



AERODROME MANUAL

**BANDAR UDARA BETOAMBARI
BAUBAU**

**BAUBAU
2022**



AERODROME MANUAL

BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU

VERSI INDONESIA

2.1




BAUBAU

2022



DAFTAR ISI


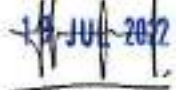

	Halaman
DAFTAR ISI.....	i
KATA PENGANTAR.....	iv
CATATAN PERUBAHAN.....	v
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAGIAN 1 UMUM.....	1-1
1.1 Lingkup dan Tujuan.....	1-2
1.2 Dasar Hukum.....	1-2
1.3 Status dan Penggunaan.....	1-2
1.4 Sistem Informasi Aeronautika.....	1-3
1.5 Sistem Pencatatan Pergerakan Pesawat Udara.....	1-3
1.6 Tanggung Jawab Penyelenggara Bandar Udara.....	1-3
BAGIAN 2 DATA ATAU INFORMASI LOKASI BANDAR UDARA.....	II-1
2.1 Gambar Lokasi Bandar Udara Yang Menunjukkan Fasilitas Utama Bandar Udara Dan Petunjuk Arah Angin.....	II-3
2.2 Gambar Batas – Batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr).....	II-4
2.3 Gambar Jarak antara Bandar Udara ke Kota Terdekat atau daerah yang berpenduduk padat.....	II-5
2.4 Data fasilitas dan peralatan bandar udara di dalam daerah lingkungan kerja bandar udara.....	II-6
2.5 Gambar lokasi fasilitas dan peralatan bandar udara di luar daerah lingkungan kerja bandar udara.....	II-9
2.6 Sertifikat Tanah dan Batas Tanah Bandar Udara.....	II-10
2.7 Pemindahan Kuasa (Perjanjian Leasing) Properti Bandara.....	II-10

Verifikasi	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: Kepala Sub-Direktorat Standarisasi dan Ketersediaan Bandar Udara 18 JUL 2022  ERANDY JULIUS SUCIADAWAN NP. 152603041998021001	Tanggal: Kepala Kantor UPDU Kota IB Betombangari Baubau  BANDAR UDARA BETA BANGSA TAMBAN 52 NP. 10720303000541001
------------	--	--	---



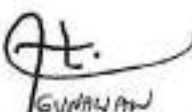

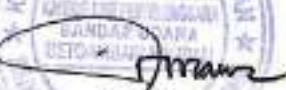
BAGIAN 3 DATA ATAU INFORMASI YANG DILAPORKAN

KEPADA PELAYANAN INFORMASI AERONAUTIKA / AIS	III-1
3.1 Indikator lokasi Bandar Udara dan Nama.....	III-2
3.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	III-2
3.3 Jam Operasi.....	III-2
3.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (<i>Handling Service and Facilities</i>).....	III-3
3.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>).....	III-3
3.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (<i>Rescue and Fire Fighting</i>).....	III-3
3.7 <i>Seasonal availability Clearing</i>	III-4
3.8 Apron, Taxiway dan Check Location Data	III-4
3.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu.....	III-4
3.10 Lokasi dan Designator Standar Taxi Route	III-5
3.11 Koordinat Geografis Parking Stand.....	III-5
3.12 Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A.....	III-6
3.13 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	III-6
3.14 <i>Declared Distance</i>	III-7
3.15 <i>Approach and Runway Lighting</i>	III-7
3.16 Other Lighting, Secondary power supply	III-7
3.17 <i>Helicopter Landing Area</i>	III-7
3.18 Jarak Intersection-Take off dari setiap runway	III-7
3.19 Koordinat Intersection-Taxiway.....	III-7
3.20 Lokasi untuk Pre-Flight Altimeter Check yang dipersiapkan di apron.....	III-7
BAGIAN 4 PROSEDUR PENGOPERASIAN BANDAR UDARA	IV-1
4.1 Sistem Pelaporan	IV-2
4.2 Akses Kedalam Daerah Pergerakan	IV-8
4.3 <i>Airport Emergency Plan (AEP)</i>	IV-12
4.4 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (<i>Airport Rescue & Fire Fighting Service</i>)	IV-22

Versi 2.1 Tanggal :	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal : Deputi Sub. Direktorat Standardisasi Kevelamatan Bandar Udara  14 JUL 2012 LEANDY YULIANTAWAN NIP. 19740214 200803 1 003	Tanggal : Kepala Bandar Udara Betoambari Baubau  TATMAN NIP. 50720306198401 004
----------------------------	--	--	---



4.5	Pemeriksaan Di Daerah Pergerakan dan OLS	IV-29
4.6	Alat Bantu Visual (<i>Visual Aid</i>) dan Sistem Kelistrikan	IV-40
4.7	Pemeliharaan Daerah Pergerakan (<i>Movement Area</i>)	IV-49
4.8	Penyelenggaraan Keselamatan Kerja (<i>Work Safety</i>)	IV-53
4.9	Manajemen Operasi Apron	IV-64
4.10	Manajemen Keselamatan Apron (<i>Apron Safety Management</i>)	IV-67
4.11	Pengawasan / Pengaturan Kendaraan di Sisi Udara	IV-74
4.12	Manajemen Bahaya Hewan Liar (<i>Wildlife Hazard Management</i>)	IV-78
4.13	Pengawasan Terhadap <i>Obstacle</i> (<i>Obstacle Control</i>)	IV-82
4.14	Pemindahan Pesawat Udara yang Rusak	IV-88
4.15	Penanganan Barang / Bahan Berbahaya	IV-92
4.16	Operasi <i>Visibility</i> Rendah	IV-94
4.17	Perlindungan Terhadap Lokasi Radar dan Alat Bantu Navigasi	IV-95
4.18	Pendaratan dan lepas Landas Helikopter, jika terdapat kegiatan operasional Helikopter	IV-100
BAGIAN 5 PENYELENGGARAAN ADMINISTRASI DAN SMS		V-1
5.1	Penyelenggaraan Bandar Udara	V-2
5.2	Komite Bandar Udara	V-4
5.3	Persyaratan Wajib Tambahan	V-9
5.4	Sistem Manajemen Keselamatan Bandar Udara (<i>Airport Safety Management System</i>)	V-9

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standardisasi Keselamatan Bandar Udara  18 JUL 2012 LERUSA YULI SASTI PRADANA N.P. 19780701 1008021 001	Tanggal: Kepala Kantor Bandar Udara Betoambari Baubau  TARMAN SE N.P. 19780620 2000041 001
---------------------------	--	---	--



KATA PENGANTAR

Untuk menjamin keselamatan pengoperasian bandar udara, maka pembuatan buku pedoman pengoperasian bandar udara (*aerodrome manual*) harus sesuai dengan standar teknis operasional bandar udara sebagaimana telah diamanatkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*).

Buku Pedoman Pengoperasian Bandar Udara ini juga berisi mengenai rincian dari *Standard Operating Procedure (SOP)* dan *Airport Emergency Plan (AEP)* serta menghimpun dokumen-dokumen yang telah ada yang terkait dengan pengoperasian bandar udara dan dokumen-dokumen tersebut merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mewajibkan Buku Pedoman Pengoperasian Bandar Udara ini harus dipedomani dalam pengoperasian dan pemeliharaan bandar udara.

Apabila personel bandar udara dalam melakukan tugas dan fungsinya telah sesuai dengan prosedur-prosedur atau ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Buku Pedoman Pengoperasian Bandar Udara ini akan dibebaskan dari tuntutan atas tanggung jawab pribadi.

Buku Pedoman Pengoperasian Bandar Udara merupakan gambaran yang akurat dari praktek-praktek yang berlaku saat ini. Jika ada personel yang melihat adanya suatu perbedaan dari prosedur yang telah ditetapkan, atau jika prosedur ini untuk alasan-alasan tertentu tidak mungkin atau tidak praktis dilaksanakan, mereka harus memberi masukan kepada Pimpinan bandar udara. Di samping itu, para personel juga didorong untuk memastikan prosedur yang telah ditetapkan dapat menjamin keselamatan operasi bandar udara secara efektif, efisien dan dapat dipertanggungjawabkan.

Pimpinan Bandar Udara harus memastikan bahwa Buku Pedoman Pengoperasian Bandar Udara tidak terjadi penduplikasian dalam prosedur pengoperasian dan pemeliharaan bandar udara. Para pejabat di bandar udara dan personel yang terkait dengan pengoperasian dan pemeliharaan bandar udara harus memiliki salinan yang sama sebagai acuan dalam melaksanakan tugas dan fungsi masing-masing.

Baubau,
Kepala Kantor
UPBU Kelas III Betoambari Baubau


TARMAN, SE
Penata (III/c)
NIP. 19720530 200604 1 001

Versi 2.1	Ditiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kelas Sub: Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Kantor : Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau
Tanggal :	 Gendarm	 LONDOK RILI SASIHANAN NIP. 19760334 199601 1 001	 TARMAN, SE NIP. 19720530 200604 1 001



CATATAN AMANDEMEN

No		Tanggal Amandemen	Tanggal Persetujuan	Rincian		Dimasukkan oleh
Versi	Revisi			Keterangan	Uraian	
1	2	3	4	5	6	7
1	1	September 2016	September 2016			
2	0	24 Mei 2018			<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagian III -Informasi Data Bandara Udara 2. Sesuai Surat pelaksana Tugas Nomor : Sp. 185 Tahun 2018 An. Ermi Taperna Antula, SE 3. Bagian 4.5.3 standar dan referensi – balai c, Rp. 262 standar teknis operasi penerbangan 4. Sesuai Surat Pelaksana tugas Nomor : SP. 050 Tahun 2018 An. La Rano, SE 5. Updeting struktur organisasi 	La Ode Sufarman
	1	26 Januari 2022		<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagian I- Informasi Umum 2. Bagian II-Data atau Informasi Lokasi Bandar Udara 3. Bagian III-Data atau Informasi yang dilaporkan 4. Bagian IV-Prosedur Pengoperasian Bandar Udara 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagian 1.2-Updateing Dasar Hukum 1. Updateing Kemampuan PCN Runway & Taxiway 2. Bagian 2.6-Updateing Sertifikat Bandar Udara 1. Bagian 3.2-Updateing data elevasi Treshold 2. Bagian 3.6 PKPPK – Updateing data PKPPK 3. Bagian 3.8 – Updateing kemampuan PCN Taxiway 4. Bagian 3.11 – Input koordinat geografis parking stand 5. Bagian 3.13 – Updateing karakteristik fisik runway 6. Updateing Data Teknis 1. Bagian 4.1.4.3 – Updateing nomor kontak kabandara 2. Bagian 4.1.4.4 – Updateing pejabat baru kasubsi 3. Bagian 4.1.5, 4.2.5, 4.3.5, 4.4.5, 4.5.3, 4.6.5, 4.7.5, 4.8.5, 4.9.5, 4.10.5, 4.11.5, 4.12.5, 4.13.5, 4.14.5, 4.15.5, 	La Ode Sufarman

Versi: 21	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kantor Sub. Direktorat Standar dan Keselamatan Bandar Udara	Tanggal: Kepala Kantor SIPBU Betoambari Baubau
Tanggal:	 GUNAWAN	 LIANA SALSABAWATI NIP. 81300204 1969031 001	 LIANA SALSABAWATI NIP. 81300204 2001041 001






No		Tanggal Amandemen	Tanggal Persetujuan	Rincian		Dimasukkan oleh
Versi	Revisi			Keterangan	Uraian	
1	2	3	4	5	6	7
					4.17.5 – Updating kontak personel 4. Bagian 4.3.4.1 – Updating sumber daya anggota komite gawat darurat di bandara 5. Bagian 4.3.4.4 – Menambahkan assembly point 6. Bagian 4.3.4.8 – Updating pengauran pengembalian status operasional Bandar Udara 7. Bagian 4.3.4.12 – Updating prosedur pengujian penanggulangan keadaan darurat di Bandara 8. Tabel 4.4 – Updating personel ARFF 9. Bagian 4.4.4.2 – Menambahkan prosedur pengamanan penumpang dalam Gedung terbakar 10. Bagian 4.4.4.9 – Updating program pelatihan PKP-PK 11. Bagian 4.5.4.15 – Menambahkan call sign antar personel 12. Bagian 4.6.4.3 – Updating rincian pengaturan inspeksi lighting system 13. Bagian 4.6.4.6 – Menambahkan periode pemeliharaan rutin dan pemeliharaan darurat 14. Bagian 4.6.4.7 – Updating pengaturan untuk sumber daya cadangan 15. Bagian 4.8.4.2 – Memperbaharui regulasi mos aerodrome (KP 326 Tahun 2019) 16. Bagian 4.10.4.1 – Menambahkan prosedur penanganan kebakaran di Apron 17. Bagian 4.10.4.2 – Updating pengaturan	

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub-Direktorat Standarisasi, Keselamatan Bandar Udara	Tanggal: Kepala Kantor UFRU Kabis B Betoambari & Ulu Ulu
Tanggal:	 BUNAWATI	 UMAR FAUZI SASIRAMAN NIP. 20710024 199003 1 001	 UMAR FAUZI SASIRAMAN NIP. 20710024 199003 1 001




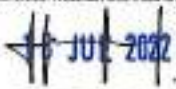

				Menambahkan prosedur pengusiran burung atau binatang di area sisi udara 19. Bagian 4.12.4.4 – Updating mekanisme peniadaan gangguan dari burung atau binatang 20. Bagian 4.14.4.1 – Menambahkan lokasi penempatan pesawat udara yang rusak	
			5. Bagian V- Penyelenggaraan Bandar Udara dan Sistem Managemen Keselamatan Bandar Udara	1. Tabel 5.1 – Updating kualifikasi organisasi bandar udara 2. Bagian 5.2.2 dan 5.2.3 – Updating anggota airlines 3. Tabel 5.6 – Updating Daftar Pengecualian (Safety Plan)	
	Mei 2023		1. Bagian III-Data atau Informasi yang dilaporkan 2. Bagian IV-Prosedur Pengoperasian Bandar Udara 3. Bagian V- Penyelenggaraan Bandar Udara dan Sistem Managemen Keselamatan Bandar Udara	1. Bagian 3.2-Updating data elevasi Treshold & Magnetik Var 2. Bagian 3.10-Input koordinat geografis Taxiway 1. Tabel 4.3.4.1-Updating sumber daya anggota komite gawat darurat di Bandar Udara 1. Tabel 5.6 – Updating Daftar Pengecualian (Safety Plan)	

Revisi 2.1	30 MAY 2023 Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	30 MAY 2023 Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standardisasi Keselamatan Bandar Udara	  LIADEK PULJ SAGERAWAN NIP. 19790704 199603 1 001	
------------	---	--	---	---



DAFTAR TABEL




	Halaman
Tabel 2.1 Fasilitas & Peralatan Bandara diluar DLKr.....	II-6
Tabel 3.1 Koordinat Parking Stand	III-5
Tabel 3.2 Karakteristik Fisik Runway.....	III-6
Tabel 3.3 Declared Distance.....	III-7
Tabel 3.4 Approach and Runway Lighting	III-7
Tabel 4.1 Instansi Dalam Keadaan Gawat Darurat	IV-14
Tabel 4.2 Fasilitas ARFF	IV-23
Tabel 4.3 Peralatan Penunjang ARFF.....	IV-24
Tabel 4.4 Personil ARFF.....	IV-24
Tabel 4.5 Bahan Pelengkap Dan Jumlah Air Yang Tersedia Untuk Produksi Foam	IV-25
Tabel 4.6 Foam Yang Tersedia Di Kendaraan	IV-26
Tabel 5.1 Kualifikasi Organisasi Bandar Udara	V-2
Tabel 5.3 Distribusi AM Versi Cetak.....	V-3
Tabel 5.4 Distribusi AM Versi Elektronik.....	V-4
Tabel 5.6 Daftar Pengecualian (Safety Plan).....	V-9

Versi 21	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keefektifan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor PT Bandara Betoamberi Baubau
Tanggal :		 IKSARA NILLI SASTRAWAN NIP. 19740204 100003 1 001	 TAMARA SE NIP. 19720201 100004 1 001



DAFTAR GAMBAR




	Halaman
Gambar 2.1 Fasilitas Utama Bandar Udara dan Petunjuk Arah Angin	II-3
Gambar 2.2 Batas-Batas Daerah Lingkungan Kerja (DLK)	II-4
Gambar 2.3 Jarak Bandar Udara Ke Kota Terdekat.....	II-5
Gambar 4.1 <i>Clear Area</i> Disekitar Fasilitas NDB	IV-97
Gambar 4.2 <i>Clear Area</i> Disekitar Fasilitas VOR	IV-98
Gambar 4.3 <i>Clear Area</i> Disekitar Fasilitas DME.....	IV-98

Versi 2.1	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal: Kepala Kantor LEOJ Kelas III Betoambari Baubau
Tanggal:	 GUYUMAU	 LEADKULLISANTOMMAN NIP. 197204012008011001	 TAMBAK, ST NIP. 847204012008011001



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 2.1 Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara Di Dalam DLK.....	1
Lampiran 3.1 Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A.....	2

Versi 21	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor Unit Kelola di Betoambari Baubau BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU
Tanda Tangan :	 GURAWAN	 18 JUL 2022 INACCA YULI SASTRIANINGRAT NIP. 19620504 198003 1 001	 TAMBAK SI NIP. 19720403 198001 1 001





BAGIAN 1 INFORMASI UMUM

Sub Bagian 1.1 Lingkup dan Tujuan

Sub Bagian 1.2 Dasar Hukum

Sub Bagian 1.3 Status dan penggunaan

Sub Bagian 1.4 Sistem Informasi Aeronautika

Sub Bagian 1.5 Sistem Pencatatan Pergerakan Pesawat Udara

Sub Bagian 1.6 Tanggung Jawab Penyelenggara Bandar Udara

Versi 2.1 Tanggal :	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara  Gunawan	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara  1 EKA DARMA SASTRAWAN NIP. 197007041994031001	Tanggal : Kepala Kantor LPTU Kelas II Betoambari Baru (baru)   Yulian, ST NIP. 197202019700041001
----------------------------	---	--	---



1.1 Lingkup dan Tujuan

Lingkup dan Tujuan dari Aerodrome Manual ini adalah :

1.1.1 Lingkup :

Buku Pedoman Pengoperasian Bandar Udara merupakan dokumen yang berisi data dan informasi bandar udara, prosedur pengoperasian dan pemeliharaan fasilitas bandar udara, termasuk sistem manajemen keselamatan dan struktur organisasi Penyelenggara Bandar Udara Betoambari dalam memenuhi persyaratan keselamatan operasi bandar udara.

1.1.2 Tujuan :

1.1.2.1 Buku Pedoman Pengoperasian Bandar Udara digunakan oleh personel bandar udara dalam tugas untuk mengoperasikan dan mengelola kegiatan dan bisnis bandar udara.

1.1.2.2 Pedoman Pengoperasian Bandar Udara digunakan oleh petugas atau inspektur dari Direktorat Jenderal perhubungan Udara dalam kegiatan audit dan inspeksi berkaitan dengan pengoperasian Bandar Udara Betoambari Baubau.

1.2 Dasar Hukum

Bandar Udara Betoambari Baubau merupakan bandar udara domestik yang beroperasi sesuai ketentuan :

1.1.1 Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan.

1.1.2 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).

1.1.3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) Tentang Bandar Udara (*Aerodrome*).

1.1.4 KP 197 Tahun 2017 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan penerbangan sipil bagian 139-08, Buku pedoman pengoperasian Bandar Udara (*Advisory Circular CASR Part 139-08*).

1.1.5 KP 220 tahun 2017 tentang petunjuk teknis peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139-01, sertifikasi dan registrasi serta pengawasan keselamatan operasi bandar udara (*staff instruction 139-01*).

1.1.6 PP 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Resiko.

1.1.7 PM 31 Tahun 2021 tentang Sertifikasi dan Registrasi Bandar Udara.

1.1.8 Sertifikat Bandar Udara Betoambari Baubau Nomor : 040/SBU-DBU/XI/2018 Tanggal 23 November 2018

1.3 Status dan Penggunaan

Bandar Udara Betoambari Baubau beroperasi 06.30 – 17.30 Wita per hari melayani penerbangan domestik. Pedoman Pengoperasian Bandar Udara sebagai pedoman personel bandar udara atau semua orang yang melakukan kegiatan bandar udara

Versi 2.1 Tanggal :	Ditulis Oleh : Inspektur Bandar Udara  Gufman	Tanggal : Kepala Sub. Teknik dan Standardisasi Keselamatan Bandar Udara  18 JUL 2022 LEDEK KUALIFIKASI MANAN NIP. 196002019928031003	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas II Betoambari Baubau  TADMAN SF NIP. 207200201990041001
----------------------------	---	--	--



untuk memberikan perlakuan dan pelayanan yang sama terhadap operator pesawat udara.

Bandar Udara Betoambari Baubau merupakan bandar udara yang melayani pesawat udara untuk angkutan udara niaga dengan rute penerbangan domestik serta tunduk terhadap ketentuan article 15 dari konvensi Chicago, antara lain tentang penggunaan Bandar udara yang berlaku sama tanpa ada perbedaan perlakuan.

1.4 Sistem Informasi Aeronautika

Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat dan *Aerodrome Reporting Officer* bertanggung jawab untuk memastikan kelengkapan, keakuratan dan kebenaran data yang dihasilkan dan disajikan untuk disampaikan ke PIA Klaster Makasar yang selanjutnya disampaikan bagian Sub Dit Informasi Aeronautika Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai dengan prosedur yang dijelaskan dalam manual ini.

1.5 Sistem Pencatatan Pergerakan Pesawat Udara

1.5.1 Semua data yang berkaitan dengan pencatatan pergerakan pesawat udara dikumpulkan dan dicatat oleh petugas di bagian Tata Usaha.

1.5.2 Kepala Urusan Tata Usaha bertanggung jawab untuk menyiapkan data secara lengkap dan benar, serta melaporkan setiap bulannya kepada Kementerian Perhubungan melalui Laporan Bulanan maupun Laporan Tahunan.

1.6 Kewajiban Penyelenggara Bandar Udara

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulation Part 139) tentang Bandar Udara (Aerodrome) :

1.6.1 Mematuhi semua ketentuan Standar Teknis dan Operasi (Manual of Standard/MOS) Bagian 139 Volume I Bandar Udara (Aerodrome) dan ketentuan-ketentuan lain yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal.



1.6.2 Mempekerjakan personel bandar udara yang memiliki kemampuan dan kualifikasi yang sesuai dengan bidangnya.

1.6.3 Menjamin bahwa semua personel bandar udara yang dipekerjakan mendapatkan pendidikan dan/atau pelatihan yang memadai untuk memenuhi standar kompetensi personel bandar udara yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal.

1.6.4 Menjamin bandar udara dioperasikan dan dipelihara dengan tingkat ketelitian yang memadai.




1.6.5 Mengoperasikan dan melakukan pemeliharaan terhadap bandar udara sesuai dengan prosedur pengoperasian bandar udara termasuk prosedur untuk mencegah runway excursion dan incursion, kecuali ada ketentuan lain yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal.

1.6.6 Membuat Letter of Agreement (LOA) atau sejenisnya dengan Unit Pelayanan Informasi Aeronautika di unit ATS bandar udara masing-masing atau di unit ATS bandar udara yang melayaninya untuk memastikan mekanisme dan koordinasi penerbitan NOTAM.

Versi 2.1 Tanggal :	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal : Kepala Sub Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara  L. RAHMAT YULIANTO NIP. 197107041990031001	Tanggal : Kepala Kantor UPPI Kelas II Betoambari Baubau  CATANGYULUSIWA BANDAR UDARA TAMBORA TAMBORA, SE NIP. 197205032000011000
----------------------------	---	--	---







- 1.6.7 Melakukan risk assessment dan upaya mengurangi dampak (risk mitigation) yang telah mendapat persetujuan Direktur Jenderal jika terdapat penyimpangan terhadap prosedur dan fasilitas, termasuk Runway End Safety Area (RESA) maupun runway strip, dalam Pedoman Pengoperasian Bandar Udara.
- 1.6.8 Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal apabila terdapat penyimpangan Pedoman Pengoperasian Bandar Udara dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari setelah penyimpangan dilakukan.
- 1.6.9 Penyelenggara bandar udara harus memberi marka sesuai dengan Standar Teknis dan Operasi (Manual of Standard/MOS) Bagian 139 Volume I Bandar Udara (Aerodrome) pada : Daerah pergerakan, Setiap unserviceable area; dan Setiap work area pada atau dekat daerah pergerakan.
- 1.6.10 Memasang dan merawat indikator arah angin sekurang-kurangnya 1 (satu) unit pada bandar udara, sesuai dengan Standar Teknis dan Operasi (Manual of Standard/MOS) Bagian 139 Volume I Bandar Udara (Aerodrome).
- 1.6.11 Memasang dan memelihara setidaknya satu indikator arah angin dan atau mensyaratkan tambahan indikator arah angin untuk dilengkapi di bandar udara.
- 1.6.12 Memasang Sistem Indikator Kemiringan Approach Visual (Visual Approach Slope Indicator System) di ujung runway sesuai dengan Standar Teknis dan Operasi (Manual of Standard/MOS) Bagian 139 Volume I Bandar Udara (Aerodrome), apabila ujung runway tersebut secara rutin (regular) digunakan sebagai approach runway untuk jenis pesawat jet/turbo propeller.
- 1.6.13 Bandar udara bersertifikat yang digunakan untuk pendaratan dan lepas landas pada malam hari atau pada kondisi kurang dari kondisi meteorologi visual (visual meteorological condition) di siang hari, penyelenggara bandar udara harus menyediakan dan mempertahankan sistem penerangan pada daerah pergerakan.
- 1.6.14 Dilarang mengoperasikan sistem penerangan instalasi baru sebelum mendapat persetujuan dari Direktur Jenderal berdasarkan pemenuhan hasil pemeriksaan.
- 1.6.15 Menyiapkan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan).
- 1.6.16 Membentuk Komite Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara.
- 1.6.17 Melakukan pengujian terhadap rencana penanggulangan keadaan darurat.
- 1.6.18 Memiliki dan melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan Bandar Udara dan wajib mengadakan audit terhadap safety management system bandar udara, yang termasuk inspeksi terhadap fasilitas dan peralatan, prosedur operasi dan personel bandar udara.
- 1.6.19 Menjamin inspeksi kelayakan operasi bandar udara (airport serviceability inspections) dilaksanakan sesuai dengan Standar Teknis dan Operasi (Manual of Standard/MOS) Bagian 139 Volume I Bandar Udara (Aerodrome).
- 1.6.20 Memastikan semua badan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan penunjang bandar udara telah memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan.
- 1.6.21 Memastikan bahwa semua pekerjaan-pekerjaan bandar udara yang dilaksanakan telah dilakukan risk assessment dan risk mitigation serta diumumkan sehingga tidak menimbulkan bahaya untuk pengoperasian pesawat udara atau membingungkan penerbang dan memenuhi ketentuan dalam Standar Teknis dan

Versi 2.1 Tipe :	Disetujui Oleh : Inspektur Bandar Udara  GUMARWAN	Tanggal : Kepala Sub- Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara  LEADIK YUSIA SASTROWIG N.P. 19760301 198001 1 003	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari II dan III  TARMAN N.P. 19720501 200004 1 001
-------------------------	---	--	---



- Operasi (Manual of Standard/MOS) Bagian 139 yang berkaitan dengan perencanaan dan persyaratan sebelum pekerjaan-pekerjaan bandar udara tersebut diumumkan.
- 1.6.22 Membuat dan melaksanakan Program Pemeliharaan Perkerasan (Pavement Management System) dan Program Pemeliharaan Alat Bantu Visual.
 - 1.6.23 Memastikan fasilitas dan penggunaan lahan yang ada di dalam bandar udara beserta pengembangannya tidak menjadi daya tarik keberadaan burung-burung atau hewan liar.
 - 1.6.24 Memenuhi regulasi dan melaporkan kepada Direktur Jenderal serta memberitahukan kepada personel pelayanan lalu lintas penerbangan (air traffic control) dan/atau pilot.
 - 1.6.25 Memberitahukan kepada personel pelayanan lalu lintas penerbangan (air traffic control) dan melaporkan kepada Direktur Jenderal selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari sebelum dilakukan atau pembatasan, mengenai yang terjadi pada kondisi fisik bandar udara yang direncanakan baik bersifat sementara atau tetap yang dapat mempengaruhi keselamatan pesawat udara. Rencana fisik bandar udara harus disertai kajian keselamatan atau risk assessment dan risk mitigation
 - 1.6.26 Menyampaikan secara tertulis kepada AIS secepatnya setiap yang terjadi (selain dari , maka akan dipublikasikan melalui NOTAM).
 - 1.6.27 Memastikan secepatnya pengumuman yang diberikan oleh personel pelayanan lalu lintas penerbangan (air traffic control) mengikuti aturan yang diketahui oleh penyelenggara bandar udara.
 - 1.6.28 Penyelenggara bandar udara bersertifikat dengan hierarki bandar udara pengumpul primer, sekunder dan berstatus internasional wajib membentuk Runway Safety Team.
 - 1.6.29 Pencegahan Terjadinya Runway Incursion.
 - 1.6.30 Menunjuk personel pelaporan bandar udara.
 - 1.6.31 Menunjuk personel atau unit kerja untuk melakukan pengawasan terhadap aerodrome manual.
 - 1.6.32 Melakukan perubahan terhadap aerodrome manual apabila diperlukan atau setidaknya 6 (enam) bulan sekali untuk memastikan status amandemen serta data dan informasi yang disediakan tetap akurat

Versi: 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  Gusman	Tanggal: Kepala Feb. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara  IRAKES YULI SASTRAWAN NIP. 19740701 127003 1 004	Tanggal: Kepala Kantor UPDL Kelas II Betoambari Baubau   Santika, SE NIP. 19740501 200604 1 001
----------------------------	---	--	---



BAGIAN 2 INFORMASI LOKASI BANDAR UDARA

- Sub Bagian 2.1 Gambar Lokasi Bandar Udara Yang Menunjukkan Fasilitas Utama Bandar Udara Dan Penunjuk Arah Angin
- Sub Bagian 2.2 Gambar Batas – Batas Daerah Lingkungan Kerja
- Sub Bagian 2.3 Gambar Jarak Bandar Udara Ke Kota Terdekat Atau Daerah Yang Berpenduduk Padat.
- Sub Bagian 2.4 Data Fasilitas dan/atau Peralatan Bandar Udara di dalam Lingkungan Udara dan Lain - Lain.
- Sub Bagian 2.5 Data Fasilitas dan/atau Peralatan Bandar Udara di luar Lingkungan Udara dan Lain - Lain.
- Sub Bagian 2.6 Sertifikat Tanah Dan Batas Lahan Bandar Udara.
- Sub Bagian 2.7 Pemindahan Kuasa (perjanjian leasing) Property Tempat Bandar Udara

Verifikasi	Dianalisa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : 18 JUL 2022	Tanggal : 18 JUL 2022
Tanggal :	 GUNAWAN	 100627444001000000 NIP. 10710704 200001 1 001	 100627444001000000 NIP. 207304 200001 1 001



BAGIAN 2 INFORMASI LOKASI BANDAR UDARA

- 2.1 **Gambar Lokasi Bandar Udara Yang Menunjukkan Fasilitas Utama Bandar Udara Dan Penunjuk Arah Angin.**
Gambar 2 – 1 Terlampir.
- 2.2 **Gambar Batas – Batas Daerah Lingkungan Kerja Bandar Udara (DLKR).**
Gambar 2 – 2 Terlampir.
- 2.3 **Gambar Jarak Bandar Udara Ke Kota Terdekat Atau Daerah Yang Berpenduduk Padat.**
Gambar 2 – 3 Terlampir.

Wid 21	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub-Direktoral Standarisasi Pelayanan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor Korwil Kelas II Betocambari Baubau
Tanggal:	 C. S. P. A. M. A. N.	 LEADY YULI SAGERMAN NIP. 83200924 3006031 006	 JALINDA H. NIP. 8191052 2002041 001



2.1. Gambar Lokasi Bandar Udara yang Menunjukkan Fasilitas Utama Bandar Udara dan Penunjuk Arah Angin.
Gambar 2.1 Fasilitas Utama Bandar Udara dan Penunjuk Arah Angin



WISITE	Inspektur/Manajemen	18 April 2023	18 April 2023
Tanggal	18 April 2023	18 April 2023	18 April 2023



2.2. Gambar Batas – Batas Daerah Lingkungan Kerja (DLK)

Gambar 2.2 Batas – Batas Daerah Lingkungan Kerja (DLK)



Kepala
 Badan Perencanaan, Pengembangan Wilayah & Infrastruktur
 Kota Banjarmasin
 Banjarmasin, Kalimantan Selatan
 2022

Kepala
 Dinas Pekerjaan Umum dan Kependidikan
 Kota Banjarmasin
 Banjarmasin, Kalimantan Selatan
 2022

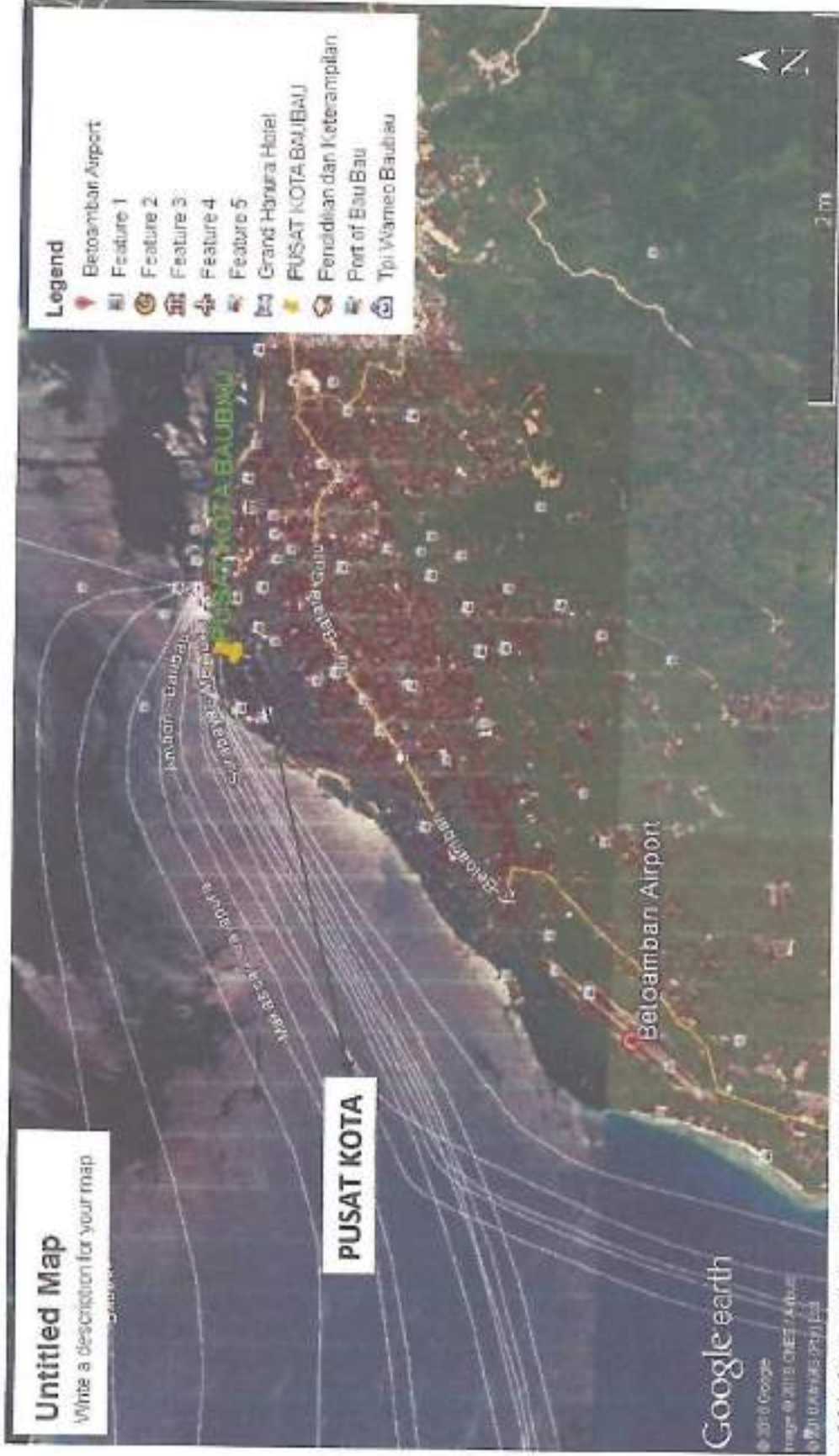
Kepala
 Dinas Pekerjaan Umum dan Kependidikan
 Kota Banjarmasin
 Banjarmasin, Kalimantan Selatan
 2022

Kepala
 Dinas Pekerjaan Umum dan Kependidikan
 Kota Banjarmasin
 Banjarmasin, Kalimantan Selatan
 2022



2.3 Gambar Jarak antara Bandar Udara ke Kota Terdekat atau daerah yang berpenduduk padat.

Gambar 2.3 Jarak Bandar Udara ke Kota Terdekat



Jarak lokasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Betombang/Baubau ke pusat Kota adalah ± 5 km ke arah utara.

<p>Penyelia</p> <p>Unit</p>	<p>Penyelia</p> <p>Unit</p>	<p>Unit</p> <p>Unit</p>	<p>Unit</p> <p>Unit</p>	<p>Unit</p> <p>Unit</p>
-----------------------------	-----------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------




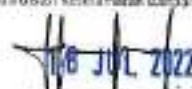

2.4 Data fasilitas dan peralatan bandar udara di dalam daerah lingkungan kerja bandar udara

Tabel 2-1

No	Fasilitas	Dimensi	Keterangan
1	Terminal penumpang	1.437 M ²	Ada
2	Gedung Administrasi	150 M ²	Ada
3	Gedung NDB	24 M ²	Ada
4	Menara Pengawas	100 M ²	Ada
5	Gedung PKP/PK	468 M ²	Ada
6	Kantor Meteorologi	M ²	Ada
7	Garasi Kendaraan	100 M ²	Ada
8	Gedung Genset	102 M ²	Ada
9	Rumah Operasional	M ²	Ada
10	Masjid	60 M ²	Ada
11	Ruang Pertemuan	100 M ²	Ada
12	Kantor Karantina Kesehatan	12M ²	Ada
13	Kantor Karantina Hewan dan Tumbuhan	5M ²	Ada
14	Kantor Bea dan Cukai	M ²	Tidak Ada

A. FASILITAS SISI UDARA

- 1 Runway
 - a. Panjang x Lebar : 1800 m x 30 m
 - b. Konstruksi : Hotmix
 - c. Kemampuan : PCN27/F/C/X/T
- 2 Taxiway A
 - a. Panjang x Lebar : 53 m x 23 m
 - b. Konstruksi : Hotmix
 - c. Kemampuan : PCN23/F/C/X/T
- Taxiway B :
 - a. Panjang x Lebar : 53 m x 23 m
 - b. Konstruksi : Hotmix
 - c. Kemampuan : PCN 34/F/C/X/T
- 3 Apron :
 - a. Panjang x Lebar : 170 m x 63 m
 - b. Jumlah Pesawat : 3 (Tiga) Unit
 - c. Konstruksi : Hotmix
 - d. Kemampuan : PCN 21/F/C/Y/T
- 4 Turning Area 04/22 :
 - a. Panjang x Lebar : 1.200 m² (2 SISI)
 - b. Konstruksi : Hotmix
 - c. Kemampuan : PCN 23/F/C/Y/T
- 5 Overrun / Stop Way
 - a. Panjang x Lebar : 90 m x 30 m (R/W 22)

Versi 2.1 Tanggal : Mei 2022	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Standardisasi Kementerian Bandar Udara  18 JUL 2022 LINDA JULIAWATI NIP. 19740704 150001 1 003	Tanggal : Kepala Kantor UPTD KLB Betoambari Baubau SATUAN PELAYANAN PELANGGAN UDARA  SRIWAN NIP. 19720522 00604 1 001
--	--	--	---



- b. Konstruksi : Hotmix
 c. Kemampuan : PCN 27/F/C/Y/T
- 6 RESA
 a. Panjang x Lebar : NIL
- 8 Strip
 a. Panjang x Lebar : 1800 m x 150 m

B. FASILITAS SISI DARAT**1 Bangunan Terminal**

- a. Terminal Keberangkatan
 - Luas : 154 m²
 - Jumlah Kursi : 140 Seat
 - Jumlah AC : 5 Unit
- b. Ruangan Checkin
 - Luas : 232 m²
 - Jumlah Meja Checkin : 4 Set
 - Jumlah AC : 3 Unit
- b. Terminal Kedatangan
 - Luas : 164 m²
 - Jumlah Kursi : NIL
 - Jumlah AC : 3 Unit
- c. Terminal Kargo : 112 m²

2 Bangunan Operasional



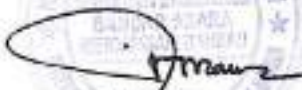
- a. Gedung Kantor : 150 m²
 b. Gedung Power House : 72 m²
 c. Gedung CCR : 30 m²
 d. Gedung DVOR : 88 m²
 e. Gedung PKP-PK : 468 m²
 f. Gedung NDB : 24 m²
 g. Gedung Workshop : 240 m²
 h. Gedung Tower (4 Lt) : 100 m²
 i. Gedung Lainnya : NIL

3 Bangunan Perumahan

- a. Rumah Type 70 : 1 Unit
 b. Rumah Type 50 : 1 Unit
 c. Rumah Type 45 : NIL
 d. Rumah Type 36 : 19 Unit

4 Pagar, Saluran, Taman, Parkir dan Jalan

- a. Pagar BRC Keliling Bandara
 - Panjang : 4.500 m'
 - Tinggi : 2,40 m

Versi 2.1 Tanggal :	Disetujui Oleh : Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal : Kepala Sub-Direktori Standardisasi dan Manajemen Bandara Udara  19 JULI 2022 LARDEK YULI HARTANINGSIH NIP. 19790204 1016031 101	Tanggal : Kepala Kantor LPBU Selat II Betombangari Baubau  TANNAN, SE NIP. 19720527 200204 1 001
----------------------------	--	--	---



- b. Pagar NDB
- Panjang : 138 m'
 - Tinggi : 2 m
- c. Pagar DVOR
- Panjang : 800 m'
 - Tinggi : 2.2 m
 - Konstruksi : BRC
- 5 Komunikasi Penerbangan
- VHF A/G AFIS : FREQ: 122.6
 - VHF PORTABLE : FREQ: 122.6
 - HF : FREQ: 9055
- 6 Navigation Aid
- NDB : FREQ: 274 BR
 - VOR : FREQ: 115.4 BUT
 - DME : FREQ: 118.8 BUT

C. FASILITAS TELEKOMUNIKASI

- 1 VHF A/G Portable : 3 Unit
- 2 VHF A/G AFIS : 1 Unit
- 3 HF SSB : 4 Unit
- 4 UHF - HT : 14 Unit
- 5 AFTN : 1 Unit
- 6 Telepon/ PABX : 24 Saluran

D. FASILITAS NAVIGASI

- 1 NDB : 1 Unit
- 2 DVOR : 1 Unit
- 3 DME : 1 Unit

E. FASILITAS PENGAMATAN PENERBANGAN

- 1 PSR : NIL
- 2 SSR : NIL

F. FASILITAS BANTU Pendaratan VISUAL**a. Aeronautical Beacon**

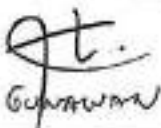


- 1 Rotating Beacon : 1 Unit
- 2 Gun Light : NIL

b. Signal Area

- 1 Wind Cone Light : NIL
- 2 Landing Direction Indicator Light : NIL
- 3 Sirine : 2 Unit

c. Approach Lighting System

- 1 SALS : NIL
- 2 MALS : NIL
- 3 APAPI : NIL

: Wisi 2.1	Operasi Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub-Direktorat Standarisasi dan Penerbangan Bandar Udara	Tanggal: Kecala Kantor UPPI: Jarak 91 Betoambari B.a.U. Bau
Tanggal:		 LEADER YULI SANTOSWARI NIP. 19740704 189802 1 001	 TAMARA S. NIP. 19720901 202005 3 001



4	PAPI	:	2	Sisi
d. Runway Light				
1	AFL	:	1	Set
2	R/W Edge Light	:	1	Set
e. Taxiway Light				
1	T/W Edge Light	:	1	Set
2	T/W C/L Light	:	NIL	
3	Stop Bar Light	:	NIL	
4	Taxi Guidance Sign Light	:	3	Set
f. Apron Lighting				
1	Apron Edge Light	:	1	Set
2	Apron Flood Light	:	4	Unit
3	ADGS	:	NIL	
g. Obstruction Light				
h. Wind Shock				
i. Landing Direction Indicator (LDI)				
G. FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN				
1	Hand Held metal detector	:	7	Unit
2	Walkthrough MD	:	3	Unit
3	X-Ray Cabin	:	1	Unit
4	X-Ray Bagage	:	1	Unit
5	X-Ray Cargo	:	1	Unit
6	Kend. Foam Tender Type I	:	NIL	
7	Kend. Foam Tender Type IV	:	1	Unit
8	Kend. Foam Tender type V	:	2	Unit
9	Kend. Rescue Car	:	1	Unit
10	Mobil Ambulance	:	1	Unit
11	Breathing Aparatus	:	2	Unit
12	Baju Tahan Panas	:	9	Unit
13	Radio Komunikasi/HT	:	14	Unit
14	Bak Air	:	2	Unit
15	Tabung Pemadam	:	4	Unit
H. FASILITAS LISTRIK				
1	PLN	:	240	KVA
2	Genset 130 KVA.15 KVA.25 KVA	:	2	Unit
3	ACOS	:	1	Unit
4	Penangkal Petir	:	6	Titik

2.5 Data fasilitas dan/atau peralatan bandar udara di luar daerah lingkungan kerja bandar udara.

Tidak terdapat fasilitas dan peralatan diluar DLKr.

Wed 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kipras Sab, Direktorat Berkas/Instansi keselamatan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor UPDU Kelas II Betoambari Baubau
Tanggal :			



2.6 Sertifikat tanah dan batas – batas tanah lokasi bandar udara

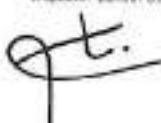


Bandar Udara Betoambari Baubau memiliki lahan seluas 525.475 M² yang terbagi atas :

- a. Tanah bangunan kantor pemerintah seluas 524.131 M² sesuai sertifikat nomor 21.02.12.08.2.10003 tanggal 18 September 1996;
- b. Tanah bangunan rumah negara golongan II seluas 1.280 M² sesuai sertifikat nomor 21.02.12.08.2.10004 tanggal 18 September 1996; dan
- c. Tanah untuk bangunan air bersih/air baku seluas 64 M² sesuai sertifikat nomor 21.02.12.06.2.10006 tanggal 18 September 1996.

Selain itu ada beberapa luas tanah yang saat ini telah menjadi daerah lingkungan kerja bandar udara Betoambari Baubau namun belum mendapat penyerahan dari pemerintah Daerah Kota Baubau.

2.7 Pemindahan kuasa (perjanjian leasing) property Bandar udara

Di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari Baubau, tidak terjadi pemindahan kuasa atau perjanjian leasing properti tempat bandar udara berada.

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub-Direktoral Standarisasi dan Kemitraan Bandar Udara  LEADER NUSLI SASOTRYANADI NIP. 197202021980001001	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kota II Betoambari Baubau  TAHERAH, SE NIP. 19711101973001001
-----------	---	--	--

**BAGIAN 3****Data atau informasi yang dilaporkan kepada
Pelayanan Informasi Aeronautika
*Aeronautical Information Service (AIS)***

- Sub Bagian 3.1 Indikator lokasi bandar udara dan nama
- Sub Bagian 3.2 Data geografis dan data administrasi bandar udara
- Sub Bagian 3.3 Jam Operasi
- Sub Bagian 3.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (*Handling Service and Facilities*)
- Sub Bagian 3.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)
- Sub Bagian 3.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran
- Sub Bagian 3.7 *Seasonal Availability Clearing*
- Sub Bagian 3.8 Apron, Taxiway dan *Check Location Data*
- Sub Bagian 3.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu
- Sub Bagian 3.10 Lokasi dan designation of standard taxi routes
- Sub Bagian 3.11 Koordinat geografis *parking stand*
- Sub Bagian 3.12 Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A
- Sub Bagian 3.13 Karakteristik Fisik Runway
- Sub Bagian 3.14 *Declared Distance*
- Sub Bagian 3.15 *Approach and Runway Lighting*
- Sub Bagian 3.16 *Other Lighting, Secondary power Supply*
- Sub Bagian 3.17 *Helicopter Landing Area*
- Sub Bagian 3.18 Jarak *Intersection-Take off* dari setiap runway
- Sub Bagian 3.19 Koordinat Intersection-Taxiway
- Sub Bagian 3.20 Lokasi untuk pre-flight Altimeter Check yang dipersiapkan di Apron

Revisi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub-Direktoral Standarisasi Koleksi Bandara Udara	Tanggal : Kepala Kantor CPEU Kota Betocambari Baubau
Tanggal :		 LEADER SULLASTRIAWAN NIP. 197607041998031001	 TARIMAN, G. NIP. 197205011980011002

**3.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama**

3.1.1 Indikator Lokasi	:	WAWB
3.1.2 Nama Bandar Udara	:	Betoambari
3.1.3 Nama Kota	:	Baubau

3.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinat titik referensi	:	005' 29' 13,0"S
Aerodrome Refrensi Point (ARP)	:	122' 34' 10,0" E
dalam system WGS 84		
2. Arah dan Jarak Ke Kota	:	5 km Baubau
3. Magnetik Var/Tahun Perubahan	:	1 ° east (2020) / 0.08° decreasing
4. Elevasi / Referensi Temperatur	:	32 m / 32 ° C
5. Elevasi masing-masing treshold	:	RWY 04 : 105 ft
		RWY 22 : 105 ft
6. Elevasi tertinggi pada touchdown zone pada precision approach runway	:	NIL
7. Rincian Rotating Beacon Bandar Udara	:	Atas bangunan menara control, Type ATG, warna jelas & hijau, 30 RPM
8. Nama penyelenggara Bandar Udara	:	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari Baubau
9. Alamat Bandar Udara	:	Jln. Dayanu Ikhsanudin No. Kota Baubau
10. Nomor telephone	:	Telp. +62402.2823675
11. fax	:	Fax. +62402.2823675
12. Telex	:	NIL
13. E-mail	:	bandara_betoambari@ymail.com
14. Tipe Lalu Lintas Penerbangan yang diizinkan	:	Non Instrument Runway
15. Keterangan	:	NIL

3.3 Jam Operasi

1. Pelayanan pesawat udara	:	06.30 – 17.30 WITA / 22.30 – 09.30 UTC
2. Administrasi Bandar Udara	:	Senin – Kamis 08.00 – 16.00 WITA
		Jum'at 08.00 – 16.30 WITA
3. Bea Cukai dan Imigrasi	:	NIL
4. Kesehatan dan sanitasi	:	06.30 – 17.30 WITA / 22.30 – 09.30 UTC
5. Handling	:	06.30 – 17.30 WITA / 22.30 – 09.30 UTC
6. Keamanan Bandar Udara	:	24 Jam
7. Keterangan	:	NIL

Versi 2.1 Tanggal:	30 MAY 2023 Diperiksa Oleh Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: 30 MAY 2023 Kepala Sub-Direktorat Standarisasi-Keselamatan Bandar Udara  LEACES YULI SASTRAWAN NIP. 19760704 199803 1 001	
---------------------------	--	---	---



3.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (Handling Service and Facilities)

1. Fasilitas penanganan kargo : Baggage Chart dan Warehouse (disediakan oleh Ground Handling)
2. Bahan bakar/oli/tipe : NIL
3. Fasilitas pengisian bahan bakar / kapasitas : NIL
4. Ruang hangar untuk perbaikan pesawat udara : NIL
5. Fasilitas perbaikan untuk pesawat udara : NIL
6. Keterangan : NIL

3.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passenger Facilities)

1. Hotel : Di Kota
2. Restoran : Di Kota
3. Transportasi : Taxi
4. Fasilitas Kesehatan : Kantor Kesehatan Pelabuhan Bandara, RS, Puskesmas
5. Bank dan Kantor Pos : Bank di Kota (24.00 – 08.00 UTC)/08.00 – 16.00 WITA
Kantor Pos dekat Bandara (\pm 3 km)
6. Kantor Pariwisata : Di Kota
7. Pelayanan Bagasi : Tersedia (conveyor, lost & found)

3.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

1. Kategori PKP-PK : Category V
2. Fasilitas PKP-PK : Type IV 1 Unit air 4000 liter, foam 500 liter, (Iveco)
: Type V 1 Unit air 2500 liter, foam 500 liter (Mercedez)
: Type V 1 Unit air 2500 liter, foam 500 liter (Mercedez)
: Mobil RIV 1 Unit (Mitsubishi Strada)
: Ambulance 1 Unit (Kijang Innova)
: Nurse NIL
Tender
: Cadangan air 50.000 liter
: Respon time \pm 2 menit, 20 detik
: Personil berkompentensi 10 orang
: Personil belum berkompentensi 2 orang
3. Ketersediaan Peralatan pemindahan pesawat : Tidak tersedia
Ket : tersedia di Bandara S. Hasanuddin Makassar

Veri 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub-Direktoral Manajemen Keoperasian Bandar Udara 11.8 JUL 2022 LAKSMI PULU SASTRANINGSI NIP. 197260413500031001	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas II Besicomban II a.a.U.a.a. 11.8 JUL 2022 ZARINA, S. NIP. 197215119800031001
Tanggal :			



udara rusak

Telp : 0812 4238 665

3.7 Seasonal Availability Clearing

- | | | | |
|---|----------------------------|---|-----|
| 1 | Type of clearing equipment | : | NIL |
| 2 | Clearance priority | : | NIL |
| 3 | Keterangan | : | NIL |

**3.8 Apron, Taxiway dan Check Location Data
Permukaan Apron dan Kekuatan (strength)****APRON**

- | | | | |
|----------|-----------|---|----------------|
| 1. Apron | Permukaan | : | Asphalt |
| | Strength | : | PCN 21 F/C/Y/T |
| | Dimensi | : | 170 x 63 m |

TAXIWAY

- | | | | |
|----------------------|-----------|---|----------------|
| 1. Taxiway Alpha (A) | Permukaan | : | Asphalt |
| | Strength | : | PCN 23 F/C/X/T |
| | Dimensi | : | 53 x 23 m |
| 2. Taxiway Bravo (B) | Permukaan | : | Asphalt |
| | Strength | : | PCN 34 F/C/X/T |
| | Dimensi | : | 53 x 23 m |

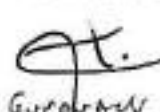


ACL Location and Elevation : NIL

VOR/Ins Checkpoint : NIL

Keterangan : NIL

3.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu

- | | | |
|--|---|--|
| 1. Penggunaan tanda identifikasi pesawat udara, taxiway guide lines, visual docking/parking guidance system untuk parkir pesawat udara | : | 1. Tersedia (Taxiway In Guide Lines)
2. Belum Tersedia (Aircraft Stands) |
| 2. a. marka dan lampu runway serta marka taxiway dan lampu taxiway | : | 1. Marka Runway :
- Marka runway designation
- Marka Centreline
- Marka Threshold
- Marka Side Strip
- marka temporarily or permanently Displaced threshold
- Marka Turn Pad
- Marka Touchdown zone
- Marka Aiming Point
- Marka Runway End |

Versi/2.3 Tanggal :	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  Guruh	Tanggal : Kepala Sub-Direktori Standardisasi dan Inspeksi Bandar Udara  18 JULI 2022 ERACIK SIAJISASTRAMAN NIP. 19720204 199812 1 036	Tanggal : Kepala Kantor UPDR Kelas II Betoambari Baubau  TAMBAKSI NIP. 197302 200208 1 902
----------------------------	--	---	--



- 2. Marka Taxiway :
 - Taxiway Centerline
 - Runway holding position
 - Taxiway edge marking
- 3. Marka Apron
 - Apron Edge Marking
 - Marka Lead In
- 4. Lampu Runway, Taxi Way dan Apron
 - Runway Threshold Identification Lights (RTIL)
 - Runway Edge Lights
 - Taxi Edge Lights
 - Apron Edge Lights
- 5. Rambu Runway, Taxi, dan Apron
 - Direction Sign Taxiway alpha dan Baravo
 - Taxiway location sign

- b. Stop bars : NIL
- 3. Keterangan : NIL

3.10 Lokasi dan designation of standard taxi routes

3.10.1 Lokasi di seluruh taxiway Bandar Udara Betoambari Baubau

NO.	NAMA TITIK	KOORDINAT GEOGRAFIS (DATUM WGS- 84)				ELEVASI (msl)	ELEVASI (feet)
		Longitude		Latitude			
1.	Taxiway A	05°29'13.8403"	S	122°34'08.5402"	E	31,137	102
2.	Taxiway B	05°29'10.2009"	S	122°34'11.6739"	E	31,217	102


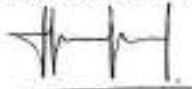

3.10.2 Tower Bandar Udara Betoambari mengatur pergerakan pesawat taxi

3.10.3 Keberangkatan dan kedatangan pesawat menggunakan Taxiway Alpha dan Bravo

3.11 Koordinat geografis parking stand

Tabel 3.1 Koordinat Parking Stand

No	Nomor Parkir	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas	Remarks
		Lintang	Bujur		
1	Parking Stand 1	5° 29'15.68"S	122° 34'11.38"E	ATR 72	
2	Parking Stand 2	5° 29'14.18"S	122°34'12.63"E	ATR 72	
3	Parking Stand 3	5° 29'12.74"S	122°34'13.85"E	ATR 72	

Versi 1.1 Tanggal :	30 MAY 2023 Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal 30 MAY 2023 Kepala Sub Direktorat Standardisasi Keselamatan Bandar Udara  LEADER YULI SASTAWAN NIP. 19760704 198203 1 001	
----------------------------	---	--	---



3.12 Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A

Lihat lampiran 3.1 Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A




Antena 1	20271.403	19451.221
Antena 2	20266.788	19434.659
Antena 3	19781.367	19485.963
Antena 4	20328.306	19434.768
Antena 5	19809.307	19486.843
Antena ANF	19054.178	19816.978
Antena Angin	19787.644	19498.244
Antena BMKG	19155.462	19823.366
Antena BMKG pendek	19171.209	19817.849
Antena SSB depan term	19122.484	19814.646
Antena DVOR	19054.300	20156.146
Tower ATC	19029.145	19840.259
BTS.1	19514.607	19465.660
BTS.2	20489.105	19341.443
BTS.3	21049.178	19080.428
BTS.4	21096.212	19044.550
BTS.5	19524.220	19460.032
Kantor Departemen A	19446.844	18971.022
Kantor Walikota	20396.938	18761.745
Lampu Apron.1	19117.727	19852.305

3.13 Karakteristik Fisik Runway

Tabel 3.2 Karakteristik Fisik Runway

1	2	3	4	5	6
No. Runway	True & MAG BRG	Dimensi Runway	Kekuatan (PCN) Dan Permukaan	Koordinat Threshold	ELV TDZ Precision Approach Runway
04	040,77°	1800 x 30 m	PCN 27 F/C/X/T Asphalt	05° 29'31.93"S 122°33'52.36"E	NIL
22	220,77°			05° 28'49.73"S 122°34'28.67"E	NIL

7	8	9	10	11	12
Slope Runway - Stopway	Dimensi Stopway	Dimensi Clearway	Dimensi Runway Strip	OFZ	Keterangan
R/W 04 - Long 1% - Trans 1,5%	NIL	NIL	1800x 150 (RW Strip 04 menyempit sebelah kanan sejauh 25 M dari	NIL	NIL
R/W 22	NIL	NIL		NIL	Displaced T/H

Wakil : Tanggal :	Direktur Deh : Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Standarisasi dan Inspeksi Bandar Udara 18 JUL 2022  LEONILIA SILVASTRIANING NIP. 19760234 100603 1 001	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas II Betombang Baubau  TAMARA SE NIP. 19720730 200604 1 001
--------------------------	---	--	--



- Long 1%			ujung RW 04)		90 m
- Trans 1,5%					

3.14 Declared Distance

Tabel 3.3 Declared Distance

1	2	3	4	5
RWY designator	TORA	TODA	ASDA	LDA
04	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m
22	1800 m	1800 m	1800 m	1710 m

3.15 Runway Lighting

Tabel 3.4 Runway Lighting

6	7	8	9	10
RWY Designator	APP LIGHT Type LEN	THR Light Colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN
04	NIL	Red Green	PAPI	NIL
22	NIL	Red Green	PAPI	NIL

3.16 Other Lighting, Secondary power Supply

1. *ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation* Tersedia (Rotating Beacon on TWR)
2. *LDI location and LGT anemometer location and LGT* Tidak tersedia
3. *TWY edge and centre line LGT* Tersedia (TWY A, B Edge Light)
4. *Secondary power supply/switch over time* PLN 240 kVA/6 detik dan G 150 kVA / 6 detik

3.17 Helicopter Landing Area

1. *Coordinates TLOF of THR FATO* NIL
2. *TLOF and/or FATO elevation (M/FT)* NIL
3. *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking* NIL
4. *True bearing and MAG brg of FATO* NIL
5. *Declared distance available* NIL
6. *APP and FATO lighting* NIL

3.18 Jarak Intersection-Take off dari setiap runway

Tidak tersedia

3.19 Koordinat Intersection-Taxiway

Tidak tersedia

3.20 Lokasi untuk pre-flight Altimeter Check yang dipersiapkan di Apron




Tidak tersedia

Verifikasi	Diperiksa Oleh: INSPEKTUR BANDAR UDARA	Tanggal: Kepala Sub- Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal: Kepala Kantor UPRU Kelas II Betoambari (Baubau)
Tanda Tangan		 18 JUN 2022 LXADISYULUSASTIHWMMN NIP. 19720204 198803 1 001	 TAMPALE NIP. 19720204 200108 1 001



BAGIAN 4 PROSEDUR PENGOPERASIAN BANDAR UDARA

- Sub Bagian 4.1 Sistem Pelaporan
- Sub Bagian 4.2 Akses ke dalam Daerah Pergerakan
- Sub Bagian 4.3 *Airport Emergency Plan*
- Sub Bagian 4.4 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran
(Airport Rescue and Fire Fighting Service)
- Sub Bagian 4.5 Pemeriksaan di Daerah Pergerakan dan Obstacle Limitation Surface
- Sub Bagian 4.6 Alat Bantu Visual (*Visual Aids*) dan Sitem Kelistrikan
- Sub Bagian 4.7 Pemeliharaan Daerah Pergerakan (*Movement Area*)
- Sub Bagian 4.8 Penyelenggaraan Keselamatan Kerja (*Work Safety*)
- Sub Bagian 4.9 Manajemen Operasi Apron
- Sub Bagian 4.10 Manajemen Keselamatan Apron (*Apron Safety Management*)
- Sub Bagian 4.11 Pengawasan/Pengaturan Kendaraan di Sisi Udara
- Sub Bagian 4.12 Manajemen Bahaya Hewan Liar (*Wildlife Hazard Management*)
- Sub Bagian 4.13 Pengawasan Terhadap Obstacle (*Obstacle Control*)
- Sub Bagian 4.14 Pemandahan Pesawat Udara Yang Rusak
- Sub Bagian 4.15 Penanganan Barang/Bahan Berbahaya
- Sub Bagian 4.16 Operasi *Visibility* Rendah
- Sub Bagian 4.17 Perlindungan Terhadap Lokasi Radar dan Alat Bantu Navigasi
- Sub Bagian 4.18 Pendaratan dan lepas Landas Helikopter, jika terdapat kegiatan operasional Helikopter

Versi 2.1 Tanggal :	Ditinjau Oleh : Inspektur Bandar Udara  Guntawan	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara  17 JUL 2022 I MADE YULI SAGRWAN NIP. 20704041988031001	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas II Betoambari Baubau  TARMALI NIP. 207205012006011005
----------------------------	--	--	--






4.1 SISTEM PELAPORAN

4.1.1 Tujuan

Tujuan dari prosedur ini adalah untuk memastikan rincian pengaturan untuk pelaporan tentang adanya perubahan yang dapat mempengaruhi operasi pesawat udara kepada *Aeronautical Information Services (AIS)* dan *air traffic services (ATS)* setempat dan Ditjen Perhubungan Udara.

4.1.2 Tanggung Jawab

- Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab menyeluruh atas penyediaan peralatan, sumber daya manusia, aturan maupun SOP dan pelaksanaan pelayanan keselamatan operasi penerbangan.
- Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat bertanggung jawab memastikan bahwa semua prosedur telah diterapkan dan sumber daya disediakan untuk pelaporan perubahan pada karakteristik fisik bandar udara, KKOP, atau perubahan-perubahan lain yang dapat mempengaruhi keselamatan operasi pesawat terbang.
- Kepala Unit LPPNPI Betoambari bertanggung jawab dalam mendokumentasikan prosedur pelaporan dan dalam memberi masukan kepada AIS bahwa ada perubahan permanen pada informasi bandar udara. Di samping itu juga bertanggungjawab dalam memberi masukan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara akan adanya perubahan signifikan pada informasi bandar udara yang mungkin terjadi.
- Petugas ARO bertanggung jawab dalam pelaporan fasilitas dan pelayanan harian bandar udara dan memberitahukan adanya perubahan temporer untuk dimasukkan dalam *aeronautical information (NOTAM)* dan diberikan kepada petugas operasional penerbangan (*flight-crew, flight-planning and flight-simulators*), *air traffic service* yang bertanggungjawab dalam *in-flight briefings*, layanan di bandar udara yang bertanggung jawab untuk *pre-flight and post-flight briefings*, layanan militer, penyedia database komersil dan vendor FMS, dan menyediakan informasi aeronautika dalam format tertulis.

Versi 2.1	Dibuat Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal: Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau
Tanggal:		 18 JUL 2022 LEANDRI SOSTRANAN NIP. 20700384 199001 1 000	 TARHAN, SC NIP. 19720010 200304 1 001



4.1.3 Standar dan Referensi Teknis

- a. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor: PM 95 Tahun 2021 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) Tentang Bandar Udara (*Aerodrome*), Appendix I Bab IV butir 4.1 dan Sub Bagian 139 B.2 butir 139.075, Sub Bagian 139 E butir 139.165;
- c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 262 Tahun 2017 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standar CASR – Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodromes*), Bab 10, butir 10.3 sampai dengan 10.6 dan 12.4
- d. Nota Kesepahaman Operasional *Letter of Operational Coordination Agreement* (LOCA) antara Perum LPPNPI KPNP Baubau dengan UPBU Betoambari Baubau tanggal 20 Juni 2019.

4.1.4 Prosedur Memuat Tentang



4.1.4.1 Prosedur pengaturan untuk pelaporan tentang adanya perubahan yang dapat mempengaruhi operasi pesawat udara kepada Aeronautical Information Services (AIS) dan air traffic services (ATS) setempat dan Ditjen Perhubungan Udara.

Situasi tertentu yang dapat memberikan dampak langsung pada keselamatan pengoperasian pesawat udara (sesuai dengan KP 262 Tahun 2017 butir 10.3.2) secara resmi dilaporkan kepada *Aeronautical Information Services* (AIS) dan *Air Traffic Services* (ATS) dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara oleh unit terkait atau oleh *Reporting Officer*.

4.1.4.2 Prosedur perubahan yang dapat mempengaruhi operasi pesawat udara selama dan di luar jam kerja normal operasional bandar udara (aerodrome) di catat dan dilaporkan.

Pelaporan setiap perubahan yang mempengaruhi pengoperasian pesawat udara dilaporkan kepada AIS, pelayanan pemandu lalu lintas penerbangan setempat, dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara selama jam operasi maupun diluar jam operasi

4.1.4.3 Rincian kontak personel dalam organisasi yang bertanggung jawab untuk memperoleh laporan perubahan

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kantor: Sub. Direktorat Standarisasi dan Keselamatan Bandar Udara	Tanggal : Kantor: Kantor UPBU Kelas II Betoambari Ulu Gulu 4.4
Tanggal :		 LEADER TELU 1501840000 NIP. 19756704120000512001	 TARUHAN 52 NIP. 1972641112000251001



Kepala Bandar Udara Betoambari Baubau Tarman, SE Telepon (0402) 2823675 HP 0811 4005 464.

4.1.4.4 Nama personel pelapor (reporting officer) yang bertanggungjawab melaporkan perubahan dan nomor telepon untuk menghubunginya selama dan sesudah jam kerja.

Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat La Rano, SE No. Telepon (0402) 2823675 HP 0852 8198 2221.


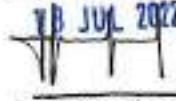
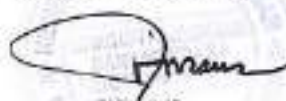
4.1.4.5 Semua petugas pelaporan bandar udara dilengkapi dengan pendidikan yang berkaitan dengan:

- a. Pengetahuan tentang karakteristik fisik daerah pergerakan bandar udara, *aerodrome obstacle limitation surfaces*, *marka bandar udara*, *penerangan (lighting)*, *sinyal darat (ground signal)* dan peralatan aerodrome yang penting terhadap keselamatan.
- b. Pemahaman tentang informasi aerodrome yang tercantum dalam AIP.
- c. Kemampuan untuk melakukan inspeksi *serviceability* di Bandar udara
- d. Pengetahuan tentang *aerodrome emergency plan (AEP)*; dan
- e. Pengetahuan tentang system NOTAM dan kemampuan untuk melaksanakan prosedur pelaporan bandar udara.

4.1.4.6 Prosedur untuk melaporkan perubahan informasi bandar udara (aerodrome) yang diterbitkan dalam *Aeronautical Information Publication (AIP)* kepada *Aeronautical Information Services (AIS)* dan Direktorat Jenderal Perhubungan udara

Setiap perubahan informasi bandar udara (*aerodrome*) yang diterbitkan dalam *Aeronautical Information Publication (AIP)* diberitahukan kepada personel *Aeronautical Information Services (AIS)* dan ATC serta dilaporkan kepada Direktur Jenderal selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari sebelum dilakukan perubahan atau pembatasan, mengenai perubahan yang terjadi pada kondisi fisik bandar udara yang direncanakan baik bersifat sementara atau tetap yang dapat mempengaruhi keselamatan pesawat udara. Rencana perubahan fisik bandar udara disertai dengan kajian keselamatan atau *risk assessment* dan *risk mitigation*.

4.1.4.7 Prosedur yang memastikan bahwa pemberitahuan ke *Aeronautical Information Services (AIS)* adalah dalam bentuk tertulis

<p>Went: 2.1</p> <p>Tanggal:</p>	<p>Diperiksa Oleh: Inisiatif Bandar Udara</p>  <p>Gunawan</p>	<p>Tanggal: Bapak Sub: Checklist Standar: Keselamatan Bandar Udara</p> <p>18 JUL 2022</p>  <p>LUATONYULU SACTHARYANI NIP. 19780704 199003 1 001</p>	<p>Tanggal: Kepala Kantor UPPIK Kelas II Betoambari Baubau</p>  <p>TARMAN, SE NIP. 19710520 200604 1 001</p>
----------------------------------	--	---	---





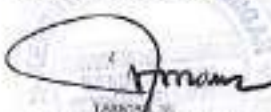
Setiap perubahan informasi bandar udara (*aerodrome*) yang diterbitkan melalui NOTAM dan/atau *Aeronautical Information Publication* (AIP) disampaikan secara tertulis kepada Airnav setempat.

4.1.4.8 Prosedur penerbitan NOTAM

Sebelum NOTAM diterbitkan, penyelenggara Bandar Udara mengajukan permohonan terlebih dahulu melalui surat Kepala Bandar Udara beserta data dukungannya .

4.1.4.9 Informasi aeronautika akan disediakan dalam NOTAM *Request Format Standard* untuk kondisi-kondisi berikut:

- a. Perubahan (sementara atau permanen) terhadap publikasi informasi tentang bandar udara termasuk perubahan tambahan pada NOTAM permanen saat ini;
- b. Pengoperasian, penutupan atau perubahan signifikan pada operasi bandar udara atau *runway* atau *taxiway*;
- c. Penambahan, pembatalan atau perubahan signifikan dalam operasi pelayanan bandar udara;
- d. Pekerjaan *Aerodrome* (*Aerodrome works*) yang mempengaruhi *runway* atau *obstacle limitation surfaces*, termasuk pekerjaan berbatas waktu yang membutuhkan lebih dari 10 menit untuk mengembalikan ke kondisi awal;
- e. Bagian *runway* yang tidak berfungsi (*unserviceable*) atau kegagalan *aerodrome lighting* atau *obstacle lighting*;
- f. Perubahan dan pembatasan dalam ketersediaan bahan bakar;
- g. Pendirian atau pemindahan atau perubahan, *obstacle* yang bersifat permanen ataupun sementara dalam *area take off / climb, missed approach, approach areas* dan *runway strip*;
- h. Perubahan signifikan dalam tingkat pelayanan PKP-PK seperti adanya perubahan kategori yang diberitahukan dengan jelas dan perubahan peralatan penyelamatan;
- i. Adanya atau hilangnya atau perubahan signifikan, kondisi bahaya yang disebabkan oleh lumpur atau air di area pergerakan (*wet* atau *standing water*);
- j. Peningkatan signifikan, atau adanya konsentrasi burung atau hewan disekitar bandar udara;
- k. Informasi penting lain disebabkan oleh gempa, asap,dll. Dimana hal ini mempengaruhi operasional bandar udara atau navigasi penerbangan; dan
- l. Kejadian signifikan lainnya yang mempengaruhi keselamatan operasi pesawat udara di bandar udara.

Revisi 2.5	Direktora Oleh Inspektur Bandar Udara	Tanggal Kepala Sub-Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal Kepala Kantor UPBU Kelas IB Betoambari Baubau
Tanggal:	 Guruhawan	 18 April 2022 LINDAS YULI SUCITAWATI NIP. 20780204 200003 3 001	 Yakobus NIP. 19720530 201004 1 001



4.1.4.10 Kejadian lainnya yang berkaitan dengan operasional atau pemeliharaan bandar udara (aerodrome) yang dapat mempengaruhi keselamatan pesawat udara.



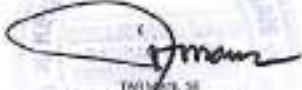
Bandar Udara Betoambari Baubau telah membuat Nota Kesepahaman Operasional *Letter of Operation Coordination Agreement* (LOCA) dengan LPPNPI Betoambari yang membawahi unit pelayanan informasi aeronautika (AIS) untuk memastikan koordinasi penerbitan NOTAM.

4.1.4.11 Pelaporan perubahan kondisi fisik ke *Aeronautical Information Services* (AIS) yang meliputi antara lain:

- a. Setiap objek signifikan yang ditemukan di daerah pergerakan seperti komponen pesawat terbang atau bangkai burung harus dilaporkan oleh pemeriksa kepada petugas TWR.
- b. Pemeriksa daerah pergerakan yang menemukan suku cadang pesawat harus segera memberitahu TWR, dan kemudian berupaya mengidentifikasi suku cadang tersebut berkoordinasi dengan teknisi maskapai penerbangan. TWR dapat memberitahu pilot pesawat udara yang mungkin kehilangan suku cadang tersebut.
- c. Pemeriksaan daerah pergerakan akan melaporkan obstacle bahaya hewan sesuai dengan prosedur rinci dalam Bagian 4.12, Manajemen Bahaya Hewan Liar (*Wildlife Hazard Management*)
- d. Semua hasil kejadian harus dicatat dalam buku catatan oleh petugas dan dilaporkan kepada petugas menara (tower). Jika diperlukan tambahan Insiden Laporan tertulis akan ditindaklanjuti dan di simpan penyimpanan catatan dan pelaporan.
- e. Airport Operation and Services Department Head akan menentukan, apabila ada kejadian dilaporkan kepada Komite Keselamatan Transportasi Nasional / NTSC dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. General Manager memprakarsai dan koordinasi penyelidikan internal menjadi kepentingan insiden penerbangan ke bandar udara.

4.1.4.12 Penyimpanan Data / Arsip




Bandar udara menyimpan salinan dari laporan - laporan serta NOTAM beserta logbook yang menunjukkan rincian dari seluruh laporan dan urutan NOTAM atau perubahan terhadap AIP untuk keakuratan.

<p>Revisi 2.1</p> <p>Tanggal:</p>	<p>Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal: Kepala Sub-Divisi Standarisasi Keselamatan Bandar Udara</p> <p>18 JUN 2022</p>  <p>LEADER YULI HANOHARIS NIP. 19707041300051001</p>	<p>Tanggal: Kepala Kantor UPDU Kelas II Betoambari Baubau</p>  <p>YANISYUS, SE NIP. 39720510200041001</p>
-----------------------------------	---	---	--



4.1.5 Kontak Personel

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	1. Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat 2. Aerodrome Reporting Officer	0852 8198 2221
3	Albert Milton	Kepala Unit LPPNPI Betoambari	0811 4008 224

Versi 2.1 Tanggal :	Diperiksa Oleh Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub Direktorat Standarisasi dan Pelayanan Bandar Udara  LEAFIE YULIANTHARIMAN N.P. 19760704 110003 1 001	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau  TARMAN, SE N.P. 19720519 00004 1 001
------------------------	---	--	--



4.2 AKSES KEDALAM DAERAH PERGERAKAN

4.2.1 Tujuan

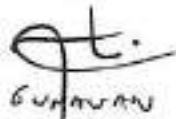


Tujuan dari prosedur ini adalah untuk memberikan informasi-informasi tentang pencegahan masuk ke dalam daerah pergerakan tanpa otorisasi terhadap orang, kendaraan, peralatan, tumbuhan atau binatang, ataupun sesuatu yang lain yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara.

4.2.2 Tanggung Jawab

- Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab memastikan bahwa prosedur diterapkan dan sumber daya disediakan bagi keselamatan dan pengontrolan semua akses ke dalam daerah pergerakan, bertanggung jawab untuk menyetujui penerbitan pass bandar udara, surat ijin mengemudi bagi petugas, dan ijin bagi kendaraan khusus yang akan masuk ke airside area.
- Kasubsi Teknik Operasi Keamanan Dan Pelayanan Darurat bertanggung jawab memastikan dilakukannya inspeksi terhadap pass bandar udara oleh petugas keamanan bagi petugas, kendaraan dan perlengkapan keselamatan penerbangan pada saat memasuki area pergerakan.
- Komandan Avsec bertanggung jawab untuk mengembangkan Program Keamanan Bandar Udara dan melakukan kontrol pada pass bandar udara oleh petugas keamanan untuk petugas, kendaraan dan perlengkapan keselamatan penerbangan di pos keamanan yang ditetapkan sebagai area untuk memasuki sisi udara .
- Petugas Avsec bertanggung jawab, memastikan inspeksi terhadap Airside Driving License / Tanda Ijin Mengemudi (TIM) bagi petugas yang mengoperasikan kendaraan di airside area, supervisi harian terhadap kendaraan dan petugas di area pergerakan dilakukan oleh petugas Apron;
- Kepala Unit LPPNPI Betoambari bertanggung jawab memantau pergerakan sisi udara seluruh kegiatan yang berhubungan langsung dengan operasi keselamatan penerbangan.
- Petugas AFIS bertanggung jawab memberikan ijin *clearance* terhadap pergerakan di sisi udara dan memonitor pergerakan selama pesawat didarat dan melaporkan kepada Kepala Unit KPNP Betoambari apabila terjadi penyimpangan.

4.2.3 Standar dan Referensi

- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

Versi 2.1	Dianalisa Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standarisasi dan Keamanan Bandar Udara	Tanggal: Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau
Tanggal:		 LEMBAGA PELAYANAN NASIONAL N.P. 18700704 198803 1 001	 TAMBAH ST MR. 157400 200603 1 001



- b. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor: PM 95 Tahun 2021 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) Tentang Bandar Udara (*Aerodrome*), Appendix 1 Bab IV Butir 4.2.
- c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 262 Tahun 2017 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodromes*), Bab 10 Butir 10.10.
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara.
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 167 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara. Direktorat Keamanan Penerbangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mewajibkan penyelenggara bandar udara untuk membuat Program Pengamanan Bandar Udara dan menetapkan Komite Keamanan Bandar Udara. Peraturan ini mensyaratkan adanya kontrol pada akses ke dalam daerah pergerakan di bandar udara sebagai langkah dalam memastikan keselamatan operasional pesawat udara.
- f. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara.
- g. Airport Security Program ASP Bandar Udara Betoambari Baubau

4.2.4 Prosedur Memuat Tentang :

4.2.4.1 Pencegahan masuk ke dalam daerah pergerakan tanpa otorisasi terhadap orang, kendaraan, peralatan, tumbuhan atau binatang :

- 1) Seluruh area airside telah dikelilingi oleh pagar perimeter dengan dilengkapi lampu pagar keamanan (*lighting of security fences*) untuk menjaga dari masuknya orang, kendaraan, peralatan, binatang dan tumbuhan atau suatu yang lain yang tidak memiliki ijin yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara.
- 2) Pagar perimeter juga disesuaikan agar bagian selokan air (*sewers*) atau gorong-gorong tidak terdapat celah yang dapat dijadikan akses masuk oleh orang dan/atau binatang.
- 3) Akses orang, kendaraan, peralatan ke dalam daerah pergerakan melalui suatu pintu dan terdapat pos jaga yang ditentukan dan telah

Versi 2.1 Tanggal :	Direvisi Oleh : Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Standardisasi Keselamatan Bandar Udara  15 JULI 2022 LUSOPUS YURI SANTRAWAN NIP. 19760704 199003 1 001	Tanggal : Kepala Kantor UPRU Kelas II Betoambari Baubau  TARIKIAN ST NIP. 81220581 200604 1 001
----------------------------	--	--	--



tertuang dalam manual Airport Security Program (ASP) dalam lampiran terpisah dengan manual ini namun tetap menjadi satu bagian.

- 4) Semua akses masuk dijaga oleh petugas keamanan bandara.
- 5) Tanda wilayah terlarang ditempatkan dalam bangunan yang memiliki akses ke area airside langsung, di setiap pintu masuk dan pada jarak tertentu di sepanjang pagar perimeter. Kalimat pada tanda tersebut disesuaikan dengan Program Pengamanan Bandar Udara.
- 6) Kendaraan atau peralatan yang menggunakan mesin yang akan memasuki atau beroperasi di dalam airside area diwajibkan memiliki stiker tanda operasi di sisi udara.
- 7) Permohonan Pass Bandar Udara dan stiker tanda operasi di sisi udara harus diajukan kepada Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari

4.2.4.2 Prosedur pengontrolan akses ke sisi udara

Untuk masuk ke Daerah Keamanan Terbatas, dilakukan pemeriksaan izin masuk meliputi:




- 1) Pas Bandar udara diterbitkan oleh Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau
- 2) Tanda pengenal inspector penerbangan Direktorat Jenderal (ID inspector)
- 3) Tiket penumpang pesawat udara/Boarding pass yang dikeluarkan oleh airlines
- 4) Identitas penerbang dan personel kabin (ID crew) yang dikeluarkan oleh airlines

Untuk Daerah Steril dilakukan pengendalian dan pemeriksaan terhadap :

1. Pas Bandar udara sesuai area kewenangannya
2. Tanda pengenal inspector penerbangan Direktorat Jenderal (ID inspector)
3. Boarding pass penumpang dan pencocokan identitas penumpang
4. Identitas penerbang dan personel kabin (ID crew)

Prosedur pendampingan dan pengawasan

- a. Setiap orang yang tidak memiliki pas bandara (tetap) dapat masuk ke daerah keamanan terbatas setelah mendapat izin masuk berupa Pas Visitor yang diterbitkan oleh Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau;
- b. Prosedur mendapatkan pas visitor antara lain disebutkan dalam SOP pengamanan.

<p>Revisi 2.3</p> <p>Tanggal :</p>	<p>Diperiksa Oleh : Inspector Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standartisasi Keselamatan Bandar Udara</p> <p>14 JUL 2022</p>  <p>LEMBAGA KESSELAMATAN UDARA M.P. 1976/734 28863 1 001</p>	<p>Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau</p>  <p>TAMBAH ST NIP. 80720531 200104 1 001</p>
------------------------------------	--	--	---

**Izin masuk kendaraan**

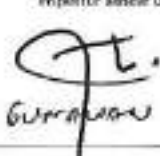

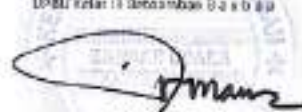
- Kendaraan sudah memiliki stiker / pas kendaraan.
- Untuk setiap kendaraan yang akan masuk akan dilaksanakan pemeriksaan terlebih dahulu untuk bagian luar kendaraan dan bagian dalam kendaraan.
- Kendaraan yang melaksanakan aerodrome work harus memakai bendera kotak kotak putih orange. Sedangkan untuk kendaraan yang dikhususkan untuk pelayanan pesawat didarat wajib dilengkapi dengan lampu steady red.
- Memiliki alat komunikasi 2 arah dengan petugas AFIS, petugas Avsec atau petugas apron.

Fasilitas pengamanan area Bandar udara

- Disekeliling area Bandar udara terpasang pagar pengaman setinggi 2 meter terbagi menjadi pagar perimeter dan pagar sisi udara.
- Keamanan di sekeliling pagar daerah keamanan terbatas dilakukan pengawasan dan patroli oleh personel keamanan Bandar Udara Betoambari Baubau setiap 2 (dua) jam atau sesuai kebutuhan dan dicatat kedalam logbook
- Apabila dalam melakukan kegiatan dimaksud pada huruf a, personel keamanan menemukan tindakan melawan hukum maka :
 - Menginformasikan pada Komandan Avsec.
 - Mengambil tindakan pencegahan awal dan meminta bantuan kepada personel lainnya jika tidak bisa diatasi.
- Pada sekeliling pagar (perimeter) dipasang lampu penerangan dengan jarak 150 meter dan pos penjagaan.
- Pada pintu masuk dan pagar (perimeter) dipasang tanda peringatan (sign board) daerah keamanan terbatas.

4.2.5 Kontak Personel

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Albert Milton	Kepala Unit LPPNPI Betoambari	0811 4008 224
4	Sofian Monro	Komandan Avsec	0813 4444 6009

Revisi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor UPBU kelas III Betoambari Baubau
Tanggal :		 LIAISON UNIT SAFETY N.P. 19760704 155003 1 001	 TARMAN, SE N.P. 19720540 130504 1 011



4.3 AIRPORT EMERGENCY PLAN

Airport Emergency Plan diterbitkan dan didistribusikan secara terpisah dari Manual Bandar udara (*Aerodrome Manual*). *Airport Emergency Plan* merupakan catatan resmi tentang kesepakatan yang telah dicapai antara pihak-pihak yang diharapkan merespon atas keadaan darurat di bandar udara Betoambari Baubau, *Airport Emergency Plan* memberikan kepastian terhadap dipenuhinya standar persyaratan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

4.3.1 Tujuan

Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara Betoambari Baubau bertujuan untuk:

4.3.1.1 Digunakan oleh masing-masing instansi/unit yang terkait dalam komite penanggulangan keadaan darurat (*Airport Emergency Committee*), agar lebih mudah memahami tugas dan tanggung jawab dalam menghadapi kejadian dan kecelakaan pesawat udara dan/atau keadaan darurat lainnya yang mengancam Bandar Udara sehingga dapat berjalan dengan lancar dan berhasil.

4.3.1.2 Sebagai sarana koordinasi, komunikasi dan komando antara instansi yang terlibat dalam Penanggulangan Keadaan Darurat dalam mencapai waktu sesingkat mungkin untuk pemulihan segala akibat dari keadaan darurat di Bandar Udara dan sekitarnya sampai radius 5 Miles (\pm 8 Km) dari titik referensi bandar udara.

4.3.2 Tanggung Jawab



4.3.2.1. Perencanaan *Airport Emergency Plan*

Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab penuh dalam pembuatan suatu rencana pengkoordinasian respon jika suatu keadaan darurat terjadi di bandar udara yang melibatkan pesawat udara dan/atau fasilitas bandar udara. Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari sebagai ketua Komite *Airport Emergency Plan* yang bertanggung jawab atas pengembangan dan pemeliharaan *Airport Emergency Plan*.

4.3.2.2. Respon Operasional *Airport Emergency Plan*

Tanggung jawab terkait operasional dan prosedur didokumentasikan dalam *Airport Emergency Plan*. *Airport Emergency Plan* ini dipublikasikan dan telah diatur secara terpisah dari buku Pedoman Pengoperasian Bandar Udara ini tetapi tetap merupakan bagian dari Pedoman Pengoperasian Bandar Udara.

4.3.2.3. Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat bertindak

Versi 2.1 Tanggal :	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  Guruh	Tanggal : Kepala Sub- Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara  CAROL YULIA SASTRAWAN NIP. 19750704 200003 1 001	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau  SARMAN, SE NIP. 197205 1 200504 1 001
----------------------------	--	---	---



atas nama Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab untuk melaksanakan setiap ketentuan dari prosedur ini setelah melakukan koordinasi dengan section terkait (di luar jam kerja).

4.3.3 Standar dan Referensi




4.3.3.1. Peraturan Nasional

- a. Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
- b. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP. 90 Tahun 2016 Tentang Pedoman Teknis Operasional peraturan keselamatan penerbangan sipil Bagian 139-16. Pedoman Penyusunan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara.
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulations Part 139) tentang Bandar Udara (Aerodrome);
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.128 Tahun 2015 tentang Pemindahan Pesawat Udara Yang Rusak di Bandar Udara;
- e. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP. 14 Tahun 2015 tentang 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 *Airport Rescue & Fire Fighting (ARFF)*; dan
- f. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP. 479 Tahun 2015 tentang Petunjuk Dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-10 (Advisory Circular CASR Part 139-10), Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara.

4.3.3.2. Referensi Internasional

- a. ICAO Annex 14, Volume I, Aerodromes;
- b. ICAO Doc.9137 - AN/898 Part 1 Rescue and Fire Fighting;
- c. ICAO Doc.9137 - AN/898 Part 5 Removal of Disabled Aircraft;
- d. ICAO Doc.9137 - AN/898 Part 7 Airport Emergency Planning;
- e. ICAO and Pacific Office Emergency Plan (Generic).

4.3.4 Prosedur memuat tentang :

Versi 2.1	Diserika Oleh Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor UPBU kelas III Betoambari Baubau
Tanggal :		 1 JULI 2022 LINDA YULIUS STRAWAN NIP. 19760704 198002 2 001	 ESEMVA.32 NIP. 19720501 200804 1 001



4.3.4.1. Sumber Daya Anggota Komite Gawat Darurat di Bandar Udara

No	Jabatan Dalam Komite	Jabatan Dim Instansi	Instansi	Nama Pejabat	HP/Telp:	Fax:	Alamat Instansi
1	Pembina	Kepala Kantor	Kantor OBU Wil. V Makassar	ASRI SANTOSA	0411-3656222 0813 3012 8030		Jl. Otoritas Bandar Udara Sultan Hasanuddin
2	Ketua	Kepala Kantor	UPBU Kelas III Betoambari	TARMAN, SE	0402-2823675 0811 4005 464		Jl. Dayanu Ikhsanudin
3	Wakil Ketua Merangkap Anggota	Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan P. Darurat	UPBU Kelas III Betoambari	LA RANO, SE	085281982221		Jl. Dayanu Ikhsanudin
4	Sekretaris Merangkap Anggota	Kepala Urusan Tata Usaha	UPBU Kelas III Betoambari	MUHAMAD RIJAL, A.Md	081384128883		Jl. Dayanu Ikhsanudin
5	Anggota	Kapolres	Polres Baubau	AKBP. BUNGIN MASOKAN MISALAYUK, SH., S.I.K., MH	0402-2821007		Jl. Budi Utomo
6	Anggota	Dandim	Kodim 1413 Buton	LETKOL. ARM. MUHAMAD FAOZAN, S.Pd., M.I.POL	0402-2821013 0813 7726 2545		Jl. Kartini
7	Anggota	Komandan Pos	Pos TNI AL Baubau	CATUR SURYO M, S.Sos	0402-2821017		Jl. Yos Sudarso No.3 Baubau
8	Anggota	Kepala Dinas	Dinas Perhubungan & Kominfo	MUHAMAD ANSIR AFIE, S.Sos., M.Si	0402-21038		Jl. Bakti ABRI
9	Anggota	Kepala Bidang Pemadam Kebakaran	Dinas Kebersihan, Pertamanan, Pemakaman dan Pemadam Kebakaran	MUHAMMAD MASSAD, SE	0402-2821113 08114001113		Jl. Cut Nyak Dien No.1 Baubau
10	Anggota	Kepala Dinas	Dinas Kesehatan Kota Baubau	Dr. LUMAN, Sp. PD	0402-2824192		Jl. Bakti ABRI
11	Anggota	Kepala Unit	Perum LPENPI Betoambari Baubau	ALBERT MILTON LA	0402-2826863 08114008224		Jl. Dayanu Ikhsanudin
12	Anggota	Airport Manager	PT. Wings Abadi Airlines	ROMANG ASTAWA	0402-2822009 08119402235		Jl. Dayanu Ikhsanudin
13	Anggota	Kepala	BPBD Kota Baubau	LD. MUSLIMIN HIBALI, SE. M.Si	0402-2823755 085241783257		Jl. Bhakti Abri Kel. Bukit Wolio Indah

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standarisasi dan Keselamatan Bandar Udara  LEADER TUJI SASTRAWAN NP. 19750784 200803 1 001	 Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari TARMAN NP. 19720530 200604 1 001
---------------------------	--	---	--



No	Jabatan Dalam Komite	Jabatan Di Instansi	Instansi	Nama Pejabat	HP/Telp:	Fax:	Alamat Instansi
14	Anggota	Kepala	BPBD Kota Baubau	LD. MUSLIMIN HIDALL, SE. M.Si	0402-2823755 085241783257		Jl. Bhakti Abri Kel. Bukit Wolio Indah
15	Anggota	Kepala Kantor	Karantina Ikan Kelas II Baubau	ARSAL, S.Sc, PI, M.P	0402-26489		Jl. Dayanu Ikhsanudin
16	Anggota	Kepala Kantor	Stasiun Meteorologi Kelas II Betoambari	FATUHHI SYABANI	0402-2823676 081340023547		Jl. Dayanu Ikhsanudin No
17	Anggota	Koordinator	MKP Kelas II Kdl Wilker Baubau	dr. RICKY ATRIAN	081392363193		Jl. Yos Sudarso No.3 Baubau
18	Anggota	Direktur	RSUD Pelagimata Baubau	dr. LUKMAN, SP.D	081226400737		Jl. Drs H. La. Cele Murnafa
19	Anggota	Direktur	PMI Buton	Drs. H. YAKUB, M.Si	0402-2825969 081341913411		Jl. MH. Thamrin
20	Anggota	Kapolsek	Polsek Wolio	AKP. BAHTIAR, S.Sos	085343944141		Jl. Yos Sudarso No.3 Baubau
21	Anggota	Koordinator	Pos SAR Baubau	HASRUDIN ERE	0401-3196957 085242577463		Jl. Dayanu Ikhsanudin
22	Anggota	Komandan PKP-PK	UPBU Kelas III Betoambari	AMRAN	081340303440		Jl. Dayanu Ikhsanudin
23	Anggota	Komandan Avsec	UPBU Kelas III Betoambari	SOFIAN MONRO	081344446009		Jl. Dayanu Ikhsanudin
24	Anggota	Kepala	RSJ. Murhum	Dr. H. LD. SUDIL BAENU, MM., Mkes	0402-2822650		Jl. S. Murhum Kota Baubau
25	Anggota	Kepala	Klinik Bhakti Medika	ANDI TENDRI AJENG, S.KM	08524062404		Jl. Budi Utomo No. 61 Kota Baubau
26	Anggota	Kepala	Puskesmas Katobengke	ABDUL SUWAN, AMG	08524183093		Kel. Katobengke
27	Anggota	Kepala	Puskesmas Wajo	dr. LM. AWALUDDIN AKRAM	0402-2822829 082271421769		Jl. Dr Wahidin No. 137

Versi 2.1	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kejaka Sub. Dir. Penerbangan Standardisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal: Kepala Kantor UPBU Kelas II Betoambari Baubau
Tanggal:		 18 JUL 2022 LUCIUS RULLIANTAWAN NIP. 887837041998031001	 IKHSAN S NIP. 10720631300041004



4.3.4.2. Rincian tugas dari setiap organisasi yang terlibat dalam keadaan gawat darurat

a. Pembina

Sebagai Pembina komite penanggulangan keadaan darurat Bandar Udara Betoambari Baubau adalah Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar.

b. Ketua

Yang menjadi ketua komite penanggulangan keadaan darurat adalah Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau.

c. Wakil Ketua

Membantu ketua komite dalam tugas-tugasnya dan berperan sebagai pimpinan komite bila ketua komite berhalangan.

d. Sekretaris

Melaksanakan tugas-tugas administrasi di EOC.

e. Anggota

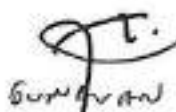
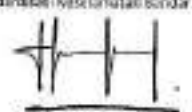

- 1) Melaksanakan tugas dan tanggung jawab sesuai bidangnya.
- 2) Melaporkan kepada ketua komite, bila ada permintaan kebutuhan sumber daya di lapangan dari pimpinan pusat komando lapangan.
- 3) Selalu berkoordinasi dengan pimpinan pusat komando lapangan.

4.3.4.3. Rincian dari aktivasi, kontrol dan koordinasi semua instansi yang terlibat selama keadaan darurat.

Penyelenggara Bandar Udara bersama anggota komite wajib melakukan aktivitas dengan :

a. Latihan tabletop (*tabletop exercise*), dilaksanakan sekurang-kurangnya satu kali dalam enam bulan untuk meningkatkan komando, koordinasi, komunikasi dan kesiapan fasilitas penanggulangan keadaan darurat yang melibatkan sebagian atau seluruh anggota komite penanggulangan keadaan darurat

b. Latihan keadaan darurat sebagaimana dilaksanakan untuk meningkatkan komando, koordinasi, komunikasi dan kesiapan fasilitas yang melibatkan semua anggota komite dengan melaksanakan latihan penanggulangan keadaan darurat skala penuh (*full scale exercise*) dengan jarak (*interval*) 2 (dua) tahun dan diantaranya dilaksanakan latihan skala khusus (*partial exercise*) untuk memastikan setiap kekurangan yang dijumpai dalam latihan skala penuh telah diperbaiki.

Wira 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi dan Keselamatan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau
Tanggal :		 KANTOR VILCOSETIWA NIP. 19760704 199803 1 001	 TAMBAK, SS NIP. 19720527 200604 1 003



4.3.4.4. Fasilitas untuk keadaan gawat darurat

a. Pusat Penanggulangan Keadaan Darurat (EOC)

Fungsi sebagai pusat manajerial dalam penanggulangan keadaan darurat di Bandar Udara Betoambari Baubau dan sekitarnya sampai 5 Miles (\pm 8 Km) dari titik referensi Bandar Udara Betoambari Baubau, sehingga sasaran yang diharapkan dapat tercapai.

Lokasi gedung EOC terletak di Gedung Aula Bandar Udara Betoambari Baubau. Titik pertemuan (*Rendezvous Point*) untuk keadaan darurat di Bandar Udara terletak di Pos Security Bandar Udara Betoambari Baubau. Titik pertemuan (*Rendezvous Point*) untuk kecelakaan pesawat udara di sekitar Bandar Udara, disesuaikan dengan kondisi lokasi kecelakaan pesawat udara di sekitar Bandar Udara. *Staging Area* untuk keadaan darurat di Bandar Udara, yaitu terletak di pelataran samping kantor PKP-PK Bandar Udara Betoambari.

b. Pusat Penerimaan Penumpang (*Passengers Holding Area*)




Korban selamat / luka ringan yang merupakan penumpang dari pesawat udara yang mengalami kecelakaan / insiden (tidak termasuk meninggal) ditempatkan di lokasi tertentu setelah dilakukan pendataan dan pengobatan pertama sebelum diserahkan kepada keluarga dan sanak keluarga korban. Lokasi pusat penerimaan penumpang ditempatkan di Terminal Kedatangan Bandar Udara Betoambari Baubau, namun bila lokasi tersebut penuh dengan penumpang maka Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari dapat memindahkan ke lokasi lain dengan syarat tidak ada akses langsung ke daerah sisi udara.

c. Pusat Penampungan Awak Pesawat Udara (*Crew Reception Area*)

Awak pesawat udara yang mengalami keadaan darurat harus dipisahkan dari penumpang ke daerah yang terpisah dengan pusat penampungan korban kecelakaan pesawat udara lainnya. Pembentukan lokasi pusat penerimaan awak pesawat udara menjadi tanggung jawab Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau dan berkoordinasi dengan operator pesawat udara. Lokasi pusat penerimaan awak pesawat udara terletak di Gedung VIP Bandar Udara Betoambari Baubau.

d. Ruang Wawancara (*Conference Room*)

Ruang wawancara merupakan lokasi tempat dilakukannya pemberian informasi kepada media (*press release*). Lokasi ruangan wawancara terletak di lokasi di Gedung Aula Bandar Udara

Versi 2.1	Diposkan Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kecua Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau
Tanggal :		 18020001/1/2022 N.P. 19700201 100001 1 001	 18020001/1/2022 N.P. 19720530 200004 3 001



Betoambari Baubau atau sesuai dengan arahan dari Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau.

e. Ruang *Greeters and meeters*

Lokasi *greeters and meeters* merupakan lokasi yang disediakan sebagai tempat pertemuan antara keluarga atau kerabat dengan korban kecelakaan. Fasilitas *greeters and meeters* difasilitasi oleh Badan Usaha Angkutan Udara yang mengalami kecelakaan atau kejadian serta dilengkapi oleh personel pengamanan yang memadai. Lokasi ruangan *greeters and meeters* terletak di depan Teras depan Terminal Bandar Udara Betoambari Baubau.

f. Lokasi *Isolated Parking Area*

Pesawat udara yang menjadi sasaran tindakan melawan hukum, maka penempatan/parkir pesawat udara tersebut langsung ke tempat parkir khusus (*isolated parking area*). Lokasi *isolated parking area* terletak di Ujung Runway 22 Bandar Udara Betoambari Baubau.




g. Pusat Informasi (*Information Centre*)

Korban atau kerabat kecelakaan pesawat udara pada dasarnya memerlukan informasi terkait dengan kondisi atau perkembangan penanganan keadaan darurat. Pusat Informasi berfungsi untuk memberikan informasi terkait perkembangan (update) penanganan keadaan darurat tersebut. Pusat informasi difasilitasi oleh Operator Pesawat Udara yang mengalami keadaan darurat serta dilengkapi oleh personel pengamanan yang memadai. Lokasi pusat informasi di Bandar Udara Betoambari Baubau pada saat terjadi kejadian darurat adalah di Gedung Aula Bandar Udara Betoambari Baubau.

4.3.4.5. Respon operasional terhadap suatu keadaan darurat termasuk pengaturan akses ke bandar udara dan lokasi-lokasi tempat berkumpul (*assembly areas*).

Untuk mempercepat pemahaman terhadap pihak-pihak yang akan terlibat untuk penanggulangan keadaan darurat, maka berikut diinformasikan lokasi titik pertemuan :

- Titik Pertemuan (*rendezvous point*) untuk keadaan darurat di Bandar Udara Betoambari Baubau terletak di Pintu gerbang jalan masuk utama ke Bandar Udara.
- Titik Pertemuan (*rendezvous point*) untuk kecelakaan pesawat udara di sekitar bandar udara, yaitu titik yang berada di luar Bandar Udara

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau
Tanggal :		 KAMUS YULIANTARWAN NIP. 19760106 200803 1 001	 TAMBAK, SE NIP. 19720519 200604 1 001



Betoambari Baubau (d disesuaikan dengan kondisi lokasi kecelakaan pesawat udara disekitar bandar udara).

- c. Titik Berkumpul (*Staging Area*) untuk keadaan darurat di Bandar Udara Betoambari Baubau, yaitu terletak di Halaman gedung *Fire Station* Bandar Udara Betoambari Baubau. Sedangkan kejadian di sekitar Bandar Udara disesuaikan dengan kondisi di lapangan.

4.3.4.6. Tanggap terhadap panggilan lokal

Dalam hal ini tanggap terhadap panggilan lokal bila menerima informasi permintaan *special service call* yang membutuhkan penanganan medis dan membawa segera ke rumah sakit terdekat.

4.3.4.7. Respon terhadap panggilan kondisi darurat

a. Kondisi darurat yang melibatkan pesawat udara :

- 1) Kecelakaan pesawat udara di Bandar Udara
- 2) Kecelakaan pesawat udara di sekitar Bandar Udara
- 3) Keadaan darurat penuh pesawat udara yang sedang terbang
- 4) Gangguan tindakan melawan hukum pesawat udara yang sedang terbang
- 5) Ancaman bom pada pesawat udara
- 6) Keadaan darurat pesawat udara di darat
- 7) Siaga cuaca




b. Keadaan darurat tanpa melibatkan pesawat udara

- 1) Ancaman bom yang melibatkan gedung di Bandar Udara
- 2) Kebakaran gedung dan fasilitas Bandar Udara
- 3) Keadaan darurat akibat bencana alam
- 4) Keadaan darurat terhadap barang berbahaya
- 5) Keadaan darurat medis.

4.3.4.8. Pengaturan (plan) untuk mengembalikan bandar udara ke status operasional setelah keadaan darurat.

a. Ketua Komando Operasi Pertolongan Kecelakaan (*On Scene Commander*) melakukan pemeriksaan/pengecekan untuk memastikan fasilitas-fasilitas pokok di *airside* dan *landside* yg terdampak telah kembali dalam kondisi awal dan telah sesuai dengan standar untuk siap beroperasi. Kemudian melaporkan kepada Ketua Airport Emergency Committee, bahwa penanggulangan keadaan gawat darurat telah selesai dilaksanakan.

b. Ketua Airport Emergency Committee menyampaikan kepada anggota komite tentang penyelesaian keadan gawat darurat, serta melaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Versi 2.1	Diposifto Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub. Deskonat Standarisasi Kematangan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Komando UPRO Kelas II Betoambari Baubau
Tanggal :		 L. YULIANTHAWATI NIP. 19760410 094819 3 001	 TARMAWATI NIP. 19730521 000604 1 001



c. Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari selaku Ketua Airport Emergency Committee menyatakan Bandar udara kembali kepada situasi normal (*normal operation*).

4.3.4.9. Sistem review terhadap AEP, Apakah review secara periodik (paling tidak sekali setahun) setelah berkonsultasi dengan semua organisasi terkait.

Review AEP paling tidak dilakukan setelah terjadinya kondisi darurat (seperti terjadi *accident* pesawat udara) atau melakukan suatu kegiatan besar dari perencanaan atau setelah adanya uji coba, *Airport Emergency Committee* atau suatu sub-grup dari komite ini akan bertemu untuk mengidentifikasi bidang-bidang mana yang dapat diperbaiki.

4.3.4.10. Review sesegera mungkin terhadap pengaturan (*plan*) setelah keadaan darurat sebenarnya atau setelah latihan dilaksanakan.

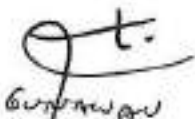


Komite penanggulangan keadaan darurat bersama-sama penyelenggara Bandar Udara selalu melakukan usaha untuk mempertahankan, mengembangkan, dan melanjutkan keberadaan dokumen penanggulangan keadaan darurat melalui:

- a. Setelah latihan yang dilakukan secara terencana;
- b. Evaluasi setelah terjadinya keadaan darurat di Bandar Udara dan sekitarnya

4.3.4.11. Dan menyimpan catatan dari setiap review paling tidak selama 3 tahun

Setiap peninjauan ulang terhadap dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat harus dibuatkan catatan dan setiap catatan wajib di simpan sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 3 (tiga) tahun setelah peninjauan ulang terkait dilakukan.

4.3.4.12. Pengaturan untuk menguji penanggulangan keadaan darurat di Bandar udara dengan uji coba skala penuh paling tidak setiap 2 (dua) tahun sekali melaksanakan latihan penanggulangan keadaan darurat skala penuh (*Full scale exercise*) dan diantaranya dilaksanakan latihan skala khusus (*partial exercise*) untuk memastikan setiap kekurangan yang dijumpai dalam latihan skala penuh telah diperbaiki atau melaksanakan latihan penanggulangan keadaan darurat skala penuh (*full scale exercise*) dengan jarak interval 3 tahun dan diantaranya melaksanakan serangkaian Latihan modular (*modular exercise*).

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub- Direktorat Standarisasi dan Kualitas Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau
Tanggal :		 LINDY YULI NURHAWAN NIP. 19750704 299803 3 001	 LARIWAN, S. NIP. 19720510 201004 1 001



4.3.4.13. Pengaturan untuk memastikan terpenuhinya koordinasi, komunikasi, komando antar unit kerja terkait serta kecukupan terhadap personel, fasilitas dan prosedur

Pengaturan tersebut telah cukup memadai untuk memastikan terpenuhinya kordinasi, komunikasi, komando antar unit kerja terkait serta kecukupan terhadap personil, fasilitas dan prosedur.

4.3.4.14. Pengaturan untuk menunda uji coba jika terjadi keadaan gawat darurat yang sebenarnya

Pengaturan waktu pelaksanaan latihan dalam jangka 2 tahun ditunda jika terjadi keadaan gawat darurat yang sebenarnya melibatkan seluruh anggota komite.

4.3.4.15. Memperhatikan prinsip faktor kemanusiaan (human factor Faktor kemanusiaan (*human factors*) memfokuskan pada manusia dan hubungannya dengan lingkungan, peralatan, prosedur, dan dengan manusia lainnya. Penerapan *human factors* bertujuan untuk mengoptimalkan kinerja seseorang secara sistematis, seringkali diintegrasikan dalam suatu kerangka sistem untuk keselamatan dan efisiensi.

4.3.4.16. Pengaturan untuk uji coba secara parsial pada tahun di antara dua tahun uji coba skala penuh.

Pengaturan untuk uji coba secara parsial (*partial exercise*) adalah pada tahun pertama sebelum uji coba skala penuh dilakukan untuk memastikan setiap kekurangan yang dijumpai dalam latihan skala penuh telah diperbaiki.

4.3.5 Rincian Kontak Personil

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Amran	Komandan PKP-PK	0813 4030 3440
4	Sofian Monro	Komandan Avsec	0813 4444 6009

<p>Waktu 2.1</p> <p>Tanggal:</p>	<p>Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara</p> <p></p> <p>Gundurasa</p>	<p>Tanggal: Kopinda Sekt. Desektoral Standarisasi Keselamatan Bandar Udara</p> <p></p> <p>LEANDER SASTAWAN NIP. 10700704 19883 1 001</p>	<p>Tanda: Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau</p> <p></p> <p>TARMAN, SE NIP. 19720531 200604 1 001</p>
----------------------------------	---	--	--



4.4 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (Airport Rescue And Fire Fighting Service)

4.4.1. Tujuan

Tujuan PKP-PK adalah menyelamatkan jiwa dan harta benda dari suatu pesawat udara yang mengalami kecelakaan atau kebakaran di bandar udara dan sekitarnya serta mengendalikan dan memadamkan api, melindungi manusia dan barangnya yang terancam oleh api di bandar udara baik itu di pesawat udara atau fasilitas bandar udara.

4.4.2. Tanggung Jawab

Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua peralatan dan tingkat perlindungan yang tepat telah disediakan, termasuk di dalamnya jumlah alat pemadam yang disyaratkan, untuk mencapai kategori PKP-PK sesuai standar persyaratan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Dalam pelaksanaan tugas Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari dibantu oleh Kasubsi Teknik Operasi keamanan dan Pelayanan Darurat dan Komandan PKP-PK

4.4.3. Standar dan Referensi

- Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 58 Tahun 2016 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulations Part 139) tentang Bandar Udara (Aerodrome);
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 128 Tahun 2015 tentang Pemindahan Pesawat Udara Yang Rusak di Bandar Udara;
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP. 14 Tahun 2015 tentang 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 Airport Rescue & Fire Fighting (ARFF); dan
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP. 479 Tahun 2015 tentang Petunjuk Dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil

Revisi 2.1	Dianalisis Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal: Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau
Tanda Tangan:		 NIP. 19730204 199803 1 001	 NIP. 19720204 200104 1 003



Bagian 139-10 (Advisory Circular CASR Part 139-10), Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara.

Referensi Internasional

- ICAO Annex 14, Volume I, Aerodromes;
- ICAO Doc.9137 - AN/898 Part 1 Rescue and Fire Fighting;
- ICAO Doc.9137 - AN/898 Part 5 Removal of Disabled Aircraft;
- ICAO Doc.9137 - AN/898 Part 7 Airport Emergency Planning;
- ICAO and Pacific Office Emergency Plan (Generic).

4.4.4. Prosedur memuat tentang :

4.4.4.1. Pemenuhan kebutuhan PKP-PK, termasuk informasi tentang fasilitas, peralatan, personel dan kendaraan

Dalam rangka pemenuhan kebutuhan PKP-PK dalam hal fasilitas, peralatan, personel dan kendaraan dituangkan dalam kegiatan penyusunan atau usulan DIPA UPBU. Adapun hal-hal yang diperhatikan dalam penyusunan adalah :

- Regulasi yang berlaku.
- Temuan Audit Internal maupun Eksternal.

Apabila dalam usulan DIPA UPBU ditampung dan di setujui oleh Ditjen Perhubungan Udara, maka untuk selanjutnya dapat diproses melalui pengadaan atau proses terkait lainnya.

Daftar fasilitas, peralatan penunjang dan personel ARFF yang tersedia saat ini dapat dilihat pada table berikut :

Tabel 4.2 Fasilitas ARFF

NO	TYPE OF EQUIPMENT/FACILITIES	CAPACITY			MERK/TYPE	YEAR OF		REMARKS
		Foam (L)	Water (L)	Dry Powder (KG)		PRO-DUCT	OPS	
1.	Foam Tender 1	500	4000	NIL	Iveco / V	NIL	NIL	1 unit
2.	Foam Tender 2	500	2500	250	Mercedes / V	German	NIL	1 unit
3.	Foam Tender 3	500	2500	250	Mercedes / V	German	NIL	1 unit
4.	Ambulance	NIL	NIL	NIL	Toyota	NIL	NIL	1 unit
5.	Rescue Car	NIL	NIL	NIL	Mitsubishi	NIL	NIL	1 unit
6.	Bak Air	NIL	10.000	NIL	NIL	NIL	NIL	1 unit
7.	Bak Air	NIL	40.000	NIL	NIL	2015	2015	1 unit

Versi 2.1 Tanggal :	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  Gumpalan	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi dan Inspeksi Bandar Udara  LEONIKUS I SASTRAWATI NIP. 197603011983021 001	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas II Betoambari Baubau  TARIKA SE NIP. 197205152006041 001
----------------------------	---	---	---



Tabel 4.3 Peralatan Penunjang ARFF




No	Equipment	Total	Remarks
1.	BA Set	17 buah	15 Baik 2 Rusak
2.	Compressor BA MCH 6	2 unit	Baik
3.	Baju tahan panas	9 set	Baik
4.	Baju tahan api	9 set	Baik
5.	Selang pemadam 2,5"	36 buah	Baik
6.	Resusitator	4 buah	Baik
7.	Foam filling pump	3 buah	Baik
8.	Tandu lipat	13 buah	Baik
9.	Helmet	15 buah	Baik
10.	Selimut tahan api	4 buah	Baik
11.	Kantong mayat	15 buah	Baik
12.	Hydraulic rescue spreader	2 unit	Baik
13.	Megaphone	1 buah	Baik
14.	Oksigen healer	4 buah	Baik

Tabel 4.4 Personil ARFF

No.	Lisensi	Jumlah	Keterangan
1	Advance	NIL	NIL
2	Senior	5	NIL
3	Junior	1	NIL
4	Basic	4	outsourcing
5	-	2	outsourcing
Total		12	-

4.4.4.2. Prosedur penanggulangan kebakaran pada gedung di bandara

Petugas ARFF setelah mendengar berita dari petugas unit kerja terkait atau siapapun tentang adanya kebakaran pada bangunan di bandar udara, maka petugas ARFF segera melaksanakan operasi pemadaman & mencegah meluasnya kebakaran. Rescue and Fire Fighting Team Leader bertanggung jawab menentukan jumlah & jenis kendaraan ARFF yang akan dikerahkan menuju lokasi. Kemudian meminta kepada Petugas AVSEC memimpin pengguna jasa Bandar Udara Betoambari Baubau agar tidak mendekati lokasi kebakaran serta mengatur jalur yang akan dilalui oleh pihak yang terlibat menuju/mendekati lokasi

Waktu 2.1	Dianalisa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi dan Keefektifan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor PP311 Kelas II Betoambari Baubau
Tanggal :		 LINDOK YULI SASTAWATI NIP. 19760708 200803 1 002	 RAMMUS SE NIP. 19720517 200604 1 001



kebakaran. Kemudian bersama-sama petugas ARFF dibantu petugas AVSEC melakukan evakuasi kepada penumpang dan petugas dari dalam gedung.

4.4.4.3. Katagori PKP-PK

Hasil penilaian ARFF untuk bandar udara adalah Kategori V, Pimpinan bandar udara mengajukan kategori ARFF ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menilai peralatan ARFF dan mengkonfirmasi penetapan kategori ARFF.

4.4.4.4. Penanggulangan Lingkungan permukaan yang sulit (jika ada)

Petugas ARFF setelah menerima berita dari petugas unit kerja terkait tentang adanya pesawat udara yang mengalami keadaan darurat di lingkungan permukaan yang sulit segera memberitahukan Rescue Fire Fighting Team Leader. Tim ARFF langsung menuju lokasi untuk melaksanakan pertolongan & pemadaman. Komandan PKP-PK melaporkan kepada Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari.

4.4.4.5. Ketentuan mengenai kategori PKP-PK selama terjadi pengurangan frekuensi operasional pesawat udara, serta pemberitahuan kepada Unit Pelayanan informasi aeronautika di unit ATS bandar udara masing – masing untuk memastikan mekanisme dan koordinasi penerbitan NOTAM)


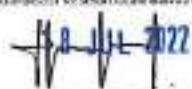

Jika suatu kategori ternyata tidak dapat dipertahankan maka hal tersebut harus segera diberitahukan ke Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari. Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab untuk melaporkan kategori ARFF ke Kepala Unit LPPNPI Betoambari untuk selanjutnya diterbitkan NOTAM tentang penurunan kategori ARFF. Sesuai prosedur pada bagian 4 sub 4.1 dalam AM

4.4.4.6. Informasi jumlah bahan pelengkap dan jumlah air yang tersedia untuk produksi foam :

Tabel 4.5

Bahan Pelengkap Dan Jumlah Air Yang Tersedia Untuk Produksi Foam

No	Peralatan	Total	Remarks
1.	Protein Foam	NIL	NIL
2.	Fluoroprotein	NIL	NIL

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh Inspektur Bandar Udara 	Tanggal Kepala Sub-Direktorat Standardisasi dan Manajemen Bandar Udara  2022 LEADERSHIP NIP. 20220204 199001 1 001	Tanggal Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau  IAINALSE NIP. 1972052 201604 1 001
---------------------------	---	---	--



3.	AFFF (Aqueous Film Forming Foam)	4 drum 2 drum	Exp Baik
4.	DCP (Dry Chemical Powder)	1000 Kg (50 kantong)	Baik
5.	Air	50.000 liter	Bersih

4.4.4.7. Jumlah foam yang tersedia di kendaraan sebanding (proportional) dengan jumlah air yang tersedia

Tabel 4.6

Foam Yang Tersedia Di Kendaraan




No	KENDARAAN	AIR	FOAM	REMARK
1.	Foam Tender 1	4.000 liter	500 liter	Type IV (IVECO)/Memenuhi
2.	Foam Tender 2	2.500 liter	500 liter	Type V (Mercy)/Memenuhi
3.	Foam tender 3	2.500 liter	500 liter	Type V (Mercy)/Memenuhi
	TOTAL	9.000 liter	1.500 liter	

4.4.4.8. Persyaratan Pelatihan ARFF

- a. Basic Training : SLTA + 8 minggu;
- b. Junior Training : Basic Training + 8 minggu (pengalaman 2 th);
- c. Senior Training : Junior Training + 8 minggu (pengalaman 2 th pada Junior RFFS);
- d. Advance Training : Senior Training + 12 minggu (pengalaman 2 tahun pada Senior RFFS);
- e. Certification Training : Senior Training + 78 minggu (D-III);
- f. Live Fire Drills : Setiap 4 bulan;
- g. Pressure fed fuel fires: jika ada.

4.4.4.9. Program pelatihan meliputi komponen kerjasama tim dan kinerja personel :

- a. Physical drill yaitu suatu bentuk latihan fisik yang dilaksanakan secara teratur dan terus menerus untuk menjamin kondisi fisik personel tetap prima.

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standardisasi Resolusikan Bandar Udara  14 JULI 2022 WADEK YULI SASPRAWATI NIP. 197307204 199805 1 001	Tanggal: Kepala Kantor LPDR Kelas II Betoambari Baubau  TOMMY SE NIP. 19720520 198004 1 001
---------------------------	--	---	---



- b. Lecture class adalah teori di dalam kelas yang memuat penjelasan tentang program kerja dan latihan, pembahasan rencana kerja dan latihan, serta evaluasi hasil kerja dan latihan.
- c. Dry drill adalah suatu bentuk latihan yang terdiri dari latihan mengoperasikan peralatan tanpa menggunakan bahan pemadam, latihan disiplin dan kerjasama dalam tugas dan tanggung jawab, serta latihan keterampilan dalam penggunaan perlengkapan dan peralatan pendukung operasi PKP-PK.
- d. Wet drill adalah suatu bentuk latihan yang terdiri dari latihan mengoperasikan peralatan dengan menggunakan bahan pemadam serta latihan pertolongan, pengangkutan, dan penanganan korban.
- e. Kesamaptaan personil
- f. Medical exercise (Basic Life Support)
- g. Table top exercise adalah jenis latihan simulasi strategi yang dilakukan di dalam ruangan untuk menguji kemampuan personel dalam mengambil keputusan sehubungan dengan kegiatan pertolongan dan pemadaman kebakaran yang mungkin dilakukan sebelum mencoba latihan di lapangan. Latihan ini dilaksanakan sekurang-kurangnya satu kali dalam enam bulan.
- h. Partial exercise adalah suatu bentuk latihan/uji coba dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat yang melibatkan anggota komite yang berada di bandar udara, dan dilaksanakan dalam rangka menguji seluruh fasilitas, prosedur dan kompetensi personel terkait untuk menghadapi keadaan darurat/siaga yang sebenarnya.

4.4.4.10. Informasi mengenai kelengkapan pakaian pelindung dan alat bantu pernapasan untuk personel PKP-PK

Tabel 4.7
Pakaian Pelindung Dan Alat Bantu Pernapasan

No	Peralatan	Total	Remarks
1	Breathing Aparatus Set	2	NIL
2	Baju Tahan Api (Entry Suit)	4	NIL
3	Baju Tahan Panas (Proximity Suit)	4	NIL

Revisi 2.1	Direktori Oris Inspektur Bandar Udara	Tanggal Kepala Sub. Direktorat Standarisasi dan Kewilayahan Bandar Udara	Tanggal Kepala Kantor UPBU Kelas II Octoambari Baubau
Tanggal :		 10/07/2024 NIP. 1970204 200302 1 001	 10/07/2024 NIP. 1972053 200604 1 001



4.4.5. Rincian Kontak Personil

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Amran	Komandan PKP-PK	0813 4030 3440
4	Sofian Monro	Komandan Avsec	0813 4444 6009

Revisi 2.1	Diperiksa Oleh Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Resolusi Bandara Udara  11 JULI 2022 1470302101-0000000000 NIP. 197062704 196303 1 001	Kepala Kantor Kantor Sub-Direktorat Standarisasi Resolusi Bandara Bandar Udara BETOAMBARI BAUBAU  TAKRIM H NIP. 19721103 200204 1 001
------------	--	--	---








4.5 Pemeriksaan di Daerah Pergerakan dan *Obstacle Limitation Surface (OLS)*

4.5.1. Tujuan

- 4.5.1.1. Untuk menentukan volume ruang udara disekitar Bandar udara yang harus dijaga agar bebas dari obstacle sehingga operasi pesawat udara yang dikehendaki didalam Bandar udara dapat dilaksanakan dengan selamat, baik selama pendekatan visual secara keseluruhan atau selama segmen pendekatan visual dari pendekatan instrument (instrument approach)
- 4.5.1.2. Untuk mencegah Bandar udara tidak dapat digunakan karena pertumbuhan obstacle disekitar bandara. Hal ini dapat dicapai dengan menerapkan serangkaian pembatasan obstacle dipermukaan (abstacle limitation surface) yang menentukan batas dari objek apa yang berada dalam ruang udara.
- 4.5.1.3. Untuk memastikan bahwa setiap fasilitas dalam wilayah pergerakan secara rutin diperiksa untuk memastikan bahwa standar keselamatan penerbangan tetap terpelihara.

4.5.2. Tanggung Jawab

- a. Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari memiliki tanggung jawab keseluruhan untuk memastikan bahwa prosedur yang ditetapkan dan sumber daya yang tersedia melaksanakan pemantauan OLS bandara dan melapor kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengenai pelanggaran atau potensi pelanggaran OLS;
- b. Kasubsi Teknik Operasi keamanan dan Pelayanan Darurat bertanggung jawab untuk memastikan bahwa fasilitas Bandar udara dipelihara dalam kondisi fisik yang aman dan bahwa OLS tetap dimonitor. Jika terdapat obstacle, bertanggungjawab terhadap inspeksi bulanan terhadap OLS tersebut dan melaporkan kepada Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari serta berkoordinasi dengan Kepala Unit LPPNPI Betoambari agar hal tersebut diinformasikan melalui NOTAM;
- c. Kepala Unit LPPNPI Betoambari Baubau bertanggung jawab menganalisa dan membuat kajian terhadap Obstacle Limitation Surface yang aman bagi keselamatan penerbangan serta berkoordinasi dengan Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat untuk mengatur Obstacle Limitation Surface.
- d. Pimpoksi Bangunan Landasan bertanggung jawab bahwa inspeksi serviceability inspection harian telah dilakukan dan memastikan tindaklanjut dari inspeksi tersebut;

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Penerbangan Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau 
Tanggal :		KATIK YULI SASTRAWATI NIP. 20700705 199002 1 001	YANSON SE NIP. 20720530 199004 1 001



4.5.3. Standar dan Referensi

- a. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor: PM 95 Tahun 2021 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) Tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) 139.167;
- c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 262 Tahun 2017 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standar CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (*Aerodromes*),

4.5.4. Prosedur Memuat Tentang :

4.5.4.1. Prosedur untuk inspeksi keselamatan area pergerakan dan KKOP

Prosedur ini untuk melaksanakan pemeriksaan pada permukaan konseptual (imajiner) yang berhubungan dengan runway dan mengidentifikasi batas bawah dari ruang udara (airspace) bandar udara diatas objek yang menjadi obstacle untuk operasi pesawat udara. Pemeriksaan tersebut meliputi :

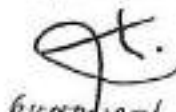


- a. Permukaan horisontal luar (outer horizontal surface);
- b. Permukaan kerucut (conical);
- c. Permukaan horisontal dalam (inner horizontal surface);
- d. Permukaan pendekatan (approach surface);
- e. Permukaan pendekatan dalam (inner approach surface);
- f. Permukaan transisi (transitional surface);
- g. Permukaan transisional dalam (inner transitional surface);
- h. Permukaan pendaratan balked;
- i. Permukaan take off climb.

4.5.4.2. Prosedur pelaksanaan inspeksi Serviceability selama atau setelah jam kerja operasional

Pemeriksaan dilaksanakan setiap hari, dimana dalam sehari dilaksanakan 2 kali yaitu antara pukul 05.30 dan 18.00 oleh Petugas Bangunan Landasan dan atau petugas PKP-PK.

4.5.4.3. Prosedur pengukuran kekesatan landas pacu

Pengukuran karakteristik kekesatan permukaan landasan pacu dilakukan secara berkala, dan pengujian gesekan diuji oleh peralatan yang memadai, serta pengujian ini bisa dilakukan apabila sewaktu-waktu dibutuhkan. Saat ini pengukuran kekesatan belum pernah dilakukan. Namun untuk

Versi 2.1	Diperiksa oleh : Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub Direktorat Standardisasi dan Inspeksi Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Kantor UPTD Bandar Udara Betombang Baubau 
Tanggal:		18 JUL 2022 LEADER PURNASTROMAN N.P. 29760704 1598031 COI	TAMARA SE N.P. 15120032 2008041 UUI

**4.5.3. Standar dan Referensi**

- a. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor: PM 95 Tahun 2021 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) Tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) 139.167;
- c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 262 Tahun 2017 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standar CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (*Aerodromes*),

4.5.4. Prosedur Memuat Tentang :**4.5.4.1. Prosedur untuk inspeksi keselamatan area pergerakan dan KKOP**

Prosedur ini untuk melaksanakan pemeriksaan pada permukaan konseptual (imajiner) yang berhubungan dengan runway dan mengidentifikasi batas bawah dari ruang udara (airspace) bandar udara diatas objek yang menjadi obstacle untuk operasi pesawat udara. Pemeriksaan tersebut meliputi :

- a. Permukaan horisontal luar (outer horizontal surface);
- b. Permukaan kerucut (conical);
- c. Permukaan horisontal dalam (inner horizontal surface);
- d. Permukaan pendekatan (approach surface);
- e. Permukaan pendekatan dalam (inner approach surface);
- f. Permukaan transisi (transitional surface);
- g. Permukaan transisional dalam (inner transitional surface);
- h. Permukaan pendaratan balked;
- i. Permukaan take off climb.

4.5.4.2. Prosedur pelaksanaan inspeksi Serviceability selama atau setelah jam kerja operasional

Pemeriksaan dilaksanakan setiap hari, dimana dalam sehari dilaksanakan 2 kali yaitu antara pukul 05.30 dan 18.00 oleh Petugas Bangunan Landasan dan atau petugas PKP-PK.

4.5.4.3. Prosedur pengukuran kekesatan landas pacu

Pengukuran karakteristik kekesatan permukaan landasan pacu dilakukan secara berkala, dan pengujian gesekan diuji oleh peralatan yang memadai, serta pengujian ini bisa dilakukan apabila sewaktu-waktu dibutuhkan. Saat ini pengukuran kekesatan belum pernah dilakukan. Namun untuk

Revisi 2.1	Diperiksa Oleh : Manajer Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas II Betoambari Baubau
Tanda :		 LEDEK ELI GUSTAWAN NIP. 197902014 100001 1 001	 TARMAK SE NIP. 19720517 200504 1 001



kedepannya jika akan dilaksanakan maka akan bersurat untuk meminta bantuan peralatan dan personel kepada Balai Teknik Penerbangan Kementerian Perhubungan.

4.5.4.4. Uji reguler kekesatan runway (runway)

Prosedur pengujian kekesatan adalah sebagai berikut :

- a. Sebelum melaksanakan tugas (ketika akan berangkat menuju *airside*), petugas wajib berkoordinasi dengan petugas AFIS menggunakan *Handy Talky* (HT) untuk pemberitahuan akan dilaksanakan inspeksi.
- b. Dalam menjalankan tugas tes ini petugas menggunakan kendaraan beroda 4 (empat) yang dilengkapi kendaraan dengan lampu sorot guna mendapatkan pandangan yang cukup pada daerah pada daerah pengujian dan peralatan pengujian kekesatan yang sesuai dengan standar yang telah ditentukan. Sesuai dengan operasional penggunaan *runway* maka kegiatan ini dilakukan sesudah kegiatan operasional penerbangan selesai, dimana lokasi pelaksanaan tes benar-benar sudah sepi. Hasil uji tes kekesatan yang telah dilakukan dituangkan dalam bentuk laporan Tes Kekesatan dan membuat catatan pada *logbook* hasil tes yang dilakukan.

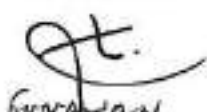

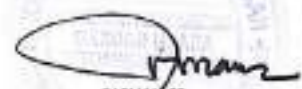
4.5.4.5. Prosedur pengukuran kedalaman air pada permukaan runway berupa kedalaman genangan, luasan genangan, jarak genangan ke threshold serta penyampaian pelaporan ke Petugas AFIS sesuai terminology (damp, wet, standing water).

Pemeriksaan *standing water* atau *water depth* dilakukan pada saat kondisi khusus yaitu setelah hujan badai atau ketika dilakukan permintaan oleh Kepala Unit LPPNPI Betoambari. Hasil pemeriksaan dimasukkan dalam laporan pemeriksaan. Hasil pemeriksaan oleh petugas Bangunan Landasan dimasukkan dalam lembar pemeriksaan yang nantinya akan digunakan sebagai bahan pelaporan dan untuk ditindaklanjuti.

4.5.4.6. Rincian interval/tenggang waktu pelaksanaan inspeksi

Pelaksanaan inspeksi dilakukan secara periodik sebagai berikut:

- a. Pemeriksaan harian sebelum dan setelah jam operasional dilaksanakan oleh Unit Airport Rescue and Fire Fighting (ARFF) secara rutin 2 (dua) kali sehari untuk memeriksa foreign object debris (FOD) di runway;
- b. Pemeriksaan harian sebelum dan pada saat jam penerbangan kosong dilaksanakan oleh Petugas Apron secara rutin 2 (dua) kali sehari untuk memeriksa foreign object debris (FOD) di Apron dan Taxiway;

Versi 2.1 Revisi:	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal: Repo 158, Direktorat Standardisasi Keselamatan Bandar Udara  LIAQIS YULIASASTAWAN NIP. 81300204 198803 1 001	Tanggal: Kepala Kantor UPRU Kelas II Betoambari Baubau  TARMAN SE NIP. 18120530 200504 3 001
--------------------------	---	---	--



- c. Pemeriksaan harian kondisi perkerasan permukaan runway, taxiway dan apron dilakukan secara rutin 2 (dua) kali sehari dan oleh Unit Bangunan Landasan;
- d. Pemeriksaan potensi gangguan dari burung (birdstrike) atau hewan liar lainnya yang dilakukan secara rutin 1 (satu) kali seminggu oleh Unit Avsec;
- e. Pemeriksaan setelah hujan deras, angin keras, atau fenomena signifikan lain yang diperkirakan dapat mempengaruhi serviceability suatu bandar udara;
- f. Pemeriksaan jika diminta oleh Aircraft Traffic Controller (ATC) / Tower (yaitu : setelah pendaratan yang tidak normal); atau
- g. Jika disarankan oleh suatu sumber yang dapat dipercaya seperti ground staff, pilot, atau perwakilan maskapai penerbangan, bahwa kemungkinan ada masalah di movement area.

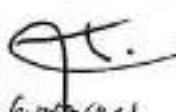

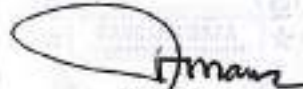
4.5.4.7. Rincian untuk pemeriksaan terkait dengan FOD

- a. Pemeriksaan harian sebelum dan setelah jam operasional dilaksanakan oleh Unit *Airport Rescue and Fire Fighting* (ARFF) secara rutin 2 (dua) kali sehari untuk memeriksa *foreign object debris* (FOD) di *runway*;
- b. Pemeriksaan harian sebelum dan pada saat jam penerbangan kosong dilaksanakan oleh petugas Apron secara rutin 2 (dua) kali sehari untuk memeriksa *foreign object debris* (FOD) di Apron dan *Taxiway*;

4.5.4.8. Waktu pelaksanaan inspeksi

Pelaksanaan inspeksi dilakukan secara periodik sebagai berikut:

- a. Pemeriksaan harian sebelum dan setelah jam operasional dilaksanakan oleh Unit *Airport Rescue and Fire Fighting* (ARFF) secara rutin 2 (dua) kali sehari untuk memeriksa *foreign object debris* (FOD) di *runway*;
- b. Pemeriksaan harian sebelum dan pada saat jam penerbangan kosong dilaksanakan oleh petugas Apron secara rutin 2 (dua) kali sehari untuk memeriksa *foreign object debris* (FOD) di Apron dan *Taxiway*;
- c. Pemeriksaan harian kondisi perkerasan permukaan runway, taxiway dan apron dilakukan secara rutin 2 (dua) kali sehari dan oleh Unit Bangunan Landasan;
- d. Pemeriksaan potensi gangguan dari burung (*birdstrike*) atau hewan liar lainnya yang dilakukan secara rutin 1 (satu) kali seminggu oleh Unit Avsec;

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  G. M. M.	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standardisasi dan Mutu Bandar Udara  11.8.11.2022 LEADOK YULI SAGRAWAN NIP. 19750104 200903 1 001	Tanggal : Kepala Kantor UPTD Kelas II Betombangri Baubau  TAMBALAN NIP. 19700121 200504 1 001
---------------------------	---	--	---



- e. Pemeriksaan setelah hujan deras, angin keras, atau fenomena signifikan lain yang diperkirakan dapat mempengaruhi *serviceability* suatu bandar udara;
- f. Pemeriksaan jika diminta oleh *Aircraft Traffic Controller (ATC) / Tower* (yaitu : setelah pendaratan yang tidak normal); atau
- g. Jika disarankan oleh suatu sumber yang dapat dipercaya seperti *ground staff*, pilot, atau perwakilan maskapai penerbangan, bahwa kemungkinan ada masalah di *movement area*.

4.5.4.9. Aturan penyimpanan log book inspeksi

Pokok-pokok catatan dalam *Logbook* antara lain waktu di mana setiap pemeriksaan *serviceability* dilakukan dan referensi-silang dengan nomor serial di *Check List*. Kejadian atau kerusakan signifikan harus dicatat bersama dengan tindakan yang diambil untuk mengatasi masalah yang muncul

Logbook ditandatangani oleh petugas pemeriksa di awal dan pada saat satu shift telah habis.

4.5.4.10. Informasi dimana log book disimpan




Hasil inspeksi dicatat dalam *Logbook*, disimpan dalam ruangan arsip dan dipegang oleh unit masing-masing dan unit tata usaha.

4.5.4.11. Check list inspeksi *serviceability* yang rinci

Form *Check List* harus diselesaikan untuk masing-masing pemeriksaan dengan mencantumkan tanda centang atau silang untuk menyatakan apakah setiap masalah memuaskan atau sebaliknya. Jika suatu masalah mendapatkan tanda silang, rincian masalah tersebut harus dicatat dalam *logbook*.

Checklist harus mencakup minimal hal-hal berikut ini:

- a. Kondisi permukaan dari daerah pergerakan, termasuk kebersihannya;
- b. Kondisi permukaan runway, khususnya pada perkerasan yang tidak dilapisi (*unsealed*) saat kondisi basah;
- c. Marka, marker, indikator arah angin dan aerodrome lighting;
- d. Obstacle yang dapat mengganggu approach, take-off, melebihi permukaan transitional dan inner-horizontal;
- e. Kegiatan binatang atau burung di dan di sekitar lingkungan aerodrome;
- f. Pemeriksaan pagar atau peralatan lain yang digunakan untuk mencegah orang dan kendaraan masuk ke daerah pergerakan.

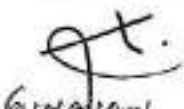


Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standardisasi dan Inspeksi Bandar Udara 30 JUL 2022  I KADEK YULIANTARAWAN N.P. 121700701 1217001 1 001	Tanggal : Kepala Kantor UPTU Kelas II Betombangari Baubau  I KEMAL S E N.P. 121700701 1217001 1 001
Tanggal :			

**4.5.4.12. Interval/tanggung waktu, waktu dan materi inspeksi**

- a. Sekurang - kurangnya 2 (dua) kali sehari untuk runway kode nomor 3 or 4
- b. Frekuensi lebih dari tersebut diatas jika diperlukan, atau
- c. Tergantung kebutuhan operasional terkait keselamatan :
 - 1) Permintaan Tower (at request of ATC);
 - 2) Setelah terjadi fenomena cuaca yang buruk.

4.5.4.13. Materi inspeksi

- a. Kondisi permukaan pada area pergerakan (Movement Area), termasuk keberadaan air seperti air di permukaan, retak atau pecah; rubber deposit); ketidakrataan permukaan; tumpahan cairan korosif; kebocoran pipa pembuangan khususnya yang mengandung butiran halus non kohesif subgrade didaerah curah hujan tinggi; gerusan atau erosi saluran air; gundukan rayap atau gundukan lain yang terhalang oleh rerumputan yang panjang; tanah lunak, dan tanda-tanda lainnya dari kerusakan perkerasan aspal (pavement distress) yaitu berpotensi menjadi hazard serta Inspeksi juga harus memeriksa bagian runway yang mungkin licin saat basah. Terutama pada daerah perkerasan runway yang tidak memenuhi ketentuan kekesatan/gesekkan runway yang ditetapkan oleh Ditjen Hubud.
- b. Marka, Penerangan, Indikator Arah angin dan ground signal seperti visibilitas marka dan rambu; penggunaan marka dan rambu yang tepat; adanya gangguan terhadap level dan alignment cahaya; pemeriksaan intensitas cahaya; berubah warna atau lensa kotor; bola lampu yang putus, pemasangan bola lampu yang salah, atau cara pemasangan bola lampu salah; kondisi pondasi lampu yang mudah rapuh; tepian pondasi kaki dan instalasi aerodrome lighting yang rapuh dan kerusakan terhadap pemasangan petunjuk arah angin serta kerusakan kain petunjuk arah angin atau warna pudar.
- c. Kebersihan Area Pergerakan meliputi :benda asing (foreign object), seperti komponen pesawat udara atau komponen lainnya; perkakas mesin seperti peralatan kecil dan peralatankhusus; puing-puing (debris), seperti pasir, bebatuan lepas, beton, kayu, plastik, potongan ban dan lumpur; dan perhatian khusus selama dan setelah kegiatan konstruksi, dimana kendaraan dan peralatan berjalan melalui area tanpa perkerasan dalam kondisi basah.

Menit Z.I Tanggal:	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi & keselamatan Bandara  18 JULI 2022 LEADER YUS. SASTRAWAN NIP. 19760701 198805 1 001	Tanggal : Kepala Kantor UPJU Balas di Betoambari Baubau  TARMAN, SE NIP. 19720307 200903 1 001
---------------------------	--	--	--



- d. Obstacles yang mengganggu permukaan Take-off, Approach dan Transisi. Operator bandar udara harus memiliki prosedur dan peralatan untuk petugas dalam melaksanakan inspeksi terhadap objek-objek yang ketinggiannya melebihi Obstacle Limitation Surface(OLS).
- e. Burung atau binatang lain yang berada pada area pergerakan (Movement Area) atau di sekitar aerodrome. Pemeriksaan harus meliputi: Kondisi pagar bandara, khususnya didaerah kritis; Memperhatikan iklim atau musim, seperti pada kehadiran burung di waktu-waktu tertentu setiap tahunnya, atau kedalaman genangan air; kemungkinan dijadikannya sarang oleh burung/binatang pada infrastruktur aerodrome seperti, gedung, peralatan, dan gable markers; prosedur mitigasi bahaya burung, harus dimasukkan ke dalam prosedur manajemen lingkungan Bandar Udara; penarik perhatian burung dari luar Bandar udara seperti tempat penggembalaan hewan, area piknik, fasilitas aerasi dan pembuangan limbah dan daerah tempat pembuangan akhir, tempat pelelangan ikan; serta penggunaan prosedur penanganan gangguan (harasement procedure) burung/binatang jika dibutuhkan.
- f. Penilaian Empiris terhadap daya dukung pada unrated runway pavements dan runway strips
- g. Masa berlaku NOTAM
- h. Pagar Bandar Udara, Pelaksanaan inspeksi harus memeriksa pagar yang rusak, gerbang yang terbuka dan tanda-tanda percobaan masuknya binatang atau orang.

4.5.4.14. Inspeksi dilakukan oleh personil yang dilatih dengan baik

Inspeksi dilaksanakan oleh personel bersertifikat sebagai berikut:

- a. Pemeriksaan harian sebelum dan setelah jam operasional dilaksanakan oleh Unit *Airport Rescue and Fire Fighting (ARFF)* secara rutin 1 (satu) kali sehari untuk memeriksa *foreign object debris (FOD)* di *runway*;
- b. Pemeriksaan harian sebelum dan pada saat jam penerbangan kosong dilaksanakan oleh petugas Apron secara rutin 2 (dua) kali sehari untuk memeriksa *foreign object debris (FOD)* di Apron dan *Taxiway*;
- c. Pemeriksaan harian kondisi perkerasan permukaan *runway*, *taxiway* dan apron dilakukan secara rutin 2 (dua) kali sehari dan oleh Unit Bangunan Landasan;

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Krypa Sub. Dokkonat Standar dan Keselamatan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor UPDU Betoambari Baubau
Tanggal :	 GURUHAWA	 LEADKEYULI SASTRAWATI NIP. 2070001411990011001	 TARMAL SE NIP. 197201041200011001



d. Pemeriksaan potensi gangguan dari burung (*birdstrike*) atau hewan liar lainnya yang dilakukan secara rutin 1 (satu) kali seminggu oleh Unit Avsec;

Obstacle limitation surface akan diperiksa personil bersertifikat yang:

- Memenuhi syarat dan berpengalaman secara teknis dalam melakukan survei, dan
- Memiliki pengetahuan dan memahami prosedur dan standard survei untuk obstacle limitation surface

4.5.4.15. Prosedur komunikasi dengan personil lalu lintas udara selama inspeksi berlangsung

a. Ketika mengendarai kendaraan atau berjalan kaki di Daerah Pergerakan semua personel mengawasi dan menjaga secara ketat serta selalu mendengarkan alat komunikasi (HT). *Call sign* untuk masing-masing personel, yaitu :

- Kepala Bandara : Kilo Bravo
- ATC : Tango Whiskey
- Kasubsi T.O.K.P.D : Kilo Sierra
- Kaur TU : Kilo Tanggo
- Avsec : Alfa Sierra
- PKP-PK : Papa Kilo
- Bangland : Bravo Lima
- Listrik : Lima Sierra
- Elban : Echo Bravo
- A2B : Alfa Bravo
- Landasan : Lima Sierra
- Parameter : Papa Mike
- Informasi : India Foxtrot

b. Untuk akses ke area manuver pada saat mengendarai kendaraan, semua tenaga operasional, pemeliharaan dan maskapai penerbangan harus memenuhi persyaratan-persyaratan Surat Keputusan Direktur Jenderal Pehubungan Udara Nomor : SKEP 140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengeperasian Kendaraan di Sisi Udara. Mengacu pada Bagian 4. butir 12 dari Manual ini untuk lebih rinci.

c. Pada saat beroperasi di area manuver dan pendaratan, semua personel inspeksi harus tetap terus berkomunikasi dengan Tower. Semua radio di luar VHF air-band transceiver harus dimatikan.

4.5.4.16. Prosedur pelaporan hasil dari inspeksi

Hasil dari inspeksi akan dilaporkan ke Tower dan hasil inspeksi akan disimpan di masing-masing unit terkait.

Versi 2.3	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Standarisasi dan Koordinasi Bandara (KSBK)	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelas II Betoambari Baubau
Tanggal :			



Jika terdapat perubahan pada kondisi bandar udara yang mensyaratkan diterbitkannya NOTAM, maka harus ada pemberitahuan ke NOTAM office. Pelaporan harus dilakukan sesegera mungkin setelah kejadian yang dilaporkan diketahui, dan memberikan detail sebanyak mungkin. Apabila diperlukan, detail tambahan berikutnya dapat dilaporkan setelah informasi tambahan tersedia, untuk keperluan penerbitan NOTAM selanjutnya. Apabila memungkinkan, ATC harus diberitahu terkait unserviceability dan maksud untuk diterbitkannya NOTAM. Kemudian akan digunakan tanda, /sign/rambu/marka untuk penandaan area unserviceability.

4.5.4.17. Prosedur untuk memastikan dilakukannya inspeksi teknis terhadap fasilitas jika dianggap perlu

Inspeksi teknis bandar udara dilakukan jika terdeteksi terdapat kerusakan yang membuat fasilitas tidak berfungsi atau fungsinya menurun sehingga membahayakan operasi pesawat udara. Inspeksi fasilitas di bandar udara yang digunakan untuk hal berikut:

- kondisi darurat aerodrome;
- penanganan bahan berbahaya;
- manajemen bahaya (hazard) burung dan hewan;
- stand-by dan emergency aerodrome lighting;
- inspeksi pengaturan kontrol sisi udara kendaraan (jika ada);
- pengecekan nilai dan akurasi;
- Informasi bandar udara yang dipublikasikan dalam AIP; dan
- Prosedur pengoperasian bandar udara yang tercantum dalam Aerodrome Manual.

4.5.4.18. Prosedur-prosedur untuk menjalankan inspeksi fasilitas, jasa dan peralatan

Petugas operasional yang akan menjalankan inspeksi fasilitas akan melakukan tahapan tindakan berikut:

- Melakukan pengecekan kondisi fasilitas dan melaksanakan pemeliharaan fasilitas yang ada di area Airside Bandar Udara.
- Mencatat setiap hasil pengecekan pada formulir/ checkdist inspeksi.
- Melaporkan hasil inspeksi ke ATS Unit atau pihak yang berwenang lainnya;

4.5.4.19. Rincian dari produk yang membutuhkan inspeksi khusus Pemeriksaan meliputi:

- survei pada runway instrumen terhadap approach surface, take off surface dan transitional surface;
- pemeriksaan dan pengukuran perkerasan daerah pergerakan dan

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keandalan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sektor IPDU Kelas II Betoambari Baubau
Tanggal :		 RADEKYULLASSTRAWAN NIK. 19700104 199003 1 001	 TARMAHSE NIK. 19720110 199004 1 001



drainase;

c. pemeriksaan rambu-rambu di daerah pergerakan;

4.5.4.20. Proses untuk memastikan bahwa inspeksi dilakukan dalam interval tidak lebih dari 12 (dua belas) bulan.

Inspeksi sesuai dengan standar yang berlaku yang diatur dalam Manual Of Standards (MoS). Saat inspeksi hal-hal yang dilakukan sebagai berikut :

- a. Inspeksi teknis bandar udara dilakukan pada interval tidak lebih dari 12 (dua belas) bulan, atau
- b. Jika telah dilakukan inspeksi untuk fasilitas tertentu pada jangka waktu berbeda, maka setiap fasilitas tersebut harus di inspeksi dengan interval tidak lebih dari 12 bulan
- c. Dapat dipilih fasilitas-fasilitas yang dilakukan pemeriksaan teknis bandar udara pada waktu yang berbeda dari fasilitas-fasilitas lain
- d. Apabila dilihat dari *aerodrome serviceability inspection* suatu fasilitas pada bandar udara membutuhkan inspeksi teknis, maka harus dipastikan bahwa inspeksi teknis yang diperlukan terhadap fasilitas dimaksud dilaksanakan sesegera mungkin
- e. Jika telah dipilih fasilitas-fasilitas tertentu untuk inspeksi teknis bandar udara dilakukan pada waktu yang berbeda, maka catatan dari setiap hasil inspeksi akan disimpan selama 3 tahun

4.5.4.21. Pengaturan untuk mencatat hasil inspeksi

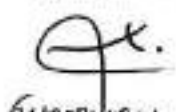


Hasil dari inspeksi akan dicata di dalam Logbook dan Check List. Pengaturan pencatatan hasil dari setiap inspeksi tertuang dalam Instruksi Kerja

4.5.4.22. Penyimpanan catatan untuk paling sedikit 3 tahun

Logbook harus ditandatangani oleh petugas setiap kali selesai melakukan inspeksi. *Logbooks* dan *Check Lists* dipegang oleh Pimpoksi Bangunan Landasan terkait untuk satu periode selama 3 (tiga) tahun sebagai sebuah catatan permanen tentang *serviceability* suatu bandar udara dan tersedia sewaktu-waktu jika ada permintaan audit oleh staf Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

4.5.4.23. Proses untuk meninjau ulang data yang dipublikasikan dalam Aeronautical Information Publication (AIP) dan NOTAM

Setiap informasi tentang perubahan fasilitas di bandar udara yang dapat mempengaruhi keselamatan operasional penerbangan akan ditinjau ulang dan dilaporkan kepada ATS dan akan dipublikasikan oleh AIS

Waktu 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Kelyar II Befoambari Baubau
Tanggal :	 Gurawan	 14 JUL 2012 LEOTIK YULI SASTRAMAN NIP. 29760704 199403 1 001	 TAMBAH 12 NIP. 41720631 200204 1 001



- 4.5.4.24. Prosedur mengidentifikasi bagian apapun dari daerah pergerakan yang tidak dapat digunakan (*unserviceability*) dengan menandai daerah tersebut berupa marker/marka/rambu dan lampu *unserviceability* (jika dipergunakan untuk pergerakan pesawat udara pada malam hari).**
Petugas yang melakukan perbaikan kerusakan di daerah pergerakan akan melakukan tahapan tindakan dengan memberi tanda (jika disyaratkan) pada bagian di movement area yang akan dilakukan perbaikan berupa marka/rambu dan lampu *unserviceability* (jika dipergunakan untuk pergerakan pesawat udara di malam hari).
- 4.5.4.25. Prosedur pengaturan melakukan tindak lanjut untuk memastikan perbaikan kerusakan pada daerah yang tidak dapat digunakan (*unserviceability*).**
Petugas yang melakukan perbaikan kerusakan di daerah pergerakan akan melakukan tahapan tindakan berikut:
- Beri tanda (jika disyaratkan) pada bagian di movement area yang akan dilakukan perbaikan;
 - Perbaikan – kerjasama dengan tenaga pemeliharaan yang berkaitan agar perbaikan di daerah yang mengalami masalah segera dilakukan;
 - Tinjau ulang kembali situasi sebelum batas waktu/tanggal yang telah ditetapkan; dan
 - Melapor ke ATS Unit jika perbaikan kerusakan telah selesai.
- 4.5.4.26. Proses untuk memastikan bahwa prosedur yang ada di dalamnya tetap relevan, mutakhir, dan akurat**
Prosedur prosedur yang terkait telah di update, sehingga tetap relevan mutakhir dan akurat.

4.5.3 Rincian Kontak Personil

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Albert Milton	Kepala Unit LPPNPI Betoambari	0811 4008 224
4	Fadli	Pimpoksi Bangunan	0813 3971 0106
5	La Ode Sufarman	Pimpoksi Landasan	0813 4177 0702

Wakil 2/3	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standarisasi dan Mutu Jasa Bandar Udara 18 JUL 2022 KADEK YULI SASTRAWATI NIP. 19760304 199003 1 001	Tanggal: Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau TARMAN SE NIP. 19740201 199004 3 001
Tanggal:			



4.6 ALAT BANTU VISUAL (*VISUAL AIDS*) DAN SISTEM KELISTRIKAN

4.6.1 Tujuan

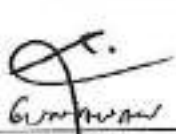

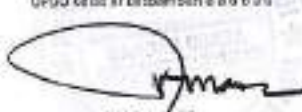
Tujuan dari prosedur ini adalah merinci rancangan inspeksi dan pemeliharaan fasilitas visual aids bandar udara dan pembangkit catu daya listrik cadangan.

4.6.2 Tanggung Jawab

- Kepala UPBU Kelas III Betoambari Baubau memiliki tanggung jawab untuk penyediaan fasilitas pencahayaan dan terkait standby peralatan pembangkit listrik.
- Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat bertanggung jawab untuk memastikan bahwa perawatan yang tepat dan teknis pencahayaan inspeksi fasilitas bandar udara dilakukan dan dicatat sesuai dengan standar dan persyaratan dari manual ini.
- Pimpoksi Teknik Listrik Bandara bertanggung jawab untuk memastikan bahwa petugas melaksanakan dan membuat catatan harian inspeksi sistem pencahayaan, pembangkit listrik darurat dan fasilitas lain yang terkait dengan sistem listrik bandar udara, sesuai dengan persyaratan dari manual ini.
- Teknisi Listrik Bandara bertanggung jawab untuk melaksanakan pencatatan inspeksi dan pemeliharaan sistem pencahayaan, Emergency Power Generating, dan fasilitas lain.

4.6.3 Standar dan Referensi

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Standar Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang relevan bagi fasilitas visual aids bandar udara adalah CASR Bagian 139.067, juga merinci bahwa fasilitas pembangkit listrik dan jaringan distribusi listrik bandar udara yang selalu harus siap dalam memberikan suplai listrik bagi seluruh operasi fasilitas bandar udara.
- Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP 157/IX/2003 dan SKEP 81/VI/2005 tentang Petunjuk Teknis Pengoperasian Peralatan Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan serta Guide manual peralatan.
- Standar internasional serta praktek yang direkomendasi untuk dapat dipergunakan dalam aktifitas ini dirinci dalam ICAO Annex 14, Bandar udara Design Manual Bagian 4 and Bagian 5.
- ICAO Doc. 9137-AN/898 Bagian 9 mensyaratkan penyediaan dan pemeliharaan sebuah sistem fasilitas visual aids yang tepat untuk wilayah pergerakan sehingga memungkinkan adanya operasi pada malam hari.

Versi 2.1 Tanggal:	Operative Check - Inspeksi Bandar Udara 	Tanggal: Kepala Sub - Direktorat Standardisasi dan Inspeksi Bandar Udara  18 JUL 2022 G. M. M. M. N.P. 19740701031003	Tanggal: Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau  G. M. M. M. N.P. 197205122006011003
---------------------------	---	---	--



4.6.4 Prosedur memuat tentang :

4.6.4.1 Memastikan bahwa sistem penerangan lampu (lighting system) dan VASIS direncanakan, dipasang dan dipelihara sesuai dengan Manual of standard (MOS).

Prosedur yang berkaitan dengan system penerangan lampu (lighting system) dan PAPI/VASIS , dipelihara sesuai dengan Manual of Standard (MOS) diatur dalam Peraturan Dirjen Hubud

4.6.4.2 Memastikan bahwa ada penerangan tertentu yang tidak diaktifkan kecuali telah dilakukan flight checked, diperiksa oleh personel kelistrikan yang terlatih dan disurvei oleh personel yang tepat.

Pengaturan untuk memastikan bahwa ada penerangan tertentu yang tidak diaktifkan kecuali telah dilakukan flight checked :

1. Penerangan untuk membantu pendaratan yang dinyalakan saat malam hari, yaitu untuk pendaratan seperti Runway Light, Threshold Light / RTIL dan Taxiway Light serta Guidance Sign untuk membantu mengarahkan pesawat menuju Apron.
2. Penerangan (Lighting System) juga dapat digunakan saat kondisi cuaca yang berkabut atau ekstrim, dan dapat dinyalakan kapan saja baik pagi, siang, ataupun malam.

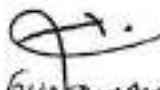


4.6.4.3 Rincian dari pengaturan untuk melakukan inspeksi penerangan lampu (lighting system) serta daftar cek untuk pelaksanaan inspeksi, termasuk penerangan lampu obstacle (obstacle light).

Teknisi Listrik melakukan inspeksi harian terhadap serviceability dari fasilitas bandar udara yang menjadi tanggung jawabnya, yaitu seluruh lighting system / ALS dan obstacle light, penerangan non-aeronautika. Untuk memudahkan pelaksanaan tim dibagi dalam beberapa shift dan dibuatkan jadwal inspeksi dan materi inspeksi.

Pimpoksi Listrik akan menyerahkan sebuah form Works Order kepada Kepala Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat yang menjelaskan tentang unserviceability fasilitas yang telah melampaui apa yang ditegaskan dalam Article 13.(3) dari Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP 157/IX/2003 tentang kerusakan minor lain-lain pada fasilitas visual aids dimasukkan kedalam Check List. Kerusakan ini dideteksi dan diperbaiki pada saat inspeksi serviceability pada hari berikutnya yang dilakukan oleh teknisi listrik.

4.6.4.4 Pengaturan untuk mencatat hasil inspeksi.

Teknisi Listrik melaksanakan Maintenance Schedules dan mengisi Visual aids Logbooks yang menunjukkan rincian inspeksi dan pemeliharaan teknis rutin yang dilakukan. Dokumen tersebut dipegang dan disimpan

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standar dan Kelembutan Bandar Udara	Tanggal : KEMENTERIAN PERHUBUNGAN URUG
Tanggal :	 GUNAWAN	18 JUL 2022  ISD/CEK VISUAL AID N.P. 19760701 199803 1 001	



oleh unit Listrik di ruang Power House. Unit Listrik melaksanakan Maintenance Schedules dan membuat jaringan distribusi listrik untuk fasilitas pembangkit serta Generator Logbooks yang menunjukkan rincian inspeksi dan pemeliharaan teknis rutin yang dilakukan. Dokumen tersebut dipegang dan disimpan oleh Pimpoksi Listrik di Ruang Power House.

4.6.4.5 Pengaturan untuk melakukan tindak lanjut untuk memperbaiki kekurangan .

Air Field Lighting dari Fasilitas operasi bandar udara dipasang dari Catudaya utama yakni PLTS kapasitas 240 kVA dan dibackup oleh daya PLN Rayon Baubau dengan tegangan operasi 220 V dengan besar daya tersambung 240 kVA serta Genset 150 kVA.



Jika terjadi kegagalan pasokan listrik dari PLN:

- a. Generating set cadangan yang disediakan sebagai backup beban prioritas secara otomatis mengambil alih fungsi dalam tempo singkat;
- b. Untuk memperoleh kehandalan operasi pada beban prioritas tertentu disediakan UPS sehingga tidak terjadi pemutus operasi bilamana catu daya listrik utama padam.

Pada saat suplai listrik utama PLTS mengalami kegagalan, keseluruhan operasi sistem fasilitas bandar udara (Air Field Lighting) secara otomatis dipasang dari PLN dan di diback up generator cadangan dengan waktu pindah tidak lebih dari 8 detik, tetapi untuk Air Field Lighting, sehingga tidak akan mengalami pemutusan catu daya yang lebih dari 15 detik.

Sirkuit visual aids pada runway edge light yang ditempatkan landas pacu bandar udara terpasang dengan kategori intensitas rendah/tinggi dan terangkai dalam 2 sirkuit. Oleh karena itu, kehilangan satu sirkuit tidak akan mengganggu operasional karena masih terdapat satu sirkuit yang masih dapat beroperasi.

Sistem visual aids pada sistem PAPI ditempatkan pada setiap ujung landas pacu. Sistem PAPI yang dipasang pada setiap ujung runway memiliki masing-masing 1 buah sirkuit. Sehingga apabila terjadi kegagalan maka PAPI tidak akan dapat dioperasikan.

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara 11/6 JUN 2022 I KAMIK WILCHAYASAWAN NRP. 317503041056011001	
---------------------------	---	--	---



4.6.4.6 Pengaturan untuk melakukan pemeliharaan rutin dan pemeliharaan gawat darurat

Pemeliharaan Rutin dilaksanakan berdasarkan tingkat kesulitan, terdiri dari :

1. Pemeliharaan level 1

Pemeliharaan level 1 adalah pemeliharaan preventif yang diterapkan secara periodik minimal sekali dalam seminggu dengan kegiatan sebagai berikut (*mengacu SOP Teknik Listrik*) :

- a. Pembersihan ruang;
- b. Pembersihan peralatan, unit/bagian dari peralatan atau modul peralatan;
- c. Pengecekan peralatan, unit/bagian dari peralatan atau modul peralatan;
- d. Pengecekan meter ukuran dan lampu indikator;
- e. Pengukuran dan pencatatan penggunaan listrik, elektronik, mekanik, lampu, panas, kimia, dan radiasi;
- f. Merubah/menambah air pendingin, bahan bakar, oli, gemuk, air murni pada Genset;
- g. Merubah lampu indikator, komponen keselamatan dan komponen pembuangan lainnya.

2. Pemeliharaan level 2

- a. Pemeliharaan preventif yang diterapkan secara periodik minimal sekali dalam seminggu:
 1. Pengujian peralatan, unit atau bagian;
 2. Pengamatan/ monitoring peralatan;
 3. Pengecekan output peralatan, unit atau bagian.
- b. Pemeliharaan korektif pada peralatan yang mengalami kegagalan minor sebagai berikut:
 1. Analisis kegagalan;
 2. Penetapan parameter peralatan;
 3. Mengubah dan seting unit/bagian/cadangan modul peralatan

3. Pemeliharaan level 3

Tindakan ini digolongkan sebagai pemeliharaan korektif (perbaikan) dan akan dilakukan pada saat terjadi malfungsi yang tidak dapat diatasi oleh Pemeliharaan Level 2. Diterapkan sebagai berikut:

- a. Analisis kegagalan;
- b. Perbaikan dan seting unit/bagian/peralatan module yang mengalami masalah/kegagalan;

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Ke-10 Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Joko Haeber UPB Bandar Udara Betombangri Baubau
Tanggal:		 10 JUL 2022 GABRIK YULI NURYANON NIP. 197040104 1970023 1 001	 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN SATUAN UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BETONGAMRI BAUBAU JAWAH NIP. 197040104 1970023 1 001

**4. Pemeliharaan level 4**

Tindakan pemeliharaan korektif terutama dilakukan melalui penggantian komponen. Tindakan ini diambil jika peralatan mengalami malfungsi/masalah/kegagalan besar, sebagai berikut:

- a. Analisis kegagalan;
- b. Perbaiki perangkat lunak;
- c. Perbaiki dan setting unit/bagian/peralatan modul yang mengalami masalah/kegagalan yang rumit;
- d. Modifikasi dan setting unit/bagian/peralatan modul;
- e. Rekondisi dan overhaul peralatan.

5. Pemeliharaan Darurat

Pada saat terjadi malfungsi pada fasilitas, suatu tindakan inspeksi dan perbaikan/pemeliharaan untuk fasilitas visual aids, fasilitas Pembangkit dan jaringan distribusi listrik yang dilakukan oleh Unit Listrik adalah sebagai berikut :

1. Melaporkan kepada Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat apabila terjadi kegagalan sistem.
2. Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat membuat laporan kepada Kepala UPBU Kelas III Betoambari Baubau.
3. Membuat Rencana Perbaikan, dan ikut melaksanakan proses perbaikan Peralatan yang mengalami kegagalan
4. Jika suatu perbaikan atau pemeliharaan ternyata memakan waktu lama dan mempengaruhi keselamatan penerbangan, maka sebuah NOTAM harus diumumkan secara resmi.

4.6.4.7 Pengaturan untuk sumber daya cadangan :

Beban fasilitas bandara terbagi dalam dua bagian yaitu beban Air Field Lighting dan Terminal. Kedua beban tersebut dipisahkan secara elektrik pada main distribusi panel. Tujuan pemisahan adalah untuk memudahkan pengaturan beban bilamana terjadi kenaikan beban dan tidak mampu untuk dibackup oleh generating set cadangan. Beban seperti antara lain *runway edge light, taxiway edge light, RTIL, apron flood light, P A P I* dimasukkan kedalam beban Air Field Lighting (AFL), artinya beban-beban tersebut tidak akan terputus karena selain mendapat back up dari PLN, beban AFL juga mendapat back Up dari Genset sebesar 30 KVA. Dan untuk beban terminal tidak diperkenankan terputus lebih besar dari 15 detik sesuai Standar keselamatan yang ditetapkan pada Annex 14 dan 10 untuk itu disediakan 2 unit UPS berdaya 10 KVA dan backup generator set berdaya 150 KVA.

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Krisna Sub, Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	
Tanggal :		 I KATE KUSU SASTAWATI NIP. 31760704 199001 1 001	



4.6.4.8 Pengaturan metoda lain yang tersedia untuk menghadapi kegagalan sistem baik sebagian atau seluruhnya.

Respon berikut dibutuhkan jika diidentifikasi adanya kegagalan fasilitas atau peralatan dengan kategori sebagai berikut :

1. Kerusakan Kategori 1

- a. Terindikasi bahwa kerusakan mengganggu jalannya operasi dari peralatan;
- b. Kerusakan peralatan kategori 1 terjadi jika peralatan cadangan utama dalam kondisi rusak;
- c. Tindakan perbaikan yang dilakukan oleh petugas diselesaikan setidaknya-tidaknya 8 jam dari kerusakan itu terjadi.

2. Kerusakan Kategori 2

- a. Terindikasi bahwa kerusakan hanya menyebabkan gangguan terhadap kinerja dari peralatan dengan tingkat yang rendah saja tapi tidak sampai mengganggu kelayakan/kemampuan dari peralatan tersebut;
- b. Terjadi jika tenaga yang digunakan untuk peralatan yang dioperasikan mengalami penurunan atau tidak stabil;
- c. Tindakan perbaikan yang dilakukan oleh petugas diselesaikan setidaknya-tidaknya 24 jam dari kerusakan itu terjadi.

3. Kerusakan Kategori 3

- a. Kegagalan terjadi pada peralatan cadangan tapi tidak mempengaruhi kinerja/tingkat pelayanan, dan jika itu tidak diperbaiki, kondisinya bisa berubah menjadi kerusakan kategori 1 atau 2;
- b. Tindakan perbaikan yang dilakukan oleh petugas diselesaikan setidaknya-tidaknya 72 jam dari kerusakan itu terjadi.
- c. Petugas operasional siap sedia 24 jam.

Sistem pelaporan dan pencatatan kegagalan berisikan dokumen berikut :

- a. Kartu Historis, Laporan Kerusakan
- b. Logbook Penerangan Bandar Udara
- c. Work Orders oleh unit listrik

Pelaporan kegagalan diserahkan dan diketahui oleh Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat.

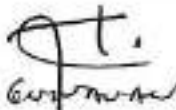


4.6.4.9 Pengaturan untuk menyala matikan/kontrol intensitas lampu penerangan termasuk pengaturan sumber daya cadangan.

Prosedur yang berkaitan dengan pengaturan untuk menyala matikan penerangan, termasuk pengatur sumber daya cadangan terdapat pada SOP unit listrik

Versi 2.1 Tanggal :	Disetujui Oleh : Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara  LINDY KHALIKALIRAWAN NP. 81700704 100002 1 001	Tersedia 
----------------------------	---	---	---



- 4.6.4.10 Metode monitoring *reliability/kehandalan* sistem penerangan dan indikasi kegagalan sesuai dengan tipe dan tingkat operasi bandar udara.**
- a. Pengecekan intensitas cahaya pada penerangan.
 - b. Pengecekan usia lampu.
 - c. Memastikan lampu penerangan tetap beroperasi dengan normal setelah terjadi cuaca buruk, antara lain : hujan, petir, angin kencang dll.
- 4.6.4.11 Pengaturan untuk memastikan bahwa alat bantu sesuai Manual of Standard, berupa :**
- 4.6.4.11.1 Penamaan taxiway**
Penamaan taxiway pada Bandar Udara Betoambari Baubau telah dijelaskan pada BAB 3.8, penamaan juga telah sesuai dengan MOS butir 8.14.2
- 4.6.4.11.2 Inspeksi area pergerakan**
Pengaturan untuk inspeksi telah dijelaskan pada bab 4.5
- 4.6.4.11.3 Regulasi tata tertib tertib personel darat di area pergerakan**
Regulasi tata tertib tertib personel darat di area pergerakan di Bandar Udara Betoambari Baubau telah dijelaskan pada bab 4.11
- 4.6.4.11.4 Regulasi prosedur radiotelephony personel darat.**
Penggunaan radio telephony personil darat melalui komunikasi 2 (dua) arah dengan mengikuti standar PHRASEOLOGY, ungkapan umum dalam bahasa inggris dan jelas
- 4.6.4.11.5 Monitoring alat bantu kelistrikan secara periodik.**
Monitoring dilaksanakan bersamaan dengan inspeksi kedalam daerah pergerakan yang telah diatur dalam butir 4.5 dan 4.6 dalam manual ini
- 4.6.4.11.6 Inisiasi perubahan aerodrome chart**
Seluruh perubahan keadaan yang dapat mempengaruhi operasional penerbangan adalah tugas dan tanggung jawab Aerodorme Reporting Officer sebagaimana telah dijelaskan pada bab 4.1
- 4.6.4.11.7 Manajemen apron**
Manajemen Apron yang terlibat di Bandar Udara Betoambari Baubau telah dijelaskan pada Bab 4.9
- 4.6.4.11.8 Personel yang terlibat sudah terlatih dan tepat**

Versi 2.1	Diperiksa Oleh Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub. Bidang Standarisasi dan Evaluasi Bandar Udara	Tanggal: UPD
Tanggal:		 10 JUL 2022 LAKSMA YULI SASTRIANINGRAT NIP. 19710704 199803 3 021	



Seluruh personil yang terlibat dalam pengoperasian bandar udara telah memiliki lisensi sesuai dengan bidang kerja masing-masing

4.6.4.12 Informasi tentang tingkat kepadatan, visibilitas

Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau berada pada level kepadatan Light dan visibilitas 1 (satu)




4.6.4.13 Prosedur yang memastikan pemasangan dan penempatan peralatan sesuai manual of standard.

Sesuai dengan butir 4.6.4.12 diatas, Bandar Udara Betoambari Baubau telah memiliki peralatan yang telah terpasang dan ditempatkan sesuai MOS sabagai berikut :

Peralatan	Traffic dan visibilitas 1
Marka apron	ada
Marka runway centre line	ada
Marka taxiway centre line	ada
Marka taxi-holding position	ada
Alat bantu visual untuk menunjukan penggunaan area terbatas	ada
Lampu runway edge	ada
Lampu obstacle	ada
Signs	ada
Chart (aerodrome, movement, apron)	ada
Aerodrome Control Service	ada
Signalling lamp	ada
Peralatan radiotelephony	ada

prosedur SMGCS yang dimiliki oleh Bandar Udara Betoambari Baubau adalah sebagai berikut :


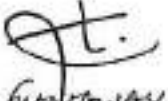


Prosedur	Traffic dan visibilitas 1
Penamaan taxiway sesuai butir	ada
Inspeksi area pergerakan sesuai butir	ada
Regulasi tata tertib personel darat di area pergerakan sesuai	ada
Regulasi prosedur radiotelephony personel darat sesuai butir	ada
Monitoring alat bantu kelistrikan secara periodik sesuai butir	ada
Inisiasi perubahan aerodrome chart jika diperlukan	ada
Manajemen Apron sesuai	ada

Versi 2.1 Tanggal :	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara  18 JUL 2022 LINDA YULIANY RAHASIA N.P. 19700704 199803 1 001	Tanggal : 
----------------------------	---	---	--



4.6.5 Kontak personil :

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Albert Milton	Kepala Unit LPPNPI Betoambari	0811 4008 224
4	Gamareza M., S.ST	Pimpoksi Listrik Penerbangan	0852 1504 1404

Versi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kelas Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	
Tanggal:		 LANSI YUSUF SAWAN NIP. 19760704 198803 1 001	



4.7 Pemeliharaan Daerah Pergerakan (*Movement Area*)

4.7.1 Tujuan

Tujuan dari prosedur ini untuk pemeliharaan rutin permukaan area pergerakan dan sistem drainase untuk memastikan bahwa kinerja (*performance*) area pergerakan tidak berkurang.

4.7.2 Tanggung Jawab

- Kepala UPBU Kelas III Betoambari memiliki tanggung jawab untuk penyediaan fasilitas bandara pada daerah pergerakan
- Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat bertanggung jawab untuk memastikan bahwa perawatan yang tepat dan inspeksi teknis fasilitas daerah pergerakan Bandar Udara dilakukan dan dicatat sesuai dengan standar dan persyaratan dari manual ini
- Pimpoksi Bangunan Landasan bertanggung jawab atas pemeliharaan dan inspeksi harian daerah pergerakan.



4.7.3 Standar dan Referensi

- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.
- CASR 139 Butir 139.051 mensyaratkan agar Penyelenggara Bandar Udara dari bandar udara yang telah disertifikasi dapat memastikan bahwa bandar udara dioperasikan dan dipelihara dengan tingkat perhatian dan kecakapan yang cukup.
- SKEP / 78 / VI / 2005 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pemeliharaan Konstruksi Landas Pacu (*Runway*), Landas Hubung (*Taxiway*), dan Landas Parkir (*Apron*) Serta Fasilitas Penunjang di Bandar Udara.
- KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (*Advisory Circular CASR Part 139-23*), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (*Pavement Management System*)

4.7.4 Standar Prosedur Operasional

4.7.4.1 Pemeliharaan rutin permukaan area pergerakan dan sistem drainase untuk memastikan bahwa kinerja (*performance*) area pergerakan tidak berkurang

Pemeliharaan permukaan area pergerakan dilakukan berdasarkan kebutuhan keamanan, keselamatan dan kebutuhan operasional penerbangan untuk memenuhi ketentuan minimum serta mendapatkan hasil pelayanan operasi penerbangan yang aman, nyaman, dan ekonomis.

<p>Versi 2.1</p> <p>Tanggal:</p>	<p>Diproses Oleh Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal: Kejaja Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara</p> <p>14 JULI 2022</p> <p>JORDIS YULIASTRAWAN NIP. 19100704 200301 1 001</p>	<p>Tanggal: Kantor Inspektur Bandar Udara</p> 
----------------------------------	---	--	---



Pemeliharaan konstruksi tersebut harus memenuhi ketentuan teknis berdasarkan pengamatan periodik dan sistematis untuk mengetahui akibat kerusakan, penyebab kerusakan dan cara memperbaiki kerusakan.

Tata cara pelaksanaan pemeriksaan terkait pemeliharaan rutin permukaan area pergerakan dan sistem drainase mengacu pada PMS Bandar Udara Betoambari

4.7.4.2 Pemeliharaan runway yang diaspal dan/atau tidak diaspal, serta bahu landas pacu (shoulder) dan safety area

Sebelum melakukan pekerjaan pemeliharaan runway yang akan diaspal, petugas wajib berkoordinasi dengan Tower dan Petugas Avsec menggunakan Radio komunikasi / HT untuk pemberitahuan akan dilaksanakan pekerjaan, pastikan kesiapan peralatan dan personel beserta APD nya.

Perbaikan dilaksanakan kerjasama dengan tenaga ahli pemeliharaan yang berkaitan agar perbaikan di daerah yang mengalami masalah segera dilakukan;

Laporkan kepada pihak terkait apabila pekerjaan perbaikan aspal telah selesai dikerjakan.

Tata cara pelaksanaan pemeliharaan runway terdapat pada Instruksi Kerja pekerjaan perbaikan lapis aspal di area airside dan Instruksi Kerja Pemeliharaan Shoulder, Bahu Runway, Strip, Resa, Clearway, termasuk pemotongan rumput.

4.7.4.3 Pemeliharaan runway yang dilapis ulang (overlay) telah dituangkan ke dalam MOWP (method of working plan) termasuk prosedur pengembalian kondisi runway ke status kondisi normal untuk operasi pesawat udara

Prosedur pemeliharaan runway yang dilapis ulang (overlay) telah dituangkan ke dalam MOWP (method of working plan) yang dibuat sebelum pelaksanaan pekerjaan.

Di akhir sesi pekerjaan pelapisan, ketika runway akan dikembalikan ke status operasional, permukaan runway yang baru dan yang lama tidak boleh memiliki perbedaan ketinggian permukaan lebih dari 50 mm. Hal ini memerlukan adanya ramp sementara antara permukaan runway yang baru dengan yang lama.

Di akhir sesi pekerjaan pelapisan, perbedaan permukaan runway dan bahunya tidak boleh melebihi 50 mm.

<p>Revisi 2.1</p> <p>Tanggal:</p>	<p>Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal: Kuala Sub, Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara</p> <p> 2022</p> <p>LEAFEE YULI SANTISMAN NIP. 19760704 200003 1 001</p>	
-----------------------------------	---	--	---



Kemiringan longitudinal ramp sementara diukur dengan mengacu pada permukaan runway yang sudah ada atau jalur pelapisan ulang sebelumnya, harus sebesar:

- a. 0.5 hingga 1.0 persen untuk pelapisan hingga ketebalan 5 cm
- b. Tidak lebih dari 0.5 persen untuk pelapisan dengan ketebalan lebih dari 5 cm.

4.7.4.4 Prosedur pemeliharaan taxiway yang diaspal atau tidak diaspal serta bahu landas pacu (shoulder)

Sebelum melakukan pekerjaan pemeliharaan taxiway yang akan diaspal, petugas wajib berkoordinasi dengan Tower dan Petugas Avsec menggunakan Radio komunikasi / HT untuk pemberitahuan akan dilaksanakan pekerjaan, pastikan kesiapan peralatan dan personel beserta APD nya.

Perbaikan dilaksanakan kerjasama dengan tenaga ahli pemeliharaan yang berkaitan agar perbaikan di daerah yang mengalami masalah segera dilakukan;

Laporkan kepada pihak terkait apabila pekerjaan perbaikan aspal telah selesai dikerjakan.

4.7.4.5 Prosedur pemeliharaan runway strip dan taxiway strip yang berhubungan.

Sebelum melakukan pekerjaan pemeliharaan runway strip dan taxiway strip yang akan diaspal, petugas wajib berkoordinasi dengan Tower dan Petugas Avsec menggunakan Radio komunikasi / HT untuk pemberitahuan akan dilaksanakan pekerjaan, pastikan kesiapan peralatan dan personel beserta APD nya.

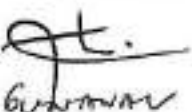


Perbaikan dilaksanakan kerjasama dengan tenaga ahli pemeliharaan yang berkaitan agar perbaikan di daerah yang mengalami masalah segera dilakukan;

Laporkan kepada pihak terkait apabila pekerjaan perbaikan aspal telah selesai dikerjakan.

4.7.4.6 Prosedur atau program manajemen pemeliharaan perkerasan (pavement management system) meliputi runway , taxiway apron guna menjaga fasilitas tersebut dalam kondisi yang tidak mengganggu keselamatan.

Kegiatan pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara tertuang dalam program Pavement Management System (PMS).

Sistem manajemen perkerasan (pavement manajemen system / PMS) adalah sistem untuk menyelenggarakan evaluasi kondisi permukaan

<p>Revisi 2.1</p> <p>Tanggal:</p>	<p>Diperiksa oleh : Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal : Kepala Sub. Decktopot Sangat Baik / Keselamatan Bandar Udara</p> <p>08 JUL 2022</p>  <p>LEADER YULI SAGERAWAN NIP. 30150784 199003 1 001</p>	<p>Tanggal : UPD</p> 
-----------------------------------	--	---	--



perkerasan landas pacu secara menerus, obyektif, sistematis dan untuk penentuan prioritas serta penjadwalan perawatan perkerasan runway serta perbaikannya menurut batasan sumber dan dana yang tersedia.

PMS juga dapat digunakan untuk catatan bagi kondisi perkerasan dan untuk memberi rekomendasi yang spesifik untuk tindakan - tindakan yang mungkin diperlukan untuk merawat perkerasan pada level/ kondisi yang memenuhi syarat dengan biaya yang minimal.

Penyelenggara bandar udara wajib menyusun, memiliki, dan melaksanakan Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System yang disetujui oleh Kepala Penyelenggara Bandar Udara.

Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System), harus dilaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara c.q Direktur Bandar Udara c.q Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara secara berkala paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun.

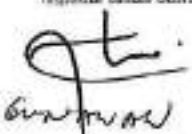
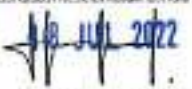

4.7.4.7 Prosedur yang memastikan pelaksanaan dan output pihak ketiga tersebut sesuai dengan standar dan ketentuan (comply with regulation), jika dalam pengoperasian atau pemeliharaan ada yang dipihakketigakan

Progress setiap pekerjaan yang dilaksanakan oleh pihak ke tiga akan dilaporkan secara berkala yang tercatat dalam laporan harian dan laporan mingguan

Pihak ketiga tersebut melaksanakan pekerjaan sesuai dengan rencana kerja yang telah disepakati dan dalam pelaksanaan pekerjaan akan diawasi oleh pengawas harian dan lapangan.

4.7.5 Rincian Kontak Personil

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Fadli	Pimpoksi Bangunan	0813 3971 0106
4	La Ode Sufarman	Pimpoksi Landasan	0813 4177 0702

Wersi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub: Direktorat Standarisasi Kelembagaan Bandar Udara  18 Juli 2022 LEDEK YULI SASTRAWATI NIP. 82760704 350805 1 003	
-----------	---	---	---



4.8 PENYELENGGARAAN KESELAMATAN KERJA (WORK SAFETY)

4.8.1 Tujuan

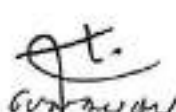


Tujuan dari prosedur ini adalah untuk memastikan perencanaan dan pelaksanaan kerja di Bandar Udara (Aerodrome) secara aman (termasuk pekerjaan yang harus dilaksanakan setelah pemberitahuan mendadak).

4.8.2 Tanggung Jawab

- a. Kepala UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab dalam aspek keselamatan operasional pada kegiatan di Bandar Udara dan dalam pemberian persetujuan formal atas *Method of Working Plans (MOWP)*.
- b. Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat akan menentukan apakah MOWP diperlukan atau tidak, dan juga akan mengecek keakuratan MOWP serta mengajukan usulan tahap pekerjaan.
- c. Pelaku Pengawas/Direksi Pekerjaan bertanggung jawab dalam membuat perencanaan kerja bandar udara, notifikasi, supervisi teknis atas pekerjaan bandar udara, dan akan menunjuk Pimpinan untuk pekerjaan-pekerjaan yang mensyaratkan suatu *Method of Working Plans (MOWP)*.
- d. Pejabat Pembuat Komitmen bertanggung jawab atas perencanaan kerja yang rinci, koordinasi serta memastikan bahwa pekerjaan dilakukan sejalan MOWP. Untuk setiap tugas besar, Pimpinan Pekerjaan juga bertanggung jawab untuk memberikan Ijin Memulai Pelaksanaan Pekerjaan yang merinci (antara lain) hal-hal khusus yang dibutuhkan untuk memastikan keberlangsungan perbaikan utama.
- e. Pimpinan Pekerjaan bertanggung jawab untuk memastikan bahwa pekerjaan yang dilakukan telah sesuai dengan MOWP. Pimpinan Pekerjaan dapat mendelegasikan pengawasan pekerjaan kepada Project Manager atau Konsultan Pengawas yang ditunjuk.
- f. Project Manager bertanggung jawab untuk memastikan bahwa seluruh pekerjaan dijalankan sesuai prosedur operasional Standar dan rancangannya diberitahukan melalui MOWP. Project Manager harus selalu berada di lokasi selama pekerjaan berlangsung, dan dapat memberikan arahan kepada petugas yang berkaitan dengan pekerjaan untuk memastikan keselamatan operasional penerbangan.

4.8.3 Standar dan Referensi

- a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub-Direktorit Standarisasi Keselamatan Bandar Udara  18 JUL 2022 I KADU SIA SACTRANING NIP. 20700734 199803 1 001	
---------------------------	---	---	---



- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) Tentang Bandar Udara (*Aerodrome*)
- c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual of Standard CASR – Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodromes*)

4.8.4 Prosedur Memuat Tentang

4.8.4.1 Perencanaan dan pelaksanaan kerja di bandar udara (aerodrome) secara aman (termasuk pekerjaan yang harus dilaksanakan setelah pemberitahuan mendadak).

Pekerjaan di bandar udara bisa dilakukan tanpa menutup bandar udara, selama persyaratan keselamatan operasional bandar udara telah dipenuhi.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengizinkan pekerjaan Bandar udara di area manuever dijalankan baik dalam bentuk “pekerjaan dengan limit waktu” termasuk pekerjaan yang harus dilaksanakan setelah pemberitahuan mendadak (darurat) ataupun dengan mengikuti MOWP.

Pekerjaan berbatas waktu di bandar udara diperbolehkan apabila operasi normal pesawat udara tidak terganggu, area pergerakan dapat dikembalikan ke standard keselamatan normal dalam waktu tidak lebih dari 30 menit, maka pekerjaan tersebut dapat dilakukan tanpa suatu NOTAM.

Pekerjaan berbatas waktu yang membutuhkan lebih dari 10 menit untuk mengembalikan ke kondisi standar keselamatan normal wajib mengajukan permohonan NOTAM dan hanya dapat melaksanakan pekerjaan setelah NOTAM diterbitkan tidak kurang dari 24 jam

Apabila pekerjaan bandar udara dinilai mengganggu operasi pesawat udara, maka pekerjaan bandar udara harus dilaksanakan dengan perencanaan yang tepat yaitu tertuang dalam *Method of Working Plans* (MOWP). Hal ini tidak dibutuhkan apabila operator bandar udara menutup bandar udara pada saat pekerjaan sedang dilakukan (NOTAM Penutupan Bandar Udara sebagian/keseluruhan ataupun pekerjaan dilakukan diluar jam operasional Bandar Udara)

MOWP tidak diperlukan untuk pekerjaan darurat pada bandar udara yang dilaksanakan untuk memperbaiki kerusakan yang tidak terduga

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standart Keselamatan Bandar Udara  8 JUL 2022 I. SANDI YULI RAHARWAN NIP. 19760708 255603 1 001	Tanggal: 
---------------------------	--	---	---



terhadap *maneuver area*, atau untuk meniadakan *obstacle*, atau jika pekerjaan tidak membutuhkan pembatasan terhadap operasi pesawat udara. Jika memungkinkan NOTAM pemberitahuan waktu dan tanggal dimulainya pekerjaan diterbitkan sesegera mungkin, namun sebaiknya tidak kurang dari 48 jam sebelum dimulainya pekerjaan.

Pada saat penyelesaian pekerjaan dan bandar udara dan area pergerakan dikembalikan ke standard keselamatan operasi normal, maka NOTAM yang berkaitan dengan pekerjaan bandar udara tersebut akan dicabut.

Adapun prosedur-prosedur yang berkaitan tentang kegiatan pekerjaan bandar udara antara lain adalah:

- a. Prosedur penerbitan NOTAM
- b. Prosedur penyusunan MOWP
- c. Prosedur Akses/Ijin Masuk Airside
- d. Prosedur Pengawasan Sisi Udara

4.8.4.2 Pekerjaan Bandar Udara tidak Menciptakan Bahaya Bagi Pesawat Udara atau Kebingungan Pilot.


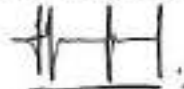

Bandara Betoambari Baubau mewajibkan setiap pekerjaan yang dapat mengganggu operasi normal pesawat udara untuk menyusun *Method of Working Plans* (MOWP) sebelum dilakukan pekerjaan bandar udara.

Pekerjaan Bandar Udara di Bandara Betoambari Baubau hanya dapat dilaksanakan setelah diterbitkannya NOTAM, sehingga ada peringatan/Notice pada pilot pesawat udara. Kecuali pekerjaan terbatas waktu yang tidak mengganggu penerbangan dan dapat dilaksanakan kurang dari 30 menit, dan dikembalikan pada kondisi standard keselamatan normal tidak lebih dari 10 menit.

Bandar udara Betoambari Baubau selaku operator bandar udara telah menunjuk *Works Safety Officer* (WSO) yang memiliki kompetensi sebagai penanggung jawab untuk memastikan bahwa setelah selesai pekerjaan bandar udara dan mengembalikan kondisi operasional standard keselamatan normal tidak ada peralatan yang tertinggal di area pekerjaan yang berpotensi menjadi FOD ataupun *Obstacle* pada setiap pekerjaan bandar udara.

Pengawas Lapangan/WSO selalu membawa alat komunikasi berupa HT/Radio Komunikasi untuk komunikasi dengan pemandu lalu lintas penerbangan (ATC).

Setiap pekerjaan bandar udara memperhatikan marka, rambu dan penerangan yang dibutuhkan seperti yang dipersyaratkan dalam

Versi 2.0	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal : Kepala Kantor UPBU Bandar Udara Betoambari Baubau
Tanggal:		 LEADER MAL GASTRIMAN N.P. 19700704 259303 1 008	



peraturan KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasi (*Manual of Standard 139-I*) Bandar Udara (*Aerodrome*).

Hal tersebut tertuang dalam rincian MOWP untuk pekerjaan yang dijadwalkan dan/atau mengganggu operasional penerbangan. Untuk pekerjaan dengan batas waktu dan pekerjaan mendadak (darurat) dapat dilaksanakan setelah pengawas pekerjaan yang bertindak sebagai WSO.

4.8.4.3 Rencana Persiapan suatu rencana metoda kerja

Semua pekerjaan bandar udara yang dapat mengganggu operasi normal pesawat udara, di luar pekerjaan darurat atau berbatas waktu, diharuskan menyusun MOWP, dan mengajukan permohonan penerbitan NOTAM yang tepat.

MOWP tidak dibutuhkan apabila Operator bandar udara menutup bandar udara pada saat pekerjaan berlangsung, dengan syarat NOTAM pemberitahuan penutupan bandar udara telah diterbitkan setidaknya 14 hari sebelum penutupan dilakukan

MOWP tidak diperlukan untuk pekerjaan darurat pada bandar udara yang dilaksanakan untuk memperbaiki kerusakan yang tidak terduga terhadap *maneuver area*, atau untuk meniadakan *obstacle*, atau jika pekerjaan tidak membutuhkan pembatasan terhadap operasi pesawat udara. Jika memungkinkan NOTAM pemberitahuan waktu dan tanggal dimulainya pekerjaan diterbitkan sesegera mungkin, namun sebaiknya tidak kurang dari 48 jam sebelum dimulainya pekerjaan.

Dalam MOWP diatur secara jelas tahapan-tahapan pekerjaan dan pembatasan-pembatasan pada area/daerah pekerjaan maupun pembatasan pada pesawat yang terpengaruh oleh pekerjaan.

Dalam penyusunan MOWP Bandar udara Betoambari bersama dengan Project Manager berkomunikasi dan konsultasi dengan Operator Pesawat udara, Airnav, Avsec dan Unit PKP-PK secara khusus untuk memastikan keselamatan operasi pesawat udara. Formalitas dan sejauh mana proses konsultasi tergantung pada faktor-faktor seperti kompleksitas dan lingkup fisik pekerjaan dan kecenderungan *Obstacle* yang diakibatkan terhadap operasional pesawat udara.

Project Manager akan berkonsultasi dengan Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat untuk mengidentifikasi dampak operasional dan langkah-langkah yang diperlukan untuk memastikan suatu tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan yang dapat diterima. Setelah berkonsultasi, Project Manager akan menentukan batasan-batasan bagi pekerjaan dan bagi pengoperasian pesawat udara.

<p>Revisi 2.1</p> <p>Tanggal:</p>	<p>Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal: Kepala Sub-Direktorat Standar/Inspeksi Keselamatan Bandar Udara</p> <p>10 JUL 2022</p>  <p>L. HANDE YULI GUSRIYANINGRAT NIP. 19760704 200803 1 001</p>	<p>Tanggal: Kepala Kantor UPPER K/1000/2022</p> 
-----------------------------------	---	---	---



Setiap MOWP harus ditandatangani sebagai tanda persetujuan dari Kepala Bandar Udara.

Format MOWP mengikuti apa yang dirincikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam KP 326 tahun 2019 tentang standard teknis dan operasi peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139 (MOS Bagian 139 - Bandar udara). MOWP harus diterbitkan paling tidak satu minggu sebelum pekerjaan yang telah dijadwal dilakukan.

4.8.4.4 Pengindentifikasian pada daerah/area bandar udara (aerodrome) yang terpengaruh pada setiap tahapan pekerjaan yang berpengaruh pada penutupan sementara atau permanen dengan pemberian marka.




Bandara Betoambari Baubau bersama dengan Project Manager melakukan identifikasi daerah/area terdampak pada suatu pekerjaan bandar udara baik itu daerah pergerakan, daerah approach ataupun daerah take off yang berujung pada pembatasan operasional pesawat udara tertentu yang disajikan dalam bentuk gambar tiap tahapannya.

Apabila pekerjaan yang dilaksanakan bersifat kompleks, maka akan dibuat tabel yang menunjukkan batasan-batasan area yang berlaku di setiap tahap pekerjaan dan untuk setiap tipe pengoperasian pesawat udara.

4.8.4.5 Langkah-langkah yang diambil untuk memastikan standard keselamatan telah dipenuhi.

Untuk memastikan standard keselamatan telah dipenuhi dalam setiap pekerjaan bandar udara, langkah yang diambil oleh Bandara Betoambari Baubau adalah:

- Mewajibkan setiap pekerjaan bandar udara yang mengganggu operasi normal pesawat udara untuk menyusun MOWP yang tepat dan akurat.
- Mengajukan permohonan penerbitan NOTAM sebagai pemberitahuan pekerjaan bandar udara dan tercantum dalam MOWP.
- Mencantumkan rincian tahapan-tahapan pekerjaan bandar udara serta pembatasan-pembatasannya terkait operasi pesawat udara dalam MOWP.
- Pekerja dan peralatan yang masuk kedalam daerah operasional normal pesawat udara harus memenuhi persyaratan dan ketentuan yang berlaku.

Versi 2.1	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: Kepala Sub-Direktorat Standard dan Keselamatan Bandar Udara  IKAHATI VILASASTINAWATI NIP. 257202704 1998021 3 001	
-----------	--	---	---



- e. Mengidentifikasi dan menentukan akses masuk daerah kerja.
- f. Pemberian marka, rambu dan penerangan pada area pergerakan/area kerja yang berdampak dan terpengaruh.
- g. Prosedur alternatif jika terjadi keadaan darurat dan/atau cuaca ekstrim.
- h. Menunjuk *Works Safety Officer (WSO)* dan mencantumkan kontak yang dapat dihubungi terkait keselamatan operasi penerbangan.
- i. Memastikan setiap pekerjaan bandar udara dilaksanakan sesuai dengan MOWP berlaku.

4.8.4.6 Work Safety Officer (WSO)

Kepala Bandar Udara akan menominasikan seorang *WSO* untuk masing-masing projek, dan memastikan bahwa keahlian dan kompetensi *WSO* sesuai dengan kerumitan dari MOWP.

WSO adalah seorang Supervisor atau Personel terkait yang diusulkan oleh Kepala Bandar Udara untuk pengawasan terhadap aspek keselamatan penerbangan di lapangan secara penuh waktu.

Dalam banyak kasus, *WSO* adalah *Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat, Para Pimpoksi atau Komandan unit*, serta pegawai lain yang berkaitan dengan pekerjaan bandar udara, khususnya untuk tugas pemeliharaan rutin. Dalam beberapa kasus, petugas terlatih seperti petugas *ground maintenance* dan *airport lighting* dapat bertindak sebagai *WSO*.




Tugas khusus dari *WSO* berdasarkan KP 326 Tahun 2019 tentang standard teknis dan operasi peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139 (MOS Bagian 139 - Bandar udara) adalah:

- a. Memastikan keselamatan pengoperasian pesawat udara sesuai dengan standar pekerjaan aerodrome dan Metode Rencana Kerja (MOWP) yang berlaku;
- b. Memastikan bahwa, jika dapat dilakukan, pekerjaan *aerodrome* diinformasikan melalui NOTAM dan setiap teks masing-masing NOTAM adalah sama persis seperti Metode Rencana Kerja (MOWP) yang berlaku;
- c. Memberikan informasi kepada pemandu lalu lintas penerbangan (ATC) setiap hari untuk memastikan keselamatan operasi pesawat udara;

Versi 2.3	Disahkan Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standardisasi Keselamatan Bandar Udara	Kepala Kantor UPD Bandar Udara Betoambari Baubau
Tanggal:		 10/01/2022 LINDA SILU SASTIRAWAN NIP. 207007041200001001	



- d. Berdiskusi dengan organisasi pekerjaan (kontaktor) setiap hari untuk memastikan keselamatan pengoperasian pesawat udara;
- e. Memastikan bahwa *unserviceable portions* (bagian-bagian yang tidak dapat digunakan) dari daerah pergerakan, obstacle sementara, dan batas-batas daerah kerja telah diberi marker dan lampu dengan tepat sesuai dengan Metode Rencana Kerja (MOWP) yang berlaku;
- f. Memastikan bahwa semua kendaraan, mesin, dan peralatan yang digunakan untuk melaksanakan pekerjaan *aerodrome* telah diberi marker dan lampu atau berada di bawah pengawasan petugas keselamatan pekerjaan (WSO) atau di dalam daerah kerja yang diberi marker dan lampu dengan sesuai;
- g. Memastikan bahwa semua persyaratan dan Metode Rencana Kerja (MOWP) yang berkaitan dengan kendaraan, mesin, peralatan dan material telah terpenuhi;
- h. Memastikan bahwa jalur akses ke daerah kerja telah sesuai dengan Metode Rencana Kerja (MOWP) yang berlaku dan teridentifikasi dengan jelas dan akses tersebut terbatas hanya untuk rute-rute daerah kerja;
- i. Memastikan bahwa penggalian dilakukan sesuai dengan Metode Rencana Kerja (MOWP) dan, khususnya, untuk menghindari kerusakan atau kehilangan kalibrasi jalur listrik bawah tanah atau kabel peralatan precision approach dan landing system atau peralatan navigasi lainnya;
- j. Segera melaporkan setiap kejadian atau kerusakan fasilitas yang mungkin mempengaruhi pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan (ATS) kepada pemandu lalu lintas penerbangan (ATC) dan operator bandar udara;
- k. Tetap bertugas di daerah kerja selama pekerjaan sedang berlangsung dan bandar udara dibuka untuk operasi pesawat udara;
- l. Memastikan bahwa pemandu lalu lintas penerbangan (ATC) selalu menerima informasi call sign radio untuk kendaraan yang digunakan oleh petugas keselamatan pekerjaan;
- m. Meminta pemindahan kendaraan, mesin dan pekerja dari daerah

Versi 2.1 Tanggal:	Diposkan Oleh: Inspektur Bandar Udara  Anawan	Tanggal Kepada Sub-Direktori Standarisasi Keselamatan Bandar Udara  18 JUL 2022 LEADIS YULI SAGRAWAN NIP. 25160704 291003 1 001	Tanggal Kepala Pagar LRTJAS  KEMENTERIAN PERHUBUNGAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU NIP. 25160704 291003 1 001
---------------------------	---	--	---



pergerakan dengan segera jika diperlukan untuk memastikan keselamatan operasi pesawat udara;

- n. Memastikan bahwa daerah pergerakan telah memenuhi persyaratan keselamatan untuk pengoperasian normal pesawat udara setelah dilakukan pemindahan kendaraan, mesin, peralatan dan pekerja dari daerah kerja;
- o. Dalam hal pekerjaan berbatas waktu, memastikan daerah pekerjaan dikembalikan ke standar keselamatan operasi normal tidak kurang dari 5 menit sebelum waktu yang dijadwalkan atau diinformasikan untuk pergerakan pesawat udara; dan
- p. Memastikan bahwa floodlighting atau lampu lainnya yang dibutuhkan untuk melaksanakan pekerjaan aerodrome sudah terlindungi agar tidak menimbulkan bahaya pada pengoperasian pesawat udara.

4.8.4.7 Daftar pendistribusian untuk rencana metoda kerja (*Method of Working Plan*)

Daftar distribusi MOWP berdasarkan pada KP 326 Tahun 2019 tentang standard teknis dan operasi peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139 (MOS Bagian 139 - Bandar udara) adalah:

- a. Kepala UPBU Kelas III Betoambari baubau (Sebagai Operator bandar udara)
- b. Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat
- c. Work Safety Officer
- d. Komandan Avsec, Komandan PKP-PK
- e. Project Manager (Kontraktor dan/atau Konsultan Pekerjaan)
- f. Work Safety Officer (Kontraktor dan/atau Konsultan Pekerjaan)
- g. Direktur Jenderal Perhubungan Udara
- h. Otban Will V Makassar
- i. Kepala Unit Perum LPPNPI Betoambari
- j. Operator Pesawat Udara yang beroperasi di Bandara Betoambari Baubau

Versi 2.1	Diperiksa Oleh Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standarisasi dan Kontrol Bandara Udara	
Tanggal:			



4.8.4.8 Pengaturan tentang pemberitahuan kepada operator pesawat udara dan pengguna bandar udara (aerodrome) lainnya tentang rencana metoda kerja (method-of-working plan) serta nomor telepon untuk menghubungi penyelenggara bandar udara pesawat udara dan pengguna bandar udara selama dan sesudah jam kerja.

Pemberitahuan MOWP pada penyelenggara bandar udara, pesawat udara, dan pengguna bandar udara terkait, diatur lebih jelas dalam MOWP masing-masing pekerjaan bandar udara.

Pemberitahuan MOWP dilakukan sebelum pekerjaan bandar udara dilakukan, adapun revisi akan diberitahukan pada kesempatan pertama.




Kontak nomor telepon yang dapat dihubungi selama dan sesudah jam kerja akan dicantumkan pada masing-masing MOWP pekerjaan bandar udara

4.8.4.9 Proses agar sesuai dengan persyaratan Manual of Standard (MOS) sehubungan dengan tenggang waktu pemberitahuan adanya pekerjaan.

Tenggang waktu pemberitahuan adanya pekerjaan diatur berdasarkan jenis pekerjaan bandar udara yang akan dilakukan.

- Untuk Pekerjaan berbatas waktu yang tidak mengganggu operasi normal pesawat udara dan area pergerakan dapat dikembalikan pada standar keselamatan normal dalam waktu tidak lebih dari 30 menit (seperti pemeliharaan marka dan lampu, pemotongan rumput, survei dan inspeksi, dll) dapat langsung menghubungi tower (AFIS) untuk perijinan pelaksanaan tidak memerlukan NOTAM.
- Untuk pekerjaan berbatas waktu yang membutuhkan waktu 10 menit untuk mengembalikan area pergerakan ke standar keselamatan normal dan memindahkan halangan/*obstacle*, diperlukan penerbitan NOTAM paling tidak 24 jam sebelum pekerjaan dimulai.
- Untuk pekerjaan darurat atau yang tidak membutuhkan pembatasan terhadap operasi pesawat udara, jika memungkinkan NOTAM diterbitkan sesegera mungkin, namun sebaiknya tidak kurang dari 48 jam sebelum pekerjaan dimulai.
- Untuk pekerjaan yang memerlukan penutupan bandar udara diperlukan penerbitan NOTAM penutupan bandar udara setidaknya 14 hari sebelum penutupan dilakukan.

Untuk setiap NOTAM akan berisi informasi terkait pekerjaan, lokasi, rentang waktu, dan/atau pembatasan pada pesawat udara.

Versi 2.1	Diperiksa Oleh Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal : UPP
Tanggal:		 18 JUL 2022 L. KADIS YULI SASTONIRAH NIP. 19750704 199803 1 031	



4.8.4.10 Pengaturan untuk berkomunikasi dengan pelayanan lalu lintas penerbangan (ATC) serta pesawat udara pada saat pekerjaan tersebut dilaksanakan.

Komunikasi pada saat pekerjaan tersebut dilaksanakan dapat dilakukan melalui radio komunikasi dua arah/HT antara Tower dengan WSO maupun sebaliknya dengan *call sign* masing-masing.

Call Sign yang digunakan:




- Kepala Bandara : Kilo Bravo
- ATC : Tango Whiskey
- Kasubsi T.O.K.P.D : Kilo Sierra
- Kaur TU : Kilo Tanggo
- Avsec : Alfa Sierra
- PKP-PK : Papa Kilo
- Bangland : Bravo Lima
- Listrik : Lima Sierra
- Elban : Echo Bravo
- A2B : Alfa Bravo
- Landasan : Lima Sierra
- Parameter : Papa Mike
- Informasi : India Foxtro
- Teknisi : Teknisi
- Kontraktor : Proyek

4.8.4.11 Prosedur untuk menjalankan pekerjaan dengan batasan waktu.

Pekerjaan dengan batasan waktu adalah pekerjaan yang dapat diselesaikan dalam tempo 30 menit dan tidak akan mengganggu operasional penerbangan normal, dan pekerjaan ini dapat dilakukan tanpa sebuah NOTAM. Pekerjaan dengan limit waktu dalam kategori ini adalah pemotongan rumput, pembersihan pavement, perbaikan kecil pada pavements, pemeliharaan marka, rambu dan penerangan, survei dan inspeksi.

Dengan persetujuan Tower, petugas yang membawa peralatan kecil diijinkan bekerja di dalam runway strip selama operasional penerbangan di bawah kondisi sebagai berikut:

- a. Pada tenggang waktu tertentu.
- b. Di segala waktu untuk pemeliharaan kabel rambu termasuk pemotongan rumput (operasional harus dalam jarak 2 meter dari rambu pada saat berada di dalam runway strip).
- c. Survei permukaan berkaitan dengan bantuan navigasi untuk

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi dan Inspeksi Bandar Udara  14 JULI 2021 KHADENIL SACTRANAN NIP. 1970704-199003 1 031	Tanggal : LPSB 
---------------------------	---	--	--



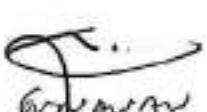


penerbangan kalibrasi.

Pelatihan yang cukup akan diberikan kepada petugas yang bekerja di movement area namun tidak bekerja di bawah pengawasan langsung Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat

Pekerjaan dengan limit waktu yang membutuhkan lebih dari 30 menit dan mengganggu penerbangan akan dibimbing oleh NOTAM yang menyatakan kondisi unserviceability dan waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan pekerjaan dan mengembalikan area kerja sesuai Standar keselamatan kembali. NOTAM diterbitkan paling tidak 24 jam sebelum pekerjaan yang diajukan, untuk merendahkan *Obstacle* terhadap perencanaan penerbangan. Penandaan/rambu unserviceability akan ditampilkan jika diperlukan.

4.8.5 Rincian Kontak Personel

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Albert Milton	Kepala Unit LPPNPI Betoambari	0811 4008 224
4	Amran	Komandan PKP-PK	0813 4030 3440
5	Sofian Monro	Komandan Avsec	0813 4444 6009

Versi 2.1 Tanggal:	Dirjen Dirbit Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standartisasi Keselamatan Bandar Udara.  TARMAN, SE NIP. 19760704 199803 1 001	
---------------------------	--	---	---



4.9 MANAJEMEN OPERASI APRON

4.9.1 Tujuan

Tujuan dari prosedur ini adalah untuk pengaturan tempat parkir pesawat udara yang tertib dan aman di Bandar Udara Betoambari Baubau.

4.9.2 Tanggung Jawab

- Kepala UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab penuh dalam pengimplementasian parkir pesawat udara, pemberian persetujuan atas desain area parkir pesawat udara.
- Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat bertanggung jawab dalam desain tata letak area parkir pesawat udara.
- Pengaturan parkir di apron setiap hari di bawah pengawasan langsung dari Petugas Apron.

4.9.3 Standar dan Referensi Teknis

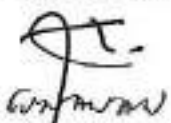


- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.
- CASR Bagian 139, Manual of Standars, ICAO Doc 9137-AN/898 Airport Service Manual Bagian 8 menetapkan persyaratan ICAO untuk prosedur kontrol pemarkiran pesawat udara.
- ICAO Annex 14.
- ICAO Doc 9157-AN / 901 Bandar udara Design Manual Doc. Bagian 2 berkaitan dengan Taxiway, Apron dan Holding Bay serta Bagian 4 berkenaan dengan Visual Aids.

4.9.4 Prosedur terkait dengan manajemen operasi apron

4.9.4.1 Prosedur untuk pengaturan parkir pesawat udara :

- Pengaturan Untuk Pesawat Datang.
Sebelum pesawat landing, Petugas Apron akan berkoordinasi dengan TWR, kapan Estimate Time Arrival (ETA) pesawat udara yang datang pertama, kedua, ketiga dan seterusnya.
- Pengaturan Untuk Pesawat Berangkat.
Setelah pesawat start engine dan akan melakukan taxi out, ATC berkoordinasi dengan pilot tentang penggunaan Taxiway dan Runway, guna pengaturan pesawat yang akan taxiing agar tidak mengganggu kelancaran dan keselamatan operasi di Apron.
- apabila terdapat pesawat yang akan melakukan take off dan landing, pesawat yang berada di Apron tidak boleh melakukan pergerakan menuju (masuk) arah taxiway.

- Pengaturan antara unit pelayanan lalu lintas penerbangan (ATC) dan unit manajemen apron berupa Letter of Agreement (LOA) atau sejenisnya dengan unit pelayanan informasi aeronautika di unit ATS bandar udara masing – masing atau di unit ATS bandar udara yang melayaninya untuk memastikan mekanisme dan koordinasi pengaturan parkir pesawat udara

Versi 2.1	Berkas Asli: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Regalo Sun, Divisi Standar dan Keselamatan Bandar Udara	Tanda Tangan dan Stempel
Tanggal:		 M.B. JUL. 2022 LEKAT TUNJANG No. 22720221 00001 1 001	



- a. Ada 3 (tiga) Parking Stand di Apron Bandar Udara Betoambari Baubau yang ditujukan untuk parkir seluruh pesawat udara dengan ukuran maksimal ATR 72.
- b. Petugas Apron berkoordinasi dengan TWR mengenai alokasi tempat parkir pesawat, serta menyebarluaskan kepada pihak Airlines dan ground handling.
- c. Petugas Apron menerbitkan rencana alokasi tempat parkir pesawat terjadwal sesuai kemampuan apron. Apabila ada pesawat unscheduled maka petugas apron bersama petugas marshaling akan mengatur posisi parkir baru dan disampaikan kepada petugas ATS.
- d. Persetujuan engine start diberikan oleh TWR dengan persetujuan Petugas Apron.
- e. TWR menginformasikan nomor tempat parkir pesawat udara setelah mendarat. *(Catatan : Untuk lebih rinci, lihat LOA & LOCA).*

4.9.4.3 Pengaturan untuk alokasi posisi parkir pesawat udara

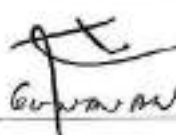


Tempat parkir pesawat udara maskapai penerbangan terjadwal di bandar udara Betoambari Baubau seluruhnya dialokasikan sesuai SOP pengaturan parkir pesawat, sedangkan untuk penerbangan tidak terjadwal maka akan dilaksanakan koordinasi antara petugas apron, petugas AFIS Tower, dan petugas marshalling untuk menentukan posisi parkir pesawat sehingga tidak akan menimbulkan hambatan untuk operasional pelayanan di apron

4.9.4.4 Pengaturan untuk mulai menghidupkan mesin serta memastikan clearance bagi pesawat udara untuk push back.

- a. Petugas Apron dengan marshaller harus memastikan bahwa area di belakang Pesawat Udara bebas dari kendaraan, peralatan dan Obstacle lainnya sebelum start-up Pesawat Udara dilakukan.
- b. Pada saat pilot siap untuk start-up, pilot akan mengkonfirmasi ke ground Crew (petugas airlines) bahwa tidak ada Obstacle bagi pesawat tersebut untuk start up.
- c. Pada saat TWR menyatakan bahwa start-up disetujui, pilot harus berkoordinasi dengan ground Crew (petugas airlines/marshaller) untuk melakukan start-up Pesawat Udara.
- d. Pada saat dibutuhkan perubahan prosedur agar dapat mempercepat pergerakan Pesawat Udara, TWR akan menerbitkan instruksi khusus kepada Pilot.

4.9.4.5 Inventarisasi serta prosedur penggunaan (aktivasi dan deaktivasi) peralatan Docking Guidance System (VDGS/ADGS) yang digunakan di bandar udara

Tidak tersedia.

Versi 2.1 Tanggal:	Disetujui Oleh / Kepala Kantor Bandar Udara 	Tanggal Revisi Semb. Direktorat Standardisasi dan Keselamatan Bandar Udara 	
---------------------------	---	--	---

**4.9.4.6 Prosedur pelayanan Marshalling**

- Petugas Apron memeriksa ETA, Type pesawat, Parking Stand Number dan Flight Number/Call Sign pesawat yang akan dipandu di Form Aircraft Planning Allocated Parking Stand Number.
- Petugas Marshaller bersiap di Parking Stand yang telah ditentukan 10 menit sebelum ETA.
- Petugas Apron dan Marshaller memastikan Parking Stand aman dari FOD dan obstacle yang dapat membahayakan pesawat.
- Marshaller memposisikan diri di tempat yang dapat terlihat oleh pilot.

4.9.4.7 Prosedur pelayanan Follow Me Car

- pesawat udara yang bermasalah akan dipandu oleh Petugas Apron dengan menggunakan Follow Me Car, dan akan diikuti oleh kendaraan pemadam kebakaran yang berkoordinasi dengan TWR.
- Layanan Follow Me Car disediakan oleh petugas apron dengan menggunakan radio komunikasi dua arah serta berkoordinasi dengan TWR.

4.9.4.8 Prosedur Apron Management Service

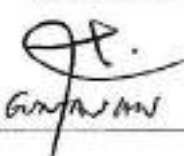


Bandar Udara Betoambari tidak menerapkan Apron Management Service

4.9.4.9 Rincian data fasilitas dan personil

No	Uraian	Jumlah
1	Kendaraan Follow Me Car	1 Unit
2	Marshalling Bat	2 set
3	Petugas Marshalling	3 orang

4.9.5 Rincian Kontak Personil

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Albert Milton	Kepala Unit LPPNPI Betoambari	0811 4008 224
4	Muhammad Arsan	Petugas Apron	0812 4296 2641

Uraian:	Direksi Cita Insan Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Kecelakaan & Penyelamatan Bandar Udara	Kepala Kantor Kantor Kepala Penyelamatan BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU
Tanggal:		 16 JUL 2022 LA RANO, SE NIP. 19700704 198203 1 001	 ALBERT MILTON, SE NIP. 19700704 198203 1 001



4.10 MANAJEMEN KESELAMATAN APRON

4.10.1 Tujuan

Tujuan dari Manajemen Keselamatan Apron adalah untuk memastikan keselamatan apron termasuk perlindungan terhadap penumpang pesawat udara, para petugas dan peralatan pelayanan darat (GSE) dari jetblast, penetapan syarat- syarat keselamatan pada saat pengisian bahan bakar, kebersihan dan penyapuan apron, untuk mengurangi FOD, rancangan pelaporan kecelakaan insiden di apron dan rancangan audit kepatuhan semua petugas & peralatan pelayanan darat (GSE) yang memberikan pelayanan kepada pesawat udara guna terciptanya keselamatan & keamanan bagi pengguna Apron.

4.10.2 Tanggung Jawab

- Kepala UPBU Kelas III Betoambari Baubau bertanggung jawab penuh atas pengembangan dan penerapan prosedur serta penetapan manajemen keamanan apron.
- Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat bertanggung jawab untuk memastikan bahwa ketentuan tentang manajemen keamanan apron diimplementasikan dan menjalankan instruksi dan menerapkan prosedur manajemen keamanan apron, serta menyimpan laporan insiden dan kecelakaan di apron, bertanggung jawab sehari-hari atas penyelenggaraan yang aman selama pengisian bahan bakar.
- Petugas Apron bertanggung jawab atas pelaksanaan instruksi dan penerapan prosedur manajemen keamanan apron berkaitan dengan pembersihan apron.

4.10.3 Standar dan Referensi Teknis

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Advisory Circular Part 139-09, Movement area procedure* mensyaratkan Penyelenggara Bandar Udara bandar udara untuk memastikan keselamatan apron.

4.10.4 Prosedur terkait dengan Manajemen Keselamatan Apron.

4.10.4.1 Manajemen operasional apron yang sesuai dengan peraturan keselamatan (Safe for Aircraft)

- Operator penerbangan dan Ground Handling serta orang – orang yang membutuhkan akses ke sisi udara untuk tujuan pelayanan penerbangan harus mendapat salinan SOP pengaturan parkir di apron yang disahkan oleh Kepala Bandar Udara.

Versi 2.1	Dipaparkan Oleh : Inspektur Servis Udara 	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standardisasi Keselamatan Bandar Udara  11 JUL 2022 LEADIG YUL SASIHANAN NRP. 1916070110560010000	
-----------	--	---	---



- b. Setiap kendaraan maupun *Ground Support Equipment* yang beroperasi di area Apron harus memiliki Alat Pemadam Api Ringan (APAR).
- c. Tersedianya personel terlatih dalam mengoperasikan APAR/APAB selama kegiatan di Apron atau pada saat kegiatan pelayanan pesawat udara.
- d. Pengendara *Follow Me Car* diharuskan menggunakan radio komunikasi (*handy talky*) dua arah dengan TWR sebelum melintasi atau memasuki *manouvering* dan *Movement Area*.
- e. Jika terjadi kebakaran serius di area Apron, maka petugas Apron akan berkoordinasi dengan unit PKP-PK melalui HT untuk menangani kebakaran. Petugas Apron juga akan menyampaikan ke ATC untuk diteruskan ke Penerbang guna kelancaran dan keselamatan penerbangan.

4.10.4.2 Pengaturan pengamanan dari jet blast dan baling - baling

- a. Penumpang harus dipandu oleh petugas airline atau ground handling, lalu-lintas kendaraan harus dihindarkan dari penumpang yang berjalan kaki di apron.
- b. Sebelum engine Shut Down dan Start Engine, harus mendapat ijin dari Engineering pesawat yang bersangkutan, untuk mengingatkan petugas dan kendaraan pelayanan darat (GSE) agar menjauh dari jet blast.
- c. Pesawat dengan menggunakan baling-baling dianjurkan agar pilot untuk Engage Brake System di kedua propeler dan menempatkan safety cone di sekeliling pesawat.
- d. Petugas Apron dalam hal ini mengawasi dan memonitor kegiatan di Apron.

4.10.4.3 Pengaturan Design posisi parkir

Pesawat udara yang diparkir dan ditempatkan di apron harus mendapatkan izin dan petunjuk dari petugas Apron terkait dengan kegunaan sesuai dengan type aircraft.

4.10.4.4 Penyediaan struktur pengamanan dari jet blast

NIL

4.10.4.5 Prosedur tindakan pengaman pada saat pengisian bahan bakar ke pesawat udara :

Belum ada proses pengisian bahan bakar ke pesawat udara

Revisi 2.1	Direktori Diklat : Kecamatan Bandar Udara	Tanggal: Kepala Seksi Divisi Standarisasi Keselamatan Bandar Udara 11B JUL 2022 ESDORCHIRISASTRAMAN NIP. 19760701 199003 2 002	
Tanggal:			



- 4.10.4.6 **Prosedur untuk memastikan bahwa apron dibersihkan untuk menghilangkan sampah (penyapuan).**
Pembersihan dikerjakan dengan manual, pada saat tidak ada pesawat udara yang parkir di Apron
- 4.10.4.7 **Prosedur untuk memastikan bahwa apron bersih dari kontaminasi benda berbahaya (misal : tumpahan bahan bakar)**
 - a. Bila terjadi tumpahan bahan bakar, bahan pelumas pesawat udara atau benda berbahaya dan sampah, operator penerbangan harus segera memberitahukan kepada petugas Apron dan segera dibersihkan oleh operator penerbangan atau dapat dilakukan oleh Penyelenggara Bandar Udara atas beban biaya dari operator penerbangan.
 - b. Pembersihan tumpahan oli, bahan bakar, oli hidrolis di area pergerakan mengacu pada pedoman yang ditetapkan dalam standar prosedur operasi pembersihan Apron.
- 4.10.4.8 **Pelaporan insiden dan kecelakaan di apron**
 - a. Setiap adanya insiden atau kecelakaan terjadi di apron oleh siapa pun harus dilaporkan kepada petugas Apron dan ATC dengan peralatan handy talky atau telepon.
 - b. Penerima laporan segera melapor kepada perusahaan/agen yang bersangkutan dan menyampaikan kepada Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat. Jika insiden atau kecelakaan tersebut perlu bantuan penerima laporan akan menghubungi dinas terkait.
 - c. Form pelaporan kejadian pada pesawat di apron dari General Manager dan Petugas Apron seperti yang tampak di tabel 11 dan 12 dibawah ini

Incident On Apron Report by Apron Officer

Lampiran Instruksi Dirjen Hubud

Nomor : INST/08/94

Tentang : Pemeriksaan Insiden Pesawat Udara di Apron




DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
DIREKTORAT KESELAMATAN PENERBANGAN

Nomor :

Dokumen No. :

LAPORAN INSIDEN DI APRON OLEH PETUGAS AMC
(Incident On Apron Report by AMC Officer)

1. KAPTEN PENERBANGAN PESAWAT UDARA

Versi 2.1 Tanggal	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal : Kepala Sub. Wektong Sesebelas Belas Puluh Bandar Udara  08 JUN 2022 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN UDARA REPUBLIK INDONESIA BP. 127/104 20003 1 001	
--------------------------	--	--	---



(Pilot in Command)

- a. Nama (Name) :
- b. Tempat dan Tanggal Lahir (Place and Date of Birth) :
- c. Alamat (Address) :
- d. Kebangsaan (Nationality) :
- e. Sertifikat Kecakapan (Pilot License) :
- f. Nomor (Number) :
- g. Tanggal Dikeluarkan (Date of issued) :
- h. Tipe Pesawat Udara (Type of aircraft) :

2. PETUGAS DI APRON




(AMC OFFICER ON APRON

- PEMANDU PESAWAT UDARA (OPERATOR GARBARATA (PENGENDARA
- (Marshaller) (Aviobridge Operator) (Driver)

- a. Nama (Name) :
- b. Tempat dan tanggal lahir (Place and Date of Birth) :
- c. Alamat (Address) :
- d. Kebangsaan (Nationality) :
- e. Sertifikat Kecakapan (AMC License) :
- f. Nomor & Tanggal (Number & Date) :
- g. Dikeluarkan Oleh (Issued by) :


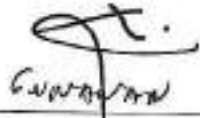

3. DATA PESAWAT UDARA (AIRCRAFT DATA)

- a. Buatan Negara (State's manufacturer) :
- b. Jenis Pesawat Udara (Aircraft Type) :
- c. Berat Pesawat Udara (MTOW) :
- d. Terdaftar Pada Negara (State's Registered) :
- e. Tanda Pendaftaran Pesawat Udara :

Versi 2.1 Tanggal :	Ditanda Olesi Register Bandar Udara 	Tanggal Kepala Sub-Divisi Standardisasi & Keamanan Bandar Udara  11 08 JUL 2022 LEADER HIL MANTRABUKAN N.P. 19250204 299803 1 001	Tanggal Kepala Kantor LPDU Bandar Udara Betoambari Baubau  KEMENTERIAN PERKAWINAN KEMENTERIAN PERENCANAAN BANDAR UDARA BANGKALAYA Telp. 0835 200004 3000 Fax. 0835 200004 3000
------------------------	---	--	--



- (Registration Mark)
- f. Nama Perusahaan Angkutan Udara :
(Name of Air Carrier)
- g. Nomor Penerbangan :
(Flight Number)
4. DATA KENDARAAN / PERALATAN BANTU PELAYANAN PESAWAT UDARA
(VEHICLE AND MEDIUM SERVICES TO AIRCRAFT)
- a. Jenis / Buatan :
(Type and State's manufacturer)
- b. Model :
(Model)
- c. Berat :
(Weight)
- d. Nama Perusahaan Pemilik/Pengelola :
(Name of Owner/Operator)
5. TANGGAL KEJADIAN :
(Date of Incident)
6. WAKTU KEJADIAN :
(Time of Incident)
7. TEMPAT KEJADIAN :
(Place of incident)
8. KONDISI PENERANGAN DI TEMPAT KEJADIAN:
(Lighting Condition)
9. TUJUAN AKHIR PESAWAT UDARA :
(Last Destination of Aircraft)
10. NOMOR LANDASAN PENDARATAN :
(Runway number intended landing)
11. JENIS OPERASI PERUSAHAAN PENERBANGAN:
(Type of air carrier services)
12. KERUSAKAN / AKIBAT KEJADIAN
(Effect of incident)
- a. Pesawat Udara :
(Aircraft)
- b. Kendaraan/Peralatan Bantu Pelayanan Pesawat Udara :
(Vehicle/Medium services to aircraft)
- c. Orang/Petugas :
(Personnel)

Versi 2.1	Operasi Diisi Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Berkas Sub Divisi: Standarisasi Inspeksi Bandara Udara	
Tanggal :			



13. CUACA SAAT INSIDEN
(WEATHER DURING INCIDENT)
- a. Arah & Kecepatan Angin
(Wind Direction & Speed) :
 - b. Jarak Penglihatan
(Visibility) :
 - c. Temperatur
(Temperature) :
 - d. Kondisi Cuaca
(Weather Condition) :
- () Cerah; () Angin Kencang; () Hujan; () Kabut; () Badai
(Clear) (Speedy Wind) (Rain) (Mist) (Storm)
14. KRONOLOGIS KEJADIAN :
(Chronological of incident)
15. KEJADIAN LAIN :
(Remarks/Other Incident)

Tanggal dibuat laporan :
(Date of Report)

Petugas AMC
(AMC Officer)

LAPORAN INSIDEN DI APRON
Lampiran Instruksi Dirjen Hubud
Nomor : INST/08/94
Tentang: Pemeriksaan Insiden Pesawat Udara di Apron




DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
DIREKTORAT KESELAMATAN PENERBANGAN

Dokumen No. : 01.03.BOB

Nomor :

LAPORAN INSIDEN DI APRON
(Incident On Apron Report)

- 1. TIPE PESAWAT UDARA :
(Type of Aircraft)
- 2. TANDA PENDAFTARAN :
(Registration Mark)
- 3. NAMA PERUSAHAAN ANGKUTAN UDARA :
(Name of Air Carrier)
- 4. KAPTEN PENERBANG PESAWAT UDARA :
(Name of Pilot in Command)
- 5. JUMLAH PENUMPANG :
(Total Passenger)

Versi 2.1	Ditinjau Oleh Kepala Kantor Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub. Dirjen Hubud Wakil Dirjen di Keselamatan Bandar Udara  LEADUS HUBUD/INST/0001 RP. 1925/2014/1998/CS.1.001	
Tanggal :			



6. TANGGAL KEJADIAN
(Date of Incident) :
7. WAKTU KEJADIAN
(Time of Incident) :
8. PETUGAS PELAKSANA DI APRON
(Name of AMC Officer) :
9. JENIS ALAT BANTU PELAYANAN
PESAWAT UDARA YANG DIGUNAKAN
(Type of medium services to aircraft) :
10. KRONOLOGIS KEJADIAN
(Chronological incident) :
11. AKIBAT KEJADIAN
(Effect of incident) :
12. TINDAK LANJUT
(Follow up) :
13. KETERANGAN LAIN
(Remarks) :

KEPALA BANDAR UDARA
BETOAMBARI BAUBAU

<nama>
<NIP/NIK>

4.10.4.9 Penyelenggaraan Auditing

- Untuk menjamin keselamatan semua personil yang bekerja di apron, dilakukan audit dalam bentuk Sweeping oleh Internal Audit yang disahkan oleh Kepala Bandar Udara. Periode Pelaksanaan Sweeping dilakukan per tahun.
- Dalam melaksanakan operasi disisi udara dan Apron, mereka harus mematuhi prosedur keselamatan yang diterbitkan oleh Penyelenggara Bandar Udara dan perusahaan mereka sendiri.

4.10.5 Rincian Kontak Personel

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Sofian Monro	Komandan Avsec	0813 4444 6009
4	Muhammad Arsan	Petugas Apron	0812 4296 2641

Revisi 2.1	Dibuat Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: 13 Juli 2022	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau
Tanggal:	 Gurafawan	 LEANDER HARUSASTUBAN NIP. 19720204 199803 1 001	



4.11 PENGAWASAN / PENGATURAN KENDARAAN DI SISI UDARA

4.11.1 Tujuan

Mengacu pada Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara nomor : SKEP/140/VI/1999 tujuan dari Persyaratan dan Pengawasan /pengaturan kendaraan di sisi udara untuk pengontrolan kendaraan yang beroperasi di atau sekitar area pergerakan.

4.11.2 Tanggung Jawab

- Kepala bandar udara bertanggung jawab penuh atas pengembangan dan pengimplementasian prosedur dan penyediaan sumberdaya untuk pengontrolan petugas dan kendaraan yang beroperasi di airside dan apron bandar udara Betoambari Baubau
- Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat bertanggung jawab untuk memastikan bahwa prosedur yang disediakan telah diterapkan; melakukan audit Approved Issuing Authorities; melakukan otorisasi secara tertulis tentang penunjukan Approved Issuing Officers dan mengontrol Surat Ijin Mengemudi (TIM), memeriksa Sertifikat Keahlian bagi pengemudi (Lisence) dan perlengkapan uji laik peralatan GSE yang memasuki movement area melalui pos pemeriksaan AVSEC.
- Komandan Avsec sehari-hari bertanggung jawab untuk memastikan bahwa pergerakan kendaraan atau orang dalam area airside sesuai dengan prosedur pengendalian kendaraan sisi udara.




4.11.3 Standar dan Referensi Teknis

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan
- CASR Bagian 139.087
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/140/VI/1999 mensyaratkan Penyelenggara Bandar Udara bandar udara untuk mengontrol orang dan kendaraan yang beroperasi atau berada di sekitar movement area.

4.11.4 Prosedur terkait pengawasan/pengaturan kendaraan di sisi udara

4.11.4.1 Pengontrolan kendaraan yang beroperasi di atau sekitar area pergerakan

- Perusahaan dan orang yang hendak memiliki akses ke airside untuk tujuan pekerjaan penerbangan harus mendapatkan pendidikan security awareness. Ini adalah dokumen wajib bagi pengendara dan merupakan dasar bagi orang yang hendak diuji untuk mendapatkan Authority to Drive Airside (TIM) dari Kepala bandar Udara.
- Pengoperasian setiap kendaraan di airside harus disetujui dengan penerbitan sebuah ijin operasi yang menentukan di area

Versi 2.1	Ditulis Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: 10 JULI 2022 Standar dan Referensi Bandar Udara	Tanggal: KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA BANDAR UDARA BETOAMباري BAUBAU M. 139.087/2000/1.001
Tanggal:		 LUDER YULI SASTRAWAN MP. 139.087/2000/1.001	



operasi mana kendaraan diijinkan, dan ijin tersebut harus ditempatkan pada kendaraan dengan menggunakan Stiker NPA. Pengertian kendaraan dalam hal ini termasuk peralatan yang menggunakan motor yang digunakan dalam pelayanan pesawat udara atau pemeliharaan (GSE).

- c. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (cq. Direktorat Bandar Udara) bersama dengan Bandar Udara akan menyediakan Training Officers. Mereka yang mendaftar untuk memperoleh Authority to Drive Airside (TIM) akan dilatih dan diuji oleh Training Officers untuk bidang pengetahuan sebagai berikut:
 1. Peraturan dan tata tertib bagi pengemudi di airside
 2. Geografi dari bandar udara Betoambari Baubau
 3. Rambu-rambu dan marka di bandar udara.

4.11.4.2 Rincian aturan – aturan lalu lintas termasuk pembatasan kecepatan

- a. Perusahaan dan orang-orang yang memerlukan akses ke sisi udara untuk tujuan kegiatan penerbangan harus mendapatkan pendidikan security awareness untuk setiap pengemudi sebagai dasar untuk pengujian pengemudi di sisi udara.
- b. Setiap kendaraan yang beroperasi disisi udara harus dilakukan pengujian dan mendapatkan lembar persetujuan untuk sisi udara yang menerangkan tentang kendaraan tersebut. Untuk tujuan ini istilah kendaraan bermotor termasuk semua peralatan yang digunakan dalam pelayanan atau pemeliharaan pesawat.
- c. Setiap pengemudi harus mendapatkan tanda ijin mengemudi (TIM) untuk mengoperasikan sebuah kendaraan sisi udara di Bandar Udara Betoambari Baubau.
- d. Tanda Ijin Mengemudi akan ditetapkan sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan oleh sopir yang berwenang untuk mengoperasikan:
 1. Kategori A - untuk pengemudi kendaraan hingga 3.5 ton;
 2. Kategori B - untuk pengemudi kendaraan lebih berat dari 3.5 ton.
- e. Tata Tertib Berlalu lintas di Daerah Pergerakan:
 1. Batas Kecepatan yang berlaku:
 - 10 km per jam di daerah apron
 - 15 km per jam di daerah baggage make up dan breakdown area
 - 25 km per jam di service road
 - 40 km per jam di jalan inspeksi
 2. Pergerakan pesawat dengan engine sendiri adalah prioritas pertama

Versi 2.0	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: 18 JUL 2022 Standar dan Kelembagaan Bandara Udara	
Tersedia:			


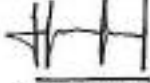



4.11.4.3 Metoda untuk memberikan instruksi dan pengujian bagi pengemudi sisi udara terkait aturan lalu lintas yang diterapkan

- a. Perusahaan yang akan mengoperasikan kendaraan di sisi udara Bandar Udara Betoambari Baubau wajib memiliki Pas kendaraan di sisi udara dan Tanda Ijin Mengemudi untuk setiap kendaraan dan pengemudi masing-masing. Mereka bertanggung jawab untuk melatih pengemudi untuk mengoperasikan jenis kendaraan tertentu (misalnya hi-lift truk, palet lifter, dll) dan juga untuk memberikan pelatihan prosedur beroperasi di sisi udara (misalnya prosedur ketika beroperasi di sekitar pesawat udara).
- b. Apabila diberikan kewenangan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara atau perwakilannya, Pimpinan bandar udara bertanggung jawab untuk penerbitan izin sebagaimana mestinya kepada semua kendaraan yang beroperasi di sisi udara bandar udara Betoambari. Seperti kewenangan penerbitan Tanda Ijin Mengemudi (TIM), tipe A atau B. Pimpinan bandar udara bertanggung jawab pula untuk menjaga standar yang dapat diterima oleh pengemudi yang mengikuti pelatihan dan pengujian (Catatan: Persyaratan untuk otorisasi oleh Pimpinan bandar udara disetujui Pihak berwenang yang mengeluarkan dan hanya berlaku mulai tanggal dikeluarkannya Pedoman Pengoperasian Bandar Udara ini).

4.11.4.4 Metode untuk menerbitkan izin kendaraan & pengemudi untuk operasi sisi udara

- a. Kepala UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab untuk menyeleksi dan menerbitkan sebuah Tanda Ijin Mengemudi (TIM).
- b. Para pemohon yang akan mengajukan pembuatan TIM, hendaknya mengisi formulir yang tersedia di gedung avsec dengan melampirkan fotokopi SIM dari Kepolisian, KTP dan pas foto.
- c. Semua pemohon diuji pengetahuannya, meliputi:
 1. Persyaratan orang untuk beroperasi di sisi udara.
 2. Persyaratan kendaraan untuk beroperasi di sisi udara.
 3. Marka dan tanda-tanda di sisi udara.
 4. Aturan dan Prosedur Operasi di sisi udara.
 5. Aturan lalu lintas di Apron.
 6. Gambar situasi geografis Bandar Udara.
- d. Pemohon yang lulus harus membayar biaya PNBPN untuk biaya TIM dan dibayar di Bendahara Penerima.
- e. TIM harus terlihat setiap waktu selama mengemudi di Apron.

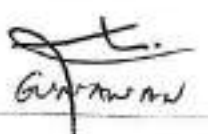


Wid 2.1	Dianisa Othy Kepala Bandar Udara	Tanggal: 10 JUL 2022 Standar dan Kewenangan Bandar Udara	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN KURANGI PROYEKSI BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU NO. 187.2022.000001.1.001
Tanggal:		 DIANISA OTHY NIP. 1970004 100301 1 001	

**4.11.4.5 Langkah – langkah pelaksanaan aturan tersebut (enforcement)**

- a. Kepala Bandar Udara Betoambari Baubau berhak membatalkan atau menunda TIM atau kewenangan mengemudi di sisi udara berdasarkan laporan dari AMC.
- b. Petugas Apron dan Komandan Avsec akan menindak setiap pelanggaran dari aturan-aturan mengemudi di sisi udara, dan melaporkan ke Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat sehingga tindakan yang tepat dapat diambil bagi pengemudi yang melanggar.
- c. Setiap pelanggaran dari suatu insiden perlu diteruskan dalam bentuk Formulir Laporan Kejadian

4.11.5 Rincian Kontak Personil

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Sofian Monro	Komandan Avsec	0813 4444 6009
4	Muhammad Arsan	Petugas Apron	0812 4296 2641

Nomor:	Operasi dan Inspektur Bandar Udara	Tanggal: 19 JULI 2022 Standardisasi Kelembagaan Bandar Udara	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari B-B UBU
Tanggal:		 LEMBE YULISASTRAWAN NIP. 19710701-195901-1-001	



4.12 MANAJEMEN BAHAYA HEWAN LIAR (WILDLIFE HAZARD MANAGEMENT)

4.12.1 Tujuan

Tujuan dari prosedur ini adalah untuk mengantisipasi dan menanggulangi bahaya yang ditimbulkan oleh keberadaan burung-burung dan hewan liar di bandar udara dan sekitarnya terhadap operasi pesawat udara.

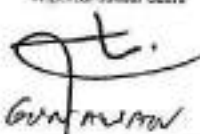


4.12.2 Tanggung Jawab

Dalam pelaksanaan Manajemen Bahaya Hewan Liar di Bandar Udara Betoambari Baubau, maka Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat memiliki tanggung jawab sebagai berikut :

1. Mencegah, menanggulangi dan mengevaluasi bahaya burung;
2. Melaporkan permasalahan Birds Strike ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai dengan dokumen ICAO Nomor Doc.9332-AN/909 tentang Manual on The ICAO Birds Strike Information System.
 - a. Kepala UPBU Kelas III Betoambari memiliki tanggung jawab program pengelolaan bahaya burung dan hewan liar di Bandar Udara Betoambari Baubau.
 - b. Memastikan program pengelolaan bahaya burung dan hewan liar dilaksanakan secara tepat
 - c. Komandan Avsec bertanggung jawab terhadap pelaksanaan sehari hari akan program pengelolaan bahaya burung dan hewan liar.
 - d. Komandan PKP-PK bertanggung jawab untuk pengawasan burung dan hewan liar serta tindakan pengusiran dengan menggunakan Sirene ketika berada didalam batas operasi bandar udara.

4.12.3 Standar dan Referensi Teknis

- a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.
- b. CASR Bagian 139 Appendix 1 Bagian 4.12 mensyaratkan adanya prosedur tertentu berkaitan dengan bahaya terhadap operasi pesawat udara yang disebabkan oleh adanya burung atau hewan di atau di sekitar bandar udara.
- c. ICAO Doc 9137-AN/898 Bagian 3 — Bird Control and Reduction menyatakan bahwa suatu program manajemen *Obstacle* hewan liar harus memasukkan hal-hal sebagai berikut:
 1. Penyelenggaraan pemeriksaan terhadap adanya bahaya yang ditimbulkan oleh *Obstacle* burung atau hewan liar lain.
 2. Pemberitahuan *Obstacle* hewan liar.
 3. Metoda pengurangan hewan liar
- d. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/42/III/2010

Versi: 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: 18 Juli 2022 Standar dan Referensi Teknis  LEADSKA I GASTAWAN N.P. 19760704 209884 1 001	Tanggal: Kepala Bandar LPUU Kelas III Bandar Udara Baubau 
----------------------------	--	---	--



tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-03 Manajemen Bahaya Hewan Liar di Bandar Udara dan Sekitarnya.

4.12.4 Prosedur memuat tentang :

4.12.4.1 Bahaya terhadap operasi pesawat terbang yang disebabkan oleh adanya burung atau binatang di atau di sekitar bandar udara (aerodrome) :

Dalam mengantisipasi Bahaya terhadap operasi pesawat terbang yang disebabkan oleh adanya burung atau binatang di atau di sekitar bandar udara, Bandara Betoambari Baubau melakukan pemantauan yang sifatnya terjadwal maupun tiba-tiba. Pemantauan dilakukan minimal 30 menit sebelum kedatangan pesawat dan akan dilakukan pengusiran secara manual atau menggunakan alat (misal pengeras suara atau sirine) terhadap burung atau binatang yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

4.12.4.2 Pencatatan dan pelaporan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk dimasukkan dalam ICAO Bird Strike Data Base Sistem Informasi (IBIS)

Bandar Udara Betoambari Baubau menunjuk 1 (satu) orang petugas pelaporan atau Aerodrome Reporting Officer (ARO). ARO bertugas melaporkan setiap *incident* dan *accident* termasuk yang disebabkan oleh birdstrike kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Formulir pelaporan serangan burung mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 468 Tahun 2011 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-15 Prosedur Pelaporan Serangan Burung di Bandar Udara dan sekitarnya.

4.12.4.3 Rincian dari rancangan untuk pengukuran gangguan burung atau binatang :

Untuk kegiatan pengukuran gangguan burung di Bandar Udara Betoambari Baubau dilaksanakan oleh petugas Avsec dan atau petugas Pk-PPK dan atau petugas apron yaitu dengan melakukan Inspeksi Keberadaan Hewan Liar dan Burung. Personil tersebut bertugas melakukan pencatatan antara lain:

- Wilayah Bandar Udara yang menjadi area pengendalian dan pengawasan terhadap hewan liar dan atau burung;
- Jumlah, lokasi dan jenis hewan liar dan atau burung terlihat;
- Tindakan yang diambil untuk membubarkan hewan liar dan atau burung;

<p>Revisi 2.1</p> <p>Tanggal :</p>	<p>Diperiksa Oleh Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal Keputusan Standarisasi Kelembagaan Bandar Udara</p> <p>10 JULI 2022</p>  <p>LEAKY YULI SASTAWAN NIP. 19750704 25002 1 101</p>	<p>Tanggal Keputusan Standarisasi Kelembagaan Bandar Udara</p> <p>10 JULI 2022</p>  <p>KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI KURUR UNIT PERLENGKAPAN BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU NIP. 19728770 200604 1 101</p>
------------------------------------	--	---	--



d. Hasil dari tindakan yang diambil.

4.12.4.4 Rancangan/mekanisme untuk peniadaan gangguan dari burung atau binatang

Dengan meminimalkan atau menghilangkan penyebab masuknya burung dan hewan liar, dengan cara membersihkan semak belukar, membatasi ketinggian rumput dan mengatur tempat pembuangan sampah makanan. Pemantauan dilakukan minimal 30 menit oleh unit AVSEC/PKP-PK sebelum kedatangan pesawat dan akan dilakukan pengusiran secara manual atau menggunakan alat (misal pengeras suara atau sirine) terhadap burung atau binatang yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

4.12.4.5 Koordinasi dengan unit/instansi lain yang terkait dengan gangguan dari burung atau binatang.

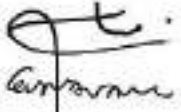
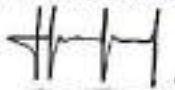

Bandar Udara Betoambari Baubau berkoordinasi dengan Pemerintah Kota Baubau untuk mengantisipasi serangan burung dan hewan liar diluar area bandara.

Bandar Udara Betoambari Baubau bekerja sama dengan Mitra Kerja Dinas Peternakan Kota Baubau untuk mengurangi keberadaan burung dan hewan liar seperti kucing, tikus dan burung di area Apron dan Gedung Terminal Bandar Udara Betoambari Baubau.

4.12.4.6 Kategori insiden serangan hewan liar atau burung liar

Kategori insiden serangan hewan liar atau burung liar terdiri dari:

- a. Serangan terkonfirmasi, berupa tabrakan antara hewan liar atau burung dengan pesawat udara yang dibuktikan dengan ditemukannya bangkai dalam kerusakan pesawat;
- b. Serangan yang belum terkonfirmasi, berupa laporan tabrakan antara hewan liar atau burung dengan pesawat udara yang tidak ditemukan bukti fisik; dan
- c. Serius insiden, berupa insiden yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan disebabkan karena keberadaan hewan liar atau burung di Bandar Udara dan sekitarnya baik ditemukan adanya serangan burung atau tidak.

<p>Waktu 2.1</p> <p>Sangat :</p>	<p>Diproses oleh Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal : 18 Juli 2022</p>  <p>IKA NUR HAFIDHA NIP. 23780204 199005 1 001</p>	
----------------------------------	---	---	---



4.12.5 Kontak Personil

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Amran	Komandan PKP-PK	0813 4030 3440
4	Sofian Monro	Komandan Avsec	0813 4444 6009

Revisi 2.1	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : 18 Juli 2022	
Tanggal :			





4.13 PENGAWASAN TERHADAP OBSTACLE (*OBSTACLE CONTROL*)

4.13.1 Tujuan

Tujuan dari prosedur ini adalah untuk mencegah bandar udara tidak dapat digunakan karena pertumbuhan obstacle di sekitar bandar udara.

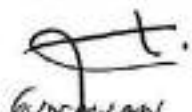


4.13.2 Tanggung Jawab

Penyelenggara bandar udara bertanggung jawab memantau OLS yang berlaku pada bandar udara dan melapor kepada Ditjen Hubud mengenai pelanggaran atau potensi pelanggaran OLS.

- a. Kepala UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab dalam pembuatan prosedur untuk memonitor dan memberitahukan keberadaan *Obstacle* kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan bersama – sama melakukan pengawasan dan penilaian terhadap rencana pendirian bangunan sementara atau permanen di sekitar bandar udara yang berpotensi menjadi obstacle pada daerah OLS.
- b. Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat bertanggung jawab dalam persiapan penilaian untuk pemberian rekomendasi ketinggian bangunan permanen dan bangunan sementara;
- c. Pimpoksi Bangunan landasan bertanggung jawab dalam pengawasan obstacle pada area OLS dan pengawasan *Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A* dan melalui officernya bertanggung jawab dalam pelaksanaan monitor harian terhadap OLS

4.13.3 Standar dan Referensi Teknis

- a. Undang – Undang Republik Indonesia nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan.
- b. CASR Bagian 139 dan MOS mensyaratkan agar pada saat suatu bandar udara melihat munculnya *Obstacle*, Penyelenggara Bandar Udara harus dengan segera memberitahu ATC dengan menginformasikan besar dan lokasi dari *Obstacle* serta melakukan perubahan *declared distances* jika memungkinkan.
- c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 262 Tahun 2017 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139.

<p>Versi 2.1</p>	<p>Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tersesat Kepala Sub Direktorat Standarisasi dan Pengukuran Udara</p> <p>18 JUL 2012</p>  <p>LINDOK YULI SASTRAWATI NIP. 19750704 250001 1 001</p>	
<p>Tanggal :</p>			



4.13.4 Prosedur memuat tentang :

4.13.4.1 Penetapan Obstacle Limitation Surface (OLS) bagi bandar udara (Aerodrome) sesuai dengan Manual of Standard (MOS):

Obstacle didefinisikan sebagai objek apapun yang berada di atas atau berdiri di atas permukaan area pembatasan obstacle yang telah ditentukan, dimana meliputi runway strip, runway end safety area, clearway dan taxiway strip; dan objek apapun yang memasuki permukaan batas obstacle (Obstacle Limitation Surface/OLS), yaitu serangkaian permukaan yang menentukan batas ketinggian objek, di sekitar bandar udara.

Penyelenggara bandar udara harus menentukan OLS yang dapat diterapkan pada bandar udara .

OLS meliputi beberapa atau semua hal berikut:

- a. permukaan horisontal luar (outer horizontal surface);
- b. permukaan kerucut (conical);
- c. permukaan horisontal dalam (inner horizontal surface);
- d. permukaan pendekatan (approach surface);
- e. permukaan pendekatan dalam (inner approach surface);
- f. permukaan transisi (transitional surface);
- g. permukaan transisional dalam (inner transitional surface);
- h. permukaan pendaratan balked,
- i. Permukaan take-off climb.

4.13.4.2 Langkah-langkah yang dapat dilakukan untuk memantau Obstacle Limitation Surface (OLS):

Pengawasan pada objek dalam bandar udara maupun di sekitar bandar udara yang berpotensi untuk menjadi atau yang sudah merupakan obstacle, yang berpengaruh terhadap keselamatan ataupun efisiensi operasi bandar udara, meliputi sekurang-kurangnya:

- a. Melakukan pemantauan terhadap obstacle limitation surface dan take-off surface chart type A terkait adanya obstacle;
- b. Melakukan pemantauan terhadap tumbuhnya bangunan-bangunan tinggi dalam batas horisontal dari obstacle limitation surface;
- c. Melakukan pengawasan terhadap obstacle atau obyek yang potensial menjadi obstacle dalam wilayah bandar udara;

<p>Revisi 2.1</p>	<p>Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara</p>	<p>Tanggal 18 Juli 2022 Standardisasi Keselamatan Bandara Udara</p>	
<p>Tanggal :</p>			



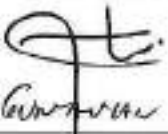
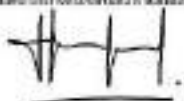

- d. Melakukan pengawasan/pengaturan terhadap pengembangan bangunan baru di seputar bandar udara dengan melakukan kerja sama antara penyelenggara bandar udara, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara serta pemerintah daerah setempat dan organisasi lain terkait, sehubungan dengan pemberian izin terhadap bangunan yang mungkin mengganggu obstacle limitation surface;
- e. Menyampaikan kepada Direktur Jenderal tentang jenis/sifat dan lokasi obstacle, tentang adanya tambahan baru obstacle atau tentang pembongkaran obstacle untuk mendapatkan penanganan bila perlu, termasuk amandemen terhadap publikasi dalam AIP;
- f. Prosedur untuk melakukan pemantauan terhadap objek baru atau perkembangan bangunan-bangunan di daerah-daerah yang ditunjuk oleh pembuat instrument approach procedure, bagi bandar udara yang mempunyai instrument approach procedure; dan
- g. Nama, peranan, dan nomor telepon dari pejabat/personel yang bertanggung jawab atas pengawasan terhadap obstacle (obstacle control).

4.13.4.3 Mendeteksi obstacle sesegara mungkin termasuk objek, bangunan dan struktur

Bandar Udara Betoambari Baubau melakukan pemantauan terhadap ruang udara disekitar bandar udara untuk mengetahui adanya pelanggaran terhadap Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (obstacle limitation surface) oleh suatu objek (bangunan, struktur lainnya, atau benda tumbuh).

Apabila terdapat perencanaan pembangunan di atas, di bawah atau di luar Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (obstacle limitation surface) maka Bandar Udara Betoambari akan berkoordinasi dengan pemerintah daerah atau instansi terkait lainnya guna pelaksanaan pemenuhan dari ketentuan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (obstacle limitation surface).

Bandar Udara Betoambari mengambil semua langkah yang diperlukan untuk menjamin bahwa obstacle yang terdapat di bandar

<p>Versi 2.1</p>	<p>Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara</p>	<p>Tanggal: 30 JUL 2022 Revisi: 01 Standar/Unit Keselamatan Bandar Udara</p>	<p>Terdapat Perencanaan Pembangunan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan</p>
<p>Tanggal:</p>		 <p>INSPEKTUR KESELAMATAN BANDAR UDARA N.P. 19760201 199803 1 001</p>	



udara atau disekitar bandar udara dapat terdeteksi sesegera mungkin.

4.13.4.4 Memantau permukaan take off Type A chart dari obstacle

Aerodrome Obstacle Charts-ICAO Type A yang mengidentifikasi informasi semua obstacle yang signifikan di take-off area Bandar Udara sampai dengan 10 km dari ujung runway.

Jika tidak ada obstacle yang signifikan di take-off flight path area, apabila Aerodrome Obstacle Charts-ICAO Type A tidak dibutuhkan maka harus dicantumkan pernyataan di Aerodrome Manual.

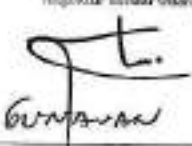


Pada Bandar Udara yang tidak digunakan untuk penerbangan internasional tetapi digunakan untuk operasi angkutan udara dengan berat pesawat udara diatas 5.700kg, diharuskan untuk menyiapkan Aerodrome Obstacle Charts-ICAO Type A, atau membuat informasi tersendiri terkait obstacle yang dicantumkan dalam Aerodrome Obstacle Charts-ICAO Type A merupakan tugas yang harus dilaksanakan oleh penyelenggara Bandar Udara bersama dengan operator penerbangan terkait.

4.13.4.5 Memantau pendirian bangunan (dalam kaitan dengan ketinggian bangunan dan struktur lainnya) dalam batas horizontal dari batas hambatan permukaan

Rekomendasi terhadap bangunan yang mungkin mengganggu *obstacle limitation surface* di Bandara Betoambari diberikan oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar atas referensi hasil survey dan perhitungan oleh tim survey obstacle didampingi oleh personil dari Bandara Betoambari dan berkoordinasi dengan Pihak Pemerintah Daerah.

4.13.4.6 Memantau objek atau bangunan baru di area bandara sudah sesuai dengan pengaturan prosedur instrument, jika bandar udara (aerodrome) memiliki prosedur pendekatan instrument (Tidak dilaksanakan di bandara Betoambari)

Jika tidak ada objek yang mencapai 2% permukaan take-off climb, maka objek-objek baru perlu dibatasi untuk menjaga permukaan bebas obstacle, atau permukaan yang turun hingga kemiringan 1,6%

<p>Wersi 2.1</p>	<p>Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal : Kepala Sub Direktorat Standarisasi dan Sistem Bandar Udara</p>  <p>L. SUDITA BIRHESASTRAMAN NIP. 20766704 199803 1 001</p>	
<p>Tanggal :</p>			



4.13.4.7 Pemberian rekomendasi ketinggian bangunan atau obyek lainya di sekitar bandara sudah sesuai dengan Obstacle Limitation Surface (OLS)

Pemantauan terhadap bangunan-bangunan tinggi dalam batas horizontal dari obstacle limitation surface dilakukan oleh unit Bangunan Landasan. Jika ada bangunan tinggi yang melebihi obstacle limitation surface, maka:

- a. Diadakan pendataan meliputi :
 - Posisi Global / perkiraan bangunan tersebut terhadap Runway centerline
 - Bentuk bangunan (antenna, sutet, gedung dan lainnya)
- b. Diadakan survey bangunan tersebut meliputi :
 - Survey data administrasi (perizinan)
 - Survey lapangan tentang posisi dan bentuk bangunan yang akurat.
- c. Diadakan penghitungan secara prosedural, apabila bangunan tersebut telah melewati batas ketinggian yang diperkenankan atau masih dalam batas safety / normal.

4.13.4.8 Proses untuk meminta Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk mengukur obstacle yang diajukan

Obstacle Limitation Surfaces (OLS) adalah permukaan konseptual (imajiner) yang berhubungan dengan runway dan mengidentifikasi batas bawah dari ruang udara (airspace) bandar udara di atas objek yang menjadi obstacle untuk operasi pesawat udara, dan harus dilaporkan ke Ditjen Hubud.

Objek apapun yang dapat masuk ke dalam bagian horisontal dalam kerucut (conical) dan pertama dari permukaan pendekatan (approach) standar NPA yang digunakan, harus diidentifikasi dan jika keberadaannya tidak dapat dihindari, maka rincian dari obstacle tersebut harus diteruskan ke kantor Ditjen Hubud untuk penilaian kebutuhan pemasangan tanda atau lampu. Objek apapun yang masuk dalam permukaan PANS-OPS pada setiap pemberitahuan dari perancang prosedur, harus diajukan kepada Ditjen Hubud.

4.13.4.9 Pelaporan gangguan melalui NOTAM termasuk *declared distance* yang telah dirubah.

Apabila penyelenggara bandar udara mengetahui adanya suatu halangan (obstacle), maka harus segera memberitahukan kepada

Versi 2.1	Direktori Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : Kopika Sub. Direktorat Standards 08 JUL 2022	Tersebut pada 08 Juli 2022 08 Juli 2022
Tanggal:		 LEAD & VILLI SASTRAWAN NP. 1976004/198811002	



Unit Airnav dan menyampaikan secara rinci tentang lokasi, ketinggian obstacle dimaksud dan membuat amandemen terhadap runway declared distance apabila diperlukan.

4.13.5 Rincian Kontak Personil

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Albert Milton	Kepala Unit LPPNPI Betoambari	0811 4008 224
4	Fadli	Pimpoksi Bangunan	0813 3971 0106
5	La Ode Sufarman	Pimpoksi Landasan	0813 4177 0702

Versi 2.1	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kantor Sub Direktorat Standards dan Inspeksi 18 Juli 2023	
Tanggal:		 TARMAN, SE NIP. 19700704 199602 1 001	



4.14 PEMINDAHAN PESAWAT UDARA YANG RUSAK

4.14.1 Tujuan

- a. Tujuan dari pemindahan pesawat udara yang rusak adalah untuk menyediakan respon efisien yang terkoordinasi untuk memindahkan pesawat secara cepat dan aman yang bisa menyebabkan penutupan sementara Runway, taxiway, atau mempengaruhi OLS dan tidak mengakibatkan hilangnya alat – alat bukti dalam penyelidikan sebab – sebab terjadinya kecelakaan pesawat udara.
- b. Prosedur ini dimaksudkan untuk menangani pesawat yang beroperasi diarea dalam batas bandara yang sesuai dengan lampiran yang tercantum di AEP.

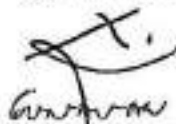
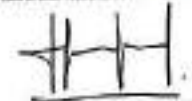

4.14.2 Tanggung Jawab

- a. Kepala UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab untuk mengontrol dan mengkoordinasi upaya pemulihan pesawat udara yang rusak dan untuk mengkoordinasi pemindahan pesawat udara dan mengembalikan bandar udara kepada status operasional penuh. Hal ini membutuhkan suatu hubungan dengan maskapai penerbangan atau Otban Wilayah V dan KNKT serta Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk mendapatkan persetujuan pemindahan pesawat udara. Kepala UPBU Kelas III Betoambari setelah menerima persetujuan dari KNKT memulai pemindahan pesawat yang rusak.
- b. Kepala UPBU Kelas III Betoambari bertanggung jawab mengajukan NOTAM kepada LPPNPI dalam pelaksanaan pemindahan pesawat udara yang mengalami gangguan kerusakan di daerah pergerakan pesawat udara sehingga mengganggu kelancaran, kelangsungan pengoperasian bandar udara dan keselamatan penerbangan.
- c. Tim ARFF diminta siaga untuk membantu kegiatan operasional saat pemindahan pesawat udara, khususnya pada saat de-fueling dilakukan.
- d. Pemilik/operator pesawat udara/pemilik pesawat udara, sebagai pemegang sertifikat pendaftaran, bertanggung jawab terhadap pemindahan pesawat udara yang utuh/rongsokan termasuk biaya dengan sistem penyewaan peralatan salvage dan personel dari instansi yang memiliki peralatan salvage.

4.14.3 Standar dan Referensi

Peraturan Nasional

- a. Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 58 Tahun 2016 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara

Versi 2.0 Tanggal:	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: 10 JUL 2022 Kepala UPBU Kelas III Standardisasi Kelembagaan Bandar Udara  KADRY ELLI SASTRAWAN NIP. 19728704 199802 1 001	
---------------------------	--	---	---



- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulations Part 139) tentang Bandar Udara (Aerodrome);
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.128 Tahun 2015 tentang Pemindahan Pesawat Udara Yang Rusak di Bandar Udara;
- e. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP. 14 Tahun 2015 tentang 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 Airport Rescue & Fire Fighting (ARFF); dan
- f. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP.479 Tahun 2015 tentang Petunjuk Dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-10 (Advisory Circular CASR Part 139-10), Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara.

Referensi Internasional

- a. ICAO Annex 14, Volume I, Aerodromes;
- b. ICAO Doc.9137 - AN/898 Part 1 Rescue and Fire Fighting;
- c. ICAO Doc.9137 - AN/898 Part 5 Removal of Disabled Aircraft;
- d. ICAO Doc.9137 - AN/898 Part 7 Airport Emergency Planning;
- e. ICAO and Pacific Office Emergency Plan (Generic).

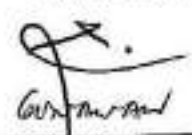
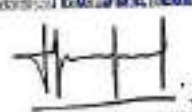

4.14.4 Prosedur memuat tentang

4.14.4.1 Pemindahan pesawat udara pada atau dekat daerah pergerakan

- a. Pada saat sebuah pesawat udara rusak akan dipindahkan dari manuver area, dia akan ditempatkan di suatu lokasi tertentu yaitu di shoulder arah runway 22, dan akan melalui jalur yang disetujui oleh Air line & LPPNPI.
- b. Jika pelaksanaan pemindahan pesawat udara yang rusak tidak sesuai waktu yang ditentukan Kepala Bandar Udara kepada Air line maka Kepala Bandar Udara akan mengambil alih proses pemindahan pesawat udara rusak dengan ketentuan semua akibat dan biaya yang timbul dibebankan pemilik pesawat udara. Sebelum melakukannya, Kepala Bandar Udara akan meminta pemilik pesawat udara untuk melengkapi formulir permohonan dan pernyataan pemindahan pesawat udara.

4.14.4.2 Rincian peranan dari penyelenggara bandar udara (aerodrome) dan pemegang sertifikat registrasi pesawat udara

- a. Prosedur pemberitahuan
Pemberitahuan kepada operator pesawat udara dilakukan oleh Penyelenggara Bandar Udara ketika akan dilakukan pemindahan pesawat udara, baik melalui telepon maupun surat dinas.

<p>Word 2.1</p> <p>Tanggal :</p>	<p>Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal : 16 JULI 2022</p>  <p>LEADER PILOT SASTRYAN N.P. 19700704 199002 1 001</p>	
----------------------------------	--	--	---



b. Pemilik/Operator Pesawat Udara.

Pemilik pesawat udara, didefinisikan sebagai pemegang sertifikat registrasi, bertanggungjawab dalam pemindahan pesawat udara dan pembuangan bahan bakar atau benda berbahaya lainnya yang tertumpah sebagai akibat dari insiden/kecelakaan.

Sebelum disetujuinya pemindahan pesawat udara mungkin perlu dimintakan dari Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi bahwa untuk suatu kondisi yang lebih serius disyaratkan adanya investigasi langsung di tempat

4.14.4.3 Pengaturan tentang hubungan/koordinasi dengan pemandu lalu lintas udara dan Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT)

Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi bertanggungjawab dalam investigasi dari semua insiden dan kecelakaan pesawat udara yang melibatkan operasional pesawat udara sipil. Jika ditetapkan bahwa akan dilakukan investigasi di tempat, suatu pesawat udara yang rusak tidak dapat dipindahkan dari area pergerakan hingga disetujui oleh komite. Koordinator Tim berkoordinasi dengan LPPNPI untuk penerbitan NOTAM Penutupan Landasan Pacu (jika diperlukan).

4.14.4.4 Pengaturan untuk mendapatkan peralatan dan personil yang akan dipergunakan untuk memindahkan pesawat udara

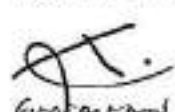


Kepala Bandar Udara selaku penanggung jawab membentuk Tim Pemindahan Pesawat Udara;

Tim Pemindahan Pesawat Udara terdiri dari :

- a. Koordinator Tim;
- b. Komandan Pelaksana;
- c. Regu Pengangkat;
- d. Regu Pemindahan;
- e. Regu Pendukung;

Apabila Peralatan Salvage tidak tersedia di bandar udara, Koordinator Tim melaporkan kepada Kepala UPBU Kelas III Betoambari. Kepala UPBU Kelas III Betoambari berkoordinasi dengan General Manager S. Hasanuddin untuk meminta bantuan mendatangkan Peralatan dan Personel Salvage Bandar Udara Internasional S. Hasanuddin. Nomor kontak personel Salvage : 08124238665 Haji Budi

Personel PKP-PK dalam operasi pemindahan pesawat udara akan memberikan bantuan atas arahan personel Salvage yang memiliki Lisensi dan rating salvage.




<p>Revisi 2.1</p> <p>Tanggal :</p>	<p>Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal : 18 JUL 2022</p> <p>Kepala : Standarisasi Keselamatan Bandar Udara</p>  <p>LEATIK YUSLIAN PRADANA NIP. 871303041200001003</p>	<p>Tanggal : Mendukung</p>  <p>Tim</p>
------------------------------------	--	---	---



4.14.4.5 Peralatan dan personel yang dipergunakan untuk memindahkan pesawat udara tersebut telah dipublikasi dalam AIP
 Menyesuaikan sesuai dokumen *Airport Emergency Plan (AEP)*
 Bandara Udara Betoambari Baubau

4.14.5 Rincian Kontak Personel

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Amran	Komandan PKP-PK	0813 4030 3440
4	Sofian Monro	Komandan Avsec	0813 4444 6009

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandara Udara 	Tanggal: 19 Juli 2022 Kepala Kantor Standar Operasional Penerbangan Bandara Kelas III  TRADYLLI SASTOMAN NIP. 30750704 1960004 2 501	
---------------------------	---	---	---



4.15 PENANGANAN BARANG/BAHAN BERBAHAYA

- a. Termasuk barang/bahan berbahaya adalah benda-benda peledak, cairan dan benda padat yang mudah terbakar, cairan korosif gas tekanan tinggi, dan barang-barang bersifat magnetik atau radio aktif material radioaktif / yang dimagnetisasi. Barang/bahan berbahaya tidak termasuk material yang diklasifikasi oleh ICAO/IATA sebagai barang-barang berbahaya, dimana freight forwarder dan maskapai penerbangan bertanggungjawab untuk prosedur pengemasan dan penanganan yang aman.
- b. Penanganan untuk menghadapi kejadian tumpahnya barang/bahan berbahaya harus ditetapkan dalam Airport Emergency Plan.

4.15.1 Tujuan


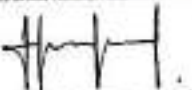

Tujuan dari prosedur ini untuk memastikan penyimpanan yang aman atas barang/bahan berbahaya di bandar udara (benda-benda peledak, cairan dan benda padat yang mudah terbakar, cairan korosif, gas tekanan tinggi, dan barang-barang bersifat magnetik atau radio aktif material radioaktif / yang dimagnetisasi) dan tidak termasuk yang diklasifikasikan sebagai barang/bahan berbahaya.

4.15.2 Penanggung Jawab

- a. Kepala UPBU Kelas III Betombangri bertanggung jawab dalam menetapkan prosedur untuk memastikan penyimpanan yang aman atas material berbahaya di bandar udara.
- b. Dalam kegiatan pengawasan airside sehari-hari, Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat bertanggung jawab dalam pemantauan terbatas atas pergerakan material berbahaya di airside.
- c. Komandan Avsec bertanggung jawab secara langsung terhadap pemantauan, pengaturan dan penanganan material berbahaya.

4.15.3 Standar dan Referensi

- a. Undang – undang Republik Indonesia nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.
- b. CASR 139 Appendix 4.15
- c. SKEP Ditjenhubud No : SKEP/47/IV/2010 dan No: SKEP/255/IV/2011 tanggal 21 April 2011 tentang Juknis pemeriksaan Keamanan Cargo dan Pos yang diangkut dengan Pesawat Udara.
- d. PM 58 Tahun 2016 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara
- e. KP 26 Tahun 2014 tentang Lisensi Personel Penanganan Pengangkutan Barang Berbahaya
- f. KP 301 Tahun 2016 tentang Pentunjuk Teknis Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara

Versi 1.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  Guruhman	Tanggal: 18 JUL 2022 Revisi: 0 Standardisasi Keselamatan Bandar Udara  INSPEKTUR PENERBANGAN N.P. 7972001 102003 1 001	
---------------------------	---	---	---

**4.15.4 Prosedur yang terkait dengan Penanganan Barang/Bahan Berbahaya.****4.15.4.1 Penanganan yang aman terhadap barang / bahan berbahaya di Bandar Udara (Aerodrome)**

Penyelenggara Bandar Udara yang menangani kargo akan mengambil tindakan ada saat ditemukan material berbahaya pada saat proses embarkasi/disembarkasi, contohnya sebagai berikut :

Objek	Tindakan yang harus diambil
Kargo radio aktif	Pelihara jarak dan informasikan kepada petugas untuk perlindungan radiasi
Racun atau serum	Informasikan jika ada yang terkena
Barang berbahaya lainnya	Jangan dipegang dan terbitkan laporan insiden Barang berbahaya ke maskapai penerbangan atau pihak lainnya

4.15.4.2 Pengaturan untuk lokasi khusus di bandar udara yang disiapkan untuk penyimpanan bahan cair mudah terbakar (termasuk bahan bakar pesawat) semua barang / bahan berbahaya lainnya.

- Bahan bakar jet (Jet-A1) tidak tersedia di Bandara Betoambari Baubau
- Material Berbahaya Lainnya, tidak ada material berbahaya lain diluar yang diatur oleh prosedur ini yang disimpan secara permanen di bandar udara. Penyimpanan barang yang tertunda pengiriman melalui udara menjadi tanggung jawab dari Freight Forwarder.

4.15.4.3 Metode yang harus diikuti untuk penyerahan, penyimpanan, dan pembagian dan penanganan barang/bahan.

Prosedur pengambilan dan penyerahan barang berbahaya dilakukan melalui berita serah terima antara petugas keamanan di gudang kargo dengan pengambil / penerima.

4.15.5 Rincian Kontak Personil

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Sofian Monro	Komandan Avsec	0813 4444 6009

Wakil 1:	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: 18 Juli 2022 Kantor: Komite Standar Standardisasi & Keselamatan Bandar Udara	
Tanggal:			
	Gunawan	I RADIX YULI SASTRAWAN NIP. 197212204 100003 1 001	TARMAN, SE NIP. 0812001000000 1 001



4.16 OPERASI VISIBILITY RENDAH

Saat ini bandar udara Betoambari Baubau hanya melayani penerbangan non instrument atau secara visual sehingga tidak diperlukan prosedur operasi visibility rendah seperti yang sebelumnya dibahas, sedangkan pengoperasian bandar udara pada saat visibility rendah penilalan cuaca menjadi tanggung jawab kapten penerbang (*decision by pilot*).

Versi 2.1	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Revisi Sub. Dokumen: Standarisasi/Revisi Standar Bandar Udara	Tanggal: Kepala Kantor: NAMA: KUSUMAHATI PERMAYASARI BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU
Tanggal:	 GUMAR AN	 ESTER YULI SASTRAWAN NIP. 20790701 198003 1 001	 77800001 NIP. 20720000 198004 1 001



4.17. PERLINDUNGAN TERHADAP LOKASI RADAR DAN ALAT BANTU NAVIGASI

4.17.1. Tujuan

Tujuan dari prosedur ini adalah untuk perlindungan lokasi radar dan alat bantu navigasi yang terletak di bandar udara (*aerodrome*), untuk menjamin agar kinerjanya tidak menurun.

4.17.2. Tanggung Jawab

- b. Kepala UPBU Kelas III Betombangri bertanggung jawab untuk membuat prosedur untuk memastikan bahwa kegiatan di bawah kontrol langsung maupun tak langsung tidak memiliki dampak merugikan terhadap pengoperasian radar dan navaid yang aman.
- c. Kasubsi Teknik Operasi Keamanandan Pelayanan Darurat bertanggung jawab atas proposal kerja yang dapat mempengaruhi operasional navaid di bandar udara, termasuk jaringan kabel yang terkait dengan fasilitas tersebut.
- d. Para Pimpoksi Teknik bertanggung jawab dalam penerapan prosedur, pemeliharaan disekitar fasilitas navaid.

4.17.3. Standar dan Referensi Teknis

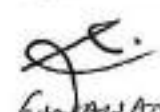
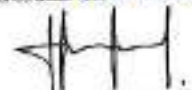

- a. Undang – undang Republik Indonesia nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.
- b. CASR Bagian 139, Appendix 1 bagian 4.17, menjelaskan rincian dari prosedur yang harus didokumentasikan untuk mengontrol kegiatan yang dapat mempengaruhi radar dan navaid yang berlokasi di bandar udara.

4.17.4. Prosedur memuat tentang :

4.17.4. 1. Perlindungan lokasi radar dan alat bantu navigasi yang terletak di bandar udara (*aerodrome*), untuk menjamin agar kinerjanya tidak menurun

Semua petugas unit kerja terkait atau petugas terkait (kontraktor) harus mematuhi kebijakan keamanan seperti yang telah dijelaskan dalam langkah-langkah untuk mendapatkan akses ke airside

Petugas unit kerja terkait akan diberitahu akan adanya pekerjaan yang dapat mempengaruhi Alat Bantu Navigasi paling tidak 24 jam sebelum pekerjaan dilakukan. Hal ini akan memberikan cukup waktu dalam penerbitan NOTAM dan untuk mempersiapkan petugas yang tepat untuk hadir dalam mematikan atau menyalakan fasilitas jika diperlukan.

Revisi 01	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal : Kelas Teknik Standar dan Referensi Teknis 18 JULI 2022  YULIYULIASASTAWAN NIP. 197203704 198803 1 000	 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN URUD KANTOR PUSAT DIREKTORAT PERENCANAAN BANDAR UDARA BETOANGBARI BAUBAU TAMAN, ST NIP. 20720530200000000
-----------	--	---	--



4.17.4. 2. Pengaturan untuk mengontrol aktifitas di sekitar lokasi radar dan alat bantu navigasi

a. Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat bertanggung jawab memberikan informasi ke LPPNPI berkaitan dengan:

- 1) Kegiatan di sekitar navaid di bandar udara, yang dapat mempengaruhi sinyal ke dan dari fasilitas tersebut; dan
- 2) Mengajukan kegiatan penggalian dalam jarak 3 meter dari jaringan kabel yang berkaitan dengan fasilitas.

Masukan ini dapat berbentuk verbal atau diberikan secara formal pada saat tahap perencanaan suatu MOWP

b. Petugas unit kerja terkait (fasilitas) menyiapkan Ijin Memulai Pelaksanaan Pekerjaan atau sebuah *Method of Works Plan* (MOWP) untuk kegiatan yang dapat mempengaruhi operasi pesawat udara yang menyebabkan *Obstacle* terhadap navaid, atau sinyalnya ke pesawat udara. Merencanakan pekerjaan tersebut membutuhkan masukan dari unit lainnya

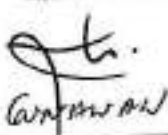


c. Petugas unit kerja terkait (fasilitas) membuat batasan-batasan yang dibutuhkan. Satu copy dari MOWP atau Ijin Memulai Pelaksanaan Pekerjaan yang diterbitkan untuk suatu pekerjaan harus diserahkan ke unit kerja lainnya sebagai masukan.

d. Work Safety Officer akan memastikan bahwa semua petugas yang terlibat dalam pekerjaan di bandar udara mengerti dan mematuhi batasan-batasan yang ditentukan untuk melindungi radar, navaid dan jaringan kabel terkait. Ini berlaku bagi staf, sub kontraktor, dan organisasi lain yang terlibat dalam pekerjaan di bandar udara.

e. Jika ada kemungkinan *Obstacle* terhadap sinyal navaid karena adanya *Obstacle* sementara, seperti kendaraan yang berlalu lalang di sekitar lokasi, maka rambu-rambu peringatan atau instruksi akan didirikan. Kendaraan atau peralatan/mesin dilarang memasuki area terlarang navaid pada saat instalasi di runway.

4.17.4. 3. Pengaturan, yang dibuat berdasarkan konsultasi dengan penyedia instalasi navaid, untuk pasokan dan instalasi rambu peringatan akan adanya radiasi gelombang pendek yang berbahaya

Sebagai acuan dalam menentukan ruang jarak operasi navaid untuk mempersiapkan kegiatan pemeliharaan kecil, pekerjaan dalam wilayah berikut diperkirakan dapat mempengaruhi navaid terkait:

Versi 2.1 Tanggal:	Diproses Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: 18 JUL 2022  KASUBSI TEKNIK OPERASI NIP. 191102704 198903 1 001	
---------------------------	---	--	---

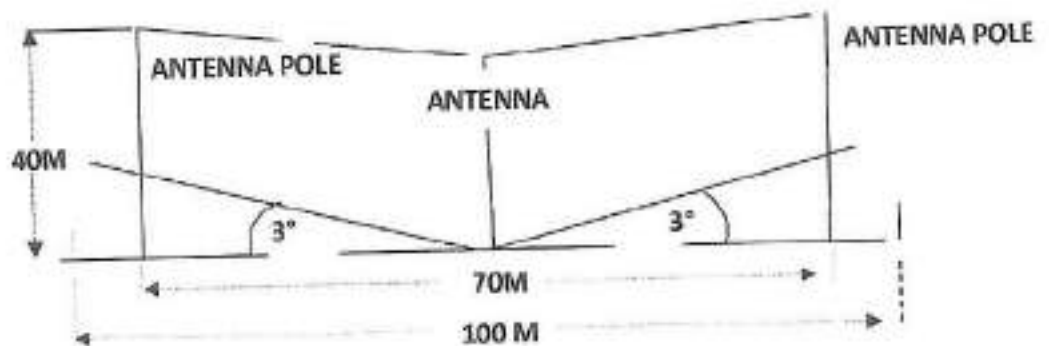


a. NDB (Non Directional Beacon)

Clear area di sekitar fasilitas:

- 1) Dalam area seluas 50 m x 50 m, harus terbebas dari bangunan dan halangan lainnya;
- 2) Dalam radius 300 meter dari antenna tidak diijinkan untuk mendirikan bangunan metal seperti bangunan besi, elektroda listrik, dll;
- 3) Di area dalam radius 1,000 meter dari antenna harus terbebas dari tumbuhan dan/atau bangunan dengan ketinggian lebih dari tinggi permukaan kerucut sebagai berikut seperti gambar dibawah ini.

Gambar 4.1 Clear Area Disekitar Fasilitas NDB



b. VOR (Very High Frequency Omnidirectional Range)

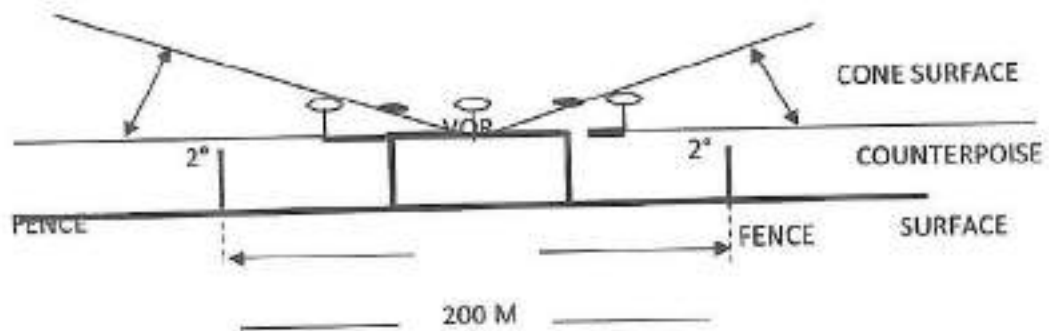
Clear area di sekitar fasilitas:

- 1) Dalam radius 100 meter dari pusat fasilitas bebas dari bangunan atau halangan lainnya;
- 2) Dalam radius 100 hingga 200 meter dari pusat fasilitas, tinggi bangunan atau tumbuhan tidak boleh lebih dari Counterpoise area;
- 3) Dalam radius 600 meter dari pusat fasilitas pada permukaan kerucut tidak boleh ada Overhead Extra High Tension Electrical Distribution;
- 4) Batas ketinggian bangunan atau tumbuhan yang ditentukan oleh permukaan kerucut sebagai berikut seperti gambar dibawah ini.

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: 08 JUL 2022 LEWIS YULIANTORWAN NIP. 58300351199031000	 Kepala Kantor DIREKTORAT INSPEKSI DAN PENYELIDIKAN BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU TAMBALE NIP. 58300351199031000
-----------------------	---	---	---



Gambar 4.2 Clear Area Disekitar Fasilitas VOR

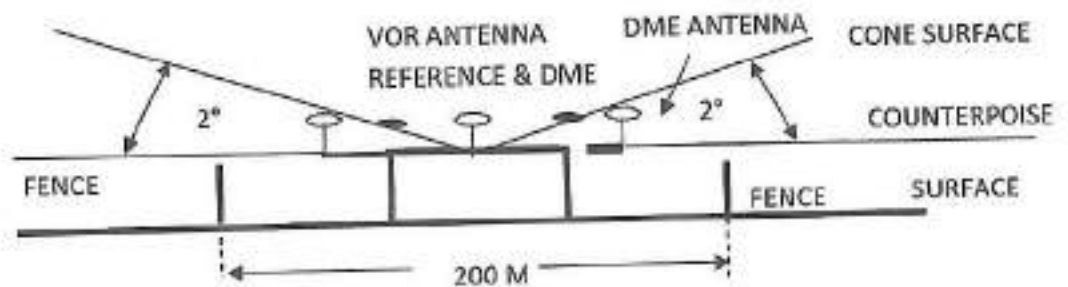


c. DME (DISTANCE MEASUREMENT EQUIPMENT)

Clear area di sekeliling fasilitas:

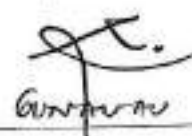


- 1) Dalam jarak 100 meter dari pusat fasilitas bebas dari bangunan atau tumbuhan;
- 2) Dalam radius 100 hingga 200 meter dari pusat fasilitas, ketinggian bangunan atau tumbuhan tidak boleh lebih dari Counterpoise area;
- 3) Dalam radius 600 meter dari pusat fasilitas pada permukaan kerucut tidak boleh ada Overhead Extra High Tension Electrical Distribution;
- 4) Batas ketinggian bangunan atau tumbuhan ditentukan oleh permukaan kerucut sebagai berikut seperti gambar dibawah ini :

Gambar 4.3 Clear Area Disekitar Fasilitas DME



d. RADAR

Tidak tersedia radar di Bandara Betoambari Baubau

<p>Wind 2.1</p> <p>Tanggal :</p>	<p>Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal : Baubau Sub. Direktorat Standarisasi dan Inspeksi Bandara Udara</p> <p>18 JUL 2027</p>  <p>1.00000001 10160033 001</p>	<p>Tanggal: Analis Kontrol</p>  <p>TABUKA, 18 No. 197307/2025/001-1/001</p>
----------------------------------	---	--	--



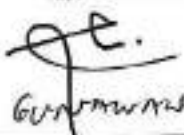


4.17.4. 4. Pengaturan untuk pemeliharaan ground (tanah/lingkungan) disekitar instalasi.

Semua petugas unit kerja terkait atau petugas terkait (kontraktor) harus mematuhi kebijakan keamanan seperti yang telah dijelaskan dalam langkah-langkah untuk mendapatkan akses ke airside.

Petugas unit kerja terkait akan diberitahu akan adanya pekerjaan yang dapat mempengaruhi navaid paling tidak 24 jam sebelum pekerjaan dilakukan. Hal ini akan memberikan cukup waktu dalam penerbitan NOTAM dan untuk mempersiapkan petugas yang tepat untuk hadir dalam mematikan atau menyalakan fasilitas jika diperlukan.

4.17.5. Rincian Kontak Personil

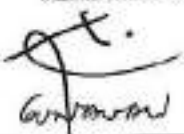
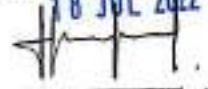

1	Tarman, SE	Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau	0811 4005 464
2	La Rano, SE	Kasubsi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat	0852 8198 2221
3	Fadli	Pimpoksi Bangunan	0813 3971 0106
4	La Ode Sufarman	Pimpoksi Landasan	0813 4177 0702
5	Gamareza M.S.ST	Pimpoksi Listrik Bandara	0852 1504 1404

Versi 2.1 Tanggal:	Disetujui Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: Kepala Sub-Direktori Standarisasi Keselamatan Bandar Udara  11 Jul 2022 LUDUS FUM SATTIRMAN NIP. 601207411968031001	Kepala Kantor KANTOR PERBUKTIAN BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU  NIP. 19120040304001001
---------------------------	--	---	--



4.18. Pendaratan dan Lepas Landas Helikopter

Belum tersedia di Bandar Udara Betoambari Baubau

Versi 2.1 Tanggal :	Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Kelempaan Bandar Udara  7 8 JUL 2022 [SARKE PILLISASTRAWAN NIP. 19710208 199312 1 000	Kepala Kantor UPTD Wilayah Kerja Bandara Betoambari Baubau BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU  YABAUAN, ST NIM. 19720101010001001
----------------------------	---	--	--








BAGIAN 5

Penyelenggaraan Bandar Udara dan Sistem Manajemen Keselamatan Bandara Udara (Airport Safety Management System)

- Sub Bagian 5.1 Penyelenggaraan Bandar Udara
- Sub Bagian 5.2 Komite Bandar Udara
- Sub Bagian 5.3 Persyaratan wajib Tambahan (*Additional Mandator Requirement*)
- Sub Bagian 5.4 Sistem Manajemen Keselamatan Bandar Udara (Airport Safety Management System)

Revisi 2.1	Dibuat oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: Kepala Sub Direktorat Standarisasi K... 18 JUL 2022  KEMENTERIAN PERHUBUNGAN NIP. 19720211990031001	Tanggal: Kepala Kantor KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BAUDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU  TASIKMALAYA NIP. 19720211990031002
------------	---	--	---



5.1 Penyelenggara Bandar Udara

5.1.1 Struktur Organisasi

Diagram berikut memberikan rincian struktur organisasi dan manajemen yang bertanggung jawab terhadap operasi bandar udara dan pemeliharaan bandar udara, termasuk tanggung jawab keuangan.

5.1.2 Rincian Tugas dan Tanggung Jawab Pejabat/Personel Utama yang bertanggung jawab terhadap Operasi Bandar Udara




Rincian tugas dan tanggung jawab telah diatur dalam PM 102 Tahun 2014 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Ditjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan.

5.1.3 Kualifikasi Organisasi Bandar Udara

kualifikasi/kompetensi dan pengalaman Kepala Bandar Udara, Pejabat bidang Keselamatan Bandar Udara, operasi dan Teknik berupa Pendidikan Formal dan Pendidikan Non-Formal/Diklat yang pernah diikuti

Tabel 5.1 Kualifikasi Organisasi Bandar Udara

No	Nama	Jabatan	Pendidikan	Diklat	Pengalaman
1.	Tarman, SE	Kepala Bandar Udara Betoambari Baubau	S1	1. Diklat PIM Tk. IV 2. Pengadaan Barang & Jasa 3. Penyusunan RENSTRA dan LAKIP 4. Diklat Kuasa Pengguna Anggaran	1. PPK 2. Kaur TU 3. Kepala Bandara
2.	La Rano, SE	Kasubsi Teknik Operasi Kemanan dan Pelayanan Darurat	S1	1. Safety Management System (SMS) 2. Manajemen Bandar Udara (MBU) 3. PPAKP 4. BENDAHARAWAN 5. Civil Aviation Management (CAM)	1. Bendahara 2. PIt. Kaur TU 3. PPK 4. PIt. Kasubsi T.O.K.P.D 5. Kasubsi T.O.K.P.D
3.	Muhamad Rijal, A.Md	Kaur Tata Usaha	S1	1. PPAKP 2. BENDAHARAWAN 3. Manajemen Bandar Udara (MBU)	1. Bendahara 2. Kaur TU
4.	Sofian Monro	Komandan Avsec	S1	1. Senior Avsec 2. DG type A	1. Petugas Avsec 2. Komandan Avsec
5.	Amran	Komandan PKP-PK	D.II	1. Senior PKP-PK 2. DG Type A	1. Petugas PKP-PK 2. Komandan PKP-PK
6.	La Ode Sufarman	Pimpoksi Landasan	S1	1. KKOP 2. Beton 3. Asfalt	1. Teknisi Landasan 2. Pimpoksi Landasan

Versi 2.1 Tanggal :	Diperiksa Oleh : Instruktur Bandar Udara 	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Bandar Udara  18 JUL 2022 BANGKALAYA WASTRAWAN NIP. 197202011980051001	Jember, 18 Juli 2022 
----------------------------	--	--	---



				4. PMS 5. Diklat FSU 6. SMS	3. PPK
7.	Fadli	Pimpoksi Bangunan	S1	1. KKOP 2. Diklat FSU 3. Diklat FSD	1. Teknisi Bangunan 2. PPK 3. Pimpoksi Bangunan
8.	Gamareza SST	Pimpoksi Listrik Bandara	S1	1. TCC Acos Genset 2. CCNA 1	3. Teknisi Mekanikal 4. Pimpoksi Listrik
9.	Muliyadi	Pimpoksi AAB	S1	1. SMS 2. Senior Avsec 3. DG Type A	1. Petugas Avsec 2. Pimpoksi AAB
10.	Gamareza SST	Pimpoksi Elban	S1	1. TCC Genset Acos 2. TCC X-Ray	1. Teknisi Listrik 2. Pimpoksi Elban

5.1.4 Daftar Kontak Pejabat/Personil Utama yang bertanggung jawab terhadap Operasi Bandar udara dan tugas – tugas Keselamatan
Sesuai dengan daftar kontak personil pada butir 5.1.5

5.1.5 Personil/Unit Kerja Pengawas Pedoman Pengoperasian Bandar Udara.
Belum tersedia

Tabel 5.2 Personil/Unit Kerja Pengawas Pedoman Pengoperasian Bandar Udara
Belum tersedia

5.1.4 Distribusi Pedoman dan Pengoperasian Bandar Udara

5.1.4.1 Versi Cetak

Edisi cetak dan pembaharuan dari manual ini akan didistribusikan oleh pengawas/petugas Pedoman Pengoperasian Bandar Udara sebagaimana termuat dalam tabel Tabel 5.3.

Tabel 5.3 Distribusi AM Versi Cetak

No	Institusi	Distribusi	Keterangan
1.	Direktorat Bandar Udara	Ya	
2.	Otoritas Bandara Wilayah V	Ya	
3.	Kepala UPBU Kelas III Betoambari	Ya	
4.	Kepala Unit LPPNPI Betoambari	Ya	
5.	Para Airlines	Ya	
6.	Para Ground Gandling	Ya	
7.	Pertamina	Ya	

Revisi 1.1	Disetujui Oleh : Inspektur Bandar Udara	Tanggal : 18 JUL 2022	Kelembagaan : Kantor Kepala Kantor DPRU KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU



5.1.4.2 Versi Elektronik


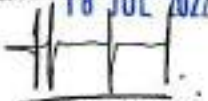

Copy elektronik dan pemutakhiran manual ini didistribusikan sebagai berikut dari pedoman ini didistribusikan sebagai berikut;

Tabel 5.4 Distribusi AM Versi Elektronik

No	Institusi	Distribusi	Keterangan
1.	Direktorat Bandar Udara	Ya	
2.	Otoritas Bandara Wilayah V	Ya	
3.	Kepala UPBU Kelas III Betoambari	Ya	
4.	Kepala Unit LPPNPI Betoambari	Ya	
5.	Para Airlines	Ya	
6.	Para Ground Handling	Ya	
7.	Pertamina	Ya	

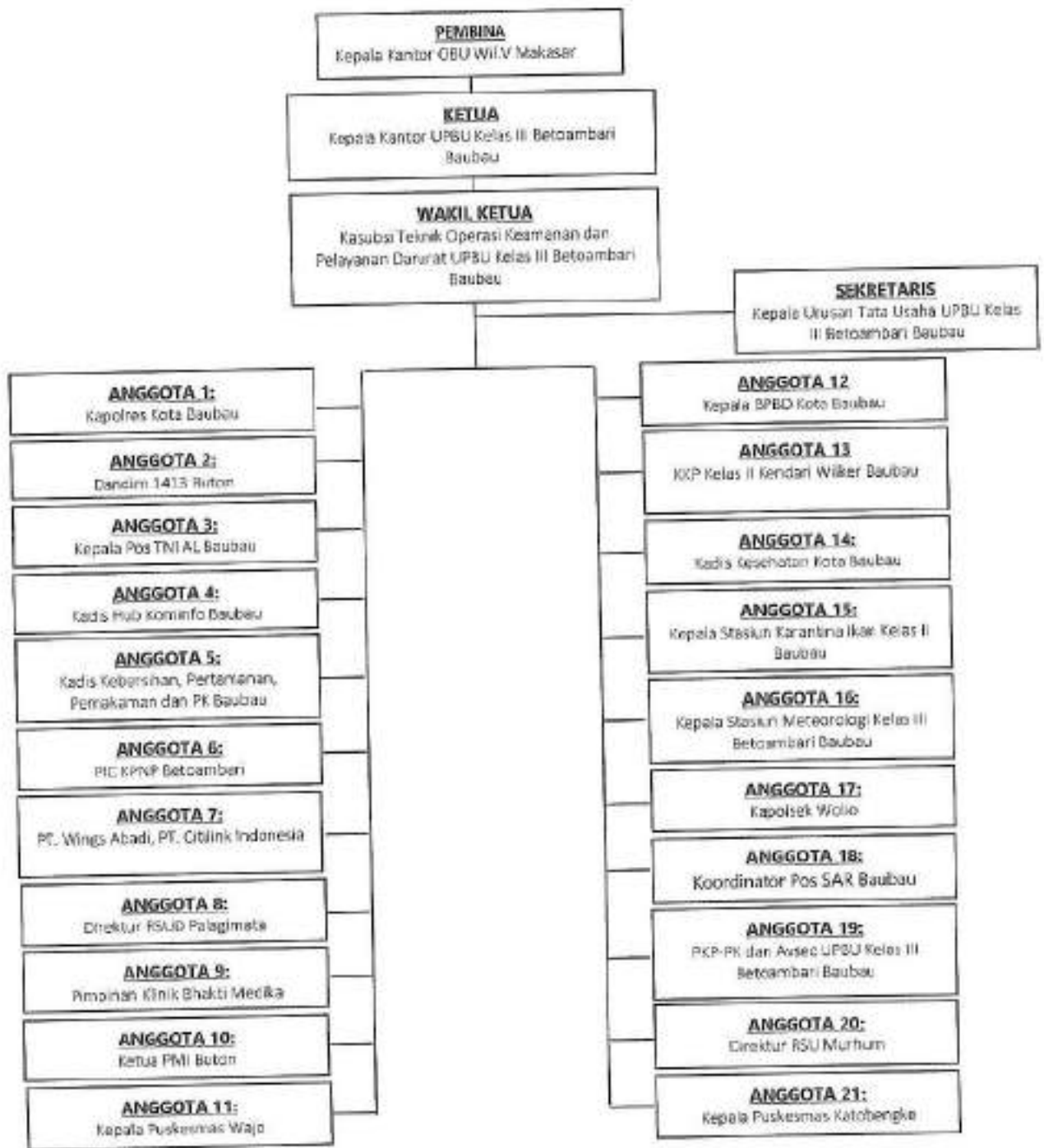
5.2 Komite Bandara




5.2.1 Airlines Operator Committe Belum tersedia

versi 2.1	Direktori Cita: Inspektur Bandar Udara  SUNAWAN	Tanggal : Kepala Sub. Direktorat Standar dan Mutu Bandara 18 JUL 2022  KAREK P. HANASTIKAWATI NIP. 19720211 198003 1 001	 Kepala Sub. Direktorat BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU TAMAM, SI NIP. 19720211 198003 1 001
-----------	---	--	---



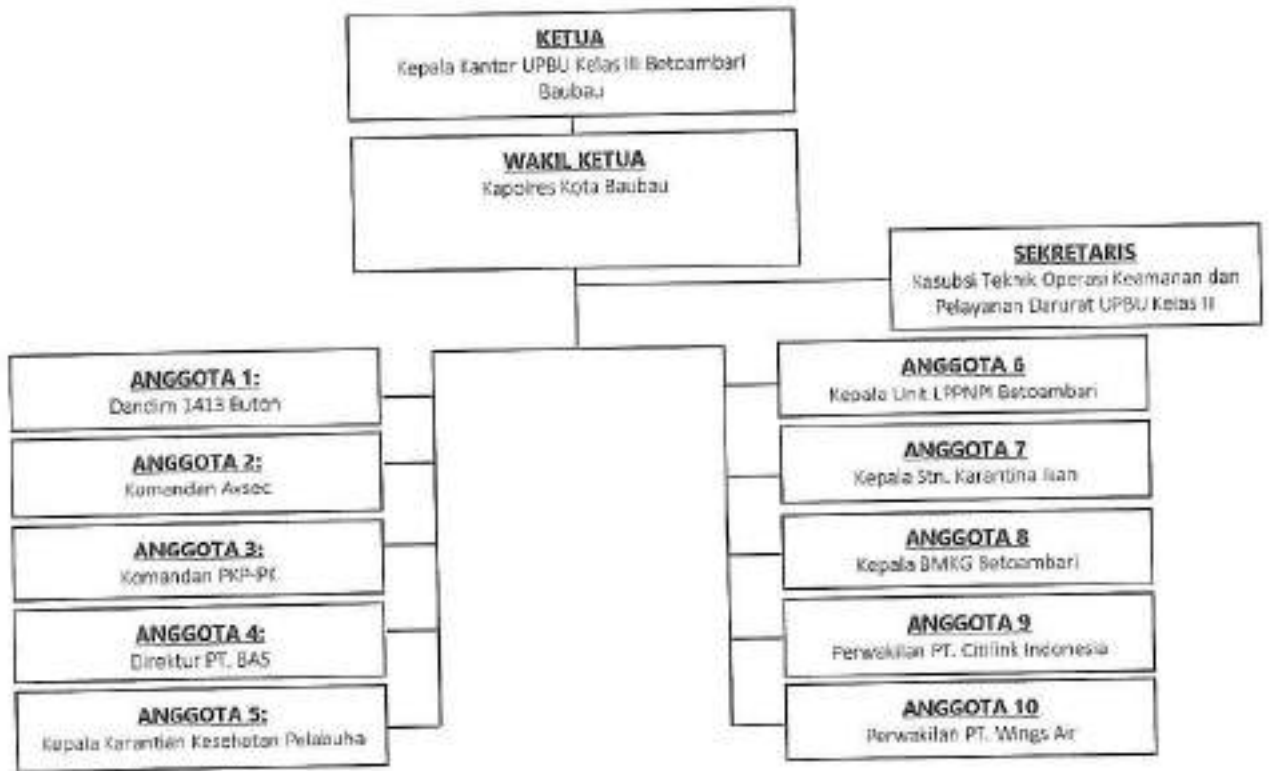
5.2.2 Airport Emergency Plan Committe



Versi 2.1 Tanggal :	Diperiksa Oleh Inspektur Bandar Udara  Guntawan	Tanggal : Kepala Sub-Direktorat Standarisasi Keselamatan Penerbangan Udara  LESTARI WULI SASTRAWAN NIP. 1976004 198005 2 001	Kepala Kantor Bandar Udara Betoambari Kelas III Betoambari Baubau  TANDA BUKU NIP. 1972024 198005 1 001
----------------------------	---	---	---


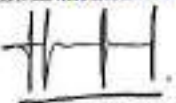



5.2.3 Airport Security Committe



Anggota Adhoc : Walikota Baubau
Kepala Dinas Perhubungan Kota Baubau

5.2.4 Runway Safety Team dan Bird Strike Committe Belum tersedia


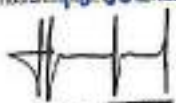

Versi 2.1 tanggal	Diperiksa Oleh Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal : 19 JULI 2022  [SALUK SULLIANTORONG] NIP. 1971607041990031001	Tanggal :  [Signature] NIP. 19720941200312001
--------------------------	--	--	---



5.2.5 Ramp Safety Committee

STRUKTUR ORGANISASI KOMITE KESELAMATAN RAMP




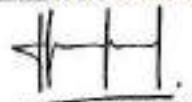

<p>Versi 2.1</p> <p>Tanggal :</p>	<p>Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal : 18 JUL 2022</p>  <p>KEPALA KANTOR INSPEKSI DAN PENGENDALIAN BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU</p>	
-----------------------------------	--	---	---



5.2.6 Fasilitation Committe

STRUKTUR ORGANISASI
FASILITAS (FAL) BANDAR UDARA



Versi: 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara  GUNAWAN	Tanggal: 18 JUL 2022 Kepala: Standarisasi Kewilayahan Bandar Udara  KEMENTERIAN PERHUBUNGAN N.P. 14976704 100003 1.001	Kepala: Bandar Udara UPTD KAWILAYAHAN PERHUBUNGAN BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU  TAMBALISE NP. 100200 1005004 1.003
----------------------------	---	--	--



5.2.7 Tim Penyelamatan dan Pemulihan untuk Kecelakaan Penerbangan Sesuai Dengan Manual AEP

5.3 PERSYARATAN WAJIB TAMBAHAN (ADDITIONAL MANDATORY REQUIREMENT)

5.3.1 Hal – hal Non Standard

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara merekomendasi agar tidak menerbitkan perkecualian formal tetapi diperlukan suatu dokumentasi dari masing-masing hal dalam Bandar udara Manual. Hal-hal yang tidak Standar harus diidentifikasi dan diacu ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk penelitian lebih lanjut.

5.3.2 Pengecualian




Ringkasan table terhadap pengecualian yang ada untuk Bandar Udara yang telah dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Tulisan lengkap dari tiap pengecualian juga termasuk di bawah ini.

Tabel 5.6 Daftar Pengecualian (Safety Plan)

REFERENSI	JANGKA WAKTU	GAMBARAN
No. 042/Ex – SBU – DBU/VII/2022	Berlaku hingga 22 Juli 2027	Tidak tersedianya <i>RESA RUNWAY 04</i>
No. 043/Ex – SBU – DBU/VII/2022	Berlaku hingga 22 Juli 2027	Tidak terpenuhinya kondisi <i>RUNWAY STRIP</i>
No. 0206/Ex – SBU – DBU/VII/2022	Berlaku hingga 22 Juli 2027	Tidak tersedianya <i>RESA RUNWAY 22</i>

5.4 SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN BANDAR UDARA (AIRPORT SAFETY MANAGEMENT SYSTEM)

- 5.4.1 Sistem Manajemen Keselamatan telah diatur secara terpisah dari buku Pedoman Pengoperasian Bandar Udara ini tetapi tetap merupakan bagian dari Pedoman Pengoperasian Bandar Udara.
- 5.4.2 Komposisi sistematika dari Sistim Manajemen Keselamatan (SMS) tersebut sama dengan sistematika pada Pedoman Pengoperasian Bandar Udara ini.
- 5.4.3 Komposisi sistematika dari Sistim Manajemen Keselamatan (SMS) ini hanya terdapat didalam buku Sistim Manajemen Keselamatan (SMS).





Veri 2.1	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara	Tanggal: Kepala Sub. Direktorat Standarisasi Keselamatan Bandar Udara	Tanggal: Kepala Kantor Bandar Udara Betoambari Baubau
Tanggal:		 L. MADEE YULI SASTRAWAN NIP. 19760704 198803 1 001	



SINGKATAN


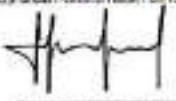


Daftar berikut adalah singkatan penting yang digunakan dalam manual ini, seperti yang pada umumnya digunakan dalam operasional di bandar udara. Daftar singkatan yang lebih lengkap yang digunakan dalam pembuatan NOTAM tersedia dalam AIP.

ACFT	aircraft
ACN	aircraft classification number
ADA	authority to drive airside
TWR	bandar udara control tower
AEC	airport emergency committee
AEP	airport emergency plan
AFFR	airport fire fighting & rescue
AGL	above ground level
AIC	aeronautical information circular
AIP	aeronautical information publication
AIRAC	aeronautical information regulation and control
AIS	aeronautical information service
AMC	apron movement control
AMSL	above mean sea level
AOC	<i>Bandar Udara (aerodrome)</i> obstacle chart
AOC	airlines Penyelenggara Bandar Udara committee
APCH	approach
APU	auxiliary power unit
ARP	<i>Bandar Udara (aerodrome)</i> reference point
ASC	airport security committee
ASDA	accelerate-stop distance available
ASIR	air safety incident report
ASP	airport security procedures
ATIS	automatic terminal information service
ATC	air traffic control
ATS	air traffic services
AVGAS	aviation gasoline
AVTUR	aviation turbine fuel (Jet-A1)
BO	briefing office
DGCA	Directorate General of Air Communications CofA certificate of airworthiness
CWY	clearway
DME	distance measuring equipment
EOC	emergency operations committee
ELB	emergency locator beacon
EST	estimated

Versi 2.1 Tanggal:	Diperiksa Oleh: Inspektur Bandar Udara 	Tanggal: Keperluan Penerbangan Standardisasi Bandar Udara 13 JUL 2022  KEPALA PUSAT PENERBANGAN NIP. 19740704 198003 1 001	 Kepala Kantor UDAR Betoambari Baubau BANDAR UDARA Betoambari Baubau  TAMPILAN NO NIP. 19720510080001 000
---------------------------	--	--	---






GA	general aviation
GP	glide path
GSE	ground support equipment
HF	high frequency (3,000 - 30,000 kHz)
HJ	daylight hours (sunrise to sunset)
HN	night hours (sunset to sunrise)
H24	continuous (day and night)
IAL	instrument approach and landing chart
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFR	instrument flight rules
ILS	instrument landing system
IM	inner marker
IMC	instrument meteorological conditions
LDA	landing distance available
LLZ	localizer
LOC	locator
MAG	magnetic
MM	middle marker
MOWP	method of working plan
MSL	mean sea level
NDB	non-directional beacon
NIG	nose-in guidance
NOF	international NOTAM office
NM	nautical mile
NPA	non precision approach
OFZ	obstacle free zone
OLS	obstacle limitation surface
OM	outer marker
PANS-OPS	procedures for air navigation services - aircraft operations
PAPI	precision approach path indicator
PCN	pavement classification number
PERCOW	permit to commence work
RESA	runway end safety area
RFFS	Rescue and Fire Fighting Service
RVR	runway visual range
RWY	runway
SID	Standar instrument deBagianure
SMC	surface movement controller
SMS	safety management system
SOP	Standar operation procedures
SUP AIP	supplement

<p>Versi 2.1</p> <p>Tanggal:</p>	<p>Operasi Oleh: Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal: 18 JUL 2022</p> <p>Kepala Kantor Standarisasi Keselamatan Bandar Udara</p>  <p>LEATIK ZILLSATERMAN NIP. 2000034 199602 1 001</p>	 <p>Kepala Kantor KEMENTERIAN PERHUBUNGAN KAWAN OPERASIONAL BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU</p>  <p>JANUARI 2022 NIP. 1972004 200002 001</p>
----------------------------------	---	--	---



SWY	stop way
TDZ	touchdown zone
THR	threshold
TOC	terminal operation centre
TODA	take-off distance available
TORA	take-off run available
PAPI	precision approach path indicator
TWR	bandar udara control tower
TWY	taxiway
UHF	ultra high frequency (300 — 3000 MHz)
UTC	coordinated universal time
VASIS	visual approach slope indicator system
VFR	visual flight rules
VHF	very high frequency (30 — 300 MHz)
VMC	visual meteorological conditions
VOR	very high frequency omni-directional radio range
WAC	world aeronautical chart
WDI	wind direction indicator
WID	width
WIP	works in progress
WO	work order
WSO	works safety officer.

<p>Revisi 2.1</p> <p>Tanggal:</p>	<p>Diperiksa Oleh : Inspektur Bandar Udara</p> 	<p>Tanggal Keputusan : 18 JUL 2022 Standar Isot Operasional Bandar Udara</p>  <p>LEADY JULIANTHAWAN N.P. 19360304 1980011 001</p>	 <p>TAMBAH ST N.P. 20120010 2000002 001</p>
-----------------------------------	--	--	--