

**KURANGNYA PENYEDIAAN *SIGN BOARD* BAGI KEBUTUHAN
INFORMASI PENUMPANG DI BANDARA HALU OLEO KENDARI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

**NUR AULIA PUTRI
NIT. 30622068**

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA VIII
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**KURANGNYA PENYEDIAAN *SIGN BOARD* BAGI
KEBUTUHAN INFORMASI PENUMPANG DI BANDARA
HALU OLEO KENDARI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

NUR AULIA PUTRI
NIT. 30622068

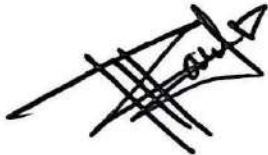
**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA VIII
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 26 Februari 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua



ABDUL RAHMAN
NIP. 19830704 201012 1 001

Sekretaris



AYU ASMIRA NASIR
NIP. 19920201 201012 2 002

Anggota



ARNAZ OLIEVE, S.E.
NIP. 19880309 201012 2 005

Mengetahui,
Ketua Program Studi



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

LEMBAR PERSETUJUAN

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BLU UPBU KELAS I HALU OLEO KENDARI**

**KURANGNYA PENYEDIAAN *SIGN BOARD* BAGI KEBUTUHAN
INFORMASI PENUMPANG DI BANDARA HALU OLEO KENDARI**

Oleh:

Nur Aulia Putri
NIT. 306622068

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara VIII
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Dosen Pembimbing



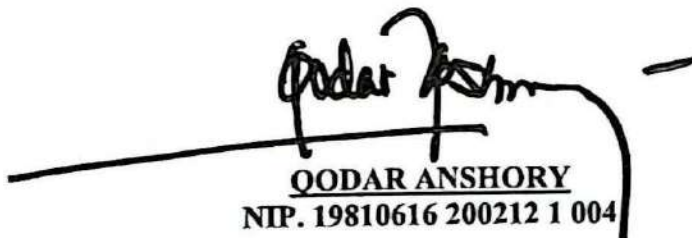
ARNAZ OLIEVE, S.E.
NIP. 19880309 201012 2 005

Supervisor OJT Bandara Halu Oleo



AYU ASMIRA NASIR
NIP. 19920201 201012 2 002

Mengetahui,
Kepala Seksi Teknik dan Operasi
BLU UPBU Kelas I Halu Oleo Kendari



QODAR ANSHORY
NIP. 19810616 200212 1 004

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karuniaNya, sehingga penulis dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Halu Oleo selama kurang lebih 2 bulan dari tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan tanggal 28 Februari 2025.

Praktek kerja lapangan atau *On The Job Training* ini adalah gambaran sesungguhnya kondisi kerja lapangan dan pengaplikasian langsung ilmu pengetahuan khususnya di bidang Manajemen Transportasi Udara yang telah didapatkan dan dipelajari selama mengikuti pendidikan di kelas maupun di laboratorium secara teori maupun praktek.

On The Job Training ini juga dilaksanakan sebagai bagian dari persyaratan kelulusan pada program pendidikan D3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII. Selama penyusunan laporan ini banyak pihak yang telah memberikan bantuan, perhatian, dan dorongan kepada penulis. Untuk itu, penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa.
2. Orang Tua yang telah memberikan Ridho, Restu, Do'a dan bantuan serta dukungan kepada penulis sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini dengan lancar serta menyelesaikan laporan dengan baik sesuai dengan waktu yang ditentukan.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S. Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya
5. Mbak Arnaz Olieve, S.E., selaku Pembimbing *On The Job Training* (OJT).
6. Bapak Bagja Gumilar, S.SiT., M.T., selaku Kepala BLU UPBU Kelas I Halu Oleo Kendari.
7. Ibu Ayu Asmira Nasir, selaku Kepala Unit *Apron Movement Control* (AMC) dan Supervisor kami selama berada di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.
8. Bapak Rahmaan selaku *Internal Quality Manager* Bandar Udara Halu Oleo Kendari.

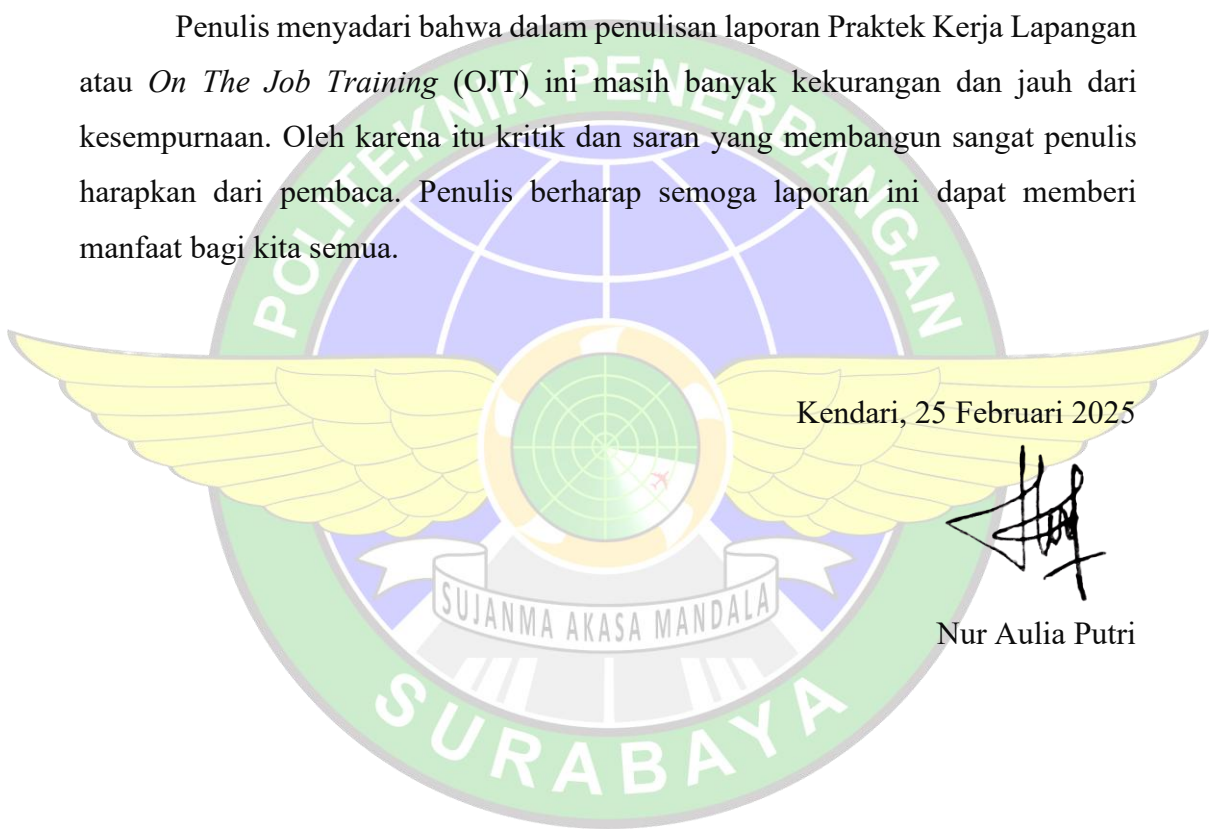
9. Seluruh senior unit AMC dan AVSEC serta jajaran staff dan karyawan Bandar Udara Halu Oleo yang berkenan membantu penulis dalam pengumpulan data-data yang diperlukan dalam penulisan ini.
10. Teman-teman taruna *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.
11. Dan semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu dan memberi semangat kepada penulis demi lancarnya penulisan laporan OJT ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan Praktek Kerja Lapangan atau *On The Job Training* (OJT) ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Kendari, 25 Februari 2025



Nur Aulia Putri



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL

HALAMAN JUDUL..... i

LEMBAR PERSETUJUAN..... ii

LEMBAR PENGESAHAN iii

KATA PENGANTAR iv

DAFTAR ISI..... vi

DAFTAR GAMBAR ix

DAFTAR TABEL.....x

BAB I PENDAHULUAN 1

1.1 Latar Belakang 1

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)..... 2

1.2.1 Maksud Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)..... 2

1.2.2 Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) 3

BAB II PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)..... 5

2.1 Sejarah Singkat..... 5

2.2 Data Umum Bandar Udara Halu Oleo Kendari 7

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara 7

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara 7

2.2.3 Jam Operasional 8

2.2.4 Layanan dan Fasilitas Penanganan 9

2.2.5 Fasilitas Penumpang 9

2.2.6 Layanan Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam
Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*)..... 9

2.2.7 *Seasonal Availability – Clearing* 10

2.2.8 Apron, Taxiway and Check Location Data	10
2.2.9 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat	10
2.2.10 Karakteristik Fisik Runway	11
2.2.11 Declared Distances	12
2.2.12 Helicopter Landing Area	12
2.2.13 Layout Bandar Udara Halu Oleo	13
2.3 Struktur Organisasi	14
BAB III TINJAUAN TEORI	16
3.1 Sign Board (Rambu)	16
3.2 Kedatangan (Arrival)	16
3.3 Lost and Found	17
3.4 Smoking Area	17
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)	18
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	18
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	23
4.2.1 Tempat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	23
4.2.2 Waktu Pelaksanaan	23
4.2.3 Jadwal Kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT)	23
4.3 Permasalahan	24
4.4 Penyelesaian	32
BAB V PENUTUP	36
5.1 Kesimpulan	36
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab 3	36
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	36
5.2 Saran	37
5.2.1 Saran Untuk Bandar Udara Halu Oleo Kendari	37

5.2.2 Saran Untuk Prodi Manajemen Transportasi Udara	37
DAFTAR PUSTAKA	39
DAFTAR LAMPIRAN	41
Lampiran 1. Kegiatan Selama <i>On the Job Training</i> (OJT).....	41
Lampiran 2. Kegiatan di Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	43
Lampiran 3. Kegiatan di Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	45
Lampiran 4. Rekapitulasi Nilai <i>On the Job Training</i> (OJT)	47
Lampiran 5. Sertifikat <i>On the Job Training</i> (OJT)	50

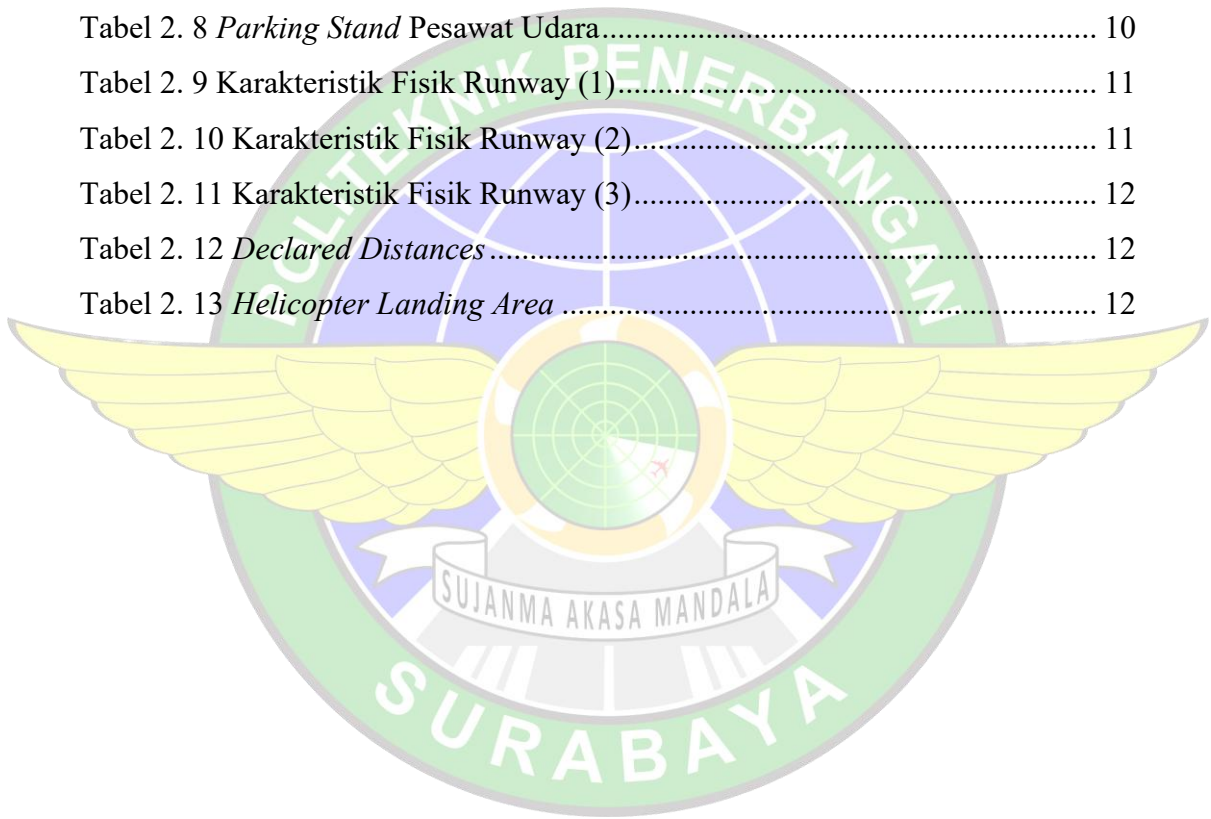


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Halu Oleo.....	13
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Halu Oleo.....	14
Gambar 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT	24
Gambar 4. 2 <i>Sign Board</i> Kedatangan di Sisi Udara.....	25
Gambar 4. 3 <i>Point of View</i> dari PS 01	25
Gambar 4. 4 <i>Point of View</i> dari PS 02	26
Gambar 4. 5 <i>Point of View</i> dari PS 03	26
Gambar 4. 6 <i>Point of View</i> dari PS 04	26
Gambar 4. 7 <i>Point of View</i> dari PS 05	27
Gambar 4. 8 <i>Point of View</i> dari PS 06	27
Gambar 4. 9 <i>Point of View</i> dari PS 07	27
Gambar 4. 10 Petugas Mengarahkan Penumpang ke Terminal Kedatangan	28
Gambar 4. 11 <i>Sign Board</i> Kedatangan Tidak Menyala Saat Malam Hari	28
Gambar 4. 12 Penumpang Kehilangan Perhiasan Emas	29
Gambar 4. 13 Terminal Kedatangan (Pengambilan Bagasi).....	30
Gambar 4. 14 Tempat Layanan <i>Lost and Found</i>	30
Gambar 4. 15 Orang Merokok Sembarangan (1).....	31
Gambar 4. 16 Orang Merokok Sembarangan (2).....	31
Gambar 4. 17 Orang Merokok Sembarangan (3).....	31
Gambar 4. 18 Orang Merokok Sembarangan (4).....	32

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Maskapai dan Armada yang Beroperasi	7
Tabel 2. 2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	7
Tabel 2. 3 Jam Operasional	8
Tabel 2. 4 Layanan dan Fasilitas Penanganan	9
Tabel 2. 5 Fasilitas Penumpang	9
Tabel 2. 6 Layanan PKP-PK	9
Tabel 2. 7 <i>Apron, Taxiway, dan Check Location Data</i>	10
Tabel 2. 8 <i>Parking Stand</i> Pesawat Udara	10
Tabel 2. 9 Karakteristik Fisik Runway (1)	11
Tabel 2. 10 Karakteristik Fisik Runway (2)	11
Tabel 2. 11 Karakteristik Fisik Runway (3)	12
Tabel 2. 12 <i>Declared Distances</i>	12
Tabel 2. 13 <i>Helicopter Landing Area</i>	12



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan saat ini disebabkan oleh peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara. Beberapa alasan konsumen memilih jasa transportasi udara, antarlain untuk kepentingan bisnis, pekerjaan, pariwisata, dan lain-lain. Dilihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan terdapat dua bentuk kegiatan penerbangan, yaitu penerbangan komersial dan penerbangan non komersial. Penerbangan yang dikhususkan untuk perniagaan merupakan bentuk layanan yang mengenakan biaya bagi penggunanya. Sehingga, jaminan keselamatan merupakan faktor utama yang harus dipenuhi oleh semua *stakeholder* dan personel yang ada di bandar udara.

Sehingga untuk memastikan keamanan dan keselamatan suatu penerbangan, pemerintah menyusun regulasi untuk mewajibkan setiap personel dan operator untuk memiliki lisensi dan kompetensi yang sesuai dengan operasional di lapangan. Dan untuk itu, melalui Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Kementerian Perhubungan mendirikan beberapa lembaga pendidikan vokasi yang berfokus di bidang transportasi udara untuk mencetak lulusan dan personel yang sesuai dengan kebutuhan lapangan. Proses pendidikan dan pelatihan sendiri umumnya dibagi menjadi dua tipe, yaitu kegiatan belajar dalam ruangan dan pelatihan yang dilaksanakan langsung di lokasi kerja atau yang biasa dikenal sebagai *On The Job Training*.

On The Job Training (OJT) adalah proses memperkenalkan peserta diklat dan taruna untuk menyesuaikan diri di lingkungan/tempat kerja yang sesungguhnya sebagai sarana motivasi dan kreativitas individu. Hal ini didasari karena proses pelatihan vokasi seharusnya tidak hanya dilaksanakan di dalam ruang kelas, namun peserta diklat harus diberi kesempatan untuk menerapkan pengetahuan serta keterampilan pada lingkungan kerja dan kondisi dilapangan. Peserta diklat dituntut untuk dapat mengimplementasikan pengetahuan dan keterampilan yang dimiliki selama mengikuti perkuliahan di ruang kelas, baik kemampuan teoritis maupun

praktek kedalam situasi sesungguhnya, sehingga kualitas lulusan lembaga bisa sesuai dengan permintaan dunia kerja.

Dengan adanya program *training* di lapangan kerja, diharapkan para peserta diklat dapat menerapkan ilmu pengetahuan, dan mengembangkan daya pikir serta penalaran untuk menyelesaikan permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul pada saat pelaksanaan *On The Job Training* di bandar udara. Pelaksanaan *On The Job Training* dari program studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara difungsikan untuk membangun kemampuan taruna saat menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dalam melaksanakan tugas pemberian layanan. Pada saat proses *training* berlangsung peserta diklat akan memperoleh bimbingan dan pengawasan dari senior atau atasan yang lebih berpengalaman, untuk memastikan kesesuaian standar pelaksanaan operasi.

Melalui *On The Job Training* (OJT) juga para peserta diklat atau taruna dapat menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori yang dilaksanakan didalam kelas atau laboratorium, serta menyelesaikan segala masalah yang ada di lapangan. *On The Job Training* merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan taruna Manajemen Transportasi Udara sebagai lulusan yang handal, berkompeten dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan operasi bandar udara. Sehingga pada saat di lingkungan pekerjaan nanti taruna mampu menerapkan pengalaman pada unit instansi atau organisasi yang telah ditetapkan.

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

1.2.1 Maksud Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Tujuan pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dari jurusan D3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan 8 Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir proses pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut:

1. Agar peserta diklat/ taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja nyata;
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional;

3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan);
4. Menjadikan lulusan taruna Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara sebagai lulusan yang terampil, serta memiliki integritas dan etos kerja yang tinggi;
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).
6. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional;

Adapun agar setiap taruna mempunyai keahlian dan keterampilan saat melakukan pekerjaan penunjang pada manajemen transportasi udara itu sendiri.

Adapun rincian dari tujuan adalah sebagai berikut :

1. Memiliki wawasan organisasi pada satuan kerja organisasi masing-masing;
2. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandar udara Udara lokasi *On The Job Training* (OJT) terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, keamanan penerbangan, dan kargo;
3. Agar peserta diklat/ taruna mengetahui keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu lingkungan tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara;
4. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar;
5. Agar peserta diklat mampu mengetahui permasalahan masing-masing unit operasional bandar udara selama beroperasi serta cara untuk penyelesaian dari suatu masalah.

1.2.2 Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi;
2. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT);

3. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya;
4. Mengetahui secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat On the Job Training (OJT).



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

Sulawesi Tenggara (disingkat Sultra) adalah sebuah provinsi di Indonesia yang terletak di bagian tenggara pulau Sulawesi, dengan ibu kota Kendari. Provinsi ini memiliki luas wilayah 38.067,70 km² yang terbagi menjadi 15 kabupaten dan 2 kota yaitu Kabupaten Bombana, Kabupaten Buton, Kabupaten Buton Selatan, Kabupaten Buton Tengah, Kabupaten Buton Utara, Kabupaten Kolaka, Kabupaten Kolaka Utara, Kabupaten Kolaka Timur, Kabupaten Konawe, Kabupaten Konawe Utara, Kabupaten Konawe Selatan, Kabupaten Konawe Kepulauan, Kabupaten Muna, Kabupaten Muna Barat, Kabupaten Wakatobi, Kota Kendari, dan Kota Bau-Bau.

Setelah proklamasi kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945, seluruh aset peninggalan Jepang, termasuk pangkalan TNI Angkatan Udara di Kendari, menjadi milik pemerintah Indonesia. Pada tahun 1950 hingga 1958, dibentuklah Detasemen Angkatan Udara yang berpusat di pangkalan TNI Angkatan Udara Kendari. Kemudian, pada tanggal 27 Mei 1958, nama Detasemen Angkatan Udara diubah menjadi Pangkalan TNI Angkatan Udara Wolter Monginsidi Kendari. Pada tahun 1975, dibentuk Satuan Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang mulai beroperasi pada tanggal 1 April 1976. Satuan kerja ini berada di wilayah atau tanah TNI-AU di Pangkalan Udara Wolter Monginsidi Kendari. Kemudian di tahun 1979, status Pejabat Kepala Perwakilan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di Kendari diubah menjadi Pejabat Pelaksana Harian Kepala Pelabuhan Udara Kelas III Wolter Monginsidi Kendari. Lalu istilah Pelabuhan Udara diganti menjadi Bandar Udara pada tahun 1985. Kemudian, melalui beberapa keputusan menteri perhubungan, status Bandar Udara Wolter Monginsidi ditingkatkan dari Kelas III menjadi Kelas II. Terakhir, berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 43 Tahun 2010, Bandar Udara Wolter Monginsidi Kendari berganti nama menjadi Bandar Udara Halu Oleo Kendari hingga saat ini. Segala kebijakan bandar udara ini merupakan implementasi dari kebijakan dan

peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara serta dioperasikan untuk Bandar Udara Umum.

Bandar Udara Halu Oleo dengan kode IATA: KDI dan kode ICAO: WAWW, yang sebelumnya dikenal sebagai Bandar Udara Wolter Monginsidi, terletak di Kabupaten Konawe Selatan, Sulawesi Tenggara. Nama "Wolter Monginsidi" diambil dari Robert Wolter Monginsidi, seorang pahlawan nasional Indonesia yang dieksekusi oleh Belanda selama Revolusi Nasional Indonesia. Namun, pada tanggal 13 Februari 2010, nama bandara ini diubah menjadi Bandar Udara Halu Oleo untuk menghormati seorang ksatria Konawe, Halu Oleo. Perubahan nama ini diresmikan oleh Wakil Menteri Perhubungan, Bambang Susantono, yang menyatakan bahwa perubahan ini merupakan era baru bagi masyarakat Sulawesi Tenggara. Perubahan nama bandara ini didasari oleh aspirasi dan tuntutan masyarakat Sulawesi Tenggara yang menginginkan penguatan dan keinginan untuk menampilkan tokoh sejarah daerah mereka dalam penamaan fasilitas publik yang vital. Halu Oleo dianggap sebagai figur penting dalam sejarah daerah ini, dan namanya dianggap pantas untuk diabadikan sebagai identitas bandara. Selain itu, perubahan nama ini juga diharapkan dapat mendorong peningkatan kualitas pelayanan kepada pengguna jasa transportasi udara.

Peningkatan aktivitas penerbangan di Bandar Udara Halu Oleo Kendari pasca Covid-19 sejalan dengan pertumbuhan ekonomi dan pariwisata di wilayah tersebut. Pada tahun 2021, jumlah pergerakan pesawat mencapai 3.263 dengan total penumpang sebanyak 463.920. Pada tahun 2022, pesawat datang meningkat sebesar 5,56%, diikuti peningkatan 10,85% pada 2023, namun menurun sebesar 3,64% pada 2024. Pergerakan penumpang juga menunjukkan pertumbuhan yang konsisten; penumpang datang meningkat tajam sebesar 40,70% pada 2022, 17,17% pada 2023, dan 4,48% pada 2024.

Bandar Udara Halu Oleo saat ini memiliki satu landasan pacu (runway) dengan panjang 2.500 meter dan lebar 45 meter, permukaan aspal. Apron bandara dapat menampung hingga 8 pesawat berbadan sedang seperti Boeing 737-900ER dan Airbus A320. Terminal penumpang dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti check-in counter, toilet umum, ruang tunggu, musholla, garbarata, dan area bermain

anak. Dengan kondisi tersebut Bandar Udara Halu Oleo Kendari menampung beberapa armada yang beroperasi sebagai berikut :

Tabel 2. 1 Maskapai dan Armada yang Beroperasi

Operator	Jenis Armada
Garuda Indonesia	<i>B737 Series</i>
Citilink	<i>A320 Series</i>
Pelita Air	<i>A320 Series</i>
Batik Air	<i>A320 Series</i>
Lion Air	<i>B737 Series</i>
Super Air Jet	<i>A320 Series</i>
Trigana Air	<i>B737 Series</i>
Rimbun Air	<i>B737 Series</i>
Wings Air	<i>ATR 72 Series</i>

2.2 Data Umum Bandar Udara Halu Oleo Kendari

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

Indikator Lokasi : WAWW
 Nama Bandar Udara : Bandar Udara Halu Oleo
 Nama Kota : Kota Kendari

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Tabel 2. 2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1.	Koordinat ARP <i>Aerodrome</i>	:	04°05'03" LS 122°24'47" BT
2.	Arah dan jarak dari kota	:	<i>Bearing</i> 222°, 32 km dari Kota Kendari
3.	Elevasi / Referensi Temperatur & Rata-rata suhu rendah	:	189 ft / 32°C

4.	Undulasi geoid pada AD ELEV PSN	:	NIL
5.	MAG VAR/Perubahan tahunan	:	1°E (2020) / 0.09° Menurun
6.	Penyelenggara	:	DJPU – Halu Oleo
7.	Alamat	:	Jl. Lanud WMI Desa Ambaipua, Kec. Ranomeeto, Kab. Konawe Selatan, Sulawesi Tenggara 93371
8.	Email	:	bandarawmi@yahoo.co.id
9.	Tipe lalu lintas penerbangan yang diizinkan	:	IFR / VFR

2.2.3 Jam Operasional

Tabel 2. 3 Jam Operasional

1.	Operator Bandara	:	2300 – 1200
2.	Bea Cukai dan Imigrasi	:	NIL
3.	Kesehatan dan sanitasi	:	2300 – 1200
4.	Kantor Pengarahan AIS	:	NIL
5.	Kantor Pelaporan ATS (ARO)	:	2300 – 1200
6.	Kantor Pengarahan MET	:	2300 – 1200
7.	ATS	:	2300 – 1200
8.	Bahan Bakar	:	2300 – 1200
9.	Penanganan	:	2300 – 1200
10.	Keamanan	:	H24
11.	Menghilangkan lapisan es	:	Tidak Berlaku
Keterangan: <ul style="list-style-type: none"> - <i>Local Time</i>: UTC + 8 HR - AIS tersedia di Kantor Regional AIS Makassar H24 - Jam Operasional Diperpanjang Berdasarkan Permintaan 			

2.2.4 Layanan dan Fasilitas Penanganan

Tabel 2. 4 Layanan dan Fasilitas Penanganan

1.	Fasilitas Penanganan Kargo	:	Tersedia
2.	Jenis bahan bakar/oli	:	Jet A1 AVTUR
3.	Fasilitas pengisian bahan bakar/Kapasitas	:	1 truk 12.000L 2 truk 16.000L
4.	Fasilitas pencairan es	:	Tidak Berlaku
5.	Ruang hanggar untuk pesawat yang berkunjung	:	NIL
6.	Fasilitas perbaikan untuk pesawat yang berkunjung	:	NIL

2.2.5 Fasilitas Penumpang

Tabel 2. 5 Fasilitas Penumpang

1.	Hotel	:	Tersedia di kota
2.	Restoran	:	Tersedia di kota
3.	Transportasi	:	Taksi, bus, mobil sewa
4.	Fasilitas Medis	:	Tersedia di kota
5.	Bank dan Kantor Pos	:	Tersedia di kota
6.	Kantor Pariwisata	:	Tersedia di kota

2.2.6 Layanan Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*)

Tabel 2. 6 Layanan PKP-PK

1.	Kategori PKP-PK	:	Kategori 7
2.	Peralatan penyelamatan	:	1 unit Foam Tender Tipe II 1 unit Foam Tender Tipe III 1 unit Foam Tender Tipe IV 1 unit Mobil Komando 1 unit Mobil Pemasok Bahan Pemadam (<i>Nurse Tender</i>)

			3 unit Ambulans
3.	Kemampuan memindahkan <i>disabled aircraft</i>	:	NIL
Keterangan: Pemindahan disabled aircraft tersedia di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, Tel: (+62411) 3656000 ext. 6917			

2.2.7 Seasonal Availability – Clearing

- a. *Types of clearing equipment* : Tidak Tersedia
 b. *Clearance priorities* : Tidak Tersedia
 c. *Remarks* : Tidak Tersedia

2.2.8 Apron, Taxiway and Check Location Data

Tabel 2. 7 Apron, Taxiway, dan Check Location Data

No	Uraian	Dimensi	Permukaan	Kekuatan
<i>Apron</i>				
1.	<i>North Apron</i>	373 m x 113 m	<i>Concrete</i>	69/R/C/X/T
	<i>South Apron</i>	177 m x 60 m	<i>Asphalt</i>	35/F/C/X/T
<i>Taxiway</i>				
2.	<i>Taxiway A</i>	355 m x 23 m	<i>Asphalt</i>	56/F/C/X/T
	<i>Taxiway B</i>	355 m x 23 m	<i>Asphalt</i>	50/F/C/X/T
	<i>Taxiway C</i>	75 m x 23 m	<i>Asphalt</i>	35/F/C/X/T
Keterangan: - Lokasi dan ketinggian <i>altimeter checkpoint</i> : 164 ft - <i>VOR checkpoints</i> : NIL - <i>INS checkpoints</i> : Lihat pada <i>AD chart</i>				

2.2.9 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

Tabel 2. 8 Parking Stand Pesawat Udara

No	PS	Koordinat	Kapasitas
1.	1	04°04'40.17"S 122°25'01.15"E	B737 - 800NG/900ER
2.	2	04°04'39.91"S 122°25'02.59"E	B737 - 800NG/900ER

3.	3	04°04'39.65"S 122°25'04.02"E	B737 - 800NG/900ER
4.	4	04°04'39.38"S 122°25'05.45"E	B737 - 800NG/900ER
5.	5	04°04'39.12"S 122°25'06.89"E	B737 - 800NG/900ER
6.	6	04°04'38.85"S 122°25'08.32"E	B737 - 800NG/900ER
7.	7	04°04'38.59"S 122°25'09.77"E	B737 - 800NG/900ER
8.	H	04°04'38.80"S 122°25'11.10"E	BELL429

2.2.10 Karakteristik Fisik Runway

Tabel 2. 9 Karakteristik Fisik Runway (1)

<i>Designations RWY NR</i>		<i>True BRG</i>	<i>Dimensions of RWY (M)</i>	<i>Strength (PCN) and surface of RWY and SWY</i>	<i>THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation</i>
1		2	3	4	5
1	08	079.86°	2500 x 45	44/F/C/X/T Asphalt	040500.95S 1222431.13E
2	26	259.85°	2500 x 45	44/F/C/X/T Asphalt	040446.61S 1222550.93E

Tabel 2. 10 Karakteristik Fisik Runway (2)

<i>THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY</i>		<i>Slope of RWY- SWY</i>	<i>SWY dimensions (M)</i>	<i>CWY dimensions (M)</i>	<i>Strip dimensions (M)</i>
6		7	8	9	10
1	THR 189 ft	Longitudinal 1% Transversal 1.5%	NIL	150 x 150	2680 x 300
2	THR 120 ft	Longitudinal 1% Transversal 1.5%	60 x 45	150 x 150	2680 x 300

Tabel 2. 11 Karakteristik Fisik Runway (3)

<i>RESA dimensions (M)</i>		<i>Location and description of arresting system</i>	<i>OFZ</i>	<i>Remarks</i>
11		12	13	14
1	90 x 90	NIL	NIL	<i>Turning Area</i> <i>Dimension : 1 500 m²</i>
2	90 x 90	NIL	NIL	<i>Turning Area</i> <i>Dimension : 1 500 m²</i>

2.2.11 Declared Distances

Tabel 2. 12 Declared Distances

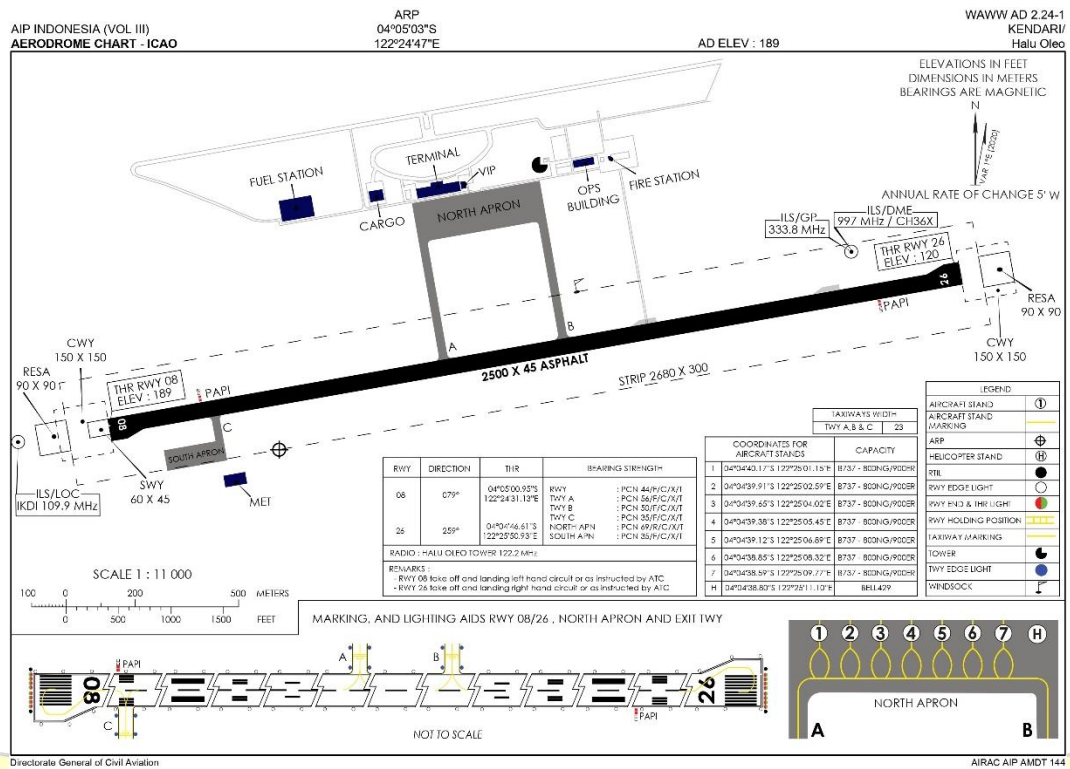
<i>RWY Designator</i>	<i>TORA (M)</i>	<i>TODA (M)</i>	<i>ASDA (M)</i>	<i>LDA (M)</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6
08	2500	2650	2500	2500	NIL
26	2500	2650	2560	2500	NIL

2.2.12 Helicopter Landing Area

Tabel 2. 13 Helicopter Landing Area

1.	<i>Coordinates TLOF or THR of FATO</i>	:	TLOF : 040438.80S 1222511.10E
2.	<i>Geoid undulation</i>	:	NIL
3.	<i>TLOF and/or FATO elevation M / FT</i>	:	214 ft
4.	<i>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</i>	:	TLOF : 16 x 16 m, Concrete, PCN 69/R/C/X/T
5.	<i>True BRG of FATO</i>	:	NIL
6.	<i>Declared distance available</i>	:	NIL
7.	<i>APP and FATO lighting</i>	:	NIL

2.2.13 Layout Bandar Udara Halu Oleo



Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Halu Oleo
Sumber: Dokumentasi Penulis

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Halu Oleo
Sumber: Dokumentasi Penulis

Dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan tentang organisasi dan tata kerja Bandar Udara, dijelaskan tentang tugas dan fungsi kerja setiap jabatan yang diduduki pada diagram struktur organisasi di atas.

1. Kepala Bandar Udara ditunjuk sebagai pejabat pemegang fungsi koordinasi pelaksanaan kegiatan, fungsi pemerintahan dan pelayanan jasa kebandarudaraan, dan mempunyai wewenang:
 - a. Mengkoordinasikan kegiatan fungsi pemerintahan terkait dan kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan guna menjamin kelancaran kegiatan operasional di bandar udara.
 - b. Menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional bandar udara yang tidak dapat diselesaikan oleh instansi pemerintah dan badan hukum Indonesia atau unit kerja terkait lainnya secara sendiri-sendiri.
2. Kepala Sub Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program, evaluasi dan pelaporan kegiatan bandar udara

serta pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga. kepala sub bagian tata usaha membawahi beberapa kornit dan unit, diantaranya adalah:

- a. Penanggung Jawab Keuangan 11
 - b. Penanggung Jawab Perlengkapan
 - c. Penanggung Jawab Kepegawaian
 - d. Penanggung Jawab Tata Usaha
3. Kepala Seksi Teknik dan Operasi mempunyai tugas dan bertanggung jawab atas kegiatan teknik dan operasi yang berada di lingkungan Bandar udara. adapun kepala seksi teknik dan operasi memiliki anggota untuk menunjang kegiatan dengan dibantu oleh setiap anggota ketua kelompok jabatan fungsional diantaranya:
- a. Pimpinan Kelompok Teknisi Elektronika Bandara (ELBAN)
 - b. Pimpinan Kelompok Teknisi Alat-Alat Besar (A2B)
 - c. Pimpinan Kelompok Teknisi Apron Movement Control (AMC)
 - d. Pimpinan Kelompok Teknisi Listrik
 - e. Pimpinan Kelompok Teknisi Bangunan
 - f. Pimpinan Kelompok Teknisi Landasan
4. Kepala Seksi Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melaksanakan kegiatan operasional keamanan bandar udara dan angkutan udara serta pengawasan dan pengendalian keamanan penerbangan. Bidang Keamanan Penerbangan terdiri dari:
- a. Koordinator Pelaksana Keamanan Penerbangan
 - b. Koordinator Unit Pelayanan Darurat Penerbangan (PKP-PK)
5. Kepala Seksi Pelayanan dan Kerja Sama mempunyai tugas bertanggung jawab terhadap pelayanan jasa pada bandar udara. Seperti:
- a. PJP2U
 - b. PJP4U
 - c. dll.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 *Sign Board (Rambu)*

Berdasarkan (Perhubungan, Peraturan Menteri Perhubungan KM 22 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7094-2005 Mengenai Rambu-Rambu di Terminal Bandar Udara Sebagai Standar Wajib, 2005) pada poin 3.1 dijelaskan bahwa *sign board* atau rambu adalah tanda atau keterangan yang di tempatkan atau dipasang di terminal bandar udara, dibuat secara jelas, mudah dimengerti dan berfungsi menjelaskan atau memberikan suatu petunjuk, peringatan, pengaturan, larangan dan perintah bagi seluruh pemakai atau pengguna jasa di bandar udara. Pemasangan *terminal sign board* atau rambu terminal bertujuan untuk meningkatkan kelancaran keamanan dan keselamatan serta ketertiban pelayanan terhadap pemakai atau pengguna jasa bandar udara.

Menurut (Angin, Luwihono, & Zaini, 2023), penempatan sign board yang strategis dan penggunaan warna serta simbol yang sesuai sangat penting untuk mempermudah navigasi di bandara, terutama bagi penumpang asing yang mungkin mengalami kendala bahasa. Mereka juga menekankan bahwa sign board harus mengikuti standar internasional yang ditetapkan oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) untuk memastikan keseragaman dan kemudahan pemahaman.

3.2 *Kedatangan (Arrival)*

Dalam industri penerbangan, arrival atau kedatangan adalah tahapan akhir dalam perjalanan udara yang mencakup proses pendaratan pesawat, perpindahan penumpang dari pesawat ke terminal, serta prosedur pengambilan bagasi dan pemeriksaan imigrasi untuk penerbangan internasional. Proses kedatangan di bandara memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran lalu lintas udara dan kenyamanan penumpang.

Menurut (Pratama, 2021), sistem kedatangan di bandara terdiri dari beberapa elemen utama, yaitu koordinasi lalu lintas udara untuk pendaratan yang aman, efisiensi baggage handling system, serta pengelolaan layanan imigrasi dan bea cukai. Dalam studinya mengenai Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali, ia

menemukan bahwa optimalisasi sistem penanganan bagasi dapat mempercepat proses kedatangan dan meningkatkan kepuasan pelanggan.

3.3 *Lost and Found*

Lost and Found di bandara adalah layanan yang menangani barang yang tertinggal atau hilang oleh penumpang selama berada di bandara. Layanan ini sangat penting untuk memastikan barang berharga milik penumpang dapat ditemukan dan dikembalikan dengan prosedur yang sesuai. Proses pengelolaan *Lost and Found* biasanya melibatkan pencatatan laporan kehilangan, pencocokan barang dengan deskripsi yang diberikan pemilik, serta sistem penyimpanan barang dalam jangka waktu tertentu sebelum dikembalikan atau dilelang jika tidak diklaim dalam batas waktu tertentu (Subroto & Nieamah, 2023).

3.4 *Smoking Area*

Smoking area di bandara adalah area khusus yang disediakan bagi penumpang yang ingin merokok sebelum atau sesudah penerbangan. Penyediaan *smoking area* bertujuan untuk menjaga kenyamanan penumpang lain yang tidak merokok, sekaligus mematuhi regulasi tentang kawasan tanpa rokok di tempat umum. Biasanya, *smoking area* di bandara dilengkapi dengan ventilasi khusus untuk mengurangi dampak asap rokok terhadap lingkungan sekitarnya. Beberapa bandara menyediakan ruangan tertutup dengan penyaring udara, sementara yang lain memiliki area terbuka yang ditetapkan sebagai *smoking zone* (Aditama, Hardjanto, & Hananto, 2019).

Menurut (Afrianto, 2020), kebijakan Kawasan Tanpa Rokok (KTR) di bandara masih menghadapi tantangan dalam penerapannya. Beberapa bandara di Indonesia belum menyediakan *smoking area* yang memadai, sehingga terjadi pelanggaran oleh perokok di tempat-tempat yang tidak semestinya.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) taruna/i DIII Manajemen Transportasi Udara VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Berikut unit kerjanya antara lain meliputi:

4.1.1 *Apron Movement Control* (AMC)

Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah suatu unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada dibawah Seksi Teknik dan Operasi Bandar Udara. Kegiatan unit ini dipimpin oleh seorang Kepala Seksi Operasi Bandar Udara dan Kepala Unit AMC yang bertugas pada jam kantor serta Pelaksana Operasi yang bertugas sesuai jam shift dengan hitungan 2 hari kerja 1 hari libur, yang perharinya bekerja sekitar 8 jam.

Mengacu pada *Standart Operation Procedure* (SOP) *Apron Movement Control* BLU UPBU Kelas I Halu Oleo Kendari, berikut merupakan tugas pokok dan fungsi unit *Apron Movement Control* (AMC):

a) Tugas Pokok Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Unit *Apron Movement Control* memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan.

b) Fungsi unit *Apron Movement Control* (AMC)

Untuk melaksanakan tugas tersebut unit *Apron Movement Control* (AMC) mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

1. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
2. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.

3. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *apron*.
4. Menjamin *apron* dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *Foreign Object Debris* dan sampah.
5. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara;
6. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan;
7. Pelayanan uji laik kendaraan dan *Ground Support Equipment* yang beroperasi di sisi udara;
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara;
9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap permohonan Tanda Izin Mengemudi (TIM).

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – Part 139*) Volume I *Aerodrome* Daratan BAB 9 poin 9.5.6 dijelaskan bahwa Tugas Personel Pergerakan Sisi Udara atau AMC yaitu :

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan pelayanan darat Pesawat Udara;
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *Apron*;
3. Melakukan pengaturan parkir Pesawat Udara di *Apron*;
4. Menjamin kebersihan di *Apron*;
5. Menjamin fasilitas di *Apron* dalam kondisi baik;
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan Pesawat Udara di *Apron*;
7. Menganalisa seluruh kegiatan di *Apron* pada saat *peak hour/ peak season*;
8. Merencanakan pengaturan parkir Pesawat Udara dalam kondisi tidak normal / darurat;
9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *Apron*;

10. Melakukan investigasi terhadap *incident* / *accident* di *Apron* dan melakukan pelaporan;
11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *incident/accident* tidak terulang lagi; dan
12. Melakukan monitoring secara visual terhadap *Aircraft Stand clearances*.

c) Struktur Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Dalam melaksanakan tugas pengawasan pergerakan di sisi udara, personel AMC dibagi menjadi 3 regu dengan kekuatan 3-4 orang di setiap regunya. Berikut data personel *Apron Movement Control* (AMC).

Tabel 4. 1 Struktur AMC

No	Nama	Jabatan
1.	Qodar Anshori	Kepala Seksi Teknik dan Operasi Bandar Udara
2.	Ayu Asmira Nasir	Kepala Unit AMC
3.	Miswan Rianti	Pelaksana
4.	Rury Ramdhan	Pelaksana
5.	Risna Handayani Harahap	Pelaksana
6.	Rezkhy Amelia Utami	Pelaksana
7.	Roy Marteen	Pelaksana
8.	Ryan Rivaldy	Pelaksana
9.	Moh. Shaum Dhani	Pelaksana
10.	Dwi Cahyo Ramadhan	Pelaksana
11.	Alqadri Yusuf	Pelaksana
12.	Hening Wisnu Pranajaya	Pelaksana
13.	Rivaldy Afriansyah	Pelaksana

d) Fasilitas Pendukung

1. Komputer dan printer
2. *Handy Talky*
3. *Marshalling Bet*
4. *Ear Muff*
5. Rompi
6. *Follow Me Car*
7. Meja Kerja
8. Kursi Kerja

- | | |
|------------|-----------------|
| 9. Loker | 13. Dispenser |
| 10. Lemari | 14. PABX |
| 11. Sepeda | 15. <i>WiFi</i> |
| 12. AC | 16. VHF |

4.1.2 *Aviation Security* (AVSEC)

Aviation Security (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 Pelayanan Darurat, Kepala Unit AVSEC, Kepala Unit Fasilitas Keamanan Penerbangan yang bertugas pada jam kantor. Selain itu, adapula komandan jaga dan anggotanya sebagai pelaksana operasi yang bertugas selama 24 jam secara bergilir (*shift*).

a) Tugas Pokok *Aviation Security* (AVSEC)

Unit *Aviation security* (AVSEC) memiliki tugas menyelenggarakan ketertiban, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penerbangan dan juga memastikan tidak adanya barang berbahaya yang terangkut kedalam pesawat yang berpotensi bagi penumpang untuk melakukan tindakan melawan hukum.

b) Fungsi *Aviation Security* (AVSEC)

Untuk melaksanakan tugas tersebut, unit *Aviation security* (AVSEC) mempunyai fungsi, pelayanan, pengawasan, pemeriksaan, dan pengkoordinasian yang meliputi:

1. Pemeriksaan terhadap seluruh orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah terbatas di bandar udara;
2. Pengawasan terhadap area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan;
3. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan.
4. Pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.

c) Struktur AVSEC Bandar Udara Halu Oleo Kendari

Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara, unit *Aviation Security* di Bandar Udara Halu Oleo Kendari membagi tugasnya dalam 3

regu (*Alpha*, *Bravo*, dan *Charlie*) dengan kekuatan 29 personel dengan 1 komandan jaga dalam setiap regunya. Dengan pembagian setiap regunya sebagai berikut:

- a. Komandan Jaga (KOJA) : 1 orang
- b. *Shift* pagi : 24 orang (05.00 s/d 13.00 WITA)
- c. *Shift* siang : 26 orang (13.00 s/d 21.00 WITA)
- d. *Shift* malam : 4 orang (21.00 s/d 05.00 WITA)

Dengan pembagian posisi tiap personel AVSEC sebagai berikut

a. *Shift* Pagi (05.00 – 13.00 WITA)

- | | |
|--------------------|--------------------------|
| 1) SCP 1 | 7) Patroli Parimeter |
| 2) SCP 2 | 8) Patroli <i>Tenant</i> |
| 3) <i>Arrival</i> | 9) Kargo |
| 4) PKM | 10) Sierra 8 |
| 5) CCTV | 11) Sierra 9 |
| 6) <i>Dropzone</i> | |

b. *Shift* Siang (13.00 – 21.00 WITA)

- | | |
|--------------------|--------------------------|
| 1) SCP 1 | 7) Patroli Parimeter |
| 2) SCP 2 | 8) Patroli <i>Tenant</i> |
| 3) <i>Arrival</i> | 9) Kargo |
| 4) PKM | 10) Sierra 8 |
| 5) CCTV | 11) Sierra 9 |
| 6) <i>Dropzone</i> | |

c. *Shift* Malam (21.00 – 05.00 WITA)

- | | |
|--------------------|--------------------------|
| 1) SCP 1 | 7) Patroli Parimeter |
| 2) SCP 2 | 8) Patroli <i>Tenant</i> |
| 3) <i>Arrival</i> | 9) Kargo |
| 4) PKM | 10) Sierra 8 |
| 5) CCTV | 11) Sierra 9 |
| 6) <i>Dropzone</i> | |

Untuk personel AVSEC yang bertugas di shift malam *stand by* di SCP 1 dan SCP 2 namun tetap melakukan pengawasan/patroli ke 11 titik di atas.

d) Fasilitas Pendukung

Fasilitas pendukung pada keamanan di Bandar Udara Halu Oleo Kendari adalah:

1. *Xray*
2. *Walk Through Metal Detector* (WTMD)
3. *Hand Held Metal Detector* (HHMD)
4. *Handy Talky*
5. *Closed Circuit Television* (CCTV)
6. *Segway*
7. Mobil Patroli
8. Telepon Lokal

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

4.2.1 Tempat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

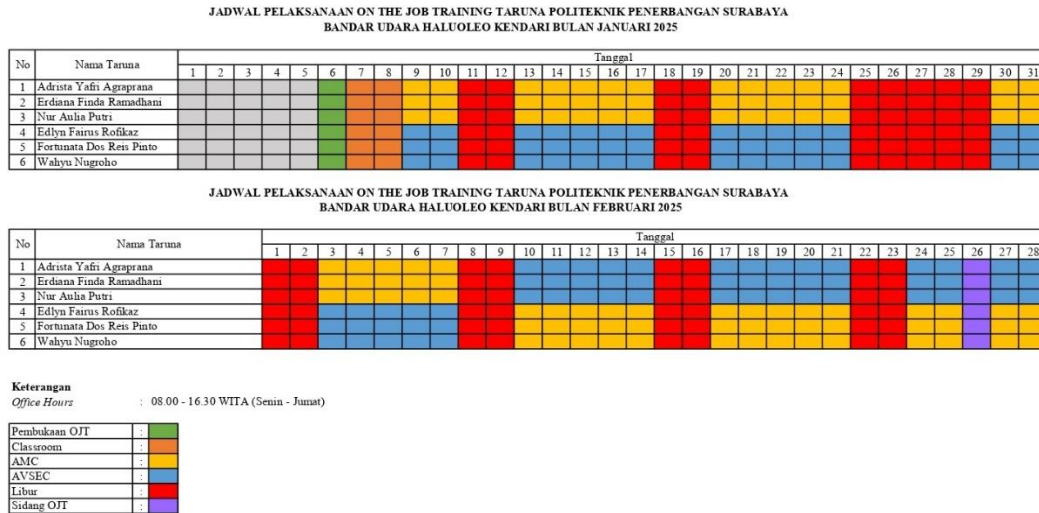
Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara Halu Oleo Kendari, yang berlokasi di Jl. Wolter Mongisidi Ambaipua, Kecamatan Ranomeeto, Kabupaten Konawe Selatan, Provinsi Sulawesi Tenggara.

4.2.2 Waktu Pelaksanaan

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan selama kurang lebih 2 (dua) bulan yang terhitung sejak tanggal 06 Januari 2025 sampai 28 Februari 2025.

4.2.3 Jadwal Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

Jadwal kegiatan *On the Job Training* (OJT) pada Bandar Udara Halu Oleo Kendari sebagai berikut :



Gambar 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT
Sumber: Dokumentasi Penulis

4.3 Permasalahan

Bandar udara merupakan fasilitas penting dalam sistem transportasi udara yang melayani jutaan penumpang setiap tahun. Efisiensi dan efektivitas pelayanan di bandar udara sangat bergantung pada penyediaan informasi yang tepat dan akurat bagi penumpang. Salah satu sarana untuk menyampaikan informasi tersebut adalah melalui *sign board* atau papan informasi yang berfungsi untuk memberikan petunjuk tentang jadwal penerbangan, lokasi fasilitas, dan informasi penting lainnya.

Dalam beberapa tahun terakhir, jumlah penumpang di Bandar Udara Halu Oleo Kendari mengalami peningkatan yang signifikan. Hal ini menuntut adanya evaluasi terhadap fasilitas yang ada, termasuk *sign board*, untuk memastikan bahwa kebutuhan informasi penumpang terpenuhi dengan baik. Peningkatan jumlah penumpang dapat berdampak pada kepadatan terminal, sehingga penting untuk mengevaluasi bagaimana *sign board* dapat membantu mengurangi kebingungan dan meningkatkan pengalaman penumpang di bandar udara. Namun hal tersebut belum dilaksanakan secara optimal di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Hal ini didasarkan pada penemuan beberapa permasalahan terkait penyediaan informasi dan *sign board* sebagai sarana penunjang untuk hal tersebut.

4.3.1 Sign Board Kedatangan

Gambar 4.2 menunjukkan *sign board* kedatangan di sisi udara Bandar Udara Halu Oleo yang berfungsi sebagai penunjuk arah bagi penumpang menuju terminal kedatangan. Namun, berdasarkan observasi, *sign board* ini hanya efektif terlihat oleh penumpang yang turun di *aircraft parking stand* (PS) 01 hingga 03 seperti yang terlihat pada gambar 4.3 hingga 4.5. Penumpang yang turun di PS 04 hingga 07 mengalami kesulitan menemukan pintu kedatangan karena *sign board* tidak terlihat dari area tersebut.



Gambar 4. 2 *Sign Board* Kedatangan di Sisi Udara
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4. 3 *Point of View* dari PS 01
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4. 4 *Point of View* dari PS 02
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4. 5 *Point of View* dari PS 03
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4. 6 *Point of View* dari PS 04
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4. 7 *Point of View* dari PS 05
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4. 8 *Point of View* dari PS 06
Sumber: Dokumentasi Penulis

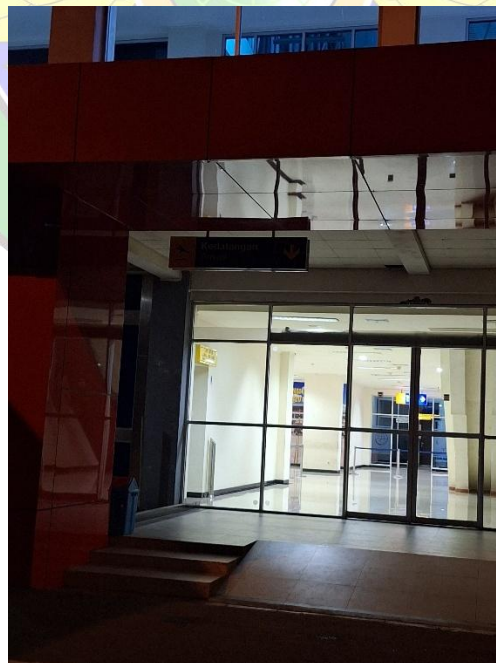


Gambar 4. 9 *Point of View* dari PS 07
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4. 10 Petugas Mengarahkan Penumpang ke Terminal Kedatangan
Sumber: Dokumentasi Penulis

Selain kurangnya visibilitas *sign board* dari *parking stand* 04 hingga 07, masalah semakin diperburuk dengan *sign board* yang mati pada malam hari seperti yang terlihat pada gambar 4.11, sehingga semakin menyulitkan penumpang untuk menemukan arah menuju terminal kedatangan. Kondisi ini dapat menyebabkan kebingungan, terutama bagi penumpang yang tiba dengan penerbangan malam, lansia, atau mereka yang baru pertama kali menggunakan bandara ini. Kurangnya pencahayaan juga berpotensi menimbulkan risiko keselamatan, seperti tersesat di area yang kurang familiar atau berjalan ke jalur yang tidak semestinya.



Gambar 4. 11 *Sign Board* Kedatangan Tidak Menyala Saat Malam Hari
Sumber: Dokumentasi Penulis

4.3.2 *Sign Board Lost and Found*

Berdasarkan informasi dari Kompas.com, pada tanggal 08 Februari 2025 seorang penumpang Lion Air JT 992 dari Makassar tujuan Kendari, mengamuk dengan histeris di Bandara Halu Oleo Kendari dikarenakan kehilangan perhiasan emas miliknya dari dalam koper.

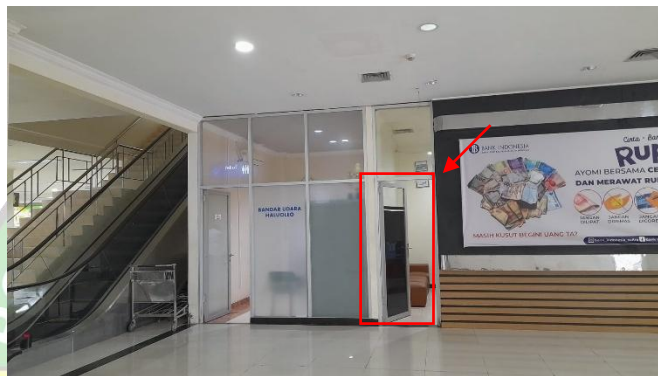


Gambar 4. 12 Penumpang Kehilangan Perhiasan Emas
Sumber: Kompas.com

Ketidaktahuan penumpang mengenai lokasi layanan *Lost and Found* diperparah dengan tidak adanya *sign board* yang menunjukkan arah menuju fasilitas tersebut seperti yang terlihat pada gambar 4.13 dan 4.14. Hal ini menunjukkan adanya kekurangan dalam sistem informasi dan pelayanan bandara, yang seharusnya menyediakan petunjuk yang jelas agar penumpang dapat segera melaporkan kehilangan barang tanpa kebingungan.



Gambar 4. 13 Terminal Kedatangan (Pengambilan Bagasi)
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4. 14 Tempat Layanan *Lost and Found*
Sumber: Dokumentasi Penulis

4.3.3 *Sign Board Smoking Area*

Aktivitas merokok adalah proses menghisap asap tembakau yang dibakar, biasanya melalui rokok, cerutu, atau pipa. Merokok sering dilakukan sebagai kebiasaan, pelepas stres, atau karena ketergantungan nikotin. Namun, aktivitas ini memiliki dampak negatif bagi kesehatan, baik bagi perokok aktif maupun orang di sekitarnya yang terpapar asap rokok atau perokok pasif.

Di tempat umum seperti bandara, merokok sembarangan dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi orang lain, mencemari udara, dan melanggar peraturan yang telah ditetapkan. Seperti halnya di Bandara Halu Oleo, banyak penumpang ataupun hanya sebatas pengantar yang merokok di area lobi bandara. Kurangnya *sign board* yang menandakan area khusus merokok di lobi Bandara Halu Oleo menyebabkan banyak penumpang maupun pengantar merokok sembarangan, yang berdampak negatif terhadap kenyamanan dan kesehatan orang lain, terutama bagi lansia, anak-anak, serta individu dengan sensitivitas terhadap asap rokok. Selain itu, tidak adanya informasi yang jelas mengenai lokasi *smoking*

area membuat perokok tidak memiliki arahan yang benar sehingga mereka memilih untuk merokok di sembarang tempat seperti yang terlihat pada gambar-gambar di bawah ini.



Gambar 4. 15 Orang Merokok Sembarangan (1)
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4. 16 Orang Merokok Sembarangan (2)
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4. 17 Orang Merokok Sembarangan (3)
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4. 18 Orang Merokok Sembarangan (4)
Sumber: Dokumentasi Penulis

4.4 Penyelesaian

Bandara Halu Oleo Kendari menghadapi beberapa permasalahan yang berdampak pada kenyamanan dan efisiensi pelayanan bagi penumpang, terutama terkait kurangnya *sign board* yang informatif untuk kedatangan penumpang, layanan *Lost and Found*, serta kebiasaan merokok sembarangan di area publik. Untuk mengatasi permasalahan ini, diperlukan solusi yang dapat diterapkan dalam jangka pendek guna memberikan perbaikan segera, serta solusi jangka panjang yang berkelanjutan untuk meningkatkan kualitas layanan bandara secara keseluruhan.

4.4.1 *Sign Board* Kedatangan

Salah satu masalah utama yang ditemukan di Bandara Halu Oleo Kendari adalah kurangnya visibilitas *sign board* kedatangan bagi penumpang yang turun dari pesawat di *parking stand* 04 hingga 07. Hal ini menyebabkan kebingungan bagi penumpang yang tidak dapat melihat petunjuk arah menuju terminal kedatangan dengan jelas. Selain itu, pada malam hari, *sign board* mengalami kerusakan atau tidak menyala, sehingga semakin menyulitkan penumpang dalam menemukan jalur yang benar.

Sebagai penyelesaian jangka pendek, pihak bandara dapat segera memasang *sign board* tambahan di area yang lebih strategis agar dapat terlihat dari semua *parking stand*. Papan informasi dengan warna mencolok dan tulisan yang jelas dapat membantu penumpang menemukan jalur menuju terminal kedatangan dengan lebih mudah. Selain itu, pengawasan dari petugas *Aviation Security* (AVSEC) dari pihak maskapai (*airlines*) juga diperlukan untuk memastikan efektivitas solusi ini.

Petugas AVSEC dapat ditempatkan di beberapa titik strategis guna membantu penumpang yang kesulitan menemukan arah. Mereka juga dapat memberikan laporan rutin mengenai kondisi *sign board*, termasuk jika ada yang mati atau mengalami gangguan teknis, sehingga perbaikan dapat dilakukan dengan cepat. Bandara juga perlu memastikan bahwa seluruh *sign board* yang ada tetap berfungsi dengan baik, terutama pada malam hari, dengan melakukan inspeksi dan pemeliharaan berkala untuk mencegah gangguan akibat pencahayaan yang buruk.

Untuk penyelesaian jangka panjang, penggunaan teknologi digital dapat menjadi solusi yang lebih efektif dan modern. Pemasangan *sign board* LED atau digital di beberapa titik dapat memastikan visibilitas yang lebih baik, baik siang maupun malam hari. Selain itu, penggunaan lampu hemat energi atau tenaga surya untuk penerangan *sign board* dapat meningkatkan efisiensi operasional dan keberlanjutan lingkungan. Pengembangan aplikasi bandara yang menyediakan navigasi digital juga dapat menjadi solusi inovatif, di mana penumpang dapat melihat peta interaktif yang menunjukkan arah menuju terminal kedatangan secara *real-time*.

4.4.2 Sign Board Lost and Found

Selain masalah *sign board* kedatangan, kurangnya petunjuk menuju layanan *Lost and Found* juga menjadi kendala bagi penumpang yang kehilangan barang di bandara. Ketidaktahuan mengenai lokasi layanan ini dapat menyebabkan kepanikan dan kebingungan, terutama bagi penumpang yang mengalami kehilangan barang berharga. Saat ini, tidak adanya *sign board* yang menunjukkan arah menuju *Lost and Found* memperburuk situasi dan menyebabkan penumpang kesulitan mencari bantuan.

Sebagai langkah awal dalam penyelesaian jangka pendek, bandara perlu segera memasang *sign board* tambahan di area-area strategis, seperti terminal kedatangan, pengambilan bagasi, dan jalur keluar bandara. *Sign board* ini harus memiliki desain yang jelas dan mencolok, dengan bahasa ganda (Indonesia dan Inggris) agar dapat dipahami oleh wisatawan asing. Selain itu, penempatan petugas *customer service* yang secara khusus bertanggung jawab menangani *Lost and Found* dapat membantu penumpang mendapatkan informasi dengan lebih cepat dan

efisien. Pengumuman suara secara berkala di dalam terminal juga dapat digunakan untuk menginformasikan lokasi layanan *Lost and Found* kepada penumpang.

Dalam jangka panjang, integrasi layanan *Lost and Found* ke dalam sistem digital bandara dapat menjadi solusi yang lebih modern dan efisien. Penggunaan aplikasi bandara atau *website* resmi yang memungkinkan penumpang melaporkan kehilangan barang secara online dapat mempercepat proses pelacakan barang yang hilang. Selain itu, penerapan teknologi barcode atau RFID pada bagasi dapat membantu mengurangi risiko kehilangan dan mempercepat proses identifikasi barang yang ditemukan. Kerja sama yang lebih erat antara pihak bandara, maskapai penerbangan, dan petugas keamanan juga diperlukan untuk memastikan layanan *Lost and Found* berjalan lebih efektif dan responsif. Dengan sistem yang lebih terstruktur dan teknologi yang lebih canggih, diharapkan penumpang dapat dengan mudah menemukan barang mereka yang hilang tanpa mengalami kebingungan yang berlebihan.

4.4.3 Sign Board Smoking Area

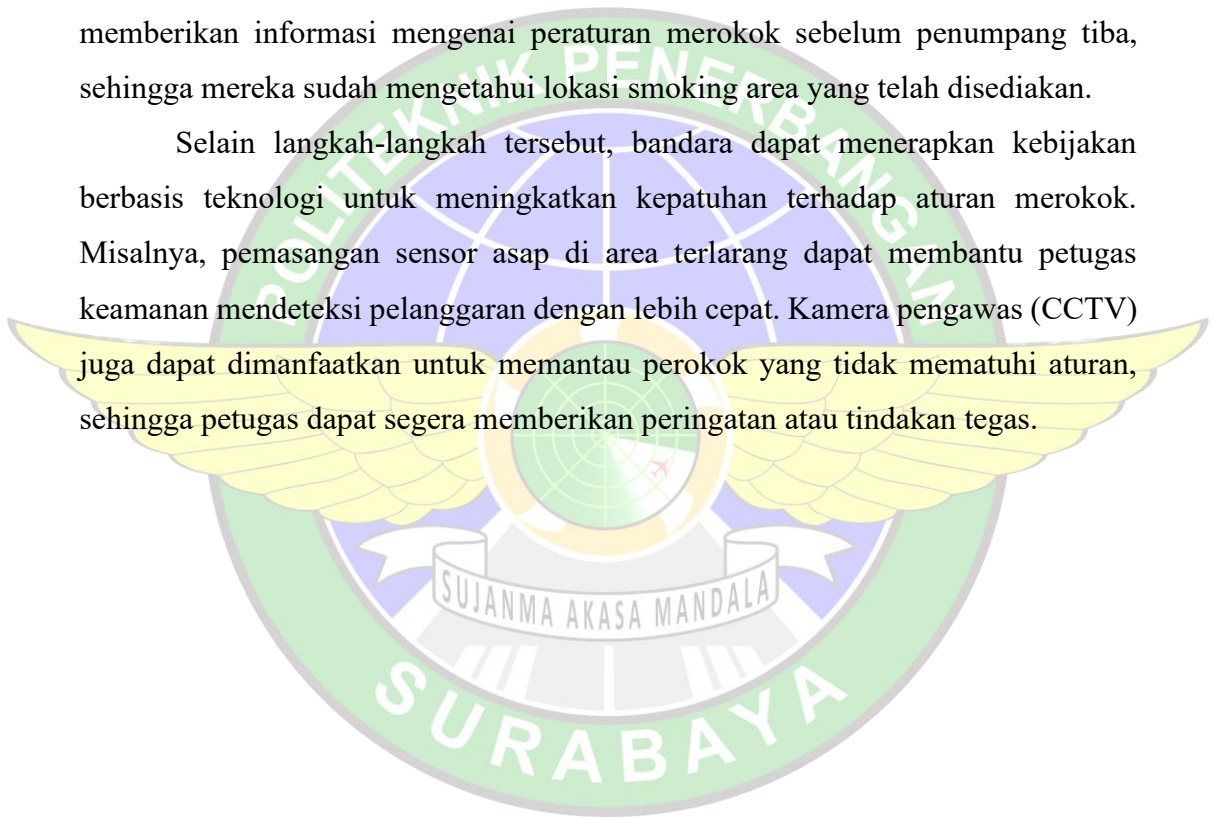
Masalah lain yang juga cukup signifikan di Bandara Halu Oleo Kendari adalah banyaknya perokok yang merokok sembarangan di area lobi bandara. Hal ini terjadi akibat kurangnya *sign board* yang menunjukkan lokasi *smoking area*, sehingga perokok tidak memiliki panduan yang jelas mengenai tempat yang diperbolehkan untuk merokok. Akibatnya, banyak perokok yang memilih untuk merokok di sembarang tempat, yang mengganggu kenyamanan dan kesehatan penumpang lain, terutama anak-anak, lansia, serta individu dengan sensitivitas terhadap asap rokok.

Sebagai langkah jangka pendek, bandara perlu segera memasang *sign board* yang jelas dan mencolok untuk menunjukkan lokasi *smoking area*. Papan informasi ini harus ditempatkan di berbagai titik strategis, seperti di dekat pintu masuk terminal, area tunggu, dan jalur keluar bandara, agar perokok dapat dengan mudah menemukan lokasi yang diperbolehkan untuk merokok. Selain itu, pengawasan tambahan oleh petugas AVSEC yang berpatroli secara rutin juga akan memastikan kepatuhan terhadap aturan merokok di bandara dan menciptakan lingkungan yang lebih nyaman bagi semua pengguna bandara. Kampanye edukasi melalui pengumuman suara, poster, dan layar digital di dalam bandara juga dapat

meningkatkan kesadaran perokok mengenai pentingnya merokok di tempat yang telah disediakan.

Untuk solusi jangka panjang, bandara perlu membangun *smoking area* yang lebih baik dan nyaman bagi perokok. Ruang khusus merokok yang tertutup dan dilengkapi dengan sistem ventilasi yang baik akan membantu mencegah penyebaran asap ke area publik, sehingga tidak mengganggu penumpang lain. Selain itu, penerapan sanksi tegas bagi pelanggar aturan, seperti denda atau larangan merokok di area tertentu, dapat menjadi langkah preventif yang lebih efektif. Bandara juga dapat bekerja sama dengan maskapai penerbangan untuk memberikan informasi mengenai peraturan merokok sebelum penumpang tiba, sehingga mereka sudah mengetahui lokasi *smoking area* yang telah disediakan.

Selain langkah-langkah tersebut, bandara dapat menerapkan kebijakan berbasis teknologi untuk meningkatkan kepatuhan terhadap aturan merokok. Misalnya, pemasangan sensor asap di area terlarang dapat membantu petugas keamanan mendeteksi pelanggaran dengan lebih cepat. Kamera pengawas (CCTV) juga dapat dimanfaatkan untuk memantau perokok yang tidak mematuhi aturan, sehingga petugas dapat segera memberikan peringatan atau tindakan tegas.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab 3

Berdasarkan analisis terhadap permasalahan di Bandara Halu Oleo Kendari, dapat disimpulkan bahwa kurangnya *sign board* yang jelas dan strategis menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan kebingungan bagi penumpang, baik dalam menemukan terminal kedatangan, layanan *Lost and Found*, maupun area khusus merokok. Kurangnya visibilitas *sign board* kedatangan, terutama bagi penumpang yang turun di *parking stand* 04 hingga 07, serta *sign board* yang tidak menyala pada malam hari, menyebabkan kesulitan dalam menemukan jalur yang benar menuju terminal. Selain itu, absennya *sign board* yang menunjukkan lokasi *Lost and Found* membuat penumpang yang kehilangan barang mengalami kebingungan dalam mencari bantuan, sehingga memperburuk pengalaman mereka di bandara. Sementara itu, tidak adanya *sign board* yang jelas untuk *smoking area* menyebabkan banyak perokok merokok sembarangan di lobi bandara, yang mengganggu kenyamanan dan kesehatan penumpang lain.

Untuk mengatasi permasalahan ini, diperlukan solusi dalam jangka pendek dan jangka panjang. Dalam jangka pendek, pemasangan *sign board* sementara di lokasi-lokasi strategis, peningkatan pengawasan oleh petugas informasi dan AVSEC, serta kampanye edukasi kepada penumpang dapat membantu mengurangi permasalahan yang ada. Selain itu, penggunaan teknologi seperti pengumuman suara dan digital display juga dapat menjadi solusi cepat untuk meningkatkan visibilitas informasi di bandara. Sementara itu, dalam jangka panjang, penerapan teknologi modern seperti *sign board* LED, sistem navigasi digital dalam aplikasi bandara, serta pembangunan fasilitas yang lebih baik untuk *smoking area* dapat menjadi solusi berkelanjutan. Pengawasan yang lebih ketat melalui CCTV dan sensor asap untuk area larangan merokok juga dapat meningkatkan kepatuhan terhadap peraturan bandara.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training*

On The Job Training merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah

wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten dan mampu bersaing karena mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) bagi taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat menerapkan ilmu yang telah didapat selama proses belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya dan mendapatkan gambaran ketika nantinya masuk dalam dunia kerja, selain itu juga dapat memperoleh pengetahuan yang belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama OJT taruna/i dapat terjun secara langsung ke lapangan untuk belajar dan mengamati proses kerja personel bandar udara terutama pada unit *Apron Movement Control* (AMC) dan *Aviation Security* (AVSEC). Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) taruna/i diawasi oleh supervisor yang ada.

5.2 Saran

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yang berlangsung selama kurang lebih dua bulan di beberapa unit operasional Bandar Udara Halu Oleo Kendari penulis memiliki beberapa masukan yang diharapkan apabila diterapkan bisa membantu perkembangan bandar udara baik untuk SDM maupun pengoperasian di lapangan. Saran dari penulis antara lain :

5.2.1 Saran Untuk Bandar Udara Halu Oleo Kendari

Melalui laporan *On The Job Training* (OJT), masukan terkait permasalahan yang telah dijabarkan dalam bab tiga untuk bisa segera ditindak lanjuti dengan harapan keamanan dan keselamatan penerbangan bisa tercapai, kenyamanan calon penumpang dan penumpang bisa lebih baik dan personil operasi bisa terbantu.

Penulis juga berharap agar Bandar Udara Halu Oleo Kendari bisa lebih memperhatikan kenyamanan penumpang melalui survei dan pengawasan secara rutin agar lebih mengetahui kebutuhan dan mempertimbangkan faktor pendukung lainnya selama beraktifitas di bandar udara.

5.2.2 Saran Untuk Prodi Manajemen Transportasi Udara

1. Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) diharapkan bisa lebih lama sehingga bisa untuk memperdalam ilmu yang di dapatkan dari permasalahan di lapangan, sehingga durasi pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dan pendalaman materi setiap unit bisa lebih matang lagi.

2. Diharapkan melakukan pelatihan sebelum pelaksanaan *training* agar taruna/i lebih siap pada saat pelaksanaan *training* berlangsung.



DAFTAR PUSTAKA

- (ICAO), I. C. (n.d.). *Annex9 Facilitation*.
- Aditama, R. T., Hardjanto, U. S., & Hananto, U. D. (2019). IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH KOTA BATAM NOMOR 1 TAHUN 2016 TENTANG KAWASAN TANPA ROKOK. *Diponegoro Law Journal*, 2691-2705.
- Afrianto, I. (2020). IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KAWASAN TANPA ROKOK (KTR) DI BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU. *Doctoral dissertation, Universitas Hasanuddin*.
- Angin, A. P., Luwihono, A., & Zaini, F. (2023). Standarisasi Jalan Inspeksi/Check Road Guna Meningkatkan Keamanan di Sisi Udara Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang. *SKY EAST: Education of Aviation Science and Technology*.
- Humas, T. (2025, Januari 9). *Berita dan Kegiatan: Peningkatan dan Penurunan Data Transportasi Udara di Bandara Halu Oleo Kendari Tahun 2021-2024*. From Bandara Haluoleo: <https://bandarahaluoleo.co.id>
- Indriawati, T. (2025, Februari 11). *KOMPAS.COM*. From KOMPAS.COM: <https://www.kompas.com/kalimantan-timur/read/2025/02/11/164351788/heboh-penumpang-kehilangan-emas-di-bandara-ini-penjelasan-lion>
- Istiarto, M. H. (2019). Analisis Perkerasan Lentur Runway 3 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. *Universitas Gadjah Mada*.
- Nastiti, P. (2024). *Pedoman On the Job Training MTU*. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya.
- Perhubungan, K. (2005). *Peraturan Menteri Perhubungan KM 22 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7094-2005 Mengenai Rambu-Rambu di Terminal Bandar Udara Sebagai Standar Wajib*.
- Perhubungan, K. (2023). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan*

Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume I Aerodrome Daratan.

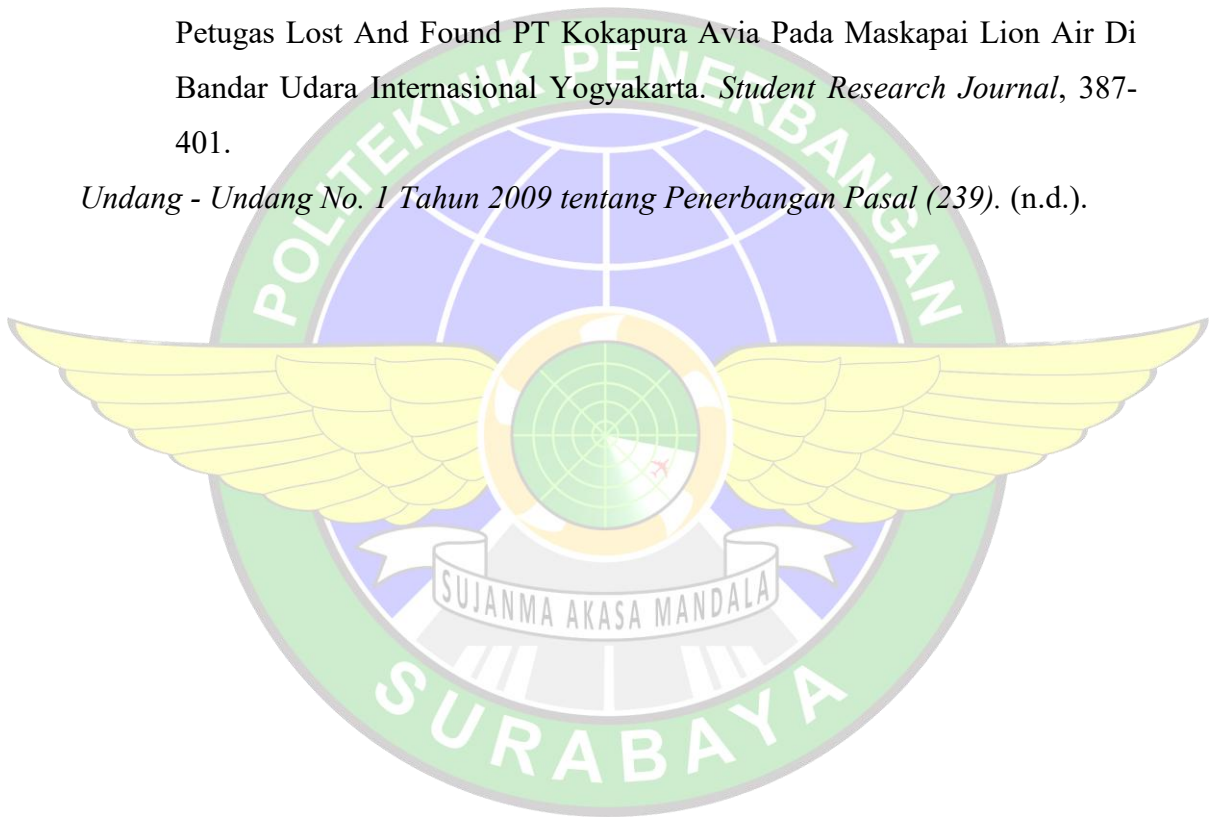
Perhubungan, K. (2025, Februari 20). *Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.*

From Bandar Udara: HALUOLEO:
<https://hubud.kemenhub.go.id/hubud/website/bandara/44>

Pratama, P. (2021). ANALISIS OPERASIONAL BAGGAGE HANDLING SYSTEM DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL NGURAH RAI BALI.

Subroto, N. A., & Nieamah, K. F. (2023). Analisis Penanganan Bagasi Hilang Oleh Petugas Lost And Found PT Kokapura Avia Pada Maskapai Lion Air Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. *Student Research Journal*, 387-401.

Undang - Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal (239). (n.d.).



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kegiatan Selama *On the Job Training* (OJT)



Perkenalan Awal Kedatangan



Pemberian Materi (*Classroom*) Mengenai Unit AMC



Pemberian Materi (*Classroom*) Mengenai Unit AVSEC



Kunjungan ke *Cockpit* Maskapai Super Air Jet Airbus A320-200



Lampiran 2. Kegiatan di Unit *Apron Movement Control* (AMC)



Pengoperasian Garbarata



Parkir Pesawat (*Marshalling*)



Pengisian *Apron Movement Sheet*



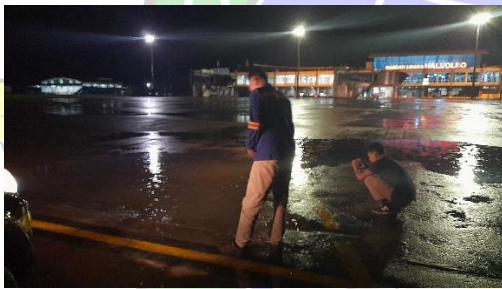
Penginputan Data *Movement Sheet* ke Komputer



Pengisian *Log Book* AMC



Inspeksi Pagi Sebelum Penerbangan



Inspeksi Malam Pasca Penerbangan



Mengawasi Proses *Loading/Unloading* Barang



Mengawasi Pergerakan Penumpang

Lampiran 3. Kegiatan di Unit *Aviation Security* (AVSEC)



Pengatur Lalu Lintas Barang dan Penumpang



Pengecekan Barang Melalui X-Ray



Pengecekan Barang Secara Manual



Body Search Penumpang



Patroli Parimeter




Pengecekan PTI dan CSD



Cek Identitas Penumpang

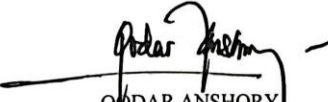
Lampiran 4. Rekapitulasi Nilai *On the Job Training* (OJT)

 REKAPITULASI NILAI <i>ON THE JOB TRAINING</i> PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)		
1. Nama	:	Nur Aulia Putri
2. Prodi	:	D-III Manajemen Transportasi Udara
3. Tanggal OJT	:	06 Januari 2025 – 28 Februari 2025
4. Lokasi OJT	:	Bandar Udara Halu Oleo Kendari
5. Unit	:	1. <i>Apron Movement Control</i> (AMC) 2. <i>Aviation Security</i> (AVSEC)

1. Penilaian Kompetensi		
a. Kemampuan Kerja	96	(dengan angka)
b. Komunikasi dan Koordinasi	90	(dengan angka)
c. Situasi Abnormal/Tidak biasa	95	(dengan angka)
d. Manajemen Kerja	98	(dengan angka)
e. Security & Safety Awareness	95	(dengan angka)
2. Penilaian Kepribadian		
a. Sikap/Perilaku	97	(dengan angka)
b. Tanggung Jawab	98	(dengan angka)
c. Kerjasama	95	(dengan angka)
d. Kerapian	90	(dengan angka)
3. Prosentase Kehadiran		
a. Ijin	-	hari
b. Sakit	4	hari
c. Tanpa Keterangan	-	hari
4. Jumlah hari bekerja	32	hari


Catatan :

Kepala Seksi Teknik dan Operasi


QUDAR ANSHORY
 NIP. 19810616 200212 1 004

Kendari, 25 Februari 2025

Supervisor


AYU ASMIRA NASIR
 NIP. 19920201 201012 2 002

 LEMBAR PENILAIAN UJIAN LAPORAN ON THE JOB TRAINING PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)	
1. Nama	: Nur Aulia Putri
2. NIT	: 30622068
3. Tanggal Ujian	: Rabu, 26 Februari 2025
4. Judul	: Kurangnya Penyediaan <i>Sign Board</i> Bagi Kebutuhan Informasi Penumpang Di Bandara Halu Oleo Kendari

A. KRITERIA PENILAIAN

NO	UNSUR	BOBOT	NILAI	KETERANGAN
1.	Pemaparan/Presentasi			
	a. Penguasaan Materi	30%	98	
	b. Bobot Pemesanan	20%	90	
	c. Pemecahan Masalah	30%	95	
	d. Akurasi Data	20%	90	
2	Penulisan/Materi			
	a. Tata Bahasa	20%	98	
	b. Tata Penulisan	15%	90	
	c. Data Dukung	20%	90	
	d. Referensi	30%	85	
	e. Keaslian Penulisan	15%	95	
Jumlah (Poin 1 70%+Poin 2 30%)				

A. SARAN DAN KRITIK

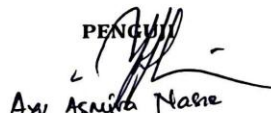
B. PENILAIAN AKHIR : Lulus / ~~Tidak lulus~~*

(Mengulang pada tanggal.....)

Keterangan :

- *) Core yang tidak perlu
-

Angka	Status
90 - 100	Sangat Baik
70 - 89	Baik
60 - 69	Cukup
40 - 59	Kurang


PENGUMUM
 Nur Aulia Putri
 Ketua / Sekretaris / Anggota*



**LEMBAR PENILAIAN UJIAN LAPORAN ON THE JOB TRAINING
PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)**

1. Nama	: Nur Aulia Putri
2. NIT	: 30622068
3. Tanggal Ujian	: Rabu, 26 Februari 2025
4. Judul	: Kurangnya Penyediaan <i>Sign Board</i> Bagi Kebutuhan Informasi Penumpang Di Bandara Halu Oleo Kendari

A. KRITERIA PENILAIAN

NO	UNSUR	BOBOT	NILAI	KETERANGAN
1.	Pemaparan/Presentasi			
	a. Penguasaan Materi	30%	90	
	b. Bobot Pemesanan	20%	85	
	c. Pemecahan Masalah	30%	90	
	d. Akurasi Data	20%	90	
2	Penulisan/Materi			
	a. Tata Bahasa	20%	88	
	b. Tata Penulisan	15%	95	
	c. Data Dukung	20%	95	
	d. Referensi	30%	90	
	e. Keaslian Penulisan	15%	85	
Jumlah (Poin 1 70%+Poin 2 30%)				

A. SARAN DAN KRITIK

B. PENILAIAN AKHIR : Lulus / ~~Tidak Lulus~~*

(Mengulang pada tanggal.....)

Keterangan :

1. *) Core yang tidak perlu
- 2.

Angka	Status
90 - 100	Sangat Baik
70 - 89	Baik
60 - 69	Cukup
40 - 59	Kurang

PENGUJI

Ketua / Sekretaris/ Anggota*

Lampiran 5. Sertifikat *On the Job Training* (OJT)

