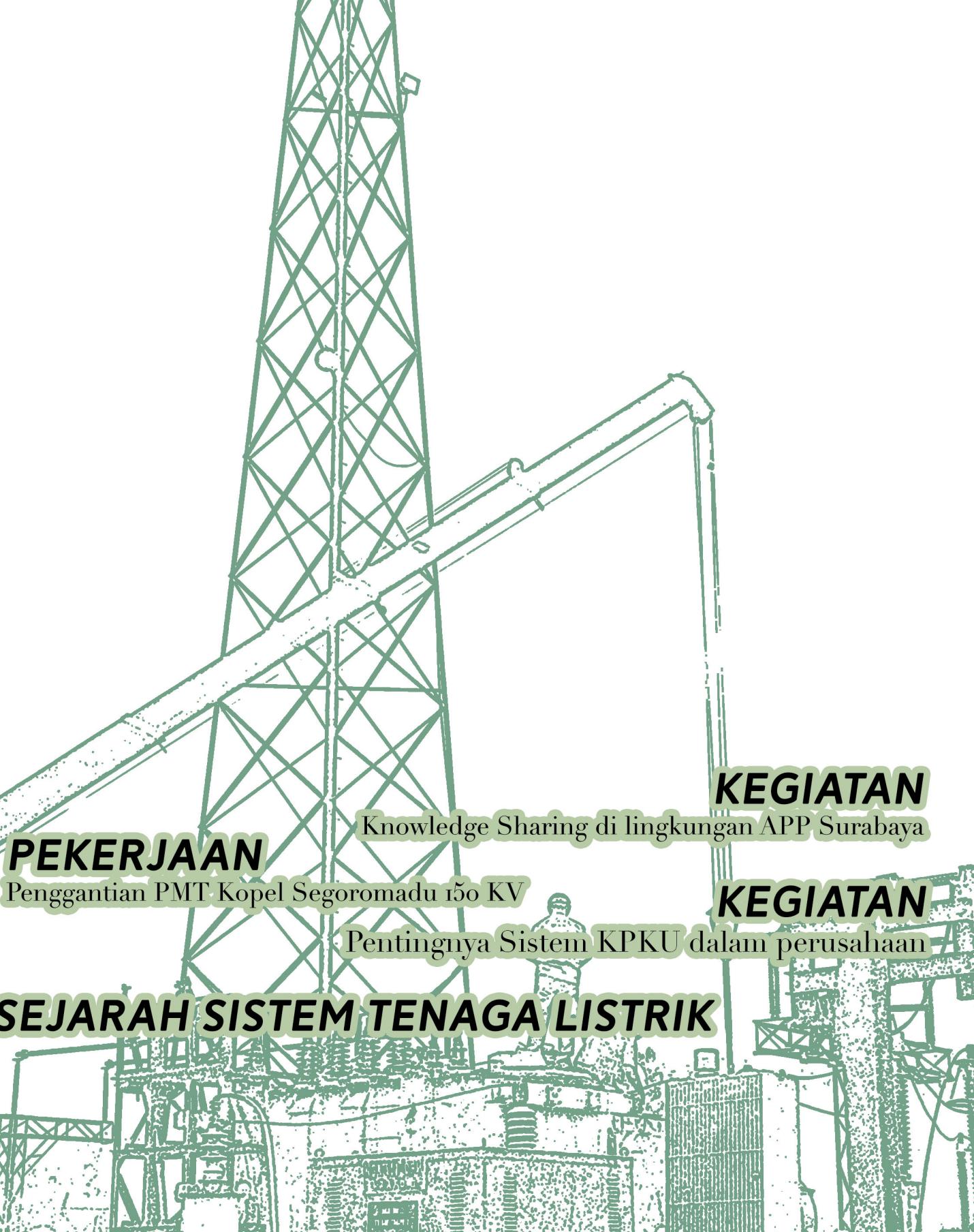


KETINTANG 09

edisi 04
Maret-April 2018



Ketintang 09



Editor's Letter:



Alhamdulillah kami segenap kru redaksi Majalah APP Surabaya merasa bersyukur dan gembira pada bulan ini bisa melahirkan kembali majalah APP Surabaya KETINTANG09, KETINTANG09 kita sadur dari alamat kantor APP Surabaya yang berada di Jl. Ketintang Baru no 09, Ketintang, Gayungan, Kota Surabaya, Jawa Timur. Diharapkan nama KETINTANG09 ini lebih melekat dan lebih memiliki ciri khas APP Surabaya itu sendiri.

Edisi keempat KETINTANG09, redaksi ingin memberikan sedikit kabar baru mengenai pekerjaan penggantian PMT Segoromadu, agenda sharing knowledge di lingkungan APP Surabaya, dan lain sebagainya.

Redaksi sangat mengharapkan partisipasi teman teman pegawai APP Surabaya untuk bisa bergabung dan ikut menuliskan artikel untuk KETINTANG09 selanjutnya, siapa tahu diantara teman teman ada yang memiliki bakat menulis yang terpendam. Artikel bisa berupa tulisan mengenai pekerjaan, aktivitas harian yang menyenangkan, lomba-lomba, kabar basecamp, kabar GI, komik komik, dan konten kreatif lainnya.

Kirimkan artikel kalian ke
nindyaariyanti94@gmail.com
dan buat KETINTANG09 lebih seru untuk dibaca!

Akhir kata, Terima kasih banyak atas perhatian teman teman!

Wassalamualaikum wr.wb

KETINTANG09

Penerbit: PT PLN (Persero) APP Surabaya
Pembina: Novrizal Erdiansyah, Manajer APP Surabaya

Pemimpin Redaksi: Nindya Ariyanti
Redaksi:
Zuhri Arieffassa Suffaturrachman
Dian Fitri Harmoko
Muhammad Yoga Fadillah
Anggra Victory Ervin
Dwi Yusanto

Pekerjaan Maret-April APP Surabaya

WHAT'S ON MARCH-APRIL?



PEKERJAAN |



Penggantian Peralatan untuk Menjaga Keandalan Sistem Tenaga Listrik

Pekerjaan Penggantian PMT Kopel 150 kV GI Segoromadu

Written by: Zuhri Arieffasa



PMT Bay Kopel 150 kV pada GI Segoromadu pasalnya stand by dalam keadaan lepas, dikarenakan perbedaan island antara dua busbar di GI Segoromadu. Untuk menunjang keamanan peralatan, pada Senin, 19 Maret 2018 dilakukan pengubahan konfigurasi T/R Bay Trafo 3. Pengubahan konfigurasi tersebut dilakukan pada PMS Bus A yang normalnya aktif (masuk) dan PMS Bus B non-aktif (lepas) menjadi PMS Bus A diubah dalam keadaan lepas, dan PMS Bus B dalam keadaan masuk. Proses manuver pengubahan konfigurasi tersebut membutuhkan PMT Kopel 150 kV untuk masuk (ON) terlebih dahulu. Ketidaksesuaian kerja mekanik PMT terjadi setelah pemindahan konfigurasi T/R Bay Trafo 3. Anomali yang terjadi adalah macetnya mekanik PMT sehingga PMT tidak dapat lepas.

PEKERJAAN |

Investigasi ketidaknormalan PMT dilakukan selama 3 hari, terhitung sejak Senin, 19 Maret 2018 hingga Rabu, 21 Maret 2018. Setelah PMT dapat lepas, atas seizin manajemen APP Surabaya, PMT Kopel 150 kV diperlukan penggantian.

Proses penggantian PMT dimulai pada hari Kamis, 22 Maret 2018. PMT baru merupakan PMT yang terdapat di Gardu Induk Perak. Kegiatan diawali dengan pembongkaran PMT pada GI Perak. Team Pemeliharaan Basecamp Gresik berangkat pukul 08.00 dari Basecamp Gresik dan sampai di GI Perak kira-kira pukul 08.45. Untuk melakukan pembongkaran langkah-langkah yang perlu dilakukan antara lain:

1. Pemasangan grounding local
2. Pengecekan spring PMT
3. Pemindahan gas SF₆ ke dalam tabung vacuum sampai 0,2 mPa/ 2 bar
4. Penomoran (name tag) peralatan
5. Pelepasan klem konduktor
6. Wiring pada box PMT dilepas
7. Grounding peralatan dilepas



Selain pelaksanaan pembongkaran PMT di GI Perak, pada hari itu dilaksanakan pula pembongkaran PMT di GI Segoromadu, pengecoran pondasi dan pembuatan kanal. Pembuatan kanal dilakukan karena ukuran lengan PMT pada GI Perak yang nantinya akan dipasang di GI Segoromadu lebih panjang.

Keesokan harinya Jumat tanggal 23 Maret 2018 dilanjutkan pengangkatan PMT yang terpasang di GI Perak. Untuk melaksanakan pekerjaan tersebut team Basecamp Gresik berangkat ke lokasi pada pukul 06.00 WIB. Setelah crane selesai mengangkat PMT, box PMT, dan tiang pondasinya, crane membawa PMT tersebut menuju GI Segoromadu. Setelah crane sampai di GI Segoromadu, dilaksanakan pengangkatan PMT, box PMT, tiang pondasi PMT, beserta kanal PMT yang terpasang di GI Segoromadu. Setelah semua peralatan tersebut berhasil diangkat, dilakukan pemasangan kanal yang telah dibuat. Setelah kanal terpasang, barulah pemasangan tiang pondasi beserta PMT yang telah diambil dari GI perak dapat dilaksanakan. Langkah – langkah untuk pemasangan PMT antara lain :

1. Pemasangan grounding local
2. Pemasangan kanal baru



PEKERJAAN |

3. Pemasangan tiang pondasi PMT
4. Pemasangan PMT
5. Pemasangan box PMT
6. Pemasangan grounding
7. Pemasangan pipa kapiler
8. Pemasangan wiring pada box PMT
9. Pengujian gas SF6 yang akan diisi ke PMT
10. Pengisian gas SF6 pada PMT
11. Pengujian keserempakan PMT
12. Pengujian tahanan kontak PMT

Pada pekerjaan tersebut, ditemukan beberapa kendala yaitu salah satunya jarak pemasangan tiang PMT kurang simetris sehingga salah satu tiang pondasi PMT harus digeser beberapa cm agar menjadi simetris. Karena apabila hal tersebut tetap dibiarkan, maka kontak PMT tidak dapat menutup secara sempurna sehingga tahanan kontak yang dihasilkan akan menjadi besar. Pekerjaan selesai dilaksanakan pada pukul 22.30 WIB dilanjutkan manuver penormalan.



PEKERJAAN |



SUMBER DAYA MANUSIA SEBAGAI FAKTOR TERPENTING KEMAJUAN PERUSAHAAN

In House Training dan Sharing Knowledge BC Surabaya dan BC Gresik



Organisasi itu tumbuh bukan hanya dengan makin banyaknya jumlah outlet dan kantor cabang, bukan pula dihitung dari jumlah karyawan yang besar atau tingginya Revenue (Pendapatan) perusahaan dari Barang dan Jasa yang diproduksi. Kualitas manusia bukan lagi sekedar pelengkap organisasi dalam berkembang, namun sudah menjadi Intangible Asset yang penting.

Kualitas Man Power lebih penting daripada Kuantitasnya, hal ini sangat berhubungan langsung dengan Tingkat Produktivitas masing-masing Individu. Kualitas Individu dalam perusahaan terkait langsung pula dengan Pengetahuan dan Wawasan mereka dalam mencapai Performa atau Kinerja. Kinerja ini adalah turunan dari Pengetahuan yang didapat dari belajar sendiri atau melalui Pelatihan (Training) yang disediakan perusahaan. Pada akhirnya dengan Transfer Knowledge yang sempurnalah akan berdampak pada roda bisnis perusahaan yang bergulir simultan dan maksimal.

APP Surabaya sangat meyakini bahwa aset penting perusahaan adalah sumber daya manusianya, oleh karena itu salah satu program APP Surabaya adalah In House Training yang terbuka untuk pegawai pega-wai baru APP Surabaya.

Sharing Knowledge BC Surabaya

Written By: Muhammad Yoga Fadillah

Sharing knowledge yang bertujuan untuk pemerataan pengetahuan antara gardu induk satu dengan lainnya serta ilmu dari tim pemeliharaan. Basecamp Surabaya sejak minggu pertama di bulan maret mulai aktif untuk melaksanakan kegiatan sharing knowledge, yang dilaksanakan disetiap jumat siang. Kegiatan ini diikuti dengan antusias tinggi dari teman teman gardu induk, di minggu pertama 3 supervisor dari tim pemeliharaan basecamp Surabaya yaitu Spv Hargi, Spv Harjar, Spv Harpro memberikan sharing pengalaman dan pengetahuannya.

Kegiatan yang telah berjalan selama 4 pertemuan ini selalu memberikan materi yang berbeda beda di tiap pertemuannya, dimana di pertemuan kedua diisi materi oleh tim pemeliharaan gardu induk yaitu tentang NGR dan Baterai. Lalu di pertemuan ketiga diisi materi oleh tim pemeliharaan proteksi yaitu tentang cara membaca setting relay OCR (Over Current Relay) numerik maupun digital. Dihari pertemuan keempat materi diisi oleh tim pemeliharaan jaringan yaitu tentang tower emergency (TE).

Dengan adanya kegiatan sharing knowledge ini pun diharapkan teman teman dari gardu induk dapat aktif untuk sharing pengalaman dan pengetahuan.



Sharing Knowledge BC Gresik

Written by: Zuhri Arieffasa



In House Training (IHT) and Knowledge Sharing pasalnya merupakan suatu istilah yang biasa digunakan oleh karyawan PLN sebagai bentuk pengayaan wawasan dan pengalaman terhadap suatu hal. Dilatarbelakangi dengan semakin menurunnya jumlah karyawan senior dan makin banyaknya karyawan baru yang tentunya dengan pengalaman yang minim, program ini diadakan sekali dalam seminggu di Ruang Rapat Sunan Giri, Basecamp Gresik secara kontinyu. Jumlah peserta IHT dan Knowledge Sharing ini mencapai 25 orang yang terdiri dari karyawan kru pemeliharaan gardu induk di basecamp maupun GI dengan pengalaman 0 hingga 2 tahun di lingkungan Basecamp Gresik.

IHT & Knowledge Sharing yang digelar setiap Hari Senin ini sebelumnya telah direncanakan dengan matang oleh para pengajar atau mentor. Para mentor berasal dari tim pemeliharaan Basecamp Gresik yang memiliki berpengalaman beserta para supervisor dan asman hasil Basecamp Gresik. Lebih dari itu, berjalaninya program ini mendapat attensi dan pengawasan dari pihak manajemen APP Surabaya. Karena itu sebelum program ini berlangsung, para peserta diberikan arahan dan sharing session oleh manajer APP Surabaya. Semua masukan ditampung oleh pihak manajemen untuk kelancaran keberlangsungan program yang berkelanjutan. Untuk menunjang komunikasi dua arah, terdapat juga grup media soial berupa whatsapp antara peserta dengan para mentor.

INSPIRASI |

Awalnya, para peserta diberi pengetahuan mengenai institusi yang terangkum dalam materi Corporate Exposure. Selanjutnya, para mentor membuat kurikulum yang disesuaikan dengan level pengetahuan dari yang paling dasar. Dikarenakan materi IHT sebagian besar tentang peralatan gardu induk, maka para peserta diberi tugas untuk mengetahui gardu induk masing – masing dengan meg-gambar denah gardu beserta seluruh panel yang ada didalamnya. Selanjutnya, peserta diajak untuk mengetahui karakteristik masing – masing panel kontrol maupun panel relay sesuai ketentuan bay yang dipilih oleh mentor.

Dibentuk sebaik mungkin, IHT ini dibuat mirip seperti sekolah. Terdapat ketua kelas yang berganti setiap minggunya, dengan jadwal, tugas, dan nilai perkembangan peserta yang terus di-update. Satu hal yang tak kalah berharga adalah knowledge sharing pada sesi kedua. Setelah melakukan pemberian materi ataupun ujian pada sesi pertama, dilanjutkan diskusi terbuka pada sesi kedua. Pada sesi tersebut, para peserta knowledge sharing diwajibkan memberikan minimal sebuah pertanyaan yang jawabannya akan dibahas oleh para mentor setelah itu. Hal tersebut memacu motivasi peserta untuk dapat terus meningkatkan rasa penasaran mereka terhadap suatu hal yang kurang dipahami.

Hingga saat ini, peserta IHT dan knowledge sharing terus bertambah dengan adanya teman – teman OJT dan magang. Mentor pun bertambah seiring dengan makin bertambahnya rasa antusias mereka dengan pengalaman yang berbeda – beda agar menjadi pelajaran para peserta. Harapannya, program ini terus berlanjut dengan pengembangan ilmu dan pola pembelajaran yang seru dan inovatif, guna meningkatkan kualitas dan kredibilitas karyawan APP Surabaya, khususnya Basecamp Gresik.





KPKU SEBAGAI PEDOMAN PERUSAHAAN UNTUK SISTEM KINERJA UNGGUL

Awareness KPKU (Kriteria Penilaian Kinerja Unggul)

Malcolm Baldrige bukan sesuatu yang asing bagi perusahaan-perusahaan yang selalu menginginkan peningkatan performa atau berpedoman kinerja ekselen. Malcolm Baldridge criteria for performance excellence telah diterapkan di Telkom sejak tahun 2002 dan setahun berikutnya mulai diimplementasikan di sejumlah BUMN. Jika Malcolm Baldridge bersifat sukarela, maka Kriteria Penilaian Kinerja Unggul (KPKU) akan bersifat wajib untuk diperlakukan di lingkungan BUMN.

Penerapan KPKU dilatarbelakangi oleh tuntutan kepada BUMN untuk mampu meningkatkan daya saing sekaligus siap menghadapi era pasar bebas Masyarakat Ekonomi ASEAN. Dengan berpedoman pada KPKU, maka tiap BUMN dapat menilai semua elemen di perusahaan tersebut yang berpengaruh pada pengelolaan perusahaan, peningkatan proses, dan peningkatan hasil.

Dengan adanya KPKU sebagai pedoman dan alat ukur, maka BUMN diharapkan dapat merancang keunggulan kinerja organisasi, mendiagnosa sistem manajemen kinerja secara keseluruhan, mengidentifikasi kelemahan dan kekuatan organisasi, serta menilai upaya perbaikan kinerja.

Bagi perusahaan yang telah menerapkan Malcolm Baldrige, maka bakal lebih mudah mengimplementasikan kriteria penilaian kinerja unggul ini, oleh karena kategori dan penilaianya tidak terlalu berbeda. Ada sebelas tata nilai dan konsep yang dimiliki perusahaan-perusahaan berkinerja tinggi yang perlu diteladani dan dicontoh. Sedangkan kategorinya tetap tujuh poin, dengan enam poin berfokus pada proses dan satu poin membahas tentang hasil.

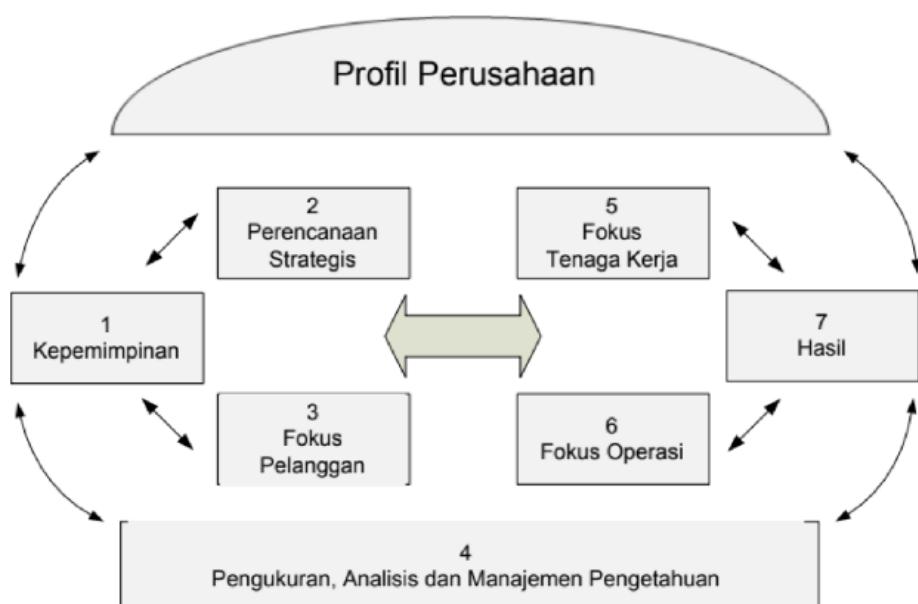
AWARENESS|

Tata nilai dan konsep tersebut meliputi kepemimpinan yang memiliki visi, keunggulan yang digerakkan pelanggan, pembelajaran organisasi dan individu, menghargai tenaga kerja dan mitra, kelincahan (agility), fokus ke masa depan, manajemen inovasi, manajemen berdasarkan fakta, tanggung jawab kemasyarakatan, fokus pada hasil dan penciptaan nilai, serta perspektif kesisteman.

Sementara tujuh kategori yang berisikan beragam pertanyaan tentang kondisi riil perusahaan adalah kepemimpinan; perencanaan strategis; fokus pelanggan; pengukuran, analisis, dan manajemen pengetahuan; fokus tenaga kerja; fokus operasi; dan hasil.

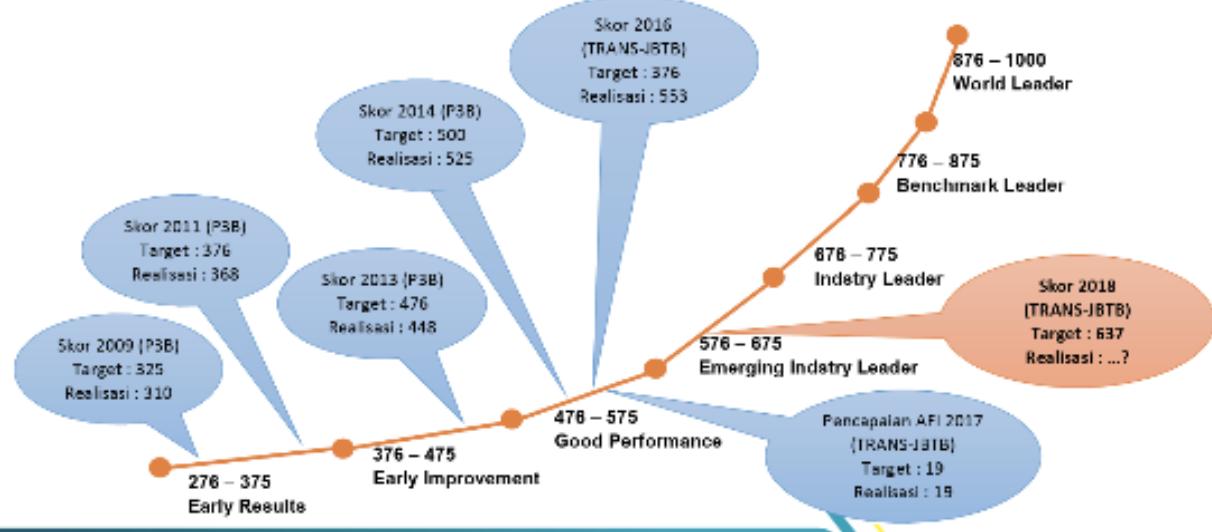
Nantinya, akan ada penilaian implementasi KPKU secara independen yang dilakukan oleh Komite BUMN. Dari hasil pengukuran akan didapat skor dengan rentang 0-1000, yang menunjukkan pencapaian kinerja BUMN. Tugas KBUMN selain mengukur juga nantinya memberikan umpan balik kepada BUMN tersebut yang harus ditindaklanjuti.

Tingkatan skor mulai dari 0-275 (early development), 276-375 (early result), dan seterusnya hingga 876-1000 (world leader). Kategori yang menyumbang paling besar adalah kepemimpinan (leadership) sebesar 180 poin. Jadi sikap pemimpin perusahaan dalam mengarahkan dan menjamin keberlangsungan perusahaan sangat menentukan keberhasilan perusahaan tersebut.



SUMBER: https://www.kompasiana.com/dewi_puspa/mengenal-kpkku-adopsi-malcolm-baldridge-alabumn_5618da644123bdf213f20025

SKOR KPKU



Sistem KPKU berupa pertanyaan-pertanyaan yang harus dijawab dalam bentuk penjelasan bagaimana sistem perusahaan ini berjalan secara detail berdasarkan ADLI (Approach, Deployment, Learning dan Integration). Untuk Unit Trans JBTB, tahun 2018 skor yang harus dicapai adalah 637. Skor ini didapat dari seberapa bagus, tepat sasaran, dan terintegrasinya sistem yang ada di Transmisi Jawa Bagian Timur dan Bali yang diuraikan dalam jawaban-jawaban pertanyaan.

Untuk mencapai skor 637, diperlukan awareness dari tim pembuat KPKU. Oleh karena itu, kantor induk Transmisi Jawa Bagian Timur dan Bali membuat workshop mengenai cara pengisian dan pola pikir pembuatan KPKU untuk mendapatkan sistem yang detail dan bagus sehingga skor 637 bisa tercapai.



KEGIATAN |

Awareness KPKU dilaksanakan 3 hari di hotel Swiss Bell-inn Malang pada tanggal 19 Maret sampai dengan 21 Maret 2018. Awareness ini dimulai pukul 08.00 dan berakhir pada pukul 21.00 setiap harinya, kecuali hari ketiga (hari ketiga selesai dilaksanakan pukul 18.00).

Awareness ini dibuka oleh sambutan dari bapak Handy Wihartady dan dipimpin oleh bapak Agus Tato. Bapak Agus Tato juga melakukan pendampingan dalam pembuatan KPKU Unit Trans-JBTB sampai seleksi. Awareness KPKU dihadiri oleh perwakilan semua bidang Kantor Induk dan perwakilan APP. Semoga dengan adanya awareness dan tim pembuatan KPKU, sistem perusahaan umumnya dan unit Trans-JBTB khususnya memiliki kinerja yang unggul. Amin.



PERKEMBANGAN SISTEM TENAGA LISTRIK DAN EVOLUSINYA



Penggunaan listrik secara komersial dimulai pada akhir 1870 saat lampu-lampu mulai digunakan untuk penerangan jalan.

Perancangan sistem tenaga listrik yang lengkap (terdiri atas generator, kabel, penggunaan fuse untuk proteksi, meter untuk pengukuran, dan beban) pertama kali dibuat oleh **Thomas Edison** di Pearl Street Station kota New York, yang mulai beroperasi pada 4 September 1882. Sistem ini menggunakan transmisi dc yang menggunakan generator dc bertenaga uap dan melayani beban berupa lampu sebanyak 400 buah pada 85 konsumen dalam area seluas radius sekitar 1,5 km. Beban yang seluruhnya berupa lampu ini disuplai pada tegangan 110 V melalui jaringan sistem kabel bawah tanah. Dalam beberapa tahun berikutnya, sistem-sistem tenaga listrik serupa mulai beroperasi di kota-kota besar di dunia. Dengan berkembangnya penggunaan motor listrik yang dipelopori oleh **Frank Sprague** pada tahun 1884, beban-beban berupa motor mulai ditambahkan ke dalam sistem tenaga listrik. Inilah permulaan dari apa yang nantinya akan menjadi salah satu industri terbesar di permukaan bumi ini.

Meskipun pada awalnya penggunaan sistem transmisi dc meluas, namun dalam perkembangan kederapannya, hampir semua sistem ini diganti menjadi sistem transmisi ac. Pada tahun 1886, keterbatasan sistem dc mulai terlihat jelas. Daya hanya bisa dikirim dari generator dalam jarak yang pendek. Untuk menjaga agar rugi-rugi/losses daya (RI₂) dan drop tegangan pada transmisi daya jarak jauh tidak melebihi ambang batas yang ditentukan, nilai tegangan harus tinggi. Nilai tegangan yang tinggi ini tidak diinginkan baik pada pembangkitan maupun pada konsumsi daya listrik, oleh karena itu kemampuan untuk dapat mentransformasikan nilai tegangan menjadi suatu keharusan.

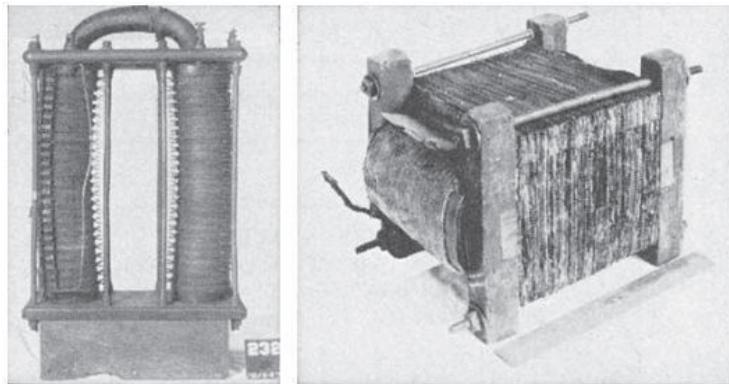
Sistem tenaga listrik ac berawal dari perkembangan transformator/trafo dan sistem transmisi ac yang dilakukan oleh **L. Gaulard dan J.D. Gibbs** di Paris, Perancis. Kemudian **George Westinghouse** membeli hak paten untuk dapat mengembangkannya di Amerika Serikat. Selanjutnya pada tanggal 20 Maret 1886, **William Stanley**, rekan dari Westinghouse, mengembangkan dan menguji coba sistem transmisi ac lengkap (terdiri atas generator, trafo, dan saluran transmisi tegangan tinggi) untuk pertama kalinya yang mampu melayani beban berupa 150 buah lampu di Great Barrington, Massachusetts. Generator yang digunakan berkapasitas 25 HP (sekitar 18 kW), berpenggerak dari turbin bertenaga air dan menghasilkan keluaran tegangan 500 V dan arus 12 A. Kemudian nilai tegangan ini dinaikkan oleh trafo untuk transmisi menjadi 3000 V dan kemudian diturunkan kembali menjadi 100 V untuk keperluan konsumen.

Dengan dikembangnya sistem multi-fasa oleh **Nikola Tesla**, sistem ac menjadi semakin menarik. Pada 1888, Tesla telah membuat beberapa paten untuk motor, generator, trafo, dan sistem transmisi ac. Westinghouse membeli paten-paten penemuan awal tersebut, dan sekarang paten-paten tersebut menjadi dasar dari sistem ac masa kini.

KABAR KELISTRIKAN |

Pada tahun 1890, terjadi kontroversi yang besar dan mendasar apakah sistem dc atau ac yang menjadi standar dalam sistem tenaga listrik. Argumen-argumen dilontarkan oleh Edison, yang memilih dc, dan Westinghouse, yang memilih ac. Seiring dengan pergantian abad, sistem ac akhirnya mengungguli sistem dc karena alasan-alasan dibawah ini:

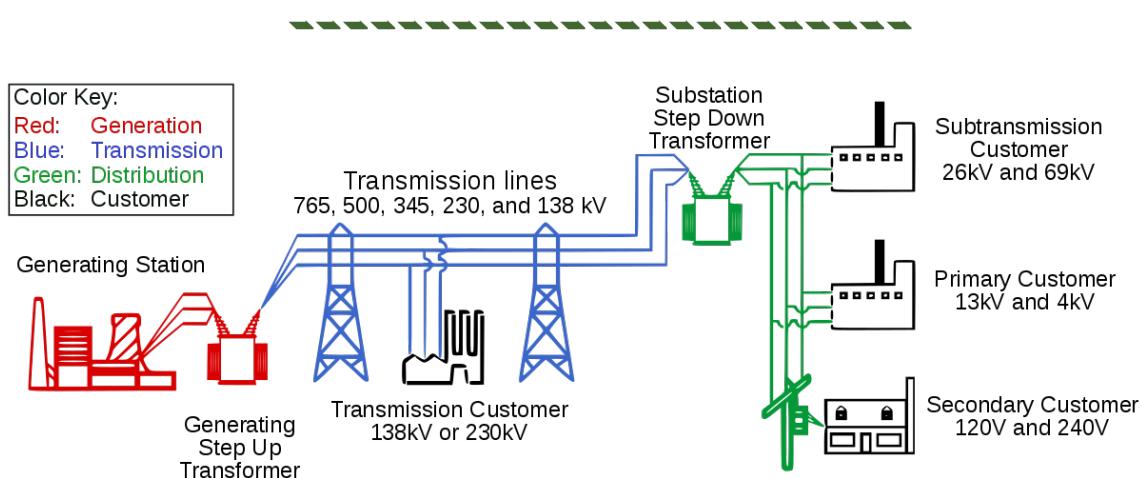
1. Level tegangan dapat dengan mudah ditransformasikan dalam sistem ac, sehingga memberikan fleksibilitas bagi penggunaan nilai tegangan yang berbeda-beda pada pembangkitan, transmisi, dan konsumsi.
2. Generator ac jauh lebih sederhana daripada generator dc.
3. Motor ac jauh lebih sederhana dan lebih murah daripada motor dc.



Trafo design William Stansley yang berhasil menjadi sistem transmisi AC untuk pertama kalinya

Dengan berkembangnya mercury arc valves sebagai penyebar pada awal tahun 1950-an, transmisi tegangan tinggi dc (HVDC) mulai dapat terlihat lebih ekonomis untuk situasi-situasi tertentu. Transmisi HVDC ditujukan untuk mentransmisikan daya yang besar melalui jarak yang sangat jauh. Titik temu dimana HVDC dapat bersaing kompetitif secara ekonomis dengan transmisi ac adalah sekitar diatas 500 km untuk saluran udara dan 50 km untuk kabel bawah tanah atau kabel bawah laut. Transmisi HVDC juga memungkinkan dilakukannya interkoneksi pada dua sistem yang memiliki nilai frekuensi nominal sistem yang berbeda. Aplikasi modern dan komersial transmisi HVDC pertama kali terjadi pada tahun 1954 saat dilakukannya interkoneksi antara daratan Swedia dengan pulau Gotland melalui kabel bawah laut sepanjang 96 km.

Dengan munculnya konverter thyristor, transmisi HVDC menjadi semakin menarik. Aplikasi pertama HVDC menggunakan thyristor dilakukan pada interkoneksi asinkron secara back-to-back antara sistem Quebec dengan New Brunswick di Kanada. Dengan mengecilnya biaya dan ukuran peralatan serta semakin besarnya tingkat kehandalan, penggunaan HVDC semakin meningkat pula.



Ada Apa di



?

●

Written by: Anggra Victory Ervin

Kota Makassar adalah ibu kota provinsi Sulawesi Selatan. Makassar merupakan kota Metropolitan terbesar di kawasan Indonesia Timur dan pada masa lalu pernah menjadi ibukota Negara Indonesia Timur dan Provinsi Sulawesi. Makassar terletak di pesisir barat daya Pulau Sulawesi dan berbatasan dengan Selat Makassar di sebelah barat, Kabupaten Kepulauan Pangkajene di sebelah utara, Kabupaten Maros di sebelah timur dan Kabupaten Gowa di sebelah selatan. Bagi anda yang berlibur ke Sulawesi Selatan namun ingin merasakan suasana berbeda, maka anda dianjurkan untuk mengunjungi Kota Makassar. Bukan hanya Pantai dan Alam yang mempesona, di Makassar juga banyak Makanan dan Minuman khas yang beraneka ragam yang harus anda nikmati saat liburan ke Sulawesi Selatan tepatnya Kota Makassar.

Makanan yang harus dicoba :

1. Coto Makassar

Makanan khas makassar yang kaya rempah ini benar-benar sangat populer di semua penjuru Nusantara bahkan juga Mancanegara. Bagi banyak orang yang datang ke Makassar tentu pernah mencicipi coto makassar ini.



2. Pisang Epe

Makanan khas kota Makassar ini terbuat dari pisang. Pisang yang dijadikan bahan membuatnya ini yaitu pisang kepok setengah masak. Sistem pembuatannya termasuk sangat mudah serta bahan-bahan yang diperlukan juga mudah untuk dicari.



BONUS |

3. Es Palu Butung

Merupakan es campur dengan gaya khas Makassar yang merupakan makanan penutup yang begitu populer dari Makassar, Sulawesi Selatan. Bahan utama pembuatan es ini adalah pisang hijau yang dipotong-potong yang ditempatkan di atas semacam bubur berwarna putih yang terbuat dari santan ditambah dengan es serut serta susu kental.



4. Pallu Basa

Pallu Basa adalah salah satu makanan yang berasal dari daerah Makassar. Resep pallu basa Makassar ini langkah penyajiannya nyaris mirip sekali dengan Coto Makassar, hanya saja yang membuat berbeda yakni terdapat pada beberapa bahan yang dipakai. Pallu basa Makassar ini memakai bahan dasar daging sapi dan jeroannya, seperti hati, usus serta jantung sapi.

5. Buras / Burasa

buras atau burasa adalah makanan yang mirip dengan lon-tong. makanan ini terbuat dari beras, hanya saja buras lebih halus dengan balutan daun pisang muda. biasanya buras disajikan bersama taburan bumbu kelapa kering, gula, garam dan cabai. biasanya makanan ini dihidangkan saat acara syukuran, pernikahan dan juga lebaran.



6. Mie Titi

mie titi adalah makanan khas makassar yang biasa dihidangkan saat malam hari. rasanya enak dan gurih, dan juga memakai bermacam kombinasi daging serta seafood dan sayuran serta rempah-rempah lainnya.



Yang dapat dilakukan :

Banyak yang dapat anda lakukan apabila berkunjung ke Makassar. Salah satu pantai yang terkenal di Makassar adalah Pantai Losari. Anda bisa jalan-jalan atau sekedar menikmati suasana malam dengan nongkrong di warung-warung makanan yang banyak terdapat di pantai ini. Dan beberapa tempat wisata antara lain :

Pantai Losari



Pulau Samalona



Samalona adalah sebuah pulau kecil di Selat Makassar, tepatnya di sebelah barat daya pantai barat Sulawesi Selatan. Posisi lebih tepatnya berada di sebelah barat kecamatan Wajo, Makassar, berjarak sekitar 2 km dan bisa dilihat dengan jelas dari kecamatan tersebut. Untuk menuju pulau ini bisa menggunakan perahu nelayan dan memerlukan waktu tempuh tidak lebih dari 0,5 jam. Samalona adalah kepulauan yang bisa dilihat jelas dari Benteng Fort Rotterdam di daerah Keling - Makassar. Mandalika hanya berjarak 500 meter dari bibir tebing Benteng Fort Rotterdam.

Rammang Rammang



Benteng Somba Opu



Salah satu tempat yang menarik yang dapat Anda kunjungi di Makassar adalah Benteng Somba Opu. Di sini Anda dapat melihat meriam peninggalan Kerajaan Gowa-Tallo yang memiliki berat 9.500 kg. Ada juga Benteng Ujung Pandang atau Fort Rotterdam yang juga merupakan benteng peninggalan Kerajaan Gowa Tallo. Di dalam benteng ini terdapat Museum La Galigo yang menyajikan referensi mengenai sejarah kebesaran Makassar dan daerah sekitarnya. Bisa juga Anda mengunjungi Paotere yakni pelabuhan perahu yang terletak di Kecamatan Ujung Tanah, Makassar. Anda bisa melihat pemandangan yang khas di tempat ini.



Bagaimana sampai ke Makassar

Terbang ke Makassar: Makassar melalui jalan udara di layani oleh Sultan Hasanuddin International Airport. Sultan Hasanuddin International Airport terletak sekitar 20 km timur laut dari Makassar.



Better SAFE

Than Sorry!

