Security

6. Manager of Airport Maintenance

Manager of Airport Maintenance ini bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasilitas elektronika & TI meliputi fasilitas X-Ray, Explosive Detector, CCTV, PAS, eFire Alarm, Wifi, Fasilitas Smart Airport, Digital Aiport, Jaringan data; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan

permasalahan fungsi infrastruktur sisi udara & aksesibilitas meliputi Runaway, Apron, Taxiway, Jalan, Jembatan, Marka, Pagar; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasilitas listrik meliputi Main Power Station, UPS dan Konverter, Visual Aid, Jaringan Listrik, Water Pumping dan jaringan air bersih; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi gedung terminal meliputi Fasilitas umum (toilet, nursery room, mushola, ruang tunggu dll), shopping arcade, area parkir, signage, waving gallery, pertamanan indoor dan outdoor, gedung perkantoran. Manager of Airport maintenance membawahi beberapa Asisten Manager yaitu,

- a) Asst. Manager of Electronic Facility & IT
- b) Asst. Manager of Electrical & Mechanical Facility
- c) Asst. Manager of Infrastructure

7. Manager of Finance & Human Resources

Bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan fungsi keuangan meliputi anggaran ekspedisi, akuntansi, investasi dan manajemen pajak; mengelola dan mengevaluasi kehiyasan fungsi SDM & umum meliputi manajemen personalia, kesejahteraan karyawan, manajemen karir, manajemen kinerja, administrasi perkantoran; mengelola dan mengevaluasi kegiatan fungsi manajemen keuangan meliputi penerimaan dan pengeluaran keuangan, penyusunan laporan manajemen, penagihan dan pencatatan piutang, pencatatan dan kompilasi data penggunaan uang kegiatan pencatatan dan kompilasi data penggunaan uang. Manager FHR membawahi beberapa Asisten Manager yaitu :

- a) Asst. Manager of Financial Management.
- b) Asst. Manager of Human Resources & General Affairs.
- c) Asst. Manager of Community Development.
- d) Asst. Manager of Financial Control.

BAB 3

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya adalah bandar udara yang terletak di Kota Palangka Raya, provinsi Kalimantan Tengah. Bandara ini merupakan bandara yang dikelola oleh PT.Angkasa Pura II.

Dalam melaksanakan *On The Job Training* Taruna D III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat unit kerja di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.

Berikut wilayah kerjanya antara lain meliputi :

1. *Unit Aviation Security* (AVSEC)
2. *Terminal Inspection Services* (TIS)
3. *Apron Movement Control* (AMC)
4. Komersil

3.2 Jadwal dan Kegiatan

Jadwal dan kegiatan yaitu berisi jadwal pelaksanaan kegiatan OJT Taruna MTU VII di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya adalah sebagai berikut :

3.2.1 Jadwal Pelaksanaan

Pelaksanaan *On The Job Training* dilakukan selama tiga bulan terhitung mulai tanggal 11 Desember 2023 – 29 Februari 2024 di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Dalam pelaksanaan OJT dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (*Office Hours*) pada :

Masuk	: Senin – Jum’at
Pukul	: 08.00 WIB s.d 17.00 WIB
Libur	: Sabtu dan Minggu

3.2.2 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personel yang telah dan wajib memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas dan bertanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. Menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan disebutkan bahwa setiap petugas penerbangan wajib memiliki surat kecakapan petugas. Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) atau sering disebut juga dengan lisensi. STKP/lisensi bisa didapatkan apabila seseorang telah melalui pendidikan petugas keamanan penerbangan dan lulus dalam ujian yang dilaksanakan oleh Direktorat Keamanan Penerbangan. Lisensi ini wajib divalidasi 2 (dua) tahun sekali. Pada lisensi tersebut dijelaskan kewenangan petugas keamanan penerbangan (AVSEC) dan jika sudah memiliki lisensi maka sudah dinyatakan memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara (DJPU).

Setiap penumpang maupun barang yang akan diangkut dengan pesawat udara wajib untuk diperiksa. Tugas tersebut menjadi kewenangan petugas *Aviation Security (AVSEC)* sebelum penumpang memasuki daerah keamanan terbatas dan atau ruang tunggu bandar udara. Hal ini dilakukan untuk menjamin tidak ada barang terlarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum dan membahayakan keselamatan penerbangan. Jika petugas *Aviation Security (AVSEC)* menemukan barang yang dianggap bisa membahayakan keselamatan penumpang dan penerbangan, petugas *Aviation Security (AVSEC)* berhak untuk menyita barang tersebut. Setiap tempat pemeriksaan keamanan pada suatu Bandar Udara harus memiliki :

1. Mesin X-Ray
2. Gawang *Detector Logam (Walk Through Metal Detector/WTMD)*
3. *Detector Logam Genggam (Hand Held Metal Detector/HHMD)*

Tugas dari *Aviation Security (AVSEC)* adalah menyelenggarakan ketertiban, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penerbangan. Sedangkan fungsi dari *Aviation Security (AVSEC)* adalah Pemeriksaan terhadap seluruh orang,

barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah terbatas di bandara; Pengawasan terhadap area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan; patrol di kawasan terminal dan *airside* bandara; Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan; . Pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.

Personel *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya terdiri dari 47 personel. Chief yang terdiri dari 3 orang, *Assistant chief* yang terdiri dari 3 orang, *Supervisor* yang terdiri dari 4 orang dan personel lapangan yang terdiri dari 37 orang. Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara membagi tugasnya dalam 4 regu. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

1. Shift pagi siang / 12 jam : 05.00 WIB – 17.00 WIB
2. Shift sore malam / 12 jam : 17.00 WIB – 05.00 WIB

Di area terminal Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya terdapat 2 *Security Check Point* (SCP), *Security Check Point* (SCP) 1 biasa disebut *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) dan *Security Check Point* (SCP) 2 biasa disebut *Passanger Security Check Point* (PSCP). Yang pertama terletak di pintu masuk bandara sebelum area check in dan yang kedua terletak di pintu masuk sebelum area ruang tunggu.

Dalam hal ini peserta *On the Job Training* (OJT) melakukan praktek lapangan tentang tata cara pemeriksaan keamanan di area *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) dan *Passanger Security Check Point* (PSCP) terminal Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, tata cara pemeriksaan keamanan di area kargo, tata cara pemeriksaan keamanan di area pintu kedatangan dan tata cara pemeriksaan keamanan di area pos 1. Pada tiap-tiap area tersebut, taruna *On the Job Training* melaksanakan pemeriksaan barang bawaan penumpang dan personel pesawat udara, serta orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas untuk tidak membawa barang dilarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum.

Taruna *On The Job Training* (OJT) yang melakukan pemeriksaan di area SCP akan diawasi oleh senior AVSEC yang bertugas mengatur serta mengawasi personel keamanan bandar udara lainnya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Berikut adalah tugas dan fungsinya. Berikut adalah tugas dan fungsi seorang personel keamanan penerbangan dalam melakukan pemeriksaan:

1. Memeriksa *boarding pass*, kartu identitas penumpang, PAS bandara, Id otoritas.
2. Pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan (*Flow Control*).
3. Operator mesin *X-ray*.
4. Pemeriksa bagasi dan pemeriksa penumpang menggunakan *hand held metal detector* (HHMD).

Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) yang bertugas di area SCP bertugas sebagai pemeriksa *boarding pass*, pas ID, pengatur *flow control* dan memeriksa bagasi penumpang yang mencurigakan pada saat dilakukan pemeriksaan di *X-Ray*. Berikut adalah tugas pengatur *flow control* dan pemeriksa bagasi penumpang antara lain:

1. Memeriksa izin masuk ke daerah keamanan terbatas dan ruang tunggu
2. Mengatur, memeriksa dan mengarahkan serta memastikan jarak antara lain:
 - a. Bagasi atau barang bawaan yang ditempatkan pada *conveyor belt* mesin *X-Ray* pada posisi yang tepat untuk pemeriksaan dan memastikan jarak antara dua bagasi atau barang bawaan
 - b. Mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci dan barang-barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui mesin *x-ray*.
 - c. Laptop dan barang elektronik lainnya dengan ukuran yang sama dikeluarkan dari tas/bagasi dan diperiksa melalui mesin *x-ray*.
 - d. Semua cairan, aerosol dan gel diperiksa melalui mesin *x-ray* dan

- e. Setiap penumpang personel pesawat udara, orang perseorangan dan barang bawaan masuk melalui jalur pemeriksaan pada tempat pemeriksaan keamanan (*Security Check Point/SCP*)
3. Mengatur antrian penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan yang akan dilakukan pemeriksaan.

Untuk pemeriksaan bagasi dilaksanakan apabila bagasi atau barang bawaan dikategorikan mencurigakan yang terlihat pada layar monitor mesin *x-ray* terdapat tampilan benda yang mencurigakan, maka operator mesin *x-ray* menginformasikan kepada pemeriksa bagasi mengenai keterangan detail dari benda yang mencurigakan tersebut untuk dilakukan pemeriksaan secara manual dan pemeriksaan tersebut diawasi oleh pemilik barang tersebut. Berikut langkah-langkah pemeriksaan bagasi penumpang, antara lain:

1. Memastikan kepemilikan bagasi atau barang bawaan;
2. Memerintahkan pemilik untuk membuka barang bawaan tersebut dengan memperhatikan reaksi dari pemilik;
3. Melakukan pemeriksaan bagasi dengan seijin dan disaksikan pemilik;
4. Melakukan pemeriksaan bagasi secara keseluruhan dari luar ke dalam untuk menemukan benda yang diinformasikan oleh operator mesin *x-ray*;
5. Apabila bagasi telah selesai diperiksa, harus mengembalikan semua barang ke dalam tas dan penumpang dapat membantu untuk merapikan kembali tas bawaanya;

3.2.3 Terminal Inspection Service (TIS)

Unit kerja *Terminal Inspection Service* (TIS) yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya merupakan unit kerja yang bertugas untuk melaksanakan pengawasan terhadap seluruh fasilitas penunjang operasional di area sisi darat/ *Land Side* bandar udara yang mencakup, terminal bandar udara, trotoar/ *curb*, *area parkir/Parking Area*, dan gedung terminal.

1. Tugas

Unit TIS ini memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak pakai. Dengan cara mengamati, memantau dan mengidentifikasi objek tertentu, hal ini dilakukan agar setiap kegiatan dapat berjalan sesuai tujuan yang ditetapkan, apabila ada permasalahan dapat diatasi dengan segera. Pengawasan yang dilakukan mengacu pada peraturan menteri dan menjadi dasar pelaksanaan tugas TIS yaitu PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan SOP unit Terminal Inspection Services. Sistem pengawasan fasilitas bandara yang dilakukan oleh setiap petugas bandar udara secara nasional mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara.

2. Fungsi

Untuk dapat melaksanakan tugas yang sudah dijelaskan sebelumnya, unit TIS mempunyai fungsi seperti pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

- a) Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan ataupun belum memahami alur dari pos *check-in* sampai ke pesawat udara;
- b) Pengawasan terhadap kebersihan yang ada di daerah terminal penumpang; dan
- c) Pengawasan terhadap seluruh petugas dan kelancaran operasional yang ada di terminal serta pengatur penggunaan *trolley* dan porter.

3. Saran dan Prasarana

Dalam melaksanakan tugas pengawasan fasilitas di bandar udara Tjilik Riwut, unit TIS memiliki personil sebanyak 5 yang terdiri dari Asisten Manajer, Adapun fasilitas yang perlu pengawasan oleh unit TIS adalah pengkondisian suhu, pengkondisian cahaya, kemudahan pengangkutan bagasi (*trolley*), kebersihan, dan pelayanan informasi, toilet, tempat parkir, fasilitas bagi pengguna berkebutuhan khusus (*diffable*) dan ibu menyusui. jenis-jenis fasilitas yang memerlukan pengawasan setiap harinya oleh unit *Terminal Inspection Service* (TIS) hal itu dilakukan karena fasilitas tersebut adalah fasilitas yang menunjang pelayanan

bandara dan digunakan setiap harinya oleh penumpang, karena digunakan setiap hari maka fasilitas tersebut perlu diawasi karena apabila terjadi masalah segera di tindak lanjut dan diperbaiki.

3.2.4 Apron Movement Control (AMC)

Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah suatu unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada dibawah Bidang Teknik dan Operasi Bandar Udara. Kegiatan unit AMC dipimpin oleh seorang Kepala Seksi Operasi Bandar Udara yang bertugas pada jam kantor serta penanggung jawab AMC dan pelaksana operasi (Petugas AMC) yang bertugas sesuai shift kerja. Mengacu pada Standar Operasional Prosedur AMC Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, berikut merupakan tugas pokok dan fungsi unit AMC :

1. Tugas Pokok

Unit Apron Movement Control (AMC) memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang serta kebersihan di daerah sisi udara, dan juga pencatatan data penerbangan.

2. Fungsi

Untuk melaksanakan tugas tersebut unit AMC mempunyai fungsi perngkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi :

1. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
2. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *apron* dengan ADC.
3. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.
4. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara.

5. Menajmin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari FOD dan sampah.
6. Pelayanan pencatatan data penerbangan.
7. Pelayanan uji layak kendaraan dan GSE (*Ground Support Equipment*) yang beroperasi di sisi udara.
8. Pengkoordinasian daan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara.
9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap permohonan TIM (Tanda Izin Mengemudi)

3.2.5 Komersil

Organisasi kerja unit komersil di bandar udara Tjilik Riwut Palangka Raya, yaitu unit pelaksana stuktural di lingkungan perusahaan yang berada langsung di bawah *Excecutive General Manager* sehingga unit komersil hanya berfokus mengembangkan usaha yang dapat melancarkan perencanaan bandara. Pada pelaporan data pihak komersial melakukan pelaporan langsung kepada *Executive General Manager*.

Tugas dan fungsi komersil itu sendiri lebih ke memasarkan kepada mitra untuk bekerja sama di bandara baik itu untuk *non-aeronautika* maupun di *aeronautika*. Sebagai contoh *non-aeronautika* itu mitra yang ada di terminal yang tugasnya berniaga untuk kebutuhan pengguna jasa selama di bandara. Sedangkan untuk mitra *aeronautika* lebih difokuskan di sisi udara contohnya maskapai adalah mitra *aeronautikanya*.

Sebagai contoh *non-aeronautika* itu mitra yang ada di terminal yang tugasnya berniaga untuk kebutuhan pengguna jasa selama di bandara. Kalo mitra *aero* lebih difokuskan di sisi udara contohnya maskapai adalah mitra *aero nya*

3.3 Permasalahan

Bandar udara Tjilik Riwut merupakan bandara yang cukup ramai di daerah Kalimantan Tengah. Sekitar 1.500 penumpang setiap harinya, setiap saat jumlah penumpang di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya mengalami

peningkatan. Hal ini juga mempengaruhi aspek keselamatan personel penerbangan di daerah sisi udara. Dalam peraturan PR 21 Tahun 2023 tentang keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Marka adalah fasilitas penunjang yang sangat penting untuk membantu pilot mengetahui dimana tempat parkir pesawatnya selain itu juga berguna untuk personel pelayanan pesawat udara di sisi udara di sisi udara.



Gambar 3.1 Visabilitas Marka Yang Pudar

Berdasarkan kondisi yang diamati penulis pada saat *melaksanakan On The Job Training*, didapati bahwa kondisi apron di sisi udara Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya saat ini sedang mengalami kekurangan, yaitu marka *Apron Safety*

Line, Aviobridge Safety Marking, marka No Parking Area, dan marka Parking Stand Number yang sudah mulai memudar warnanya.

Dengan tidak adanya marka yang sesuai dengan standar maka akan menimbulkan *hazard* bagi keselamatan yaitu sebagai berikut:

1. Kemungkinan terjadinya tabrakan antar GSE di *Apron* kecepatan kendaraan di sisi udara dan *over speed*. Kecepatan di sisi udara tertulis pada SSSKEP/140/VI/1999 yaitu sebagai berikut:
 - A. Di luar *Apron (Acces Road)* 40 km/jam;
 - B. Pada jalan-jalan di lingkungan perparkiran pesawat udara (*service road*) 25 km/jam;
 - C. Di daerah *makeup/breakdown* area 15 km/jam;
 - D. Pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (*Apron*) 10 km/jam

Sehingga mengakibatkan belum terpenuhinya standar marka apron di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.

3.4 Penyelesaian

Sesuai dengan UU No.1 Tahun 2009 tentang fasilitas bandar udara, dijelaskan bahwa : “Setiap badan udara bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan fasilitas bandar udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta pelayanan jasa bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan.” Permasalahan harus diberikan alternatif dan solusi untuk pemecahan masalah yang ada agar tercipta suatu pelayanan lalu lintas udara yang memenuhi tiga unsur, yaitu *Safety, Efficiency, dan Regularity*

Apron Movement Control (AMC) memiliki beberapa tugas yang tertuang dalam KP 326 Tahun 2019 Bab 9.6.8 yaitu :

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*.
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*.
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat udara di *apron*.

4. Menjamin kebersihan di *apron*.
5. Menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik.
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan serta pesawat udara di *apron*.
7. Menganalisa seluruh kegiatan di *apron* pada saat *peak hour/peak season*.
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat.
9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*.
10. Melakukan investigasi terhadap *incident/accident* di *apron* dan melakukan pelaporan.
11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *incident/accident* tidak terulang lagi.
12. Melakukan monitoring secara visual terhadap *aircraft stand clearance*.

Marka yang sudah luntur harus dilakukan upaya perbaikan atau pengecatan ulang sesuai dengan peraturan atau standar yang berlaku untuk menghindari hazard bagi keselamatan. Terkait perbaikan atau pengecatan ulang marka, diharap unit AMC dapat melakukan koordinasi dengan unit Infrastruktur untuk mengajukan perbaikan.

BAB 4

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab III

Berdasarkan uraian dari bab I sampai bab III di atas, selama penulis melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Marka yaitu sebagai standar wajib, marka juga berfungsi untuk memperjelas dan memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi, dan batas-batas keselamatan penerbangan, serta marka sangatlah penting untuk mempertegas kedudukan sebuah marka di *apron*.
2. Terdapat beberapa faktor yang mengakibatkan lunturnya marka mungkin adanya faktor cuaca dan insensitas lalu lintas yang melewati marka.
3. Dengan adanya marka *apron* yang sudah sesuai standar, maka apron dapat dioptimalkan untuk keselamatan dan keamanan penerbangan.

4.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) bagi taruna/I Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat menerapkan ilmu yang telah didapat selama proses pembelajaran di Politeknik Penerbangan Surabaya dan mendapatkan gambaran ketika nantinya masuk ke dalam dunia kerja, selain itu juga dapat memperoleh pengetahuan yang belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama OJT taruna/I dapat terjun secara langsung ke lapangan untuk belajar dan mengamati proses kerja personil yang ada di bandar udara dan tentunya setiap pekerjaan yang kami lakukan diawasi dan dibimbing oleh supervisor yang ada.

Kami taruna/I OJT sangat terbantu dengan adanya kegiatan *On The Job Training* ini karena personel di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya sangat tanggap terhadap keluhan ataupun pertanyaan seputar pelaksanaan OJT dan pemaparan yang diberikan sesuai dengan pelajaran yang kami semua dapat di kelas sebelumnya. Jadi kami tidak perlu khawatir terhadap kekeliruan informasi atau

apapun yang dapat merugikan dalam pelaksanaan OJT. Para pegawai serta personel bandara sangat membantu untuk mengetahui dan mempelajari seluk beluk tentang AVSEC, AMC, TIS serta Komersil.

4.2 Saran

Dalam pelaksanaan OJT yang berlangsung selama kurang lebih tiga bulan di beberapa unit operasional bandar udara Tjilik Riwut Palangka Raya penulis memiliki beberapa masukan yang diharapkan dapat diterapkan bisa membantu perkembangan bandar udara baik untuk SDM maupun pengoperasian di lapangan. Saran dari penulis antara lain:

4.2.1 Saran Untuk Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

Melalui laporan *On The Job Training*, masukan terkait permasalahan di proses operasi, fasilitas serta optimalisasi yang telah dijabarkan dalam bab 3 untuk bisa segera ditindak lanjuti mengenai pembenahan marka yang telah pudar, dengan melakukan pengecatan ulang marka *apron* sesuai dengan standar marka, sehingga tercapainya keselamatan di sisi udara serta melakukan perawatan marka secara berkala oleh unit terkait.

4.2.2 Saran Untuk Prodi Manajemen Transportasi Udara

- 1) Melakukan pelatihan sebelum pelaksanaan training agar taruna/I lebih siap pada saat pelaksanaan training berlangsung.
- 2) Diharapkan program studi MTU bisa lebih memperhatikan dalam melakukan penyusunan jadwal lebih baik dan terjadwal.

DAFTAR PUSTAKA

Bambang, J. (2018). Buku Pedoman On The Job Training. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya.

Perhubungan, K. (n.d.). Keputusan Menteri No. 155 Tahun 2019 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Surabaya., P. P. (2021). Buku Pedoman On the Job Training MTU. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya.

Undang - Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal (239). (n.d.)



FOTO KEGIATAN ON THE JOB TRAINING (OJT)



Operasi Body Screening SCP 2



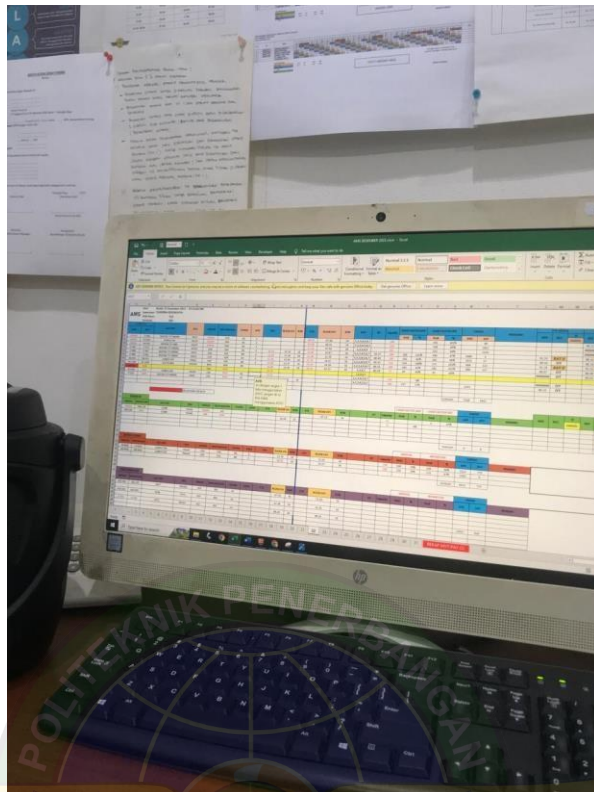
Melakukan RAMP Check rutin



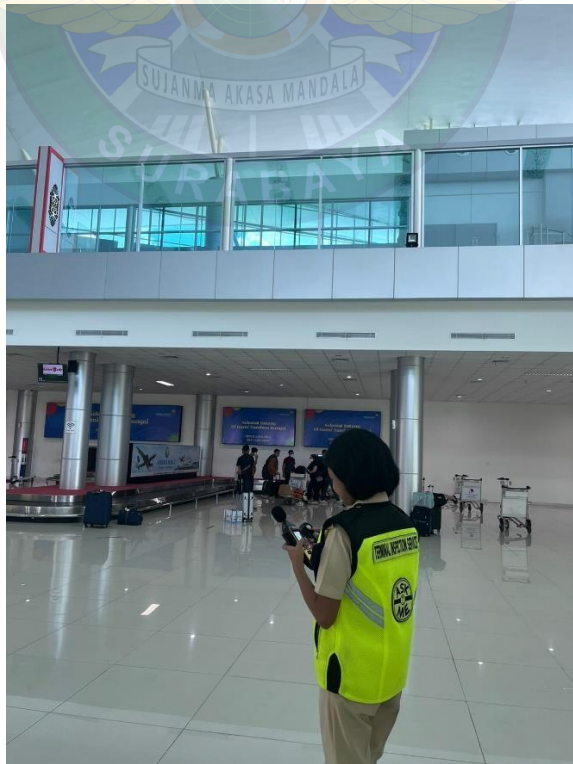
Pengoperasian Aviobridge



Melakukan Inspeksi Pada Runway & Taxiway



Mengisi Flight Attendant pada AMS



Pengecekan suhu dan kebisingan pada Terminal



Pengecekan PAS Saat Memasuki Daerah Keamanan Terbatas



Penataan Baki pada Security Check Point (SCP)



Pengambilan FOD



LAMPIRAN

FORM PENILAIAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

NAMA : KEZIA DEVINA MARELLA REGINA

NIT : 30621036

LOKASI : BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : Kezia Devina Marella Regina
NIT : 30621036
Jurusan : D3 Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Avsec, AMC, TIS, dan Commercial
Periode PKL : 11 Desember 2023 - 28 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT x NILAI / 100
1	Kemampuan Kerja	15	98	14.7
2	Disiplin	15	98	14.7
3	Inisiatif	15	99	14.85
4	Tanggungjawab	15	98	14.7
5	Kerjasama	15	98	14.7
6	Kerajinan	15	98	14.7
7	Sikap	10	98	9.8
JUMLAH				98.15

Keterangan :

Sangat Baik : 85 – 100
Baik : 70 – 84
Cukup : 60 – 69
Kurang : 40 – 59
Buruk : 0 – 39

Mengetahui,
Manager Of Airport Operation & Service

MAULID SAKTI
NIK. 20002423

Palangka Raya, 26 Februari 2024
Supervisor
Assistant Manager Airport Security

TANTA MAULANA DIMAR
NIK. 20004452

LAMPIRAN

SERTIFIKAT *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

NAMA : KEZIA DEVINA MARELLA REGINA
NIT : 30621036
LOKASI : BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA

