

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Menurut hasil peneliti yang telah diperoleh dengan cara observasi, wawancara dan dokumentasi yang telah dilakukan, peneliti dapat menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini. Peneliti menyimpulkan sebagai berikut :

1. *Access road* yang dimiliki unit PKP PK Bandar Udara Ahmad Yani Semarang sifatnya sementara dan belum sesuai dengan PR 30 Tahun 2022. Ada beberapa faktor yang membuat unit PKP-PK belum memiliki *access road* yang sesuai PR 30 Tahun 2022 dikarenakan *access road* tersebut masih bisa dikondisikan sesuai dengan prosedur internal yang sudah di buat untuk pergerakan kendaraan PKP-PK. *Access road* ini adalah mitigasi yang terbaik sebagai pengganti dari *access road* yang sesuai dengan regulasi yang ada. Berdasarkan hasil wawancara *access road* PKP-PK akan segera direalisasikan sesuai dengan *master plan* nya.
2. Berdasarkan hasil observasi kondisi saat ini pencapaian *response time* dalam operasi pelayanan keadaan darurat yang dilakukan unit PKP-PK Ahmad Yani Semarang dari *fire station* menuju *runway* tercapai tetapi masih kurang efektif. *Access road temporary* yang saat ini di gunakan adalah *apron* dan *taxiway*, sehingga personel harus memperhatikan beberapa *obstacle* yang ada di *apron* dan *taxiway* seperti pergerakan pesawat yang sedang beroperasi, kendaraan di sisi udara, tikungan tajam saat bermanuver dan *apron* dan *taxiway lights*. Hal tersebut dapat mengganggu kendaraan PKP-PK dalam melaksanakan operasi pelayanan darurat di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang.

## B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dan data yang diperoleh dari lapangan, peneliti bermaksud menyampaikan beberapa saran yang diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi Bandara Udara Ahmad Yani Semarang terkait keselamatan penerbangan. Berikut ini adalah saran yang diajukan oleh peneliti sebagai berikut :

1. Berdasarkan prosedur internal yang sudah di buat untuk mitigasi manajemen pergerakan kendaraan PKP-PK. Disarankan untuk meningkatkan komunikasi internal dalam prosedur keselamatan dengan melakukan pelatihan rutin secara berkala bagi personel PKP-PK untuk terus berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait seperti *AMC* dan *ATC* untuk meminimalisir gangguan dan memastikan jalur aman khususnya saat menggunakan *apron* dan *taxiway* sebagai jalur sementara untuk meningkatkan keterampilan dan kesiapan saat terjadi keadaan darurat dengan tindakan yang cepat serta tepat dan akurat secara mendalam, kemudian juga terkait efisiensi dalam menangani situasi darurat agar siap dan waspada serta memastikan keselamatan dan keamanan seluruh pengguna jasa bandara.
2. Disarankan agar pihak Bandar Udara Ahmad Yani Semarang mempercepat realisasi pembangunan *access road* permanen sesuai dengan *master plan* yang telah dibuat. Peningkatan infrastruktur ini akan membantu dalam pencapaian *response time* dan meningkatkan efektivitas operasi pelayanan darurat di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang
3. Disarankan untuk mengembangkan program pengembangan profesional bagi personel khususnya pengemudi kendaraan PKP-PK yang mencakup pelatihan lanjutan, sertifikasi, dan kursus seperti *Foam Tender Operation and Defensive Driving* dengan mengasah *Skill* saat berbelok dan bermanuver. Dengan adanya pelatihan ini unit PKP-PK di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang dapat lebih meningkatkan kesiapan dan kemampuan dalam menghadapi situasi darurat, serta meminimalisasi risiko yang terjadi selama operasi pelayanan darurat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto. (2019). *Deskriptif Metode Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Chaerunnisa, K., Saleh, L. M., & Awaluddin, A. (2022). Identifikasi Hazard Dan Risk K3 Unit Arff Bandara Sultan Hasanuddin Makassar. *Hasanuddin Journal of Public Health*, 3(1), 32–46.  
<https://doi.org/10.30597/hjph.v3i1.20217>
- Dermawan, R. (2023). *Analisis ketersediaan access road dalam penanggulangan keadaan darurat di bandar udara juwata tarakan tugas akhir*.
- Hardani. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: CV. Pustaka Ilmu Group Yogyakarta.
- Hilal, R. F. (2023). Evaluasi Dan Strategi Peningkatan Fasilitas Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (Pkp-Pk) Dengan Adanya Pembangunan Access Road Di Bandar Udara Nusawiru Pangandaran. *Flight Attendant Kedirgantaraan: Jurnal Public Relation, Pelayanan, Pariwisata*, 5(01), 109–116.
- Lukiana, L. (2015). Pemeliharaan Kendaraan PKP-PK di Bandar Udara Hang Nadim-Batam Maintenance of Fire Fighting Vehicle in Hang Nadim Airport Batam. *Warta Ardhia Jurnal Perhubungan Udara*, 41(2), 81–96.  
<https://wartaardhia.com/index.php/wartaardhia/article/view/147>
- Martadinata, M. I., Febiyanti, H., Suryan, V., Pratama, R. A., & Nabilah, H. A. (2021). “Pengertian PWM (Pulse Width Modulation atau Modulasi Lebar Pulsa. *Journal of Airport Engineering Technology (JAET)*, 2(01), 1–15.
- Nugraha, W., & Amalia, D. (2021). COVID-19 And Implementation of Airport Health and Safety Procedures: The Safety Culture Perception. *Politeknik Penerbangan Palembang*, 53(February), 2021.  
<https://doi.org/10.1080/09638288.2019.1595750>  
<https://doi.org/10.1080/17518423.2017.1368728>  
<http://dx.doi.org/10.1080/17518423.2017.1368728>  
<https://doi.org/10.1016/j.ridd.2020.103766>  
<https://doi.org/10.1080/02640414.2019.1689076>  
<https://doi.org/>

- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP: 479 Tahun 2015.  
(n.d.). Tentang Petunjuk Dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-10 (Advisory Circular CASR Part 139-10) Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP:90 Tahun 2016.  
(n.d.). Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-16 (Advisory Circular Civil Aviation Safety Regulation Part 139-16) Pedoman Penyusunan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara.
- Qamil, N. (2021). (2021). Analisis Pembangunan Access Road Sebagai Upaya Peningkatan Fasilitas Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Di Bandar Udara Nusawiru Pangandaran. *Qamil, Fathin (2021)*, 5–24. <http://repo.iain-tulungagung.ac.id/5510/5/BAB2.pdf>
- Saputra, Y. H. (2022). Pada Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan. *Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaran Yogyakarta*, 4(1), 146–149.
- Sugianto, & Muhammad, A. K. (2020). Tingkat Ketertarikan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi Dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 1(2), 51–58.
- Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabet.
- Sugiyono. (2019). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabet.
- Tofik Hidayat, Zulfah, & Dwi Nurhidayani. (2022). Analisis Gap Penerapan Sistem Manajemen Mutu 9001:2015 PT. Gaya Teknik Logam. *Journal of Research and Technology*, 8(1), 109–120.  
<https://doi.org/10.55732/jrt.v8i1.642>
- Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Yuniar<sup>1</sup>, D. C., Oka<sup>1</sup>, I. G. A. A. M., Wijaya, B., Putra<sup>1</sup>, Febiyanti<sup>1</sup>, H., Munir<sup>1</sup>, M. S., Pratama<sup>1</sup>, M. A. P., Alhafidz<sup>1</sup>, R. Y., & Afif Alaudin<sup>1</sup>. (2022). *Educational Socialization of Dangerous to Aircraft Activities in the Aviation Operations Safety Area.*

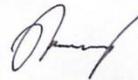
Zakhiyanto Ageng Wicaksono, Bambang Wasito, & Satyo Hariyadi. (2021). Perencanaan Flexible Pavement Access Road Kendaraan PKP-PK di Bandar Udara Depati Parbo Kelinci. *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan (SNITP) Tahun 2021*, 1–13.

## LAMPIRAN

### LAMPIRAN A. Observasi

NO	FASILITAS	STANDAR	ADA / TIDAK ADA	KONDISI
1.	<i>Access Road</i>	Lebar min. 5 m	Tidak Ada	-
		Radius putar min. 25 m		
2.	<i>Emergency acces road</i>	Kekuatan & lebar sesuai kendaraan terbesar	Tidak Ada	-
3.	<i>Fire station</i>	Lengkap dan sesuai ketentuan	Ada	-
4.	<i>Emergency Operation Center (EOC)</i>	Peralatan Komunikasi;	Ada	Baik
		Rencana / Gambaran Kegiatan Anggota Komite Dalam 1 (Satu) Tahun;	Ada	Baik
		Nomor Telepon Anggota Komite;	Ada	Baik
		Jam Yang Menunjukkan Lokal Time dan UTC;	Ada	Baik
		Grid Map;	Ada	Baik
		Televisi; dan	Ada	Baik
		Ruangan Pusat Komando, Negosiasi dan Komunikasi	Ada	Baik
5.	<i>Watch room</i>	Lengkap & sesuai ketentuan	Ada	Baik

Mengetahui,  
ARFF Operation Supervisor



Andhika Mukti Y. Utomo  
NIP.0988017A

## LAMPIRAN B. Hasil Wawancara

### WAWANCARA 1

#### PERTANYAAN PENELITIAN

Peneliti : izin pak, saya Taruna Adhe Adrian izin untuk bertanya, mau wawancara untuk bahan laporan saya dan akan saya lanjutkan ke tugas akhir saya nah disini, beberapa pertanyaan saya akan saya tanyakan ke bapak yang pertama itu, apakah di unit PKP-PK Ahmad Yani Semarang itu memiliki *access road*?

Narasumber 1: Oke, terima kasih Jadi, awal sejarah di bandara baru ini dari awal kita penempatan tahun 2019 memang gedung *ARFF* ada tapi untuk *access road* memang belum ada dan itu tiap tahun dianggarkan, sampai di tahun 2024 pun ini dianggarkan tapi digeserkan, digeser karena untuk kepentingan yang lain, karena dasarnya satu, kita menggunakan *temporary* masih bisa tercapai dengan dasar adalah setiap bulannya kita melaksanakan *response time*, cek *response time* terpenuhi, nanti data bisa minta ke kami, jadi setiap bulannya masih terpenuhi.

Peneliti : Baik pak, untuk pertanyaan kedua, jika tidak ada *access road* bagaimana pergerakan kendaraan PKP-PK menuju *runway*, Pak?

Narasumber 1: Jadi, untuk pergerakan kendaraan *ARFF*, kami ada beberapa cara, beberapa opsi dan itu kami sepakati waktu itu dengan *ATC* dan *AMC* jadi kami tidak bisa sendiri-sendiri membuat opsi itu, tapi kita dengan manajemen duduk bareng akhirnya disepakati ada 9 mitigasi tertuang ada di aturan seperti itu.

Peneliti : Baik Pak, melanjutkan untuk menjawab dan bertanya, apakah *response time* nya tercapai pak?

Narasumber 1: Tercapai, setiap bulan ada data kita laporkan ke kantor pusat walaupun tidak tercapai, akhirnya nanti pun kita pasti akan membuat *access road* karena selama ini masih tercapai, mengingat setelah pandemi angkasa pura juga lagi bangkit, jadi lebih sekala prioritas, seandainya menggunakan *temporary* bisa, kenapa tidak, tapi kalau memang sudah tidak tercapai, pasti akan dibangun *access road*.

Peneliti : Baik, melanjutkan pak untuk pertanyaan yang keempat, apa saja yang harus diperhatikan pengemudi kendaraan PKP-PK saat terjadi *accident* di *runway* melalui jalan tadi yang dari sembilan cara tadi, termasuk dari *apron* dan *taxiway* kebetulan kan bapak sudah lama dioperasi, bagaimana pendapat bapak?

Narasumber 1 : Oke, satu untuk semua personil *ARFF* sesuai tugas dan tanggung jawabnya, itu pertama pasti punya *Size-Up*, *Size-Up* termasuk menguasai denah bandara, dan makanya kenapa kami meyakinkan, karena sekelas *squad leader* sudah dikasih beban seperti itu dan sudah setiap bulannya melaksanakan uji tersebut dan memang alhamdulillah sampai sekarang di bandara baru ini kita belum pernah ada *crash*, tapi untuk meningkatkan sampai siaga yang full *emergency*, kami sudah melaksanakan dan latihan terakhir kemarin, alhamdulillah semuanya bisa, operasi berhasil, nol *accident*.

Peneliti : Baik terimakasih pak, ini pertanyaan terakhir Pak, saran upaya mengatasi ketidaktersediaan *access road* di Bandara Udara Ahmad Yani Semarang pak?

Narasumber : Sebenarnya kami mengupaya istilah mengajukan di RKA setiap tahunnya mengajukan mas, kami mengajukan dengan dasarnya satu memang sekarang *temporary* oke, cuma yang menjadi masalah adalah nanti kedepannya untuk masa kendaraan *ARFF* karena begitu dengan *temporary* ini, begitu terjadi *emergency* atau kita melaksanakan tes, begitu keluar langsung belok ke kanan, belok ke kiri dengan kecepatan yang tinggi Itu masa kendaraan pasti akan berkurang, daripada yang dengan kita punya *access* yang langsung lurus, nanti langsung ke sampai itu berbeda Jadi hanya, mungkin dampaknya ada di masa kendaraan saja disitu

Peneliti : Terima kasih pak untuk sesi wawancara ini, saya kira ini semoga bermanfaat, dan terima kasih banyak telah memberikan hasil-hasil jawaban yang sekiranya yang terbaik dari bapak terima kasih Pak, assalamualaikum Wr. Wb

## WAWANCARA 2

### PERTANYAAN PENELITIAN

Peneliti : Assalamualaikum Pak Andika, sehat pak

Narasumber 2 : Waalaikumsalam sehat mas, masnya gimana?

Peneliti : Saya ada pertanyaan, disini mas yang akan saya tanyakan izin ini pertanyaan saya yang pertama apakah di unit PKP-PK Bandara Ahmad Yani Semarang memiliki *access road* sesuai dengan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 30 Tahun 2022?

Narasumber 2 : Oke, saya siap ya Bro, berarti untuk kondisi di area Ahmad Yani Semarang, kita tidak memiliki *access road* Itu dari awal bandara baru ini terbuka mulai tahun 2021, *access road* itu belum ada jadi tidak masuk di dalam proyek bandara bahkan ceritanya, ini adalah gedung tambahan yang tidak termapping kalau kita proyek itu ada namanya *blue print* jadi *blue print* ini cuma terminal, tower, kargo. PKP-PK adalah tambahan jadi makanya dampaknya kita tidak punya *access road*. *access road* ini akan dibangun itu adalah di tahun kemarin, tahun 2022 tahun yang lalu itu sudah ada agendanya, sudah akan direalisasikan tetapi di tahun 2021, di bulan Maret yang namanya itu pandemi, RKanya, anggaranya sudah dianggarkan dibuat pembangunan *access road* akhirnya semua proyek di Angkasa Pura semua di *hold*, kita cuma ditahan, bukan dihilangkan ya. Angkasa Pura masih bisa bertahan, dampaknya itu adalah kita, RKA kita yang paling jelas yang sudah disetujui adalah *access road* dan perbaikan kendaraan dan ini akan dibangun di rencana tahun 2025, itu rencana, masih rencana.

Peneliti : Baik untuk pertanyaan saya yang kedua mas, jika tidak ada *access road* bagaimana pergerakan kendaraan PKP-PK menuju *Runway*?

Narasumber 2 : kita mempunyai mitigasinya, kontingensinya, maksudnya jadi kita meningkatkannya adalah kita sudah membuatkan sebuah IKA, kalau teman-teman IKA itu instruksi kerja atau biasanya kita sebut SOP (Standar Operasi Prosedur) untuk *emergency* aksesnya, jadi nanti ada IKA nya itu ada 9 akses, IKA nya sudah dibuat sudah ada nanti bisa dilihat, tetapi dengan berjalannya waktu kita dibantu dengan teman-

teman AMC, untuk *parking stand* 1 tuh sampai saat ini gak pernah dipakai, jadi *parking stand* 1 itu nanti di khususkan buat kita, dan kita akhirnya dibuatkan yang namanya garis merah itu yang ada di *apron* sebelah kiri itu, itu adalah yang disebutkan akses *Temporary*, itu fungsinya buat kita *standby*, kalau *emergency* akan langsung ke depan nanti ada garis putusnya, garis kuning sebelum masuk ke *runway*, kondisinya kita menggunakan yang namanya IKA akses untuk *emergency*, seperti itu.

Peneliti : Siap, terima kasih pak atas jawabannya kemudian apakah *response Time* nya tercapai?

Narasumber 2 : Oke terima kasih, jadi untuk tes *response time* atau kita nyebutnya itu tes performa kendaraan jadi tes *response time*. Akhirnya di forum *leaders* sudah di sepakati, *response time* itu adalah kita hitungnya dari kendaraan sudah ada di *fire station*, kita bergerak melewati akses *temporary* menuju *runway* terjauh ke *runway* 13, kita sampai sana adalah 1 menit 34 detik, itu waktu yang diperoleh dari teman-teman berada di kendaraan sudah siap, kendaraan sudah nyala, personil sudah di dalam. Dan akhirnya kita dari forum *leaders* kita menyepakati adalah tambahan waktu 20 detik, itu untuk yang disebut reaksi *time* personil. Jadi 20 detik itu misalnya kita ada yang makan, kita ada yang ngobrol, kita ada yang mandi adalah 20 detik itu dari proses dari teman-teman *standby* menuju kendaraan itu adalah 20 detik. itu adalah *response time* di Bandara Semarang sudah tercapai di bawah 3 menit.

Peneliti : Apa yang harus di perhatikan pengemudi kendaraan PKP-PK saat terjadi *accident* di *runway* melalui *apron* dan *taxiway*?

Narasumber 2 : Jadi karena di depan *fire station* PKP-PK adalah *service road* bukan *access road*, dan pengemudi harus mengambil langkah saat berbelok yang patah ke kanan dan banting ke kiri saat bermanuver.

Peneliti : Baik pak saran mengatasi ketidakterediaan *access road* di Bandara Ahmad Yani Semarang.

Narasumber 2 : Sarannya adalah di buat *access road* menurut PR 30 tahun 2022 karena agar tidak ada lagi *obstacle* nya.

Peneliti : Siap terimakasih pak atas jawabannya insyaallah saya akan catat di tugas akhir saya, untuk memperkuat bahwa benar di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang tidak ada *access road* dan alasan-alasan yang memperkuat bahwa *access road* itu harus di buat sekiranya seperti itu pak.

Narasumber 2 : okee terimakasih

### WAWANCARA 3

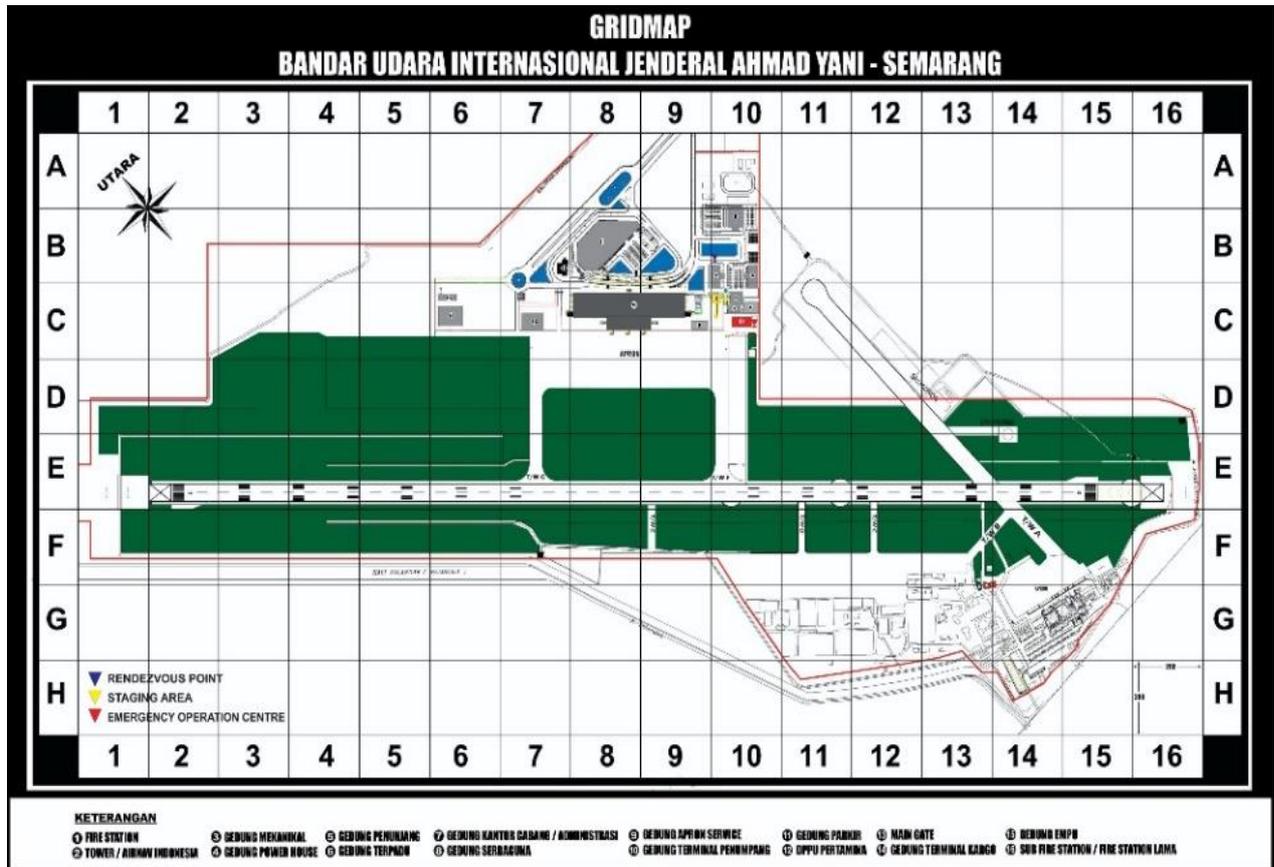
#### PERTANYAAN PENELITIAN

- Peneliti : Assalamualaikum Mas Gigih, sehat mas
- Narasumber 3 : Waalaikumsalam sehat Bro, masnya gimana?
- Peneliti : Saya ada empat pertanyaan, disini mas yang akan saya tanyakan ini saya mulai mas, ya mas, izin ini pertanyaan saya yang pertama Apakah di unit PKP-PK Bandara Ahmad Yani Semarang memiliki *access road* sesuai dengan PR 30 Tahun 2022?
- Narasumber 3 : Sementara tidak punya, dan masih diusulkan
- Peneliti : Baik untuk pertanyaan saya yang kedua mas, jika tidak ada *access road* bagaimana pergerakan kendaraan PKP-PK menuju *runway*?
- Peneliti : Baik untuk pertanyaan saya yang kedua mas, jika tidak ada *access road*, bagaimana pergerakan kendaraan PKP-PK menuju *runway*?
- Narasumber 3 : Oke, pergerakan melalui *apron* dan *taxiway foxtrot* dan *golf* kita memiliki sembilan kondisi dan sembilan kondisi itu sudah di dalam bentuk prosedur mutu Jadi sembilan itu adalah bisa lewat *parking stand* 1, 2, 3 sesuai dinamika yang ada di lapangan.
- Peneliti : Kemudian apakah *response time* nya tercapai?
- Narasumber 3 : Alhamdulillah tercapai, sangat tercapai.
- Peneliti : Apa saja yang harus diperhatikan pengemudi kendaraan saat terjadi *accident* di *runway* melalui *apron* dan *taxiway*?
- Narasumber 3 : Jadi kalau di Semarang, karena kita tidak punya *access road* jadi pengemudi harus memperhatikan apa saja yang ada di area *apron* tersebut atau *movement area* karena disana banyak yang namanya petugas di sisi udara mobilisasi kendaraan yang ada di sisi udara jadi semua pengemudi dari kendaraan utama wajib memperhatikan hal tersebut meskipun seandainya terjadi kejadian, semua akan di *freeze* atau disuruh diam oleh seorang tower. Jadi tetap harus diperhatikan dan yang terakhir yang harus diperhatikan adalah posisi lampu. Lampu-lampu yang ada di *taxiway* di *apron* itu harus diperhatikan.
- Peneliti : Saran upaya mengatasi ketidaktersediaan *access road* di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang.

Narasumber 3 : Jadi meskipun *access road* itu sebagai jadwal utama ya penghubung antara *fire station* dengan *runway* dan itu adalah media utama seorang *ARFF* pada saat *emergency* tetapi di Semarang kita tidak ada, ya kita menggunakan tadi *apron* dan *taxiway* dengan berbagai banyak jalur, itu yang saat ini kita lakukan tapi selagi itu kita buat, kita juga tetap mengusulkan untuk dibuatkan berarti usulan itu harus tetap berjalan, karena yang namanya sesuatu yang wajib di dalam aturan itu harus kita usulkan berarti harusnya ada kita upaya mengatasi.

Peneliti : Baik Mas, terima kasih pertanyaan dan wawancaranya, terima kasih telah meluangkan waktunya Semoga ini bisa bermanfaat untuk teman-teman.

LAMPIRAN C. Gridmap Bandar Udara Ahmad Yani Semarang



LAMPIRAN D. Dokumentasi Wawancara

No	Narasumber	Dokumentasi Wawancara
1	ARFF Training Supervisor	
2	ARFF Operation Supervisor	
3	ARFF Squad Leader	

## LAMPIRAN E. *Plagiarisme (turnitin)*

### ORIGINALITY REPORT

<b>20%</b> SIMILARITY INDEX	<b>14%</b> INTERNET SOURCES	<b>8%</b> PUBLICATIONS	<b>9%</b> STUDENT PAPERS
--------------------------------	--------------------------------	---------------------------	-----------------------------

### PRIMARY SOURCES

<b>1</b>	<b>Submitted to Sriwijaya University</b> Student Paper	<b>6%</b>
<b>2</b>	<b>Ramadhan Dermawan, Heru Kusdarwanto, Minulya Eska Nugraha, Yudita Nirmala Kartikasari, Fadhillah Nina Rizkyanti. "EMERGENCY RESPONSE: THE AVAILABILITY OF ACCESS ROAD AT THE INTERNATIONAL AIRPORT", Journal of Airport Engineering Technology (JAET), 2023</b> Publication	<b>2%</b>
<b>3</b>	<b>Doni Al Fatah, Yunus Purnama. "Analisis Perawatan Fasilitas Kendaraan di Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Bandar Udara Internasional Juwata Tarakan", El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi &amp; Bisnis Islam, 2023</b> Publication	<b>1%</b>
<b>4</b>	<b>ejournal.poltekbangsby.ac.id</b> Internet Source	<b>1%</b>
<b>5</b>	<b>Wildan Nugraha, Anton Abdullah, Sutiyo Sutiyo, Oke Hendra, Iraldy Julian Marwan.</b>	<b>1%</b>

## LAMPIRAN F. Kertas Bimbingan


**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG**  
 PROGRAM STUDI  
**PENYELAMATAN DAN PEMADAMAN KEBAKARAN PENERBANGAN PROGRAM DIPLOMA TIGA**

**LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR**  
TAHUN AKADEMIK 2023/2024

Nama Taruna : Adhe Adrian  
 NIT : 55232110001  
 Course : PPKP 02  
 Judul TA : Analisis Ketersediaan Access Road Dalam Penanggulangan Keadaan Darurat Di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang  
 Dosen Pembimbing I : Dwi Candra Yuniar, S.H., S.ST., M.Si.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1	24-5-2024	Revisi Bab I - revisi Rumusan masalah. - bab I di paraf	
2	4-6-2024	- Bab I di paraf - Bab IV ditambahkan uraian	
3	20-6-2024	Revisi Bab III	
4	4-7-2024	Revisi Bab III dit koreksi wawancara	
5	16-7-2024	Revisi Bab IV. Kesimpulan dan Saran	
6	14-7-24	ke uraian, bab IV EBT	

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Penyelamatan dan Pemadaman Kebakaran  
Penerbangan

Dosen Pembimbing I

  
 Wilid Nurrah, S.E., MS, ASM.  
 NIP. 19890121 200912 1 002

  
 Dwi Candra Yuniar, S.H., S.ST., M.Si.  
 NIP. 19760612 199803 1 001


**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG**  
 PROGRAM STUDI  
**PENYELAMATAN DAN PEMADAMAN KEBAKARAN PENERBANGAN PROGRAM DIPLOMA TIGA**

**LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR**  
TAHUN AKADEMIK 2023/2024

Nama Taruna : Adhe Adrian  
 NIT : 55232110001  
 Course : PPKP 02  
 Judul TA : Analisis Ketersediaan Access Road Dalam Penanggulangan Keadaan Darurat Di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang  
 Dosen Pembimbing II : M. Indra Martadinata, S.ST., M.Si.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1	4-6-2024	Revisi BAB I & II : penemuan kesimpulan & rumusan masalah	
2	16.6.2024	Revisi BAB I & II : tambahan data & gambar tabel Bentuk program, tindakan kegiatan dan kesimpulan pembahasan	
3	8-7-2024	Revisi : BAB IV : dit koreksi wawancara ke dalam uraian	
4	10-7-2024	Revisi di paraf uraian dengan judul dan rumusan masalah	
5	22-7-2024	Langit dan tabel I &	

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Penyelamatan dan Pemadaman Kebakaran  
Penerbangan

Dosen Pembimbing II

  
 Wilid Nurrah, S.E., MS, ASM.  
 NIP. 19890121 200912 1 002

  
 M. Indra Martadinata, S.ST., M.Si.  
 NIP. 19810306 200212 1 001