

**PENGAWASAN UNIT AMC TERHADAP KETERTIBAN GSE
DI APRON BLU KANTOR UPBU KELAS 1 UTAMA JUWATA
TARAKAN**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025



DADANG BONDAN RAMADHA

NIT. 30622056

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

**PENGAWASAN UNIT AMC TERHADAP KETERTIBAN GSE
DI APRON BLU KANTOR UPBU KELAS 1 UTAMA JUWATA
TARAKAN**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

DADANG BONDAN RAMADHA

NIT. 30622056

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

PENGAWASAN UNIT AMC TERHADAP KETERTIBAN GSE DI APRON
BLU KANTOR UPBU KELAS 1 UTAMA
JUWATA TARAKAN

Oleh:

DADANG BONDAN RAMADHA
NIT. 30622056

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training* (OJT)




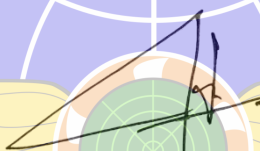

Mengetahui,
Kepala Badan Layanan Umum
Kantor Unit Penyelenggara
Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata


AGUSTONO, S.Sos, M.Tr
NIP. 19690831 199103 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 6 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On the Job Training

Tim Penguji,

Ketua	Sekretaris	Anggota
		
<u>OKY HARDIANTO, A.Md</u> NIP. 19791201 201012 1 002	<u>ASRURI RM</u> NIP. 198907010 201012 1 005	<u>Dr. Ir SETYO HARIYADI SP, ST, MT</u> NIP. 19790824 200912 1 001



Mengetahui,
Ketua Program Studi



LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom.,M.T.
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah Subhanahu Wa Ta'ala Yang Maha Pemurah dan Lagi Maha Penyayang, puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah Subhanahu Wa Ta'ala, yang telah melimpahkan Hidayah, Inayah dan Rahmat-Nya sehingga kami mampu menyelesaikan Laporan *On the Job Training* yang berjudul **“PENGAWASAN UNIT AMC TERHADAP KETERTIBAN GSE DI APRON BLU KANTOR UPBU KELAS 1 UTAMA JUWATA TARAKAN”** tepat pada waktunya di Bandar Udara Juwata Tarakan, Kalimantan Utara. Tidak lupa, penulis panjatkan sholawat serta salam kepada Nabi Muhammad SAW, karena Dialah yang telah menuntun kita ke jalan yang terang benderang. Laporan ini adalah salah satu gambaran dan tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII di Bandar Udara Juwata Tarakan, Kalimantan Utara.

Selain itu, Laporan ini dirancang untuk digunakan dalam program studi semester IV bagi taruna Manajemen Transportasi Udara VIII. Di dalam praktik kerja lapangan ini memberikan penulis kesempatan untuk mempelajari lingkungan kerja nyata dan menyelesaikan masalah yang ada.

Penulis menyadari bahwa laporan ini tidak mungkin dibuat tanpa adanya bantuan, bimbingan, dan saran dari berbagai pihak selama proses penyusunan laporan ini. Perkenankan penulis menyatakan rasa terima kasihnya kepada:

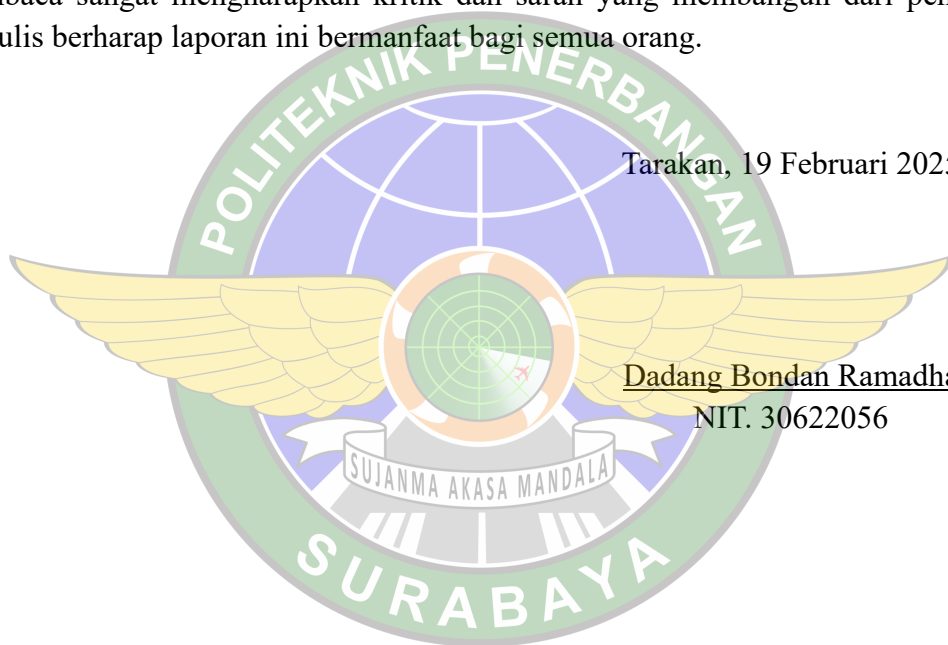
1. Allah SWT yang telah memberikan karunia dan nikmat sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan OJT II.
2. Kedua orang tua saya telah banyak memberikan doa dan dukungan kepada penulis.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, SE., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Bapak Agustono, S.Sos, M.MTr. selaku Kepala BLU Kantor UPBU Juwata Tarakan..
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Kepala Program Studi D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi, SP, ST, MT, selaku Dosen Pembimbing dan Penguji Laporan OJT.
7. Kepala Unit dan seluruh jajaran staff serta karyawan Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata, atas bantuan selama proses pengumpulan data yang diperlukan dalam penulisan laporan ini.

8. Seluruh dosen dan staff pengajar Program Studi Teknik Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya, atas ilmu dan bimbingan yang diberikan selama masa perkuliahan.
9. Rekan-rekan OJT Manajemen Transportasi Udara dari Poltekbang Surabaya dan Operasi Bandar Udara dari PPI Curug yang melaksanakan OJT di Bandar Udara Juwata Tarakan.
10. Rekan-rekan Prodi MTU 8, atas semangat dan kebersamaan yang selalu memberikan motivasi kepada penulis

Penulis menyadari bahwa laporan Praktik Kerja Lapangan atau *On the Job Training* I ini belum sempurna dan memiliki banyak kekurangan. Oleh karena itu pembaca sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari penulis. Penulis berharap laporan ini bermanfaat bagi semua orang.

Tarakan, 19 Februari 2025

Dadang Bondan Ramadha
NIT. 30622056



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat OJT.....	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	5
2.1 Sejarah Singkat.....	5
2.2 Data Umum.....	6
2.3 Struktur Organisasi.....	14
2.3.1 Struktur Organisasi Unit AMC.....	14
2.3.2 Struktur Organisasi Unit CARGO	15
2.3.3 Struktur Organisasi Unit AVSEC	15
BAB III TINJAUAN TEORI	17
3.1 Bandar Udara.....	17
3.2 Apron.....	17
3.3 Apron Movement Control	17
3.4 Ground Support Equipment	19
3.5 Pembatasan Usia Peralatan Penunjang	21
BAB IV PELAKSANAAN OJT.....	24
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	24
4.1.1 Wilayah Kerja.....	24
4.1.2 Prosedur Pelayanan.....	26
4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT.....	26

4.2 Jadwal.....	28
4.3 Permasalahan.....	29
4.4 Penyelesaian Masalah.....	31
BAB V PENUTUP.....	34
5.1 Kesimpulan.....	34
5.2 Saran.....	34
DAFTAR PUSTAKA.....	36
LAMPIRAN.....	37



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandar Udara Juwata Tarakan	5
Gambar 2.2 Layout Bandar Udara Juwata Tarakan.....	13
Gambar 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Juwata.....	14
Gambar 4.1 Jadwal Kegiatan selama OJT	28
Gambar 4.2 belt conveyor tidak ditempatkan pada tempat parker.....	30
Gambar 4.3 lampu ATT mati.....	30
Gambar 4.4 Baggage cart tidak ditempatkan pada tempat parkir.....	31
Gambar 4.5 Area Parkir GSE.....	33



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Koordinat Obstacle.....	10
Tabel 2.2 Declared Distance.....	11
Tabel 2.3 Approach and Runway Lighting.....	12
Tabel 2.4 Struktur Organisasi Unit AMC.....	14
Tabel 2.5 Struktur Organisasi Unit Cargo.....	15
Tabel 2.6 Struktur Organisasi Unit Avsec.....	15
Tabel 4.1 Peralatan Penunjang di Unit AMC.....	24
Tabel 4.2 Fasilitas di Unit Avsec.....	25
Tabel 4.3 Pengelola Cargo Juwata Tarakan.....	26



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 SK On The Job Training	37
Lampiran 2 kegiatan On The Job Training	38
Lampiran 3 log Book On The Job Training	41
Lampiran 4 Sertifikat On The Job Training	43



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan darat atau perairan dengan batas tertentu yang digunakan untuk aktivitas pesawat seperti mendarat, lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Kawasan ini dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan, fasilitas utama, dan penunjang. Fasilitas bandara dibagi menjadi dua jenis, yaitu sisi darat (*land side*) dan sisi udara (*air side*). Untuk mendukung fungsi tersebut, diperlukan sarana, prasarana, dan SDM yang kompeten, khususnya teknisi penerbangan. Lembaga pendidikan pun didirikan untuk mencetak teknisi yang ahli dan berdaya saing di bidangnya.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis di bawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan yang bertugas untuk memberikan pendidikan profesional kepada para taruna di bidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Dengan kurikulum yang komprehensif dan fasilitas yang memadai, Politeknik Penerbangan Surabaya telah berhasil menghasilkan lulusan yang siap bekerja dalam industri penerbangan.

Program On the Job Training adalah bagian dari kurikulum Politeknik Penerbangan Surabaya yang memberikan pelatihan di lingkungan kerja bandar udara dalam periode tertentu. Program ini penting karena memberikan kesempatan kepada taruna untuk memperoleh pengetahuan dan pengalaman yang bermanfaat untuk karir mereka. Melalui *On the Job Training* I, diharapkan lulusan dapat mengembangkan keterampilan dan keahlian yang dibutuhkan di industri penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya telah bekerja sama dengan berbagai bandara di Indonesia, termasuk Bandara Juwata Tarakan, untuk mendukung pelaksanaan program ini dan meningkatkan kualitas pendidikan di bidang penerbangan.

Apron merupakan area penting dalam operasional bandar udara yang digunakan untuk parkir pesawat, embarkasi dan disembarkasi penumpang, serta proses penanganan kargo dan bagasi. Keberadaan Ground Support Equipment (GSE) di apron menjadi bagian yang tidak terpisahkan dalam mendukung kelancaran aktivitas tersebut. Namun, penggunaan GSE yang tidak tertib dapat berpotensi menimbulkan berbagai permasalahan, seperti gangguan terhadap pergerakan pesawat, risiko kecelakaan, dan penurunan efisiensi operasional bandar udara.

Unit Apron Movement Control (AMC) memiliki tugas utama dalam mengawasi dan mengendalikan aktivitas di apron guna memastikan seluruh operasional berjalan dengan tertib dan sesuai dengan prosedur yang berlaku. Pengawasan ini mencakup penempatan serta penggunaan GSE agar tidak menghambat pergerakan pesawat maupun aktivitas lainnya di apron.

Laporan On The Job Training (OJT) ini disusun untuk menganalisis peran Unit AMC dalam pengawasan terhadap ketertiban GSE di apron Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata. Dengan adanya pengawasan yang optimal, diharapkan dapat meningkatkan efisiensi operasional, mengurangi potensi risiko kecelakaan, serta mendukung standar keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai regulasi yang telah ditetapkan oleh otoritas penerbangan sipil.

Melalui laporan ini, akan dilakukan kajian terhadap metode pengawasan yang diterapkan, kendala yang dihadapi, serta upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan efektivitas pengawasan terhadap penggunaan GSE di apron. Dengan demikian, laporan ini diharapkan dapat menjadi referensi dalam upaya meningkatkan tata kelola apron yang lebih baik di Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata.

Selama menjalani program *On the Job Training* I di Bandar Udara Juwata Tarakan, terdapat beberapa kelalaian dari pihak ketiga GSE parkir gerobak btt dan tangga dorong yang tidak pada tempatnya yang dapat meningkatkan resiko keselamatan di daerah sisi udara, Berdasarkan latar belakang yang telah

disampaikan, laporan *On the Job Training* I ini mengambil judul “PENGAWASAN UNIT AMC TERHADAP KETERTIBAN GSE DI APRON BLU KANTOR UPBU KELAS 1 UTAMA JUWATA TARAKAN”

1.2 Maksud dan Manfaat On the Job Training

Maksud dari dilaksanakannya On the Job Training ini adalah:

1. Mengetahui dan memahami lingkungan kerja di tempat On The Job Training
2. Mempersiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja sebenarnya setelah menyelesaikan masa Pendidikan
3. Memperhatikan secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat On The Job Training
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dan Lembaga instansi lainnya

Manfaat dalam pelaksanaan *On the Job Training* ini adalah:

1. Memiliki pengalaman langsung bekerja di bandar udara
2. Dapat mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau fungsi teknologi terapan di tempat On The Job Training
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama saat mengatasi permasalahan di dunia kerja secara langsung
4. Terciptanya lulusan transportasi udara yang mempunyai sertifikat kompetensi yang memenuhi standar saat ini

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

2.1 Sejarah Bandar Udara Juwata Tarakan

Selama masa penjajahan Belanda, Bandara Internasional Juwata dibangun sebagai pangkalan udara untuk pesawat tempur. Ketika Jepang mulai menguasai Indonesia, pesawat tempur Jepang pertama kali mendarat di Bandara Juwata pada 11 Januari 1942. Setelah Indonesia merdeka, Bandara Juwata resmi berada di bawah kepemilikan pemerintah Indonesia dan digunakan sebagai bandara perintis dengan pesawat kecil. Pada masa itu, beberapa maskapai penerbangan yang beroperasi di Bandara Juwata antara lain Citilink, Bouraq Indonesia, Dirgantara Air Service, Mandala Airlines, Kartika Airlines, Pelita Air Service, dan Merpati Nusantara Airlines.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Juwata Tarakan

Bandar Udara Juwata Tarakan terletak di Tarakan, Kalimantan Utara. Bandara ini hanya berjarak 3,5 km di sebelah barat dari pusat kota. Gedung terminal baru Bandar Udara Juwata terletak di sebelah terminal lama bandara dan diresmikan oleh Presiden Indonesia Joko Widodo pada 22 Maret 2016. Diresmikannya terminal baru mengakibatkan peningkatan kapasitas Bandar Udara Juwata dari 300 penumpang per hari menjadi 2.000 penumpang per hari, atau 684.000 penumpang per tahun.

Sejak tahun 2015, terminal lama telah diganti dengan terminal baru yang lebih besar dan luas. Bandar Udara Juwata Tarakan mengalami perkembangan tidak hanya di terminal, cargo, dan *apron*, tetapi juga perpindahan fungsi dari tower lama ke tower baru di area *Taxiway Charlie*. Unit Teknik Listrik dan Mekanikal juga mengalami perkembangan dengan penambahan gedung PH (*Power House*) baru. Dengan pertumbuhannya, Bandar Udara Juwata Tarakan bertujuan untuk meningkatkan jalur transportasi udara dengan mempertimbangkan keamanan, keamanan, dan layanan publik.

2.2 Data Umum Bandar Udara Juwata Tarakan

Bandar Udara Internasional Juwata Tarakan (IATA: TRK; ICAO: WAQQ) terletak di Tarakan, Provinsi Kalimantan Utara. Hingga saat ini, ada beberapa maskapai yang beroperasi: Smart Aviation, Pelita, Susi Air, MAF, Batik Air, Lion Air, Citilink, Super Air Jet, dan Cargo. Berikut data Bandar Udara Juwata Tarakan berdasarkan *aerodrome manual* Bandar Udara Juwata Tarakan:

1. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

Berikut merupakan indikator lokasi bandar udara dan nama dari Bandar Udara Juwata berdasarkan *aerodrome manual*:

- a. Indikator Lokasi Bandar Udara : WAQQ
- b. Nama Bandar Udara : Juwata
- c. Nama Kabupaten/Kota : Tarakan

2. Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Berikut data geografis dan data administrasi Bandar Udara Juwata berdasarkan *aerodrome manual*:

- a. Nama Bandar Udara : Juwata
- b. Nama Kota/Provinsi lokasi bandar udara : Tarakan / Kalimantan Utara
- c. Arah dan Jarak Ke Kota : Timur Laut / 3 Km

- d. Koordinat Titik Refrensi Bandar : 03°19'36"S, 117°34'10" E
Udara (*aerodrome Reference Point/ARP*)
- e. *Elevasi* bandar udara dalam MSL : 40 Ft / 12,195 m (MSL) / 32 ° C
- f. *Elevasi* dari masing-masing :
threshold
- Threshold Rwy 06 : 23 ft / 7,012 m (MSL)
- Threshold Rwy 24 : 40 ft / 12,195 m (MSL)
- g. *Elevasi* tertinggi pada *zona touch down* pada *precision approach runway* : -
- h. Rincian *rotating beacon* Bandar Udara : Merk : Hali-Brit Inc
Type : HBM 150-3
RPM : 50,
Lokasi di atas tower baru
- i. Nama Penyelenggara Bandar Udara : Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggaraan Bandara Juwata
- j. Alamat bandar udara : Jl. Mulawarman No. 1 Tarakan
77111 Kalimantan Utara
- k. Nomor telepon : (0551) 2026111, 202602
- l. Telefax : (0551) 2026123
- m. E-mail : bdr_jwt@yahoo.co.id
- n. Tipe lalu lintas penerbangan yang diizinkan : IFR/VFR
- o. Keterangan : pia.wilayahbalikpapan@gmail

3. Jam Operasional

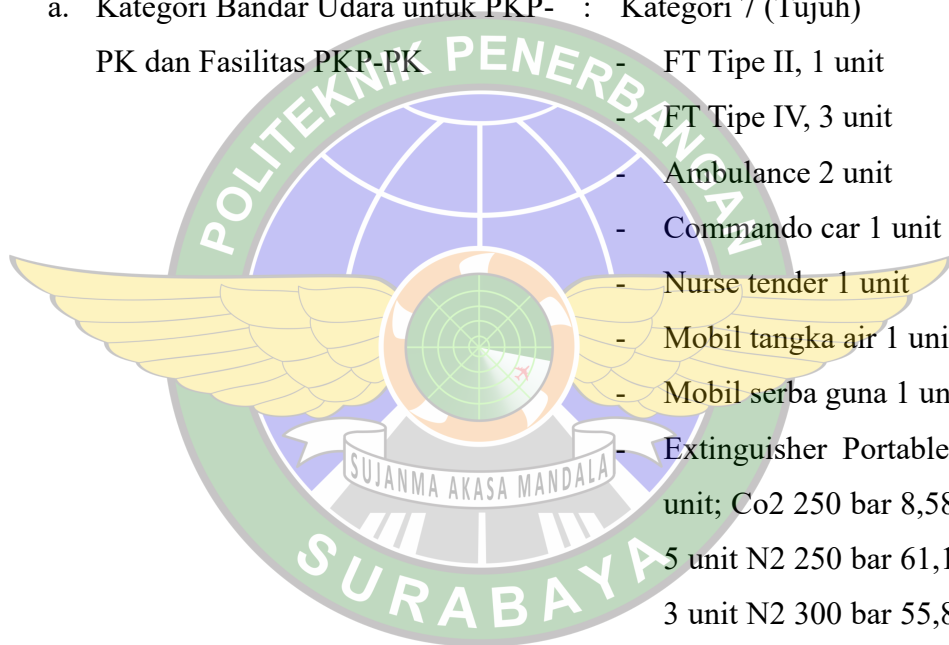
Berikut merupakan jam operasional dari Bandar Udara Juwata berdasarkan *aerodrome manual*:

- a. Pelayanan pesawat udara : 06:00 – 20:00 WITA / 22:00 – 12:00 UTC
 - b. Administrasi Bandar Udara : Senin – Kamis 08.00 – 16.30 WITA / 00.00 – 08.30 UTC
Jumat 08.00 – 17.00 WITA
 - c. Bea Cukai dan Imigrasi : *On Request*
 - d. Kesehatan dan Sanitasi : 06.00 – 20.00 WITA / 22.00 - 12.00 UTC
 - e. *Handling* : Jasa Dirgantara Tarakan, Citra Dunia Angkasa, Wahana Sarana Utama, Smart Aero Handling, Rajawali Angkasa Jaya Amaru
 - f. Keamanan bandar udara : H - 24
4. Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (*Handling Service and Facilities*), antara lain adalah sebagai berikut:
- a. Fasilitas penanganan kargo : Tersedia
 - b. Bahan bakar/oli/tipe : Avtur Jet A 1
 - c. Fasilitas pengisian bahan bakar/kapasitas : 2 Units Truck / @16,000 lt
1 Unit Truck / 12,000 lt
1 Unit Truck / 7,000 lt
 - d. Fasilitas perbaikan untuk pesawat : Tidak tersedia udara
 - e. Ruang hangar untuk perbaikan pesawat : Tidak tersedia
5. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*), antara lain adalah sebagai berikut:
- a. Hotel : Belum Tersedia
 - b. Restaurant : Tersedia
 - c. Transportasi : Taxi

- d. Fasilitas Kesehatan : Klinik
- e. Bank dan Kantor Pos : Tersedia
- f. Kantor Pariwisata : Tersedia
- g. Pelayanan Bagasi : Tersedia
- h. Masjid dan Mushola : Tersedia
- i. Parkit Mobil dan Motor : Tersedia

6. Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*), antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Kategori Bandar Udara untuk PKP- : Kategori 7 (Tujuh)
 PK dan Fasilitas PKP-PK
 - FT Tipe II, 1 unit
 - FT Tipe IV, 3 unit
 - Ambulance 2 unit
 - Commando car 1 unit
 - Nurse tender 1 unit
 - Mobil tangka air 1 unit
 - Mobil serba guna 1 unit
 - Extinguisher Portable : 4 unit; Co2 250 bar 8,58 kg; 5 unit N2 250 bar 61,1 kg; 3 unit N2 300 bar 55,8 kg; 9 unit foam 2 galon 9L; 10 Unit Dry Chemical powder 20 kg; 2 unit dry chemical powder 3,5 kg
 - 97 Units extinguisher bonpet
- b. Personil : 37 orang
- c. Kualifikasi :
 - Senior 8 orang
 - Junior 8 orang
 - Basic ASN 2 orang



- Basic non ASN 7 orang
- Belum diklat basic 2 orang
- Perawat 3 orang

d. Ketersediaan peralatan pemindai : Dilakukan oleh airlines bersangkutan, apabila diperlukan berkoordinasi dan meminta bantuan peralatan dari Bandara Soetta Jakarta

7. Koordinat *Obstacle* menurut RPM 05 KKOP Tarakan Ultimate ditunjukkan pada table dibawah ini:

Tabel 2. 1 Koordinat Obstacle

No	OBYEK OBSTACLE	KOORDINAT		ELEVASI
		LINTANG	BUJUR	
1	Pohon pada bukit 2	3° 20' 35"	117° 34' 38"	112 m
2	Pohon pada bukit 3	3° 20' 33"	117° 34' 42"	110 m
3	Pohon pada bukit 4	3° 20' 45"	117° 34' 59"	137 m
4	Pohon pada bukit 5	3° 20' 36"	117° 35' 6"	116 m
5	Salter DPPU	3° 19' 39"	117° 34' 17"	16 m
6	Antenna Meteo	3° 19' 38"	117° 34' 14"	22 m
7	Gudang	3° 19' 40"	117° 34' 12"	12 m
8	Menara-1	3° 19' 29"	117° 34' 6"	31 m
9	Pohon-1	3° 19' 4"	117° 34' 54"	61 m
10	Menara-2	3° 19' 1"	117° 34' 47"	56 m
11	Menara TVRI	3° 18' 18"	117° 35' 41"	119 m
12	Menara-4	3° 18' 16"	117° 35' 42"	106 m
13	Menara-5	3° 18' 44"	117° 35' 2"	63 m
14	Menara-6	3° 18' 55"	117° 34' 40"	59 m
15	Menara-7	3° 18' 30"	117° 34' 59"	60 m
16	Menara-8	3° 18' 4"	117° 34' 44"	71 m
17	Bukit	3° 20' 31"	117° 35' 33"	110 m
18	Pohon-1	3° 19' 33"	117° 33' 48"	25 m

19	Pohon-2	3° 20' 50"	117° 34' 21"	107 m
20	Pohon-3	3° 20' 30"	117° 34' 22"	89 m
21	Pohon-7	3° 20' 32"	117° 35' 28"	125 m
22	Pohon-9	3° 20' 15"	117° 35' 22"	128 m
23	Pohon-10	3° 19' 45"	117° 34' 29"	54 m
24	Tower Lama	3° 19' 34"	117° 34' 11"	30 m
25	Tiang Pemancar 1	3° 19' 34"	117° 34' 12"	25 m
26	Terminla Baru	3° 19' 25"	117° 34' 4"	38 m
27	Tower Baru	3° 19' 22"	117° 33' 57"	36 m
28	Tiang Pemancar 2	3° 19' 13"	117° 33' 30"	19 m
29	Pohon-11	3° 19' 4"	117° 33' 17"	19 m
30	Pohon-13	3° 19' 5"	117° 33' 4"	21 m
31	Pohon-14	3° 19' 10"	117° 33' 9"	22 m
32	Bukit	3° 21' 4"	117° 34' 12"	145 m
33	Bukit	3° 20' 11"	117° 34' 57"	145 m
34	Bukit	3° 19' 51"	117° 34' 35"	50 m
35	Bukit	3° 20' 4"	117° 34' 36"	50 m
36	Bukit	3° 19' 47"	117° 34' 30"	50 m
37	Bukit	3° 20' 15"	117° 34' 33"	100 m
38	Bukit	3° 20' 15"	117° 34' 33"	100 m
39	Bukit	3° 20' 33"	117° 34' 50"	120 m
40	Bukit	3° 21' 18"	117° 35' 51"	120 m
41	Bukit	3° 21' 33"	117° 35' 21"	120 m
42	Bukit	3° 21' 34"	117° 35' 41"	120 m

(Sumber: RPM 05 KKOP TARA KAN ULTIMATE)

8. *Declared Distance* dari Bandar Udara Juwata dapat dilihat pada Tabel 2.4

Tabel 2. 2 Declared Distance

RWY DESIGNA TOR	TORA	TODA	ASDA	LDA
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
06	NU	NU	NU	2.250
24	2.430 m	2.430 m	2.550 m	NU

(Sumber: *Aerodrome Manual* Bandar Udara Juwata, 2022)

9. *Approach and Runway Lighting*, antara lain adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 3 Approach and Runway Lighting

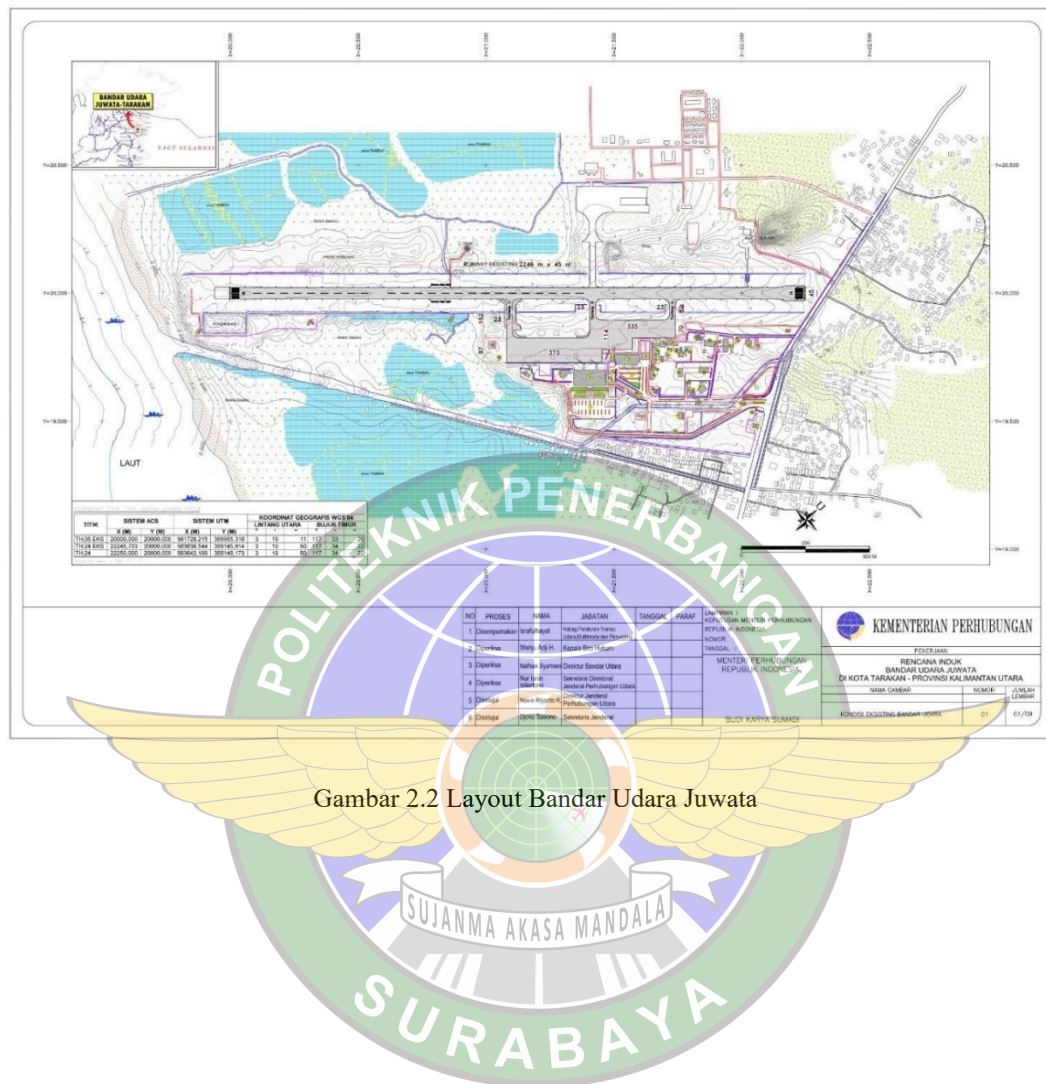
NO.	URAIAN	KETERANGAN	KETERANGAN
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	<i>RWY Designator</i>	06	24
2.	<i>APP LIGHT type LEN</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
3.	<i>THR light colour WBAR</i>	<i>Green</i>	<i>Green</i>
4.	<i>PAPI</i>	<i>PAPI</i>	<i>NIL</i>
5.	<i>TDZ LIGHT LEN</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
6.	<i>RWY centerline LGT length spacing colour</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
7.	<i>RWY edge LGT length spacing colour</i>	<i>Yellow and clear</i>	<i>Yellow and clear</i>
8.	<i>RWY end LGT colour WBAR</i>	<i>Red</i>	<i>Red</i>
9.	<i>TWY LGT LEN (M) colour</i>	<i>Blue</i>	<i>Blue</i>
10.	<i>Remarks</i>	<i>RTIL</i>	<i>NIL</i>

(Sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara Juwata, 2022)

10. Helicopter Landing Area

Berikut merupakan *helicopter landing area* menurut *aerodrome manual* Bandar Udara Juwata tahun 2022:

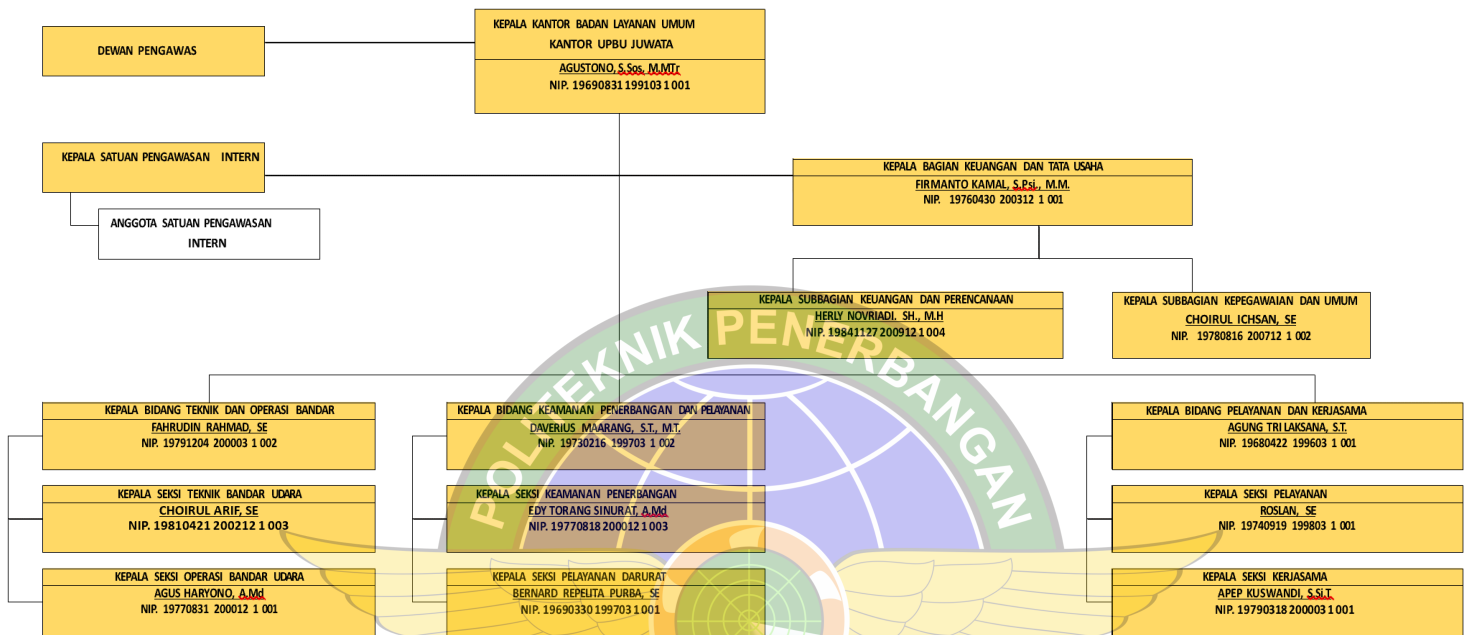
1. *Coordinates TLOF of THR FATO* : NIL
2. *TLOF and/or FATO elevation (M/FT)* : NIL
3. *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking* : NIL
4. *True baring and MAG brg of FATO* : NIL
5. *Declared distance available* : NIL
6. *APP and FATO lighting* : NIL
7. *Keterangan* : NIL



Gambar 2.2 Layout Bandar Udara Juwata

2.3 Struktur Organisasi

Pada gambar di bawah ini ditunjukkan struktur organisasi Bandar Udara Juwata Tarakan berdasarkan *Aerodrome Manual*.



Gambar 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Juwata

2.3.1 Struktur Organisasi Unit AMC

AMC (Apron Movement Control) adalah Unit Kerja Operasi Sisi Udara yang diberi tugas untuk mengatur dan mengawasi segala aktifitas kegiatan di sisi udara. Berikut data personil Apron Movement Control (AMC) di Bandara Juwata Tarakan:

Tabel 2.4 Struktur Organisasi Unit AMC

No	Nama	Jabatan
1	Agus Haryono	Kepala Seksi Operasi
2	Okky Hardianto	Kepala Unit AMC
3	Ichsan Syahrudin	Pelaksana
4	Hasnah	Pelaksana
5	Shalby Maria Martin	Pelaksana

6	Didik Hermanto	Pelaksana
7	Ezlan Diru	Pelaksana
8	Arien	Pelaksana

2.3.2 Struktur Organisasi Unit Cargo

Cargo merupakan unit organisasi dibawah Bidang Pelayanan dan Kerjasama pada Seksi Pelayanan. Unit Pengawas Cargo dipimpin oleh Kepala Bidang, dibantu oleh Kepala Seksi Pelayanan yang bertugas pada jam operasional kantor serta Kepala Unit Pengawas Cargo dan petugas pelaksana yang bertugas secara bergilir (shift) selama jam operasional.

Tabel 2.5 Struktur Organisasi Unit Cargo

No	Nama	Jabatan
1	Roslan	Kepala Seksi Pelayanan
2	Indy Hrpas Sari	Kepala Unit
3	Utoro Bayu Aji	Pelaksana
4	Aspin Sepnawan	Pelaksana
5	M. Rifky	Pelaksana

2.3.3 Struktur Organisasi Unit Avsec

AVSEC adalah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah Bidang Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat. Kegiatan dinas pengamanan bandar udara dipimpin oleh seorang Kepala Seksi Keamanan Penerbangan dan dibantu oleh satu orang pelaksana administrasi yang bertugas pada jam kerja staf dan administrasi. Kepala Unit AVSEC, komandan regu dan pelaksana operasi yang bertugas selama 24 jam secara bergilir (shift).

Tabel 2.6 Struktur Organisasi Unit Avsec

No	Nama	Jabatan
1	Edy Torang	Kasi Keamanan Penerbangan
2	Yunus Tnglo	Quality Control

3	Asruri	Kepala Unit Avsec
4	Joko Purwanto	Komandan Regu
5	Hari Subagio	Komandan Regu
6	Erwin Santoso	Komandan Regu
dst	Anggota Avsec	Pelaksana



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bandar udara adalah “kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Fungsi bandar udara yaitu untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, kargo dan/atau pos, keselamatan penerbangan, tempat perpindahan intra dan/atau moda serta mendorong perekonomian baik daerah maupun secara nasional”. Sedangkan dalam Annex 14 ICAO (*International Civil Aviation Organization*) Bandara atau Bandar Udara adalah “area tertentu di daratanatau perairan (termasuk bangunan, instanti, dan peralatan) yang duperuntukan baik secara keselruhan atau Sebagian untuk kedatangan, kebernagktan, dan pergerakan pesawat”.

3.2 Apron

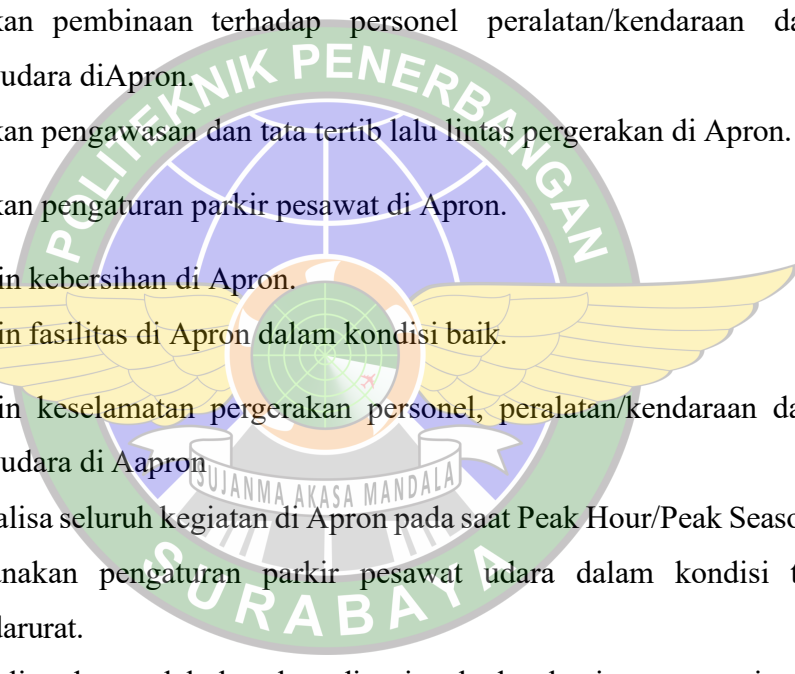
Menurut *Annex 14 (2009), Vol I Aerodrome Design and Operations, Fifth Edition*, “Apron, a defined area, on a land aerodrome, intended to accommodate aircraft for purposes of loading or unloading passengers, mail or cargo, fuelling, parking or maintenance”. Dalam terjemahan bebas yaitu “Apron adalah suatu daerah di bandar udara yang telah ditentukan guna menempatkan pesawat udara, menurunkan dan menaikkan penumpang, kargo atau pos, pengisian bahan bakar, parkir, dan perawatan pesawat udara”.

3.3 Apron Movement Control

Sesuai Standard Operating Procedure (SOP) Operasi Sisi Udara Bandar Udara Juwata Tarakan, Apron Movement Control adalah personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengaturan dan pengawasan

terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di Apron serta pemarkiran atau penempatan pesawat udara.

Unit Apron Movement Control mempunyai tugas yang tertuang dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 262 Tahun 2017, tanggal 29 September 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome) BAB 9 poin 9.6.6 dinyatakan bahwa Tugas Personel Apron Movement Control yaitu :

- 
- a. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di Apron.
 - b. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di Apron.
 - c. Melakukan pengaturan parkir pesawat di Apron.
 - d. Menjamin kebersihan di Apron.
 - e. Menjamin fasilitas di Apron dalam kondisi baik.
 - f. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di Apron.
 - g. Menganalisa seluruh kegiatan di Apron pada saat Peak Hour/Peak Season.
 - h. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat.
 - i. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di Apron.
 - j. Melakukan investigasi terhadap incident/accident di Apron dan melakukan pelaporan
 - k. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar Incident /Accident tidak terulang lagi.
 - l. Melakukan Monitoring secara visual terhadap Aircraft Stand.

3.4 Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat udara (Ground Support Equipment)

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/ 100/XI/1985, tanggal 12 November 1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar udara, dalam BAB I pasal 1 ayat 20 dinyatakan bahwa: “Peralatan Bantu Darat (Ground Support Equipment) ialah alat-alat bantu kesiapan pesawat udara.” Ketertiban kendaraan GSE di sisi udara (airside)/apron dalam Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP/100/XI/1985, tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara dalam pasal 33 dinyatakan bahwa : *”Semua kendaraan dan peralatan lain yang digunakan untuk pelayanan pesawat udara, harus segera dipindahkan atau disingkirkan atau disimpan di tempat atau ruang yang telah disediakan sesudah pesawat udara yang dilayani berangkat.”*

Kemudian dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 635 Tahun 2015, tanggal 16 November 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE) dan kendaraan operasional yang beroperasi di sisi udara, dalam Pasal 1 ayat (6) dinyatakan bahwa : “Peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment* /GSE) adalah peralatan bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara dan penumpang di darat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan, pemuatan dan/atau penurunan penumpang, kargo dan pos. Adapun jenis-jenis peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara yang terdapat pada buku Ground Handling Manajemen Pelayanan darat, edisi pertama, cetakan pertama, Penerbit Rajawali Pers tahun 2009, Jakarta halaman 145. Ditinjau dari jenis penggeraknya, GSE dapat dibagi menjadi Motorized dan Non Motorized equipment

Peralatan yang termasuk pada *Motorized Equipment* antara lain:

- a) Aircraft Towing Tractor
- b) Baggage Towing Tractor
- c) Hi Lift Loader
- d) Main deck loader

- e) Belt Conveyor Loader
- f) Cargo Transporter Loader
- g) Passenger Boarding Stair
- h) Ground Power Unit
- i) Gas Turbine Compressor
- j) Air Conditioning Truck
- k) Lavatory Service

Peralatan yang termasuk pada Nonmotorized Equipment antara lain:

- a) Aircraft Towing Bar
- b) Baggage Cart
- c) Container Dollies
- d) Aircraft Jack
- e) Manual Working Step
- f) Fire Extinguisher
- g) Wheel chock

Berikut penjelasan mengenai Ground Support Equipment, yaitu:

- a) Aircraft Towing Tractor yaitu peralatan yang berguna untuk mendorong atau menarik pesawat udara di daerah apron
- b) Hi Lift Loader yaitu peralatan yang digunakan untuk memindahkan container ke pesawat udara bagian compartment dan sebaliknya.
- c) Main deck loader yaitu peralatan yang mempunyai fungsi yang sama dengan High Lift Loader, tetapi hanya mampu digunakan untuk loading- unloading pesawat wide body.
- d) Belt Conveyor Loader yaitu peralatan yang digunakan untuk menaikkan atau menurunkan bagasi (loading- unloading satu persatu).
- e) Cargo Transporter Loader yaitu peralatan yang digunakan untuk memindahkan Unit Load Devices (ULD).
- f) Passenger Boarding Stair yaitu peralatan yang berguna sebagai

tangga untuk naik penumpang dan aircrew ke dalam pesawat.

- g) Ground Power Unit (GPU) yaitu peralatan yang digunakan untuk memberikan tenaga listrik pada saat pesawat udara berada di darat.
- h) Gas Turbine Compressor (GTC) yaitu peralatan yang menghasilkan udara panas bertekanan untuk memutar starter pesawat.
- i) Air Conditioning Unit (ACU) yaitu peralatan yang menghasilkan/ memberi udara dingin pada saat pesawat udara di darat apabila sistem air conditioner pada saat pesawat tidak berfungsi atau Auxiliary Power Unit (APU) dalam keadaan tidak berfungsi.
- j) Aircraft Towing Bar yaitu peralatan untuk menggandeng pesawat udara dengan tractor atau sambungan antara aircraft tow tug dengan pesawatnya sendiri pada saat akan ditarik atau didorong.
- k) Baggage Cart yaitu peralatan yang digunakan untuk mengangkut bagasi yang akan dimuat atau diturunkan ke dan dari pesawat udara.
- l) Container Dolies yaitu peralatan yang digunakan untuk membawa container (pallet) dari tempat pemunggahan bagasi (baggage make up area) ke pesawat dan dari pesawat ke tempat pembongkaran bagasi (baggage break down area).
- m) Aircraft Jack yaitu peralatan yang berfungsi sebagai dongkrak pada pesawat udara
- n) Manual Working Step yaitu peralatan yang mempunyai fungsi yang sama dengan passenger boarding stair tetapi untuk menggerakkan alat ini harus dengan bantuan manusia.
- o) Fire Extinguisher yaitu racun api/ pemadam api dipergunakan untuk pemadam kebakaran saat pesawat di apron.
- p) Wheel Chock yaitu ganjal roda pesawat setelah pesawat berhenti (block on).

3.5 Pembatasan Usia Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara

Pembatasan usia peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2016 tentang Pembatasan usia peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (Ground Support Equipment/GSE) di sisi udara, pasal 2 yaitu Pembatasan usia operasi peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (Ground Support Equipment/GSE) dan kendaraan operasional yang beroperasi di

sisi udara dikelompokkan menjadi 2 (dua) kategori, yaitu:

1. Kelompok usia operasi 10 tahun.
2. Kelompok usia operasi 7 tahun.

Lalu ditambahkan pasal 3 yang berbunyi sebagai berikut:

1. Kelompok usia operasi 10 tahun sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf a meliputi:
 - a. *Towbarless Tractor* (TBT);
 - b. *Aircraft Towing Tractor* (ATT);
 - c. *Baggage Towing Tractor* (BTT);
 - d. *Lower, Upper Deck Loader* (HLL);
 - e. *Main Deck Loader* (MDL);
 - f. *Incapacitated Passenger Loading Vehicle* (IPL);
 - g. *Cargo Transporter Loader* (CTL);
 - h. *Refueling De-refueling Truck* (RDT); dan
 - i. *Fuel Hydrant Dispenser Truck* (HDT).
 - j. *Apron Passenger Bus* (APB);
 - k. *High Lift Catering Truck* (HCT);
 - l. *Passenger Boarding Stairs* (PBS);
 - m. *Ground Power Unit* (GPU);
 - n. *Air Starter Unit* (ASU);
 - o. *Air Conditioning Unit* (ACU);
 - p. *Conveyor Belt Loader* (CBL);
 - q. *Forklift for Loading Aircraft Lower Deck* (FLT);
 - r. *Lavatory Service Truck* (LST);

- s. *Water Service Truck* (WST);
 - t. *Heli Dollies* (HDL);
 - u. *Container Dollies* (CDL);
 - v. *Pallet Dollies* (PDL);
 - w. *Aircraft Towing Bar* (ATB}; dan
 - x. *Aircraft Tail Jack* (ATJ)
2. Kelompok usia operasi 7 tahun sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf b meliputi:
- a. *Crew Transportation Vehicle* (CTV);
 - b. *Catering Truck* (CTT);
 - c. *Aircraft Cleaning Equipments* (ACE);
 - d. *Portable Genset* (P-GNS);
 - e. *Lavatory Service Cart* (LSC);
 - f. *Water Service Cart* (WSC);
 - g. *Baggage Cart* (BCT);
 - h. *Towed Passenger Stair* (TPS);
 - i. *Airside Maintenance Stair* (AMS);
 - j. *Baggage Sliding Bridge* (BSB);
 - k. *Aircraft Wheel Chock* (AWC);
 - l. *Passenger Wheel Chair* (PWC); dan
 - m. *Air Craft Passenger Canopy* (APC).

Dalam pergerakan, *Apron Movement Control* bertugas mengawasi jalannya lalu lintas di sisi udara. Apabila terdapat pengemudi yang tidak mematuhi ketentuan berlalu lintas yang ditetapkan, maka dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku. Selain itu dalam tata tertib berlalu lintas banyak peraturan atau kewajiban dan larangan yang harus dipatuhi oleh pengemudi di *Apron*. Dalam memberikan izin masuk bagi kendaraan ke daerah pergerakan dalam hal ini termasuk *Service Road*, penyelenggara Bandar Udara harus mempertimbangkan keselamatan, keamanan dan kelancaran lalu lintas di daerah pergerakan.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Ruang Lingkup Pelaksaan OJT

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Bandara Juwata Tarakan mencakup berbagai aktivitas yang bertujuan untuk memberikan pengalaman praktis kepada Taruna dalam memahami operasional bandara. Ruang lingkup pelaksanaan meliputi pengenalan struktur organisasi bandara, prosedur operasional standar (SOP), serta tugas dan tanggung jawab di berbagai unit, seperti *Apron Movement Control* (AMC), layanan keamanan (Avsec), dan pelayanan (Cargo). Taruna akan terlibat langsung dalam proses monitoring, pengelolaan penumpang, pengaturan jadwal penerbangan, hingga prosedur pengamanan yang berlaku di bandara.

Dalam melaksanakan On the Job Training (OJT) Taruna D III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan pada beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Juwata. Wilayah kerja tersebut yaitu : AMC, AVSEC, dan Pelayanan.

4.1.1 Wilayah Kerja

a. Unit Apron Movement Control (AMC)

1. Mempratikkan penggunaan Aviation Alphabetic
2. Mengisi schedule flight plan dan AMC sheet (block on s/d off)
3. Mempratikkan prosedur Aircraft Stand Allocation dan Aircraft parking/docking guidance
4. Mempratikkan prosedur pelayanan marshalling
5. Mempratikkan prosedur runway inspection (apron design, marking and safety signs condition).

Tabel 4.1 Peralatan Penunjang di Unit AMC

No	Fasilitas	Jumlah	Kondisi
----	-----------	--------	---------

1	Komputer	5	Baik
2	Printer	1	Baik
3	Handy Talky (HT)	4	Baik
4	Rompi	10	Baik
5	Earmuff	1	Baik
6	Bet Marshalling	2	Baik
7	Meja Kerja	4	Baik
8	Kursi Kerja	4	Baik
9	AC	2	Baik
10	Kulkas	1	Baik
11	Dispenser	1	Baik
12	Lemari	3	Baik
13	Wifi	1	Baik
14	Teropong	1	Cukup Baik
15	Follow Me Car	1	Baik
16	Telepon	1	Baik
17	Radio	1	Baik
18	CCTV	5	Baik

b. Aviation Security (AVSEC):

1. Mempraktikkan pemeriksaan orang dan barang
2. Mempraktikkan pengenalan barang berbahaya
3. Melakukan prosedur patroli keamanan bandara
4. Melakukan pemeriksaan akses kontrol orang dan kendaraan
5. Mengamati pergerakan penumpang dan bukan penumpang (*profiling*)
6. Mengamati dan memahami pengoperasian alat bantu keamanan bandara

Tabel 4.2 Fasilitas di Unit Avsec

No	Fasilitas	Kondisi
----	-----------	---------

1	Mesin X-ray	Baik
2	Hand Held Metal Detector (HHMD)	Baik
3	Walk Through Metal Detector (WTMD)	Baik
4	Mobil Patroli	Baik
5	CCTV	Baik
6	Handy Talky	Baik
7	Telepon	Baik
8	Ruang pemeriksaan khusus dan pemisahan senjata api	Baik

c. Pengawas Kargo:

1. Mengamati dan memahami pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara (PJKP2U)
2. Mempraktikkan penginputan kargo manifest
3. Mengamati dan memahami proses *outgoing* dan *incoming*

Tabel 4.3 Pengelola Cargo Juwata Tarakan

Pengelola Cargo	
JNE	Lion Parcel
CDA	Sicepat
DBM	Ninja Express
JDT	JNT

4.1.2 Prosedur Pelayanan

Unit Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata Tarakan bertugas untuk memastikan keselamatan, kelancaran, dan efisiensi pergerakan pesawat, kendaraan, serta personel di area apron. Prosedur pelayanan AMC dimulai dengan pemantauan dan pengaturan lalu lintas pesawat udara guna menghindari risiko tabrakan, baik antar pesawat maupun dengan rintangan (obstacle) lainnya. Petugas AMC berkoordinasi dengan Air

Traffic Control (ATC) untuk memberikan panduan yang tepat kepada pilot dalam pergerakan pesawat di area apron.

Saat pesawat udara akan masuk atau keluar dari apron, petugas AMC bertanggung jawab untuk memberikan instruksi pergerakan yang aman. Petugas mengatur penempatan pesawat, mengawasi pergerakan kendaraan ground handling, serta memastikan tidak ada hambatan yang dapat mengganggu operasional di apron. Selain itu, koordinasi dengan Aerodrome Control Tower (ADC) dilakukan agar pergerakan pesawat dari apron ke taxiway dapat berlangsung dengan lancar dan tanpa hambatan.

Untuk menjamin apron selalu dalam kondisi siap digunakan, AMC juga bertugas melakukan inspeksi rutin guna memastikan area bebas dari Foreign Object Debris (FOD) dan sampah yang dapat membahayakan operasional penerbangan. Jika ditemukan potensi bahaya, petugas segera mengambil tindakan pembersihan pelaporan kepada otoritas terkait. Dengan prosedur yang ketat dan koordinasi yang baik, unit AMC berperan penting dalam menjaga keamanan dan efisiensi pergerakan pesawat di Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata Tarakan.

4.1.3 Deskrip Jurnal Aktivitas OJT

Unit Apron Movement Control (AMC) dalam pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Unit Apron Movement Control (AMC), peserta pelatihan mempelajari tata cara mengatur pergerakan pesawat, kendaraan operasional, dan personel di area apron. Kegiatan dimulai dengan pemantauan arus lalu lintas pesawat yang keluar dan masuk apron, serta koordinasi dengan Air Traffic Control (ATC) dan Apron Control Tower (ACT). Selain itu, peserta dibekali pemahaman mengenai penanganan Foreign Object Debris (FOD) untuk menjaga apron tetap aman dari benda asing yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan. Peserta juga dilatih melakukan inspeksi rutin guna memastikan seluruh aktivitas di apron berjalan dengan lancar dan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan.

4.2 Jadwal

Adapun jadwal pelaksanaan On The Job Training (OJT) taruna/I Manajemen Transportasi Udara (MTU) yang berada di Bandar Udara BLU Kelas 1 Utama Juwata Tarakan sebagai berikut :

1. Periode OJT : 6 Januari 2025 - 14 Maret 2025
2. Jam Kegiatan : 08.00 – 16.30 WITA setiap hari kerja (Senin – Jumat)
3. Libur : Sabtu - Minggu

Berikut adalah jadwal kegiatan dan alokasi waktu selama OJT.

JADWAL DINAS PESERTA OJT TARUNA MTU 8 A/B/C/D POLTEKBANG SURABAYA – BANDAR UDARA JUWATA, TARAKAN

NO	NAMA	JANUARI				FEBRUARI				MARET	
		W1	W2	W3	W4	W1	W2	W3	W4	W1	W2
1	Kamila Nuril (8D)										
2	Dadang Bondan (8C)										
3	Harits Ruswandi (8A)										
4	Ni LuhPramesthi (8A)										
5	David Saputra (8B)										
6	Dinda Miranda (8D)										

NO	NAMA	JANUARI				FEBRUARI				MARET	
		W1	W2	W3	W4	W1	W2	W3	W4	W1	W2
1	KELOMPOK 1										
3	KELOMPOK 2										
5	KELOMPOK 3										

KETERANGAN :

KELOMPOK 1 = KAMILA, DADANG
 KELOMPOK 2 = HARITS, PRAMESTHI
 KELOMPOK 3 = DAVID, DINDA

- JAM DINAS : 08.00 WITA – 16.30 WITA
 - SABTU DAN MINGGU LIBUR

	= AMC
	= CARGO
	= AVSEC

Gambar 4.1 Jadwal Kegiatan selama OJT

4.3 Permasalahan

Apron bandara merupakan area operasional yang memerlukan tingkat ketertiban dan keselamatan tinggi, termasuk dalam penggunaan Ground Support Equipment (GSE). Unit Apron Movement Control (AMC) bertanggung jawab dalam mengawasi ketertiban pergerakan dan penempatan GSE agar tidak mengganggu kelancaran operasi penerbangan serta menjamin keselamatan di apron.

Namun, dalam pelaksanaannya, terdapat beberapa permasalahan yang sering terjadi, antara lain:

- **Penempatan GSE yang Tidak Sesuai**

Beberapa unit GSE sering kali diparkir tidak pada tempat yang telah ditentukan, sehingga menghambat pergerakan pesawat atau kendaraan operasional lainnya

- **Kurangnya Kepatuhan Terhadap Aturan Apron**

Operator GSE terkadang tidak mematuhi prosedur standar yang telah ditetapkan, seperti batas kecepatan kendaraan, jalur pergerakan, dan area parkir.

- **Kurangnya Pengawasan dan Penegakan Aturan**

Pengawasan oleh unit AMC masih menghadapi kendala, seperti keterbatasan personel atau kurangnya alat bantu pemantauan yang efektif, sehingga pelanggaran sulit dideteksi secara real-time.

- **Risiko Keselamatan dan Efisiensi Operasional**

Ketidaktertiban dalam penggunaan GSE dapat meningkatkan risiko insiden, seperti tabrakan antar kendaraan, gangguan pada area kerja pesawat, dan keterlambatan proses ground handling.

- **Kurangnya Kesadaran dan Pelatihan bagi Operator GSE**

Beberapa operator GSE kurang memahami pentingnya kepatuhan terhadap aturan apron, sehingga masih ditemukan pelanggaran yang berulang.

Permasalahan ini menunjukkan bahwa perlu adanya peningkatan efektivitas pengawasan oleh unit AMC guna memastikan ketertiban dan keselamatan operasional di apron bandara.

No	Jenis GSE	Gambar	Waktu	Kejadian	dampak
1	Belt Conveyor Loader	 <p>Gambar 4.2 belt conveyor tidak ditempatkan pada tempat parkir</p>	Juwata, 14 januari 2025	Setelah digunakan, GSE berjenis Belt conveyor loader tidak dikembalikan di tempat semula (tempat parkir GSE)	Pergerakan di area sisi udara terganggu dan membahayakan keselamatan pergerakan di apron.
2	Aircraft Towing Tractor	 <p>Gambar 4.3 lampu ATT mati</p>	Juwata, 17 januari 2025	GSE berjenis ATT yang dioperasikan oleh PT Citra Dunia Angkasa (CDA) tidak memperbaiki lampu yang sudah mati	Dapat menimbulkan resiko kecelakaan pada sisi udara terutama saat malam hari

3	Baggage cart	 <p>Gambar 4.4 Baggage cart tidak ditempatkan pada tempat parkir</p>	Juwata, 26 januari 2025	Setelah digunakan, GSE berjenis Baggage Cart tidak dikembalikan di tempat semula (tempat parkir GSE)	Pergerakan di area sisi udara terganggu dan membahayakan keselamatan pergerakan di apron.
---	--------------	---	----------------------------------	--	---

4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk mengatasi permasalahan yang telah diidentifikasi terkait pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC) terhadap ketertiban Ground Support Equipment (GSE) di apron bandara, berikut adalah beberapa solusi yang dapat diterapkan:

1. Peningkatan Kepatuhan Operator GSE terhadap Prosedur:

- **Pelatihan dan Sosialisasi:** Menyelenggarakan program pelatihan rutin bagi operator GSE untuk memastikan pemahaman dan kepatuhan terhadap prosedur operasional standar di apron. Sosialisasi mengenai pentingnya keselamatan dan ketertiban juga perlu dilakukan secara berkala.
- **Penerapan Sanksi dan Insentif:** Menetapkan sistem sanksi bagi pelanggaran prosedur dan memberikan penghargaan bagi operator yang consistently mematuhi aturan, guna mendorong budaya disiplin.

2. Optimalisasi Pengawasan oleh Unit AMC:

- Penambahan Personel: Menambah jumlah personel AMC untuk memastikan pengawasan dapat dilakukan secara menyeluruh dan efektif di seluruh area apron.
- Pemanfaatan Teknologi: Mengintegrasikan teknologi seperti Closed Circuit Television (CCTV) di seluruh area apron untuk memantau aktivitas secara real-time dan mendeteksi pelanggaran dengan cepat.

3. Penataan Ulang Penempatan dan Pergerakan GSE:

- Pembuatan Area Parkir Khusus GSE: Menetapkan dan menandai area parkir khusus untuk GSE guna menghindari penempatan yang sembarangan dan mengganggu operasional.
- Pengawasan Ketat terhadap Pergerakan GSE: Memastikan bahwa pergerakan GSE mengikuti jalur yang telah ditetapkan dan tidak menghalangi pergerakan pesawat atau kendaraan lain di apron.

4. Peningkatan Komunikasi dan Koordinasi:

- Rapat Koordinasi Rutin: Mengadakan pertemuan rutin antara Unit AMC, operator GSE, dan pihak terkait lainnya untuk membahas isu-isu operasional dan mencari solusi bersama.
- Penggunaan Sistem Komunikasi Terpadu: Mengimplementasikan sistem komunikasi yang efisien, seperti radio komunikasi atau aplikasi khusus, untuk memastikan informasi dapat disampaikan dengan cepat dan akurat.

Implementasi solusi-solusi di atas diharapkan dapat meningkatkan efektivitas pengawasan Unit AMC terhadap ketertiban GSE di apron bandara, sehingga menciptakan lingkungan operasional yang lebih aman dan tertib.



Gambar 4.5 Area Parkir GSE



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC) terhadap ketertiban Ground Support Equipment (GSE) di apron bandara memiliki peran krusial dalam menjamin keselamatan dan efisiensi operasional penerbangan. Namun, beberapa permasalahan seperti kurangnya kepatuhan operator GSE terhadap prosedur, pengawasan yang belum optimal oleh Unit AMC, penyimpangan dalam penempatan dan pergerakan GSE, komunikasi dan koordinasi yang kurang efektif, serta keterbatasan dalam pelatihan dan kesadaran keselamatan masih menjadi tantangan yang perlu diatasi.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, direkomendasikan beberapa langkah strategis, antara lain: peningkatan pelatihan dan sosialisasi bagi operator GSE, penambahan personel dan pemanfaatan teknologi pengawasan oleh Unit AMC, penataan ulang area parkir dan jalur pergerakan GSE, peningkatan komunikasi dan koordinasi antar pihak terkait, serta pengembangan program pelatihan dan kampanye kesadaran keselamatan secara berkala.

Implementasi rekomendasi ini diharapkan dapat meningkatkan efektivitas pengawasan Unit AMC, memastikan ketertiban operasional GSE di apron, dan pada akhirnya menciptakan lingkungan bandara yang lebih aman dan tertib.

5.2 Saran

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, berikut adalah beberapa saran untuk meningkatkan pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC) terhadap ketertiban Ground Support Equipment (GSE) di apron bandara:

1. Peningkatan Pengawasan Personel AMC:

- Pengawasan Rutin dan Ketat: Personel AMC harus meningkatkan frekuensi dan ketelitian dalam mengawasi aktivitas GSE di apron untuk memastikan kepatuhan terhadap prosedur yang telah ditetapkan.
 - Penerapan Sanksi Tegas: Mengurangi toleransi terhadap pelanggaran dengan menerapkan sanksi yang tegas bagi pelanggar ketertiban, guna menimbulkan efek jera dan mencegah pelanggaran berulang.
2. Pemanfaatan Teknologi dalam Pengawasan:
- Sistem Pemantauan Terintegrasi: Menggunakan teknologi seperti CCTV dan sistem manajemen pergerakan untuk memantau aktivitas GSE secara real-time, sehingga pelanggaran dapat segera terdeteksi dan ditindaklanjuti.
3. Peningkatan Koordinasi dan Komunikasi:
- Rapat Koordinasi Berkala: Mengadakan pertemuan rutin antara AMC, operator GSE, dan pihak terkait lainnya untuk membahas isu operasional dan mencari solusi bersama.
 - Sistem Komunikasi Efektif: Mengimplementasikan alat komunikasi yang handal untuk memastikan informasi dapat disampaikan dengan cepat dan akurat.
4. Pelatihan dan Pengembangan Kompetensi:
- Program Pelatihan Rutin: Menyelenggarakan pelatihan berkala bagi personel AMC dan operator GSE untuk meningkatkan pemahaman tentang prosedur operasional dan keselamatan di apron.
 - Sertifikasi Kompetensi: Mewajibkan sertifikasi bagi operator GSE sebagai bukti kompetensi dan pemahaman terhadap standar operasional yang berlaku.

Dengan menerapkan saran-saran di atas, diharapkan pengawasan Unit AMC terhadap ketertiban GSE di apron bandara dapat lebih optimal, sehingga menciptakan lingkungan operasional yang aman, tertib, dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

2024. Buku Pedoman On The Job Training MTU. Surabaya: Politeknik Penerbangan
Surabaya

Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 262 Tahun 2017
tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan
Penerbangan Sipil

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor :
SKEP/100/XI/1985, tanggal 12 November 1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib
Bandar udara

dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 635 Tahun
2015, tanggal 16 November 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan
Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan kendaraan
operasional yang beroperasi di sisi udara


Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2016
tentang Pembatasan usia peralatan penunjang pelayanan darat pesawat
udara (*Ground Support Equipment/GSE*) di sisi udara

Direktorat Jenderal perhubungan Udara (n.d) Bandar Udara: Juwata.
<https://hubud.kemenhub.go.id/hubud/website/bandara/47>

Blu-djpb.kemenkeu.go.id. (n.d.). View Blu. Website PPK BLU.
[https://blu-
djpb.kemenkeu.go.id/index.php?r=publication/blu/view&id=191](https://blu-djpb.kemenkeu.go.id/index.php?r=publication/blu/view&id=191)

LAMPIRAN

Lampiran 1



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

BADAN LAYANAN UMUM

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

Jl. Jemur Andayani 1/73
Surabaya – 60226

Telepon : 031-8410871
031-84172936
Fax : 031-8490095

Email : mail@poltekbangsby.ac.id
Web : www.poltekbangsby.ac.id

Nomor : *SM.106/12/18* /Poltekbang.Sby/2024

Surabaya, 12 Desember 2024

Klasifikasi : Biasa

Lampiran : Dua lembar

Hal : Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I
Mahasiswa/ Prodi MTU Angkatan VIII

Yth. Daftar Terlampir.


Dengan hormat, mendasari surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/6/5PPSDMPU/2024 perihal Persetujuan Lokasi OJT Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Udara tanggal 28 Agustus 2024 dan surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/6/18PPSDMPU/2024 perihal Perubahan Waktu Pelaksanaan OJT Mahasiswa Prodi Manajemen Transportasi Udara Poltekbang Surabaya tanggal 13 September 2024, dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I Mahasiswa/ Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2024/2025.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, berikut kami sampaikan nama Mahasiswa/ peserta On The Job Training (OJT) I dan fokus unit kerja yang dituju yaitu AMC, Aviation Security dan Commercial yang akan dilaksanakan pada tanggal 06 Januari 2025 – 14 Maret 2025 sebagaimana terlampir. Demi kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut, kami mohon kepada Bapak/Ibu Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Mahasiswa/ OJT sebagai berikut:

1. Pemberitahuan Pasis Bandara dalam rangka kegiatan operasional di AIF Sido Bandara (jika diperlukan).
2. Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Rekening Pembimbing Supervisor On The Job Training (OJT), dengan ketentuan 1 (satu) Supervisor OJT untuk 2 (dua) Mahasiswa/ atau menyesuaikan kondisi di lapangan.

Demikian disampaikan, atas perkenan dan kerjasama Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.

Direktur,


Ahmad Bahrawi, SE., MT.
NIP. 198005172000121003

Tembusan:

Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara

"Luruskan Niat dan Bekerja Dalam Berkerjasama & Jujur"



Lampiran I : Surat Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya

Nomor : *SM.106/12/18* /Poltekbang.Sby/2024

Tanggal : 12 Desember 2024

Kepada Yth:

1. Direktur SDM dan Umum PT. Angkasa Pura I;

2. Direktur Utama PT. Bandara Internasional Batam;

3. Executive General Manager Bandar Udara Internasional Yogyakarta;

4. Executive General Manager Bandar Udara Adi Soemarmo – Solo;

5. Executive General Manager Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani – Semarang;

6. Executive General Manager Bandar Udara El Tari – Kupang;

7. Executive General Manager Bandar Udara Minangkabau – Padang;

8. Executive General Manager Bandar Udara Radin Inten II – Lampung;

9. Executive General Manager Bandar Udara Tjilik Riwet – Palangkaraya;

10. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto – Samarinda;

11. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin – Gorontalo;

12. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Haluoleo – Kendari;

13. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Juwata – Tarakan;


14. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimarau – Berau;

15. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo;

16. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri – Palu;

17. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Sultan Babullah – Ternate.

Direktur,


Ahmad Bahrawi, SE., MT.
NIP. 198005172000121003

Lampiran 1 SK On The Job Training (OJT)

36

Lampiran 2 Kegiatan OJT

KEGIATAN TARUNA OJT DI UNIT AMC



KEGIATAN TARUNA OJT DI UNIT PELAYANAN CARGO



KEGIATAN TARUNA OJT DI UNIT AVSEC



Lampiran 2 foto kegiatan On The Job Training (OJT)

Lampiran 3 Log Book OJT

Unit AMC

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan: Juli Minggu Ke-2 (Kedua)
A. UNIT KERJA: AMC			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	6	Mengisi flight plan di hotel unit AMC	
Selasa	7	Mengoperasikan simulator	
Rabu	8	Mengisi flight plan	
Kamis	9	mengisi Smart-air di SPM	
Jumat	10	Range check	
Sabtu	11	Libur	
Minggu	12	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mampu melakukan prosedur lepas landas			
2. Mampu mengoperasikan simulator			
3.			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	

Log Book OJT MTU | 3

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan: Juli Minggu Ke-3 (Kedua)
A. UNIT KERJA: AMC			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	13	Mengisi Flight plan	
Selasa	14	Mengisi flight plan & memasukkan flight data	
Rabu	15	Belajar membuat parking stand	
Kamis	16	Mengisi flight plan & memasukkan parking stand	
Jumat	17	mengoperasikan simulator	
Sabtu	18	Libur	
Minggu	19	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mampu mengoperasikan simulator			
2. Mampu mengoperasikan simulator			
3.			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	

Log Book OJT MTU | 3


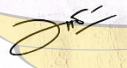

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan: Juli Minggu Ke-4 (Kamis)
A. UNIT KERJA: AMC			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	20	Membuatkan pesawat report air, type A/C CMC	
Selasa	21	mengisi flight plan & approval cut	
Rabu	22	Range check	
Kamis	23	mengisi flight plan berdasarkan data Tower	
Jumat	24	Membuatkan pesawat cut air, type A/C CMC	
Sabtu	25	Libur	
Minggu	26	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mampu membuat pesawat			
2.			
3.			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	

Log Book OJT MTU | 5


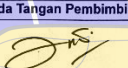

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan: Juli Minggu Ke-5 (Kelima)
A. UNIT KERJA: AMC			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	27	mengisi flight plan, ODP	
Selasa	28	mengoperasikan simulator, melakukan range check	
Rabu	29	Libur	
Kamis	30	mengoperasikan simulator	
Jumat	31	mengisi flight plan, Data traffic	
Sabtu	1 Feb	Libur	
Minggu	2 Feb	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mampu mengoperasikan simulator			
2.			
3.			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	

Log Book OJT MTU | 6

Unit Pelayanan Cargo

	LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan : Februari Minggu Ke-1 (Pertama)
A. UNIT KERJA : Pelayanan Cargo		
HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin	3	Pengendalian unit Cargo
Selasa	4	Pengawasan cargo incoming & outgoing
Rabu	5	Input data manifest
Kamis	6	Pengawasan bagas ^{bagas} cargo di pengalida kargo PT. COA
Jumat	7	Pengawasan cargo incoming & outgoing
Sabtu	8	Libur
Minggu	9	Libur
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN		
1.		
2.		
3.		
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):		
D. PENGESAHAN		
Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
	 Dadang Borden P.	

Log Book OJT MTU | 2

	LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan : Februari Minggu Ke-2 (Kedua)
A. UNIT KERJA : Pelayanan Cargo		
HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin	10	Pengawasan bagas mut cargo di pesawat ECA
Selasa	11	Pengawasan cargo outgoing & incoming
Rabu	12	get input data manifest
Kamis	13	Pengawasan loading cargo maskapai Smart Aviation
Jumat	14	Input data manifest
Sabtu	15	Libur
Minggu	16	Libur
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN		
1.		
2.		
3.		
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):		
D. PENGESAHAN		
Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
	 Dadang Borden P.	

Log Book OJT MTU | 3

Unit AVSEC

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Februari Minggu Ke-3 (Ketiga)
A. UNIT KERJA : AUSEC		
HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin	17	Pemeriksaan penumpang pada scp
Selasa	18	Pemeriksaan Bagasi penumpang pada HBSCP
Rabu	19	Pemeriksaan penumpang pada SCP
Kamis	20	Revisi parameter
Jumat	21	Pemeriksaan penumpang pada SCP
Sabtu	22	Libur
Penghulu	23	Libur
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN		
1.		
2.		
3.		
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):		
D. PENGESAHAN		
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna

Log Book OJT MTU | 4

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Februari Minggu Ke-4 (Keempat)
A. UNIT KERJA : AUSEC		
HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin	24	Pemeriksaan bagasi penumpang pada HBSCP
Selasa	25	Pemeriksaan penumpang pada SCP
Rabu	26	Revisi parameter
Kamis	27	
Jumat	28	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN		
1.		
2.		
3.		
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):		
D. PENGESAHAN		
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna

Log Book OJT MTU | 5

Lampiran 3 Log Book On The Job Training (OJT)

Lampiran 4 Sertifikat OJT

BADAN LAYANAN UMUM
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I UTAMA JUWATA TARAKAN

SERTIFIKAT
Nomor : KP.005 /463/ BDR.JWT.2025

Dengan ini Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Juwata Memberikan Penghargaan dan
Ucapan Terima kasih Kepada :

Dadang Bondan Ramadha

NIT : 30622056
D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

Telah Melaksanakan *On The Job Training* (OJT) terhitung mulai tanggal 6 Januari 2025 s/d 28 Februari 2025
Pada Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Juwata Dengan hasil :

BAIK

Demikian disampaikan atas perhatian dan kerjasamanya, diucapkan Terimakasih.

Juwata, 17 Februari 2025
KEPALA KANTOR

AGUSTONO, S.Sos, M.MTr.
NIP. 19690831 199103 1 001

Lampiran 4 sertifikat on the job training