

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Gambar 2.1 Anggota PKP-PK / pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran bandara beserta unit foam tender dan ambulance di bandar udara SUPADIO Pontianak Kalimantan Barat.



Sumber : <https://pkppksupadio.wordpress.com/galeri-pkp-pk-supadio/>

A. Bandar Udara, Sisi Darat , Sisi Udara, Command Car

1. Bandar Udara

yakni wilayah di perairan dan/atau daratan dengan batasan tertentu yang dipakai selaku tempat pendaratan ataupun lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat berpindahannya antar moda dan intra transportasi, yang disertai dengan fasilitas keamanan keselamatan penerbangan, serta fasilitas pokok dan

fasilitas lain yang menunjang.

2. Kebandarudaraan

Yakni beragam hal yang berkaitan dengan pelaksanaan bandar udara dan kegiatan yang lain guna menjalankan fungsi keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran arus lalu lintas pesawat udara, kargo, penumpang, dan/atau pos, tempat berpindahnya intra juga antarmoda serta peningkatan pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional.

3. Tatanan Kebandarudaraan Nasional

Yakni sistem kebandarudaraan yang memberi gambaran perencanaan bandar udara secara nasional atas dasar pertumbuhan ekonomi, perencanaan tata ruang, keunggulan komparatif wilayah, kondisi geografi dan alam, kelestarian lingkungan, keterpaduan antar moda dan intra transportasi, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan yang lain.

4. Peran Bandar Udara

Bandar udara memainkan perannya selaku: Simpul untuk jaringan transportasi udara yang tergambar selaku titik lokasi bandar udara yang menjadi tempat bertemunya sejumlah rute dan jaringan penerbangan menyesuaikan hierarki bandar udara;

Pintu gerbang kegiatan perekonomian selaku usaha pertumbuhan, stabilitas ekonomi dan pemerataan pembangunan, serta keselarasan pembangunan daerah dan nasional yang tergambar selaku wilayah dan lokasi di dekat bandar udara yang dijadikan pintu keluar dan masuk

kegiatan ekonomi;

Tempat kegiatan alih moda transportasi, berbentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi selaku pemenuhan tuntutan meningkatkan kualitas pelayanan yang berkesinambungan dan terpadu yang mana terlihat selaku tempat berpindahnya moda transportasi udara ke lainnya ataupun sebaliknya;

Penunjang dan pendorong kegiatan industri, pariwisata dan/atau perdagangan terkait penggerak dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan atas sektor pembangunan yang lain, diperlihatkan selaku lokasi bandar udara yang mempermudah transportasi udara di wilayah di dekatnya;

Pengembangan daerah perbatasan, tampak dengan lokasi bandar udara yang melihat tingkatan prioritas mengembangkan daerah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia di daratan dan/atau di kepulauan;

Pembuka isolasi daerah, tampak dengan lokasi bandar udara yang bisa menjadi pembuka daerah terisolir sebab sulitnya mode transportasi lainnya dan keadaan geografis;

Penanganan bencana, tampak dengan lokasi bandar udara yang melihat mudah tidaknya transportasi udara guna menangani bencana alam di wilayah sekitarnya Prasarana memperkuat kedaulatan negara dan Wawasan Nusantara, tergambar lewat titik-titik lokasi bandar udara yang terhubung dengan rute dan jaringan penerbangan yang menyatukan kedaulatan dan wilayah NKRI.

5. Fungsi Bandar Udara

Berdasar fungsi yang dimiliki dikatakan bandar udara ialah tempat menyelenggarakan kegiatan perusahaan ataupun pemerintahan.

Bandar udara selaku tempat menyelenggarakan pemerintahan menjadi unit kerja instansi pemerintah terkait penyelenggaraan fungsi dan tugasnya pada masyarakat menyesuaikan peraturan perundang-undangan pada urusan yakni:

- a. Kekearifan
- b. Keimigrasian
- c. Kepabeanan
- d. Pembinaan kegiatan penerbangan

Bandar udara selaku tempat menyelenggarakan kegiatan perusahaan maka bandar udara ialah tempat usaha untuk:

- a. Badan Usaha Bandar Udara ataupun Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- b. Badan Hukum Indonesia ataupun perseorangan lewat kerjasama bersama Badan Usaha Bandar Udara ataupun Unit Penyelenggara Bandar Udara; dan
- c. Badan Usaha Angkutan Udara.

6. Air Side (sisi udara)

Air side termasuk bagian bandara yang berkaitan dengan aktivitas pendaratan (landing) dan lepas landas (take off). Bagian atas air side ini mencakup : apron, taxiway, dan runway.

a. Runway

Area yang digunakan pesawat terbang untuk melaksanakan lepas landas dan pendaratan dinamakan landasan pacu (runway).

b. Taxiway

Taxiway yakni area yang menjadi penghubung landasan pacu ke apron, fungsinya selaku jalur pesawat mengalami perpindahan dari runway ke apron ataupun sebaliknya.

c. Apron

Apron yakni area yang di gunakan pesawat guna melaksanakan pengisian bahan bakar, parkir, kegiatan pemeliharaan, serta memuat dan menurunkan barang juga penumpang. Didirikan di samping bangunan terminal untuk area ini agar lebih efisien dan mempermudah kegiatan itu atau efisiensi.

7. Land side (sisi darat)

Land side adalah sisi darat dari bandara yang mencakup beberapa hal antara lain adalah Terminal, Crub, dan Tempat parkir kendaraan

a. Terminal

Terminal bandar udara adalah area di mana penumpang melaksanakan pengurusan perjalanan penerbangan misalnya membeli tiket pesawat, cek in, pemeriksaan atau security check, sampai menunggu jadwal keberangkatan atau waiting room.

b. Crub

Crub merupakan tempat penumpang turun-naik dari kendaraan guna

meninggalkan ataupun menuju terminal bandara.

c. Tempat Parkir Kendaraan

Salah satu tempat atau fasilitas bandara yang di mana penumpang atau pengunjung bandara bisa memarkirkan kendaraan mereka di tempat tersebut.

Namun pada bandar udara SUPADIO Pontianak Kalimantan Barat ini Command Car terletak di bagian sisi udara di karenakan pada fungsi utamanya Command Car adalah unit pembantu pertolongan kecelakaan pertama pemadam kebakaran bandara yang mengurus atau membantu pada saat adanya kecelakaan di sekitar bandara yang terjadi akibat kebakaran pesawat terbang.

B. Bandar Udara SUPADIO Pontianak Kalimantan Barat

Nama Bandar Udara	Supadio
Kota/Kabupaten	PONTIANAK
Location Indicator (ICAO Code)	WIOO
Kode IATA	PNK
Tipe Bandara	International
Propinsi	Kalimantan Barat
Pulau	KALIMANTAN
Status Bandara	Join Sipil – Militer

Koordinat	000844S 1092413E
Jarak dari Kota	15.74 km dari Pontianak
Elevasi	12 ft
Suhu Rata-rata	32°C
Variasi Magnetic	0° E (2020)
Pengelola Bandara	PT Angkasa Pura II (Persero)
Alamat Pengelola Bandara	Jl. Arteri Supadio Km. 17 Kab. Kubu Raya, Kalimantan Barat 78381
No. Telepon	(+62561) 7215602, 721002, 721003
E-mail	hrgasupadio@angkasapura2.co.id
Website	supadio-airport.co.id
Fasilitas Kargo	Cargo Storage, Equiped Pallet, Material Tracker, Cold Storage & X – Ray
Tipe Fuel yang tersedia	Jet A1 AVTUR
Fasilitas dan Kapasitas Bahan Bakar Pesawat	3 Units Vertical Tank 500KL 4 Units Refueller 16 000L 2 Units Refueller 12 000L
Ketersediaan <u>Hangar</u> untuk pesawat non reguler	NIL
Fasilitas repair/maintenance	NIL
Hotel	In the city

Restoran	At AD
Transportasi	Airport Taxi, Public Transportation, Rent Car
Fasilitas Kesehatan	First Aid at Aerodrome, Hospital in the vicinity of aerodrome
Bank dan Kantor Pos	Bank at Aerodrome, Post Office in the city
Tourist Office	At AD
Keterangan tambahan	NIL
Kategori Fasilitas Pemadaman dan pertolongan kecelakaan pesawat	Category 7
Kantor Meteorologi	MET Station Supadio
Jam Pelayanan (UTC)	H24
Jam Pelayanan diluar jam kantor	NIL
Pelayanan TAFOR	MET Station Supadio
Dokumen Penerbangan	Charts, Abbreviated plain language texts
Bahasa	English
Kontak Meteorologi	Tel : (+62561) 721142, AFS : WIOOYMYW
Pelayanan Lalu lintas Udara	TWR, APP
Nama Bandar Udara	Supadio

Bandar Udara Internasional Supadio (Inggris: Supadio International Airport) (IATA: PNK, ICAO: WIOO), letaknya di Kabupaten Kubu Raya, Kalimantan Barat, Indonesia, dimana sebelumnya populer dengan nama Bandar Udara Sungai Durian ataupun Bandar Udara Sei Durian sebagai suatu bandar udara internasional. Mempunyai jarak 17 km dari Kota Pontianak dan ada di sebelah selatan dengan luasnya 528 Ha/Hektar. Kemudian untuk pengelola bandara ini yakni PT Angkasa Pura II.

Penamaan bandara ini ditarik dari seorang perwira TNI AU yakni Letnan Kolonel Supadio, dimana tugasnya di Pang Kowilud II Banjarmasin, yang bertanggung jawab atas Pangkalan Udara Sungai Durian (sebutan bandara sebelumnya). Letnan Kolonel Supadio meninggal di tahun 1966 dengan Kolonel (PNB) Nurtanio di Bandung pada kecelakaan pesawat. Landasan pacu dan area bandara pun dipakai bersama dengan Pangkalan Udara Supadio Tipe B pangkalan udara TNI-AU. Mencakup armada 18 Hawk 109/209 fungsinya yakni selaku basis Skadron Udara 1 Angkatan Udara Indonesia.

Serupa bandar udara di Indonesia secara umum, mulanya bandar udara ini hanyalah lapangan terbang militer. Akan tetapi kemudian berkembang dan ada pembukaan bandara udara sipil. Dahulu pembangunan bandar udara ini di awal tahun 1940-an menjadi Lapangan Terbang Sungai Durian. Kemudian ada penamaan kembali menjadi Bandar Udara Supadio di tahun 1980-an. Lalu dibuka rute internasional ke Bandar Udara Internasional Kuching dari Bandar Udara Supadio semenjak 1989. Dan akhirnya Joko Widodo selaku Presiden Republik Indonesia meresmikan terminal baru Bandara Supadio di tanggal 28

Desember 2017.

Bangunan terminal baru sudah dimiliki Bandar Udara Internasional Supadio berkapasitas 4 juta penumpang setiap tahunnya dengan luasnya 32.000 m², dan menjalankan operasional semenjak tahun 2017. Gedung terminal baru pun mempunyai 4 buah garbarata agar membuat penumpang yang turun-naik pesawat makin nyaman, tapi di tahun 2019 ada tambahan unit garbarata, oleh karenanya di tahun 2020 Bandar Udara Internasional Supadio mempunyai total 7 fasilitas garbarata. Saat tahun 2019 pun diselenggarakan overlay (pelapisan ulang) landasan pacu dengan panjang 2.250 meter yang diikuti dengan penambahan landasan pacu hingga 350 meter, oleh karenanya di tahun 2020 panjang landasan pacu mencapai 2.600 meter. Sebelumnya, pun ada pelebaran landasan pacu dari 30 meter menjadi 45 meter 2010-2011 dan pula nanti runway bandar udara Supadio kemungkinan mengalami perpanjangan lagi menjadi 3.000×60 Meter yang bisa muat pesawat Boeing 777 dan Airbus A330

C. Respon Time

1. Response time (Standar waktu beraksi)

- a. Waktu guna meraih seluruh ujung landasan pacu ataupun tempat lainnya di daerah pesawat udara bergerak, untuk permukaan jalan yang dilewati dengan keadaan baik dan keadaan jarak pandang optimal (di siang hari tidak terdapat genangan air ataupun hujan serta dengan jarak pandangan yang bagus), diputuskan dengan waktu 2 menit dan tidak melebihi 3 menit, terhitung dari penerimaan

pemberitahuan di unit PKP-PK ataupun ketika diketahui terdapat kecelakaan dari petugas PKP-PK hingga kendaraan PKP-PK memposisikan dirinya demi menyelenggarakan pemadaman dan sudah mengeluarkan busa setidaknya 50% dari rata-rata pancaran yang menjadi syarat menyesuaikan tabel kategori bandar udara untuk PKP-PK.

- b. Waktu guna sampai di heliport dengan permukaan jalan yang dilewati dengan keadaan baik dan kondisi jarak pandang optimum (di siang hari tidak terdapat genangan ataupun hujan dengan jarak pandang yang bagus), diputuskan tidak melebihi 2 menit, terhitung dari penerimaan informasi di unit PKP-PK ataupun ketika diketahui terdapat kecelakaan oleh petugas PKP-PK hingga kendaraan PKP-PK memposisikan dirinya guna menyelenggarakan pemadaman dan sudah mengeluarkan busa setidaknya 50% dari rata-rata pancaran yang menjadi syarat menyesuaikan suai tabel kategori PKP-PK guna helideck dan heliport.
- c. Tenggang waktu dari kendaraan PKP-PK yang sebelumnya dengan kendaraan selanjutnya setidaknya tidak melebihi 1 menit sudah sampai di tempat kecelakaan pesawat udara dan sesegera mungkin melanjutkan menyelenggarakan operasi.

D. Command Car

Mobil Komando yakni dibuat khusus selaku pemandu operasional kendaraan PKP-PK, dinamakan pula Command Car. Ukuran kendaraan lebih kecil daripada kendaraan Foam Tender, akan tetapi pergerakannya mampu menembus semua medan (off the road and on the road) sebab disertai dengan penggerak (axle) di masing-masing roda, ataupun dinamakan four wheel drive (4WD). Sebab memakai mesin berkapasitas cukup besar, kendaraan ini bisa dikemudikan dengan kecepatan tinggi dan bisa mengalami akselerasi secara cepat. Ground clearance yang tinggi, dilengkapi tapak roda yang lebar, memudahkan kendaraan ini bisa dikendarai di medan yang berat. Ruang kabin bisa menjadi penampung 5 orang dewasa, sebab bentuknya double cab, meskipun chassis mengacu bentuk pick-up. Oleh karenanya masih ada ruang di bagasi belakang yang luas guna menempatkan peralatan lain yang mendukung.

Serta sejumlah alat yang menunjang fungsi Command Car yakni APAR yang tersedia di bagasi Command Car, agar dipakai kapanpun saat muncul kebakaran awal. Ada radio komunikasi satu arah dan dua arah di dalam kabin. Radio komunikasi dua arah dipakai guna melaksanakan komunikasi antara Command Car dengan Tower ataupun ATC, ataupun dengan personel di kendaraan lainnya.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 Tahun 2009 mengenai Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (CASR Part 139) mengenai Bandar Udara (Aerodrome), sudah membahas kewajiban

penyelenggara bandar udara agar menyediakan (PKP-PK) menyesuaikan standar minimum. Demi melaksanakan (PKP-PK), dibutuhkan fasilitas yang sesuai persyaratan standar operasional dan teknis agar didapat hasil guna semaksimal mungkin. Peraturan ini didukung kebijakan yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara No: KP. 420 Tahun 2011 mengenai Persyaratan Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 Volume IV, PKP-PK, bahwasannya masing-masing bandar udara berkewajiban memberikan dan menyediakan pelayanan PKP-PK selaras kategori bandar udara guna PKP-PK yang menjadi syaratnya. Agar terpenuhi kategori bandar udara yang sesuai dibutuhkan fasilitas PKP-PK selaras persyaratan standar operasional dan teknis pelayanan. Unit PKP-PK yang ada di Bandar Udara adalah sebuah unit kerja dengan tugas selaku pemberi pelayanan operasi Keselamatan Penerbangan.

Mobil Command Car merupakan unit pembantu dalam pelaksanaan PKP- PK yang berfungsi sebagai mobil komando di bagian operasional lapangan yang mengatur pergerakan unit lain agar menjalankan tugas lebih optimal serta melancarkan kegiatan penanganan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran. Sedangkan mobil Foam Tender adalah suatu unit mobil canggih yang mampu menyemburkan air sebanyak 7.381 liter per menit dan memiliki rata-rata pancaran busa sebanyak 5.496 liter per menit, kendaraan ini biasa digunakan untuk memadamkan api di suatu tempat yang terdapat kebakaran di lapangan , sector unit lain serta kebakaran pesawat terbang.

Mobil Command Car merupakan unit pembantu dalam PKP-PK akan tetapi semua perintah dan komunikasi lewat radio yang berkaitan dengan penanganan pertolongan pemadam kebakaran dan kecelakaan penerbangan termasuk hal yang penting dalam kelancaran operasi tim dan komunikasi pada saat terjadi kecelakaan di bandar udara. Radio merupakan komunikasi satu arah yang dipakai guna mendengarkan percakapan dari pilot dengan Tower ataupun ATC. Hal tersebut selaku upaya mencegah jika pada percakapan tersebut memuat definisi bahaya, karenanya ada persiapan sebelumnya dari personel PKP-PK. Radio ini kapanpun pada kondisi kedaruratan, bisa dipakai dalam menjalankan komunikasi langsung kepada pilot pesawat yang berhadapan dengan kecelakaan ataupun insiden, agar saling berbagai informasi dan penyelamatan. Dan pula Alat pengeras suara (megaphone) dipakai selaku guna menyampaikan koordinasi dan instruksi untuk personel supaya bisa melaksanakan evaluasi di tempat kejadian sesegera mungkin.

Letaknya fire station ataupun stasiun pemadam kebakaran di Pada bandar udara supadio pontianak letak stasiun pemadam kebakaran atau fire station PKP-PK adalah di sebelah kanan bandara hal ini menjadi salah satu faktor pendukung keterlambatan nya unit Command Car pada saat ingin melakukan evakuasi darurat atau pertolongan kecelakaan penerbangan yang terjadi di sekitaran bandara udara supadio Pontianak. Seharusnya letak stasiun pemadam kebakaran ini sebaiknya berada di tengah lapangan sesuai dengan standar bandara udara Soekarno Hatta yang mempunyai posko atau stasiun pemadam kebakaran yang berada di sebelah

Dalam mengatasi pergerakan Command Car yang kadang tidak sesuai atau terlambat adalah dengan cara memberi rute khusus di bagian lapangan agar rute tersebut bisa dipakai dalam keadaan darurat sehingga memudahkan akses Command Car untuk menuju lokasi yang diinginkan. dan mempermudah unit lainnya untuk bisa sampai di tempat penanganan PKP-PK dengan waktu yang lebih cepat atau lebih pendek dari waktu yang sebelumnya.

Sejumlah Command Car milik Bandar Udara SUPADIO Pontianak Kalimantan Barat :

Gambar 2.2 Unit Mobil Command Car di bandar udara SUPADIO Pontianak, Kalimantan Barat



Sumber : <https://pkppksupadio.wordpress.com/galeri-pkp-pk-supadio/>

Gambar 2.3 Unit Mobil Command Car di bandar udara SUPADIO Pontianak,
Kalimantan Barat



Sumber : <https://pkppksupadio.wordpress.com/galeri-pkp-pk-supadio/>

Gambar 2.4 Unit Mobil Command Car di bandar udara SUPADIO Pontianak,
Kalimantan Barat



Sumber : <https://pkppksupadio.wordpress.com/galeri-pkp-pk-supadio/>

Mobil Komando yakni dibuat khusus selaku pemandu operasional kendaraan PKP-PK, dinamakan pula Command Car. Ukuran kendaraan lebih

kecil daripada kendaraan Foam Tender, akan tetapi pergerakannya mampu menembus semua medan (off the road and on the road) sebab disertai dengan penggerak (axle) di masing-masing roda, ataupun dinamakan four wheel drive (4WD). Sebab memakai mesin berkapasitas cukup besar, kendaraan ini bisa dikemudikan dengan kecepatan tinggi dan bisa mengalami akselerasi secara cepat. Ground clearance yang tinggi, dilengkapi tapak roda yang lebar, memudahkan kendaraan ini bisa dikendarai di medan yang berat. Ruang kabin bisa menjadi penampung 5 orang dewasa, sebab bentuknya double cab, meskipun chassis mengacu bentuk pick-up. Oleh karenanya masih ada ruang di bagasi belakang yang luas guna menempatkan peralatan lain yang mendukung

E. Pelayanan PKP-PK

Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran yang berikutnya dinamakan (PKP-PK) yakni unit bagian atas penanggulangan kondisi kedaruratan. Pelayanan PKP-PK diselenggarakan dengan tepat dan cepat demi pertolongan dan penyelamatan kecelakaan penerbangan serta pemadaman kebakaran di bandar udara dan di dekatnya. Bandar udara berkewajiban melaksanakan pelayanan yang sifatnya darurat. Hal tersebut didukung pada point 9.2.1. Annex 14 dalam Dokumen ICAO (International Civil Aviation Organization), yang menjelaskan bahwasannya: "Rescue and fire fighting equipment and services shall be provided at an aerodrome". Pelayanan darurat yang diselenggarakan mempunyai tujuan guna menyelamatkan penumpang, keselamatan penerbangan, dan harta benda pada

suatu kecelakaan ataupun insiden. Hal tersebut dituangkan pada point 9.2 pada Dokumen ICAO Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran, Lampiran 14, Aerodrome;

"Tujuan utama dari layanan penyelamatan dan pemadam kebakaran ialah guna menyelamatkan nyawa jika terjadi kecelakaan pesawat atau insiden yang terjadi di, atau di sekitar bandar udara. Layanan penyelamatan dan pemadam kebakaran disediakan untuk menciptakan dan memelihara kondisi yang dapat bertahan hidup, untuk menyediakan rute jalan keluar bagi penghuni dan untuk memulai penyelamatan bagi penghuni yang tidak dapat melarikan diri tanpa bantuan langsung. Penyelamatan mungkin memerlukan penggunaan peralatan dan personel selain yang dinilai terutama untuk tujuan penyelamatan dan pemadaman kebakaran."

Hal tersebut selaras dengan Dokumen ICAO yang menjadi Standar aturan yang membahas mengenai PKP-PK secara internasional, pada point 1.1.1. Doc. 9137, yakni :

"Tujuan utama dari layanan penyelamatan dan pemadam kebakaran ialah guna menyelamatkan nyawa pada saat terjadi kecelakaan atau insiden pesawat terbang. Kontinjensi ini harus selalu mengasumsikan kemungkinan dan kebutuhan untuk memadamkan api yang dapat:

- a. Sebuah. Ada pada saat pesawat mendarat, lepas landas, meluncur,

parkir, dll.; atau

- b. Terjadi segera setelah kecelakaan atau insiden pesawat udara; atau
- c. Terjadi kapan saja selama operasi penyelamatan."

Serta Peraturan Nasional Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 Tahun 2009 mengenai Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 mengenai Bandar Udara (Aerodrome), sudah membahas kewajiban penyelenggara bandar udara agar ada ketersediaan (PKP-PK) menyesuaikan standar minimum. Demi melaksanakan (PKP-PK), dibutuhkan fasilitas yang selaras dengan syarat standar operasional dan teknis oleh karenanya didapat hasil semaksimal mungkin. Peraturan ini selaras kebijakan yang diterbitkan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No: KP. 420 Tahun 2011 mengenai Persyaratan Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 Volume IV, PKP-PK, bahwasannya masing-masing bandar udara berkewajiban memberi dan menyediakan pelayanan PKP-PK selaras kategori bandar udara yang menjadi syarat. Agar dipenuhi kategori bandar udara yang sesuai, dibutuhkan fasilitas PKP-PK yang senada dengan syarat standar operasional dan teknis pelayanan. Unit PKP-PK yang ada di Bandar Udara adalah sebuah unit kerja dengan tugas selaku pemberi pelayanan operasi Keselamatan Penerbangan. Terkait pemberian pelayanan ini unit PKP-PK memiliki tugas selaku penolong Kecelakaan Penerbangan, terutama yang ada di darat.

Selaku pendukung kinerja pelayanan ini tugas pokok dan tugas

utama Personel PKP- PK yakni:

1. Tugas utama yakni selaku penyelamat jiwa dan harta atas kecelakaan dan kejadian (accident dan incident) di Bandar udara dan didekatnya.
2. Tugas pokok yakni melaksanakan kegiatan:
 - a) Operation (Operasional) yakni kesiapsiagaan (stand by), administrasi, pencegahan, penyelamatan, dan pemadaman.
 - b) Maintenance (Perawatan)
 - c) Training (Latihan)

Secara prinsip penyelenggaraan pemadaman pesawat udara dibagi menjadi 2 (dua) tingkatan :

Tingkatan pertama, yakni upaya pemadaman yang tujuannya guna membentuk rescue path ataupun jalur-jalur penyelamat, dan sasaran utama yakni api yang ada di bagian-bagian tertentu, oleh karenanya upaya penyelamatan terhadap korban bisa dilaksanakan sesegera mungkin. Terkait ketentuan waktu guna melaksanakan pemadaman ini hanyalah 1 menit, yang diistilahkan Control Time.

Tingkatan kedua, dilanjutkan dengan melaksanakan pemadaman sesudah batasan waktu 1 menit yang ditentukan, mencakup pada penyelenggaraan pemadaman tingkatan kedua, yakni bertujuan guna pemadaman api dengan total, dan diistilahkan Extinguishing Time.

Tabel 2.1 Kategori Bandar Udara

KATEGORI BANDAR UDARA UNTUK PKP-PK	PANJANG KESELURUHAN PESAWAT UDARA (m)	LEBAR MAKSIMUM BADAN PESAWAT UDARA (m)
1	< >	2
2	9 s/d < >	2
3	12 s/d < >	3
4	18 s/d < >	4
5	24 s/d < >	4
6	28 s/d < >	5
7	39 s/d < >	5
8	49 s/d < >	7
9	61 s/d < >	7
10	76 s/d < >	8

Masing-masing bandar udara diklasifikasikan atas dasar kategori pelayanan PKP PK pada pesawat udara yang menjalankan operasional di bandar udara itu. Merujuk Dokumen ICAO 9137-AN/898 Part 1 menjelaskan bahwasannya jumlah dan dimensi pergerakan pesawat paling besar di bandar udara dalam kurun masa 3 bulan berurutan bisa menjadi penentu kategori bandar udara bagi PKP – PK dan tertuang pada AIP. Selain itu kerusakan kendaraan utama PKP PK bisa memberi dampak pada kategori bandar udara. Terkait unit PKP – PK digolongkan pada 4 tipe, yakni :

- a) Tipe D jika kategorinya 1 s/d 3
- b) Tipe C jika kategorinya 4 s/d 5
- c) Tipe B jika kategorinya 6 s/d 7
- d) Tipe A jika kategorinya 8 s/d 10

Dari tabel 2.1 di atas dapat disimpulkan bahwa Bandar Udara SUPADIO Pontianak masuk kedalam bandar udara ke 7 (tujuh) untuk kategori PKP-PK.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/420/VIII/2011

Bab IV menjabarkan :

1. Kategori bandar udara untuk PKP PK diputuskan atas dasar lebar maksimum badan pesawat udara paling besar dan/atau pemilihan panjang seluruh pesawat udara serta jumlah pergerakan di bandar udara.
2. Kategori bandar udara untuk PKP PK mencakup 10 kategori yakni dari table 2.1 ;

F. Kendaraan Pelayanan PKP-PK

Terkait Diktat Bahan Ajar mata kuliah Perlengkapan Pemadaman Program Studi PKP, yang dirancang penyusunannya oleh Sri Mulyono, S. Sos., (2012),

menjelaskan bahwasannya secara garis besar peralatan pemadam kebakaran terbagi atas 4 golongan, yakni :

1. Mobile Appliances (Peralatan Seluler)

Yakni sebuah alat pemadam yang telah dibuat dengan bentuk

kendaraan bergerak.

2. Fixed Appliances (Peralatan Tetap)

Yakni sebuah peralatan pemadam yang telah terpasang dengan tetap di sebuah bangunan ataupun tempat yang tidak bisa berpindah.

3. Portable Fire Appliances (Peralatan Api Portable)

Yakni sebuah alat pemadam yang dirancang supaya bisa dipindahkan ataupun dibawa dan bisa dijalankan manual secara operasional.

4. Auxiliary Fire Appliances (Peralatan Pemadam Kebakaran Tambahan)

Yaitu peralatan tambahan yang mempunyai fungsi selaku alat yang menunjang operasi pemadaman dan pertolongan. (hasil perbaikan)

Fasilitas PKP-PK yakni seluruh alat operasional PKP-PK, kendaraan PKP-PK dan bahan lainnya yang mendukung serta personel yang ada di masing-masing bandar udara selaku pemberi pertolongan pemadam kebakaran dan kecelakaan penerbangan. Kendaraan PKP-PK yakni disertai dengan alat yang mendukung operasional PKP-PK dan Kendaraan Pendukung dipakai dalam menjalankan tugasnya secara operasional. PKP-PK mempunyai kendaraan utama yakni Mobil Pengangkut Air (kendaraan jenis Foam Tender), Kendaraan Intervensi Cepat mencakup Kapal penyelamat Kendaraan pendukung PKP-PK yakni kendaraan di samping kendaraan utama yang dipakai oleh unit PKP-PK mencakup mobil pemasok (Nurse Tender), mobil komando (Command Car), dan mobil ambulance.

G. Fungsi-Fungsi Kendaraan Pelayanan PKP-PK



Gambar 2.5 Unit Mobil PKP-PK yang digunakan di Bandara Udara SUPADIO Pontianak.

Sumber: <https://pkpksupadio.wordpress.com/galeri-pkp-pk-supadio/>

Fungsi masing masing mobil di unit PKP-PK :

1. Foam Tender (Mobil Pengangkut Air)

Foam Tender merupakan kendaraan canggih yang mampu menyemburkan air sebanyak 7.381 liter per menit dan memiliki rata-rata pancaran busa sebanyak 5.496 liter per menit.

2. Command Car (Mobil Komando)

Command Car yakni kendaraan yang rancangan khusus selaku pemandu operasional kendaraan PKP-PK.

3. Nurse Tender (Mobil pemasok)

Mobil Pemasok Bahan Pemadam yakni kendaraan yang khusus dibuat

guna menyediakan bahan pemadam utama menuju kendaraan jenis foam tender.

4. Mobil Ambulance

Mobil ambulance yakni kendaraan yang khusus dibuat guna memindahkan dan mengangkut korban kecelakaan penerbangan.

Selaras dengan peraturan Direktorat Jenderal perhubungan Udara no. KP. 420 Tahun 2011, jenis kendaraan utama PKP-PK digolongkan menjadi :

1. Kendaraan jenis foam tender mencakup :

a. Foam Tender Tipe I

Kapasitas tangki foam konsentrat minimum 1.200 liter, tangki air > 10.000 liter, kapasitas pompa minimum 5.500 liter setiap menit, kapasitas dry chemical powder (tangki tepung kimia) 500 kg, dan kapasitas pancaran utama busa sekurangnya 5.000 liter setiap menit; disertai dengan handlines, nozzle di depan dan di bawah kendaraan, monitor; kecepatan minimum 100 km/jam, akselerasi 80 km/jam dalam 40 detik, stop distance (jarak pengereman) paling tinggi 12 meter pada kecepatan 32 km/jam, discharge range (jarak pancaran rata-rata) paling rendah 70 meter.

b. Foam Tender Tipe II

Kapasitas tangki air 9.000 liter, kapasitas tangki tepung kimia (dry chemical powder) 500 kg, tangki foam konsentrat 1.100 liter, kapasitas pancaran utama busa minimum 4.500 liter setiap menit, dan kapasitas pompa minimum 5.000 liter setiap menit;

disertai dengan handlines, nozzle di depan dan di bawah kendaraan, monitor; kecepatan minimum 100 km/jam, akselerasi 80 km/jam dalam 40 detik, stop distance (jarak pengereman) paling tinggi 12 meter pada kecepatan 32 km/jam, discharge range (jarak pancaran rata-rata) paling rendah 70 meter.

c. Foam Tender Tipe III

Kapasitas tangki foam konsentrat 800 liter, tangki air 6.000 liter, kapasitas pompa minimum 3.500 liter setiap menit, kapasitas tangki tepung kimia (dry chemical powder) 250 kg, dan kapasitas pancaran utama busa minimum 3.000 liter setiap menit; disertai dengan handlines, nozzle di depan dan di bawah kendaraan, monitor; kecepatan minimum 105 km/jam, akselerasi 80 km/jam dalam 35 detik, stop distance (jarak pengereman) maksimum 12 meter untuk kecepatan 32 km/jam dan discharge range (jarak pancaran rata-rata) minimum 65 meter, .

d. Foam Tender Tipe IV

Kapasitas tangki foam konsentrat 500 liter, tangki air 4.000 liter, kapasitas pompa minimum 2.500 liter setiap menit kapasitas tangki tepung kimia (dry chemical powder) 250 kg, dan kapasitas pancaran utama busa minimum 2.000 liter setiap menit; disertai dengan handlines, nozzle di depan dan di bawah kendaraan, monitor; kecepatan minimum 105 km/jam, akselerasi 80 km/jam dalam 25 detik, stop distance (jarak pengereman) maksimum 12 meter pada

kecepatan 32 km/jam, discharge range (jarak pancaran rata-rata) minimum 60 meter.

e. Foam Tender Tipe V

Kapasitas tangki foam konsentrat 300 liter, tangki air 2.400 liter, kapasitas pompa minimum 1.500 liter per 18erit, kapasitas tangki tepung kimia (dry chemical powder) 250 kg, dan kapasitas pancaran utama busa minimum 1.200 liter per menit; disertai dengan handlines, nozzle di depan dan di bawah kendaraan, monitor; akselerasi 80 km/jam dalam 25 detik, kecepatan minimum 105 km/jam, stop distance (jarak pengereman) maksimum 12 meter pada kecepatan 32 km/jam, dan discharge range (jarak pancaran rata-rata) minimum 60 meter.

f. Foam Tender Tipe VI

Kapasitas tangki foam konsentrat 200 liter, tangki air 1.200 liter, kapasitas dry chemical powder (tangki tepung kimia) 250 kg, dan kapasitas pancaran utama busa minimum 600 liter setiap menit dan kapasitas pompa minimum 800 liter setiap menit; disertai dengan handlines, nozzle di depan dan di bawah kendaraan, monitor; kecepatan minimum 110 km/jam, akselerasi 80 km/jam dalam 25 detik, stop distance (jarak pengereman) paling tinggi 12 meter \ pada kecepatan 32 km/jam, jarak pancaran rata-rata (discharge range) paling rendah 20 meter.

2. Rapid Intervention Vehicle (RIV)

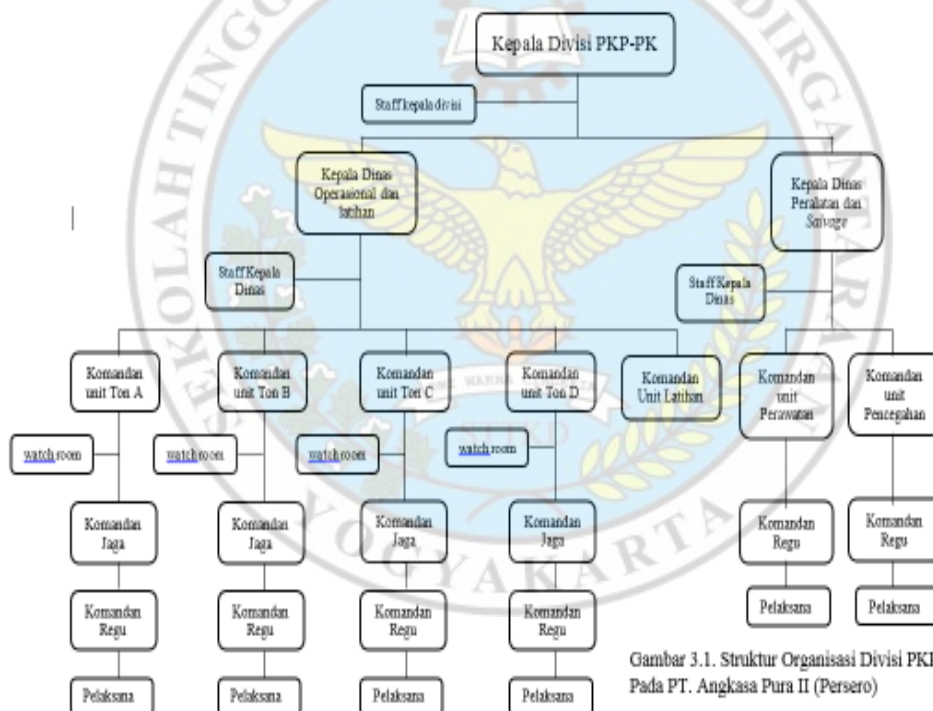
Kapasitas dry chemical powder (tangki tepung kimia) 250 kg, kecepatan minimum 110 km/jam, akselerasi 80 km/jam dalam 25 detik, stop distance (jarak pengereman) paling tinggi 12 meter.

3. Rescue Boat

Disertai peralatan pertolongan di perairan dan bahan pemadam foam, yakni: Alat pemantau kedalaman; Petunjuk arah; Radio komunikasi; Binokular; Liferaft.

STRUKTUR ORGANISASI PKP-PK

STRUKTUR ORGANISASI DIVISI PKP-PK PADA PT. ANGKASA PURA II (PERSERO)



Gambar 3.1. Struktur Organisasi Divisi PKP-PK Pada PT. Angkasa Pura II (Persero)

Gambar 2.6 Struktur organisasi yang dimiliki PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Kebakaran dan Pemadam Kebakaran)

Sumber : <https://widuri.raharja.info/index.php?title=Si1111469867>

H. Wewenang dan Tanggung Jawab PKP-PK

Berdasar struktur organisasi yang ada terlihat fungsi dan tugas dari setiap bagian menyesuaikan Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura II (Persero) Nomor : KEP. 12 .03 . 03. / 03 / 2009 mengenai Peraturan Perusahaan Nomor 14 tahun 2009 terkait Petunjuk Pelaksanaan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam kebakaran (PKP-PK) , yakni :

1. Kepala Divisi PKP-PK

Tanggungjawab dan Tugas:

- a. Membuat perencanaan, persiapan dan pengawasan kegiatan operasi PKP-PK di daerah lingkungan kerja Bandara Soekarno-Hatta.
- b. Menyusun usulan anggaran dan rencana kerja Divisi PKP-PK agar diungkap kepada Kepala Bidang Pelayanan Keselamatan Bandara.
- c. Melaksanakan dan merencanakan program latihan mencegah bahaya kebakaran dan operasi menanggulangi kecelakaan pesawat udara baik berskala besar, menengah maupun skala kecil, termasuk di dalam lingkungan internal unit PKP-PK ataupun dengan mengikutsertakan unit kerja/ instansi lainnya yang bersangkutan.
- d. Membuat perencanaan, persiapan dan memastikan kesiapan semua sarana dan peralatan yang dipakai pada operasi PKP-PK.
- e. Membuat perencanaan peningkatan pengembangan dan keterampilan serta pemberdayaan personil PKP-PK.
- f. Membuat perencanaan, persiapan dan memonitor penyelenggaraan perbaikan peralatan dan kendaraan PKP-PK.

- g. Memberi laporan penyelenggaraan kerja terhadap atasan, termasuk laporan kejadian (laporan khusus) ataupun laporan berkala yang lain.
- h. Membuat peningkatan kerjasama dan koordinasi dengan unit kerja dan instansi yang lain demi mencegah dan menanggulangi bahaya kebakaran.
- i. Menjalankan tugas lainnya yang diberikan atasan.

2. Kepala Dinas Peralatan dan Salvage PKP-PK

Tanggung jawab dan tugas:

- a. Membantu mempersiapkan standar prosedur teknik pemeliharaan PKP-PK.
- b. Menjalankan tanggung jawab terhadap kepala unit PKP-PK;
- c. Memimpin penyelenggaraan teknik pemeliharaan PKP-PK.
- d. Menyelenggarakan bimbingan bidang teknik pemeliharaan PKP-PK.
- e. Mengawasi, mengendalikan, dan mengevaluasi kegiatan teknik pemeliharaan PKP-PK.
- f. Mempersiapkan program kerja teknik pemeliharaan unit PKP-PK.
- g. Mempersiapkan laporan teknik pemeliharaan PKP-PK.
- h. Melaksanakan penentuan pelaksana tugas kerja harian jika ada halangan.
- i. Menjalankan urusan administrasi.
- j. Menjalankan tugas lainnya yang dibebankan oleh atasan langsung.

3. Kepala Dinas Operasi dan Latihan PKP-PK

Tanggungjawab dan Tugas:

- a. Mengatur dan memimpin penyelenggaraan operasional PKP-PK serta kegiatan operasi yang lain mencakup pemeriksaan kesiapan fasilitas dan kendaraan operasi.
- b. Mempunyai tanggung jawab terhadap Kepala Divisi PKP-PK dan memimpin Dinas Operasi dan Latihan.
- c. Melaksanakan penyusunan formasi tugas personil guna menjalankan tugas harian.
- d. Membuat perencanaan dan menjalankan program latihan operasi menanggulangi kecelakaan pesawat udara dan mencegah bahaya kebakaran, termasuk berskala besar, menengah ataupun kecil, termasuk pada lingkungan internal PKP-PK ataupun dengan menjalankan instansi/unit kerja lain yang bersangkutan.
- e. Mengkomunikasikan laporan penyelenggaraan kerja kepada atasan, termasuk laporan kejadian (laporan khusus) ataupun laporan berkala yang lain.
- f. Melaksanakan pembinaan personel secara berkelanjutan dan rutin.
- g. Menyusun usulan rencana kerja dan anggaran Dinas Operasi dan Latihan agar dikomunikasikan kepada Kepala Divisi PKP-PK.
- h. Menjalankan tugas lainnya yang dibebankan atasan.

4. Komandan Unit Perawatan (Maintenance).

Tanggung Jawab dan Tugas:

- a. Menyelenggarakan pembagian tugas harian kegiatan pemeliharaan.
- b. Bertanggung jawab terhadap kepala teknik pemeliharaan.
- c. Menjadi pemimpin kegiatan pemeliharaan.
- d. Melaksanakan komando kegiatan pemeliharaan.
- e. Menyelenggarakan pengawasan kegiatan pemeliharaan.
- f. Menyelenggarakan koordinasi kegiatan pemeliharaan;
- g. Memberi bantuan urusan administrasi.
- h. Menyusun laporan kegiatan pemeliharaan.
- i. Menjalankan tugas lainnya yang dibebankan oleh atasan langsung.

5. Komandan Unit Operasi

Tanggung Jawab dan Tugas:

- a. Memonitor, menyiapkan sekaligus merencanakan kesiapan semua sarana dan peralatan yang dipakai di dalam operasi PKP-PK.
- b. Mengawasi, mempersiapkan sekaligus merencanakan kegiatan operasi, perawatan dan latihan PKP-PK.
- c. Membuat perencanaan guna meningkatkan pengembangan serta keterampilan dan pemberdayaan personil PKP-PK.
- d. Memonitor, menyiapkan sekaligus merencanakan penyelenggaraan perbaikan kendaraan dan peralatan PKP-PK.
- e. Melaksanakan penyusunan jadwal cuti pegawai unit PKP-PK.
- f. Memantau, menyiapkan sekaligus membuat perencanaan penyelenggaraan kegiatan guna mencegah bahaya kebakaran dan
- g. Menjalankan tugas lainnya yang dibebankan atasan.

6. Komandan Latihan Dan Pencegahan

Tanggung Jawab dan Tugas:

- a. Menjalankan tanggungjawab terhadap kepala pelatihan dan kendali mutu.
- b. Menjalankan pembagian tugas harian kegiatan pelatihan dan pencegahan.
- c. Melaksanakan komando kegiatan pelatihan dan pencegahan.
- d. Menjadi pemimpin kegiatan pelatihan dan pencegahan.
- e. Menyelenggarakan koordinasi kegiatan pelatihan dan pencegahan.
- f. Mengawasi kegiatan pelatihan dan pencegahan
- g. Menyusun laporan kegiatan pelatihan dan pencegahan.
- h. Memberi bantuan urusan administrasi.
- i. Menjalankan tugas lainnya yang dibebankan atasan.

7. Komandan Jaga Operasi

Tanggung Jawab dan tugas:

Memastikan dan mengatur penyelenggaraan kegiatan operasi PKP-PK agar makin lancar.

- a. Menyampaikan laporan kesiapan personil, kendaraan dan peralatan operasi kepada kepala dinas/komandan unit.
- b. Menjadi pengatur operasi pemadaman dan pertolongan untuk satuan jaga.
- c. Melaksanakan penyusunan jadwal tugas untuk satuan jaga.
- d. Menyusun laporan kegiatan operasi dan bertanda tangan pada berita

acara.

- e. Melaksanakan pengaturan personil untuk melaksanakan tugas tambahan/operasi lain yang termasuk tanggung jawab dan tugasnya.
- f. Mengawasi dan mengatur penyelenggaraan stasiun routine pada satuan jaga.
- g. Menjadi pemimpin penyelenggaraan latihan pada satuan jaga.
- h. Menjalankan tugas lainnya yang dibebankan oleh atasan.

8. Komandan Manara saat ini

Tanggung Jawab dan Tugas:

- a. Menyampaikan, mencatat dan menerima informasi adanya sebuah tingkatan kondisi darurat/siaga.
- b. Mencatat, mengawasi dan memonitor seluruh pergerakan pesawat udara (landing dan take off) dan pergerakan kendaraan operasi PKP-PK.
- c. Memonitor informasi terkait sistem pencegahan (prevention system) di seluruh sektor bangunan di sekitar Bandara lewat prevention visual ataupun panel.
- d. Menghubungi unit yang bersangkutan (eksternal maupun internal) jika ada kondisi kondisi darurat ataupun siaga.
- e. Melaksanakan tanggung jawab serta pelaporan seluruh kegiatan yang sudah diselenggarakan terhadap komandan jaga/ komandan unit.
- f. Menyampaikan informasi jadwal kerja rutin untuk anggota PKP-PK

serta panggilan lainnya.

- g. Menjalankan tugas lainnya yang dibebankan oleh atasan.

9. Komandan Regu Operasi

Tanggung Jawab dan Tugas:

Menjadi pemimpin operasi di regu itu.

- a. Menjalankan tanggung jawab seluruh kegiatan terhadap komandan jaga.
- b. Menyusun laporan kegiatan.
- c. Menjadi pemimpin latihan dalam regu.
- d. Menjalankan operasional peralatan dan kendaraan operasi
- e. Menjalankan tanggung jawab akan kesiapsediaan peralatan dan kendaraan serta anggota di bawahnya.
- f. Menjalankan tugas lain yang dibebankan untuknya

10. Pelaksana Operasi

Tanggung Jawab dan tugas:

- a. Menjalankan tugas kerja harian yang dipilih.
- b. Merawat dan memeriksa seluruh perlengkapan/peralatan operasi yang dipakai regunya.
- c. Memberi laporan beragam kekurangan serta kerusakan demi mempertahankan kedisiplinan dan memunculkan kerjasama sesama anggota saat melaksanakan tugas pemeliharaan/latihan/operasi.
- d. Menjalankan tugas lain yang secara langsung dibebankan atasan.

11. Pelaksana Latihan dan Pencegahan

Tanggung Jawab dan Tugas:

- a. Menjalankan tugas kerja harian yang ditetapkan.
- b. Merawat dan memeriksa seluruh perlengkapan ataupun peralatan.
- c. Memberi laporan kekurangan serta kerusakan kepada atasan.
- d. Memupuk kerja sama dan menjaga disiplin sesama anggota saat melaksanakan tugas pencegahan dan latihan.
- e. Menjalankan tugas lain yang secara langsung dibebankan atasan.

12. Pelaksana Perawatan

Tugas dan Tanggung Jawab:

- a. Merawat dan memeriksa seluruh peralatan/kendaraan.
- b. Menjalankan tugas kerja harian yang ditetapkan.
- c. Menjaga kerjasama dan kedisiplinan sesama anggota saat melaksanakan tugas pemeliharaan.
- d. Memberi laporan kerusakan peralatan/kendaraan kepada atasan serta melaksanakan tindakan perbaikan.
- e. Menjalankan tugas lain yang secara langsung dibebankan atasan.

13. Petugas Ruang Jaga

Tanggung Jawab dan Tugas:

- a. Selaku penerima informasi kondisi darurat ataupun siaga bangunan gedung, pesawat udara, terminal, instansi lainnya dan ataupun kondisi darurat ataupun siaga (yang bisa membuat operasi penerbangan terganggu) di area lokasi Bandar Udara Soekarno-

Hatta.

- b. Memonitor dan mengawasi seluruh pergerakan pesawat udara daerah pergerakan.
- c. Menginformasikan sebuah kondisi siaga pelayanan khusus, terhadap watch room dan komandan regu ataupun komandan jaga.
- d. Menginformasikan kondisi darurat ataupun siaga bangunan gedung, pesawat udara, terminal, instalasi lainnya dan ataupun kondisi darurat ataupun siaga lainnya yang bisa menyebabkan gangguan operasi penerbangan di sekitar ataupun area Bandar Udara serta kepada Watch Room dan Komandan Jaga.
- e. Menjawab atau menerima seluruh radio komunikasi dan panggilan telepon yang masuk.
- f. Tidak membiarkan ruang jaga kosong jika tidak diizinkan komandan jaga.
- g. Melaksanakan dan memonitor percakapan memakai radio komunikasi.
- h. Melaksanakan pencatatan seluruh kegiatan di Fire Station pada log book.
- i. Melaporkan, mengetes, mendata, dan memeriksa peralatan inventaris yang terdapat di ruang jaga ataupun SPK untuk setiap tugas jaga berganti (pulang ataupun masuk) dan menyampaikan laporan kepada komandan jaga.

I. Analisa Batasan Sistem

Masing-masing sistem tentu memuat batasan sistem yang menjadi pemisah sistem dengan lingkungan sekitarnya. Kesatuan luar yakni kesatuan di luar sistem yang bisa berwujud organisasi, orang, ataupun sistem lainnya yang ada di lingkungan luar yang memicu input maupun dari sistem atas penerimaan yang ada.

Meninjau persoalan yang terdapat di divisi PKP-PK pada PT. Angkasa Pura II (Persero), pembatasan masalah terkait pelayanan sistem yakni:

1. Memudahkan mendapat laporan data yang diamanatkan staff gudang kepada Perawatan secara sistematis menyesuaikan sistem yang berlangsung sekarang ini demi peningkatan ketepatan dan kecepatan data yang sudah dilaksanakan menyesuaikan sistem operasi prosedur.
2. Menganalisa dan mengecek sistem informasi guna mendapat perawatan salvage dan peralatan yang sudah tersedia. Hal tersebut dilaksanakan agar terhindar dari data ataupun informasi yang redundan ataupun sudah usang pada sistem dan menyebabkan buruknya kualitas dari sistem sebab informasi yang diberikan tidak relevan.

J. Analisa Kebutuhan Sistem

Merujuk pengamatan yang dihasilkan, untuk sistem Pendataan Perawatan Perawatan dan Salvage Divisi PKP-PK masih dijumpai salah catat misalnya terkait hal laporan data pendataan yang mengakibatkan kurang baiknya tata kelola data. Disamping itu, proses mengolah data cenderung belum optimal sebab aplikasi yang dipakai tergolong aplikasi dasar yang

sifatnya manual oleh karenanya efisiensi dan efektifitas kerja berkurang.

Dengan demikian dibutuhkan sebuah sistem yang kian membaik supaya bisa diterima informasi akurat dari sistem dan tidak membuat efisiensi dan efektifitasnya berkurang.

K. Urutan Prosedur

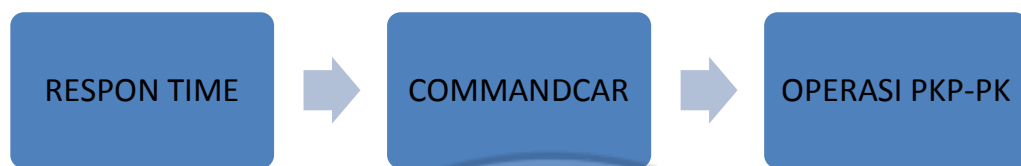
Untuk sistem yang berlangsung proses yang terjadi yakni:

1. Proses Pemberian Data Peralatan dan salvage, data peralatan dan Salvage dari Pihak Staff Gudang diserahkan untuk Pihak Perawatan (Maintenance) selaku laporan agar dilaksanakan perbaikan ataupun perawatan.
2. Proses Pengecekan Peralatan dan Salvage, Pengecekan dilaksanakan pihak Perawatan yang ditujukan guna menjamin bahwasannya peralatan dan salvage butuh perawatan ataupun perbaikan apabila ada yang rusak.
3. Proses Perbaikan Peralatan dan Salvage, Perbaikan ataupun perawatan dilaksanakan pihak perawatan dengan maksud agar kualitas peralatan dan salvage bisa kembali dipakai karyawan secara baik.
4. Proses Pembuatan Laporan Perbaikan Peralatan dan Salvage, Laporan atas peralatan dan salvage yang sudah diperbaiki dan dirawat pun diberikan untuk pihak staff gudang.
5. Proses Mempersiapkan Peralatan dan Salvage, laporan perbaikan diterima pihak staff gudang dari pihak perawatan, lalu dipersiapkan peralatan dan salvage yang telah dilaksanakan perbaikan ataupun perawatan, oleh karenanya peralatan dan salvage senantiasa bisa dipakai user.
6. Proses Laporan ke Pimpinan, laporan dibuat Pihak Staff gudang dan lalu

diserahkan kepada pimpinan selaku pembuktian bahwasannya sudah ada perbaikan peralatan dan salvage dan sudah bisa dipakai dalam memenuhi kebutuhan operasional user.

L. Kerangka Berpikir

Gambar 2.7 Kerangka Berpikir



Peraturan Dirjen Udara [Transportasi Udara]

PUU : KP. 420 Tahun 2011

Persyaratan Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume IV, Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)

Mencabut : **SKEP/ 94 / IV /1998**

Persyaratan Teknis dan Operasional Fasilitas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran

Dicabut dengan : **KP 14 Tahun 2015**

Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (_Manual of Standard CASR Part 139_) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)

Peraturan Menteri [Transportasi Udara]

PUU : KM 24 Tahun 2009

Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulations Part 139) Tentang Bandar Udara (Aerodrome)

Dirubah dengan : **PM 74 TAHUN 2013**

Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulations Part 139) Tentang Bandar Udara (Aerodrome)

Dicabut dengan : **PM 55 TAHUN 2015**

Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulations Part 139) Tentang Bandar Udara (Aerodrome)

