

**EVALUASI PENEMPATAN *FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM (FIDS)* PADA PINTU KELUAR KEBERANGKATAN
BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

JESSICA AGNES SIMANUNGKALIT
NIT. 30622015

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

**EVALUASI PENEMPATAN *FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM* (FIDS) PADA PINTU KELUAR KEBERANGKATAN
BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

JESSICA AGNES SIMANUNGKALIT
NIT. 30622015

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

LEMBAR PERSETUJUAN
EVALUASI PENEMPATAN *FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM (FIDS)*
PADA PINTU KELUAR KEBERANGKATAN BANDAR UDARA
INTERNASIONAL MINANGKABAU
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)* BANDAR UDARA
INTERNASIONAL MINANGKABAU

Oleh:

JESSICA AGNES SIMANUNGKALIT
NIT. 30622015

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training (OJT)* ini telah diterima dan disetujui untuk menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training (OJT)*

Disetujui Oleh:

Dosen Pembimbing

*Human Capital Business Partner &
General Services Departement Head*



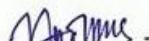
PARJAN, S.SiT., M.T.
NIP. 19770127 200212 1 001



ENGRACIA, S.H., M.M.
NIP. 20243079

Mengetahui,

PLT. *General Manager*
PT. Angkasa Pura Indonesia
Bandar Udara Internasional Minangkabau



MUHAMMAD IKHBAR SUNGKAR
NIP. 20242266

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Pengudi pada tanggal 25 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On the Job Training

Tim Pengudi,

Ketua

ENGRACIA, S.H., M.M.
NIP. 20243079

Sekretaris

INDRA WAHYUDI
NIP. 20245487

Anggota

PARJAN, S.SiT., M.T
NIP. 19770127 200212 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayahNya, laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul Evaluasi Penempatan *Flight Information Display System* (Fids) Pada Pintu Keluar Keberangkatan di Bandara ini dapat diselesaikan dengan baik.

Penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat menyelesaikan mata kuliah *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini, terutama kepada :

1. Tuhan Yesus Kristus yang telah memberikan berkat, anugerah dan lindungan pada anak-Nya.
2. Orang tua, kakak, abang dan adik penulis yang selalu membantu memberikan dukungan, doa serta bantuan moril maupun materil kepada penulis sehingga dapat melaksanakan dan menyelesaikan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan baik sesuai waktu yang ditentukan.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Hastanto Yuli Setiyawan selaku *General Manager* Kantor Cabang Angkasa Pura Indonesia Minangkabau
5. Ibu Lady Silk Moonlight S. Kom., M. T. selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Selaku Pembimbing OJT Bapak Parjan, S. SiT., M. T.
7. Ibu Engracia, S.H., M. M. selaku *Human Capital Business Partner & General Services Departement Head*.
8. Para Pendamping Kegiatan OJT di Unit AVSEC, TIS, AMC dan Komersil.
9. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi DIII Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
10. Seluruh rekan MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya.

Semoga buku laporan ini dapat memberikan manfaat dan mohon maaf apabila terdapat kesalahan, kekurangan dalam penulisan laporan ini. Saran dan kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Padang Pariaman, 25 Februari 2025



Jessica Agnes Simanungkalit

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>.....	2
1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>.....	3
BAB II TINJAUAN <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i>.....	5
2.1 Sejarah Singkat	5
2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Minangkabau	5
2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Minangkabau	6
2.2.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside</i>).....	7
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat.....	9
2.3 <i>Layout</i> Bandar Udara Internasional Internasional Minangkabau	11
2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau	11
BAB III TINJAUAN TEORI.....	15
3.1 Evaluasi.....	15
3.2 Penempatan	15
3.3 <i>Flight Information Display System</i>	15

BAB IV PELAKSANAAN OJT	17
4.1 Ruang Lingkup Pelaksaaan OJT	17
4.2 Jadwal dan Kegiatan.....	17
4.2.1 Jadwal Pelaksanaan	17
4.3 Unit Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	18
4.3.1 Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	18
4.3.2 Unit <i>Terminal Inspection Service</i>.....	18
4.3.3 Unit <i>Commercial</i>	19
4.3.4 Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	23
4.4 Permasalahan	25
4.5 Penyelesaian.....	26
BAB V PENUTUP	28
5.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV	28
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT	28
5.2 Saran	29
5.2.1 Saran Terhadap Bab IV	29
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT	29
DAFTAR PUSTAKA	ix
LAMPIRAN	x

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Minangkabau	6
Gambar 2. 2 <i>Runway</i>	7
Gambar 2. 3 <i>Taxiway</i>	7
Gambar 2. 4 Apron.....	8
Gambar 2. 5 <i>GSE Parking</i>	9
Gambar 2. 6 Layout Bandar Udara Internasional Minangkabau	11
Gambar 2. 7 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau	11
Gambar 4. 1 Lokasi FIDS pada pintu keluar keberangkatan	26



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Fasilitas Sisi Darat	9
Table 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT	17



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) 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. Perkembangan dunia penerbangan baik secara internasional, regional maupun domestik nasional mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Di era ini bidang penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandar udara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandar udara diberbagai pulau.

Politeknik Penerbangan Surabaya (POLTEKBANG) adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma dibidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan/ atau pelatihan yang memiliki tugas utama mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya keselamatan penerbangan. Program Studi Diploma III pada Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Diploma III Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara (TNU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma II Komunikasi Penerbangan (KP) dan Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan (TBL).

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training* (OJT) dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap Program Studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait.

Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training*. *On the Job Training* dapat didefinisikan sebagai Latihan kerja pada suatu Bandar Udara yang telah ditentukan, sekaligus Mencetak Sumber Daya Manusia (SDM) yang terampil cakap dan ahli sesuai persyaratan yang berlaku. Proses pendidikan dan pelatihan diberikan dengan metode tatap muka dikelas dan praktek di laboratorium serta mengaplikasikan teori yang didapatkan di kelas didalam kegiatan *On the Job Training*.

Selama melaksanakan *On the Job Training* ini, pada dasarnya taruna diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah diserap selama menjalani pendidikan kemudian dipraktekkan dengan situasi yang sebenarnya di lapangan. Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan dapat menerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan - permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training*. Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan tranportasi udara.

1.2 Dasar Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Dasar pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.

2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

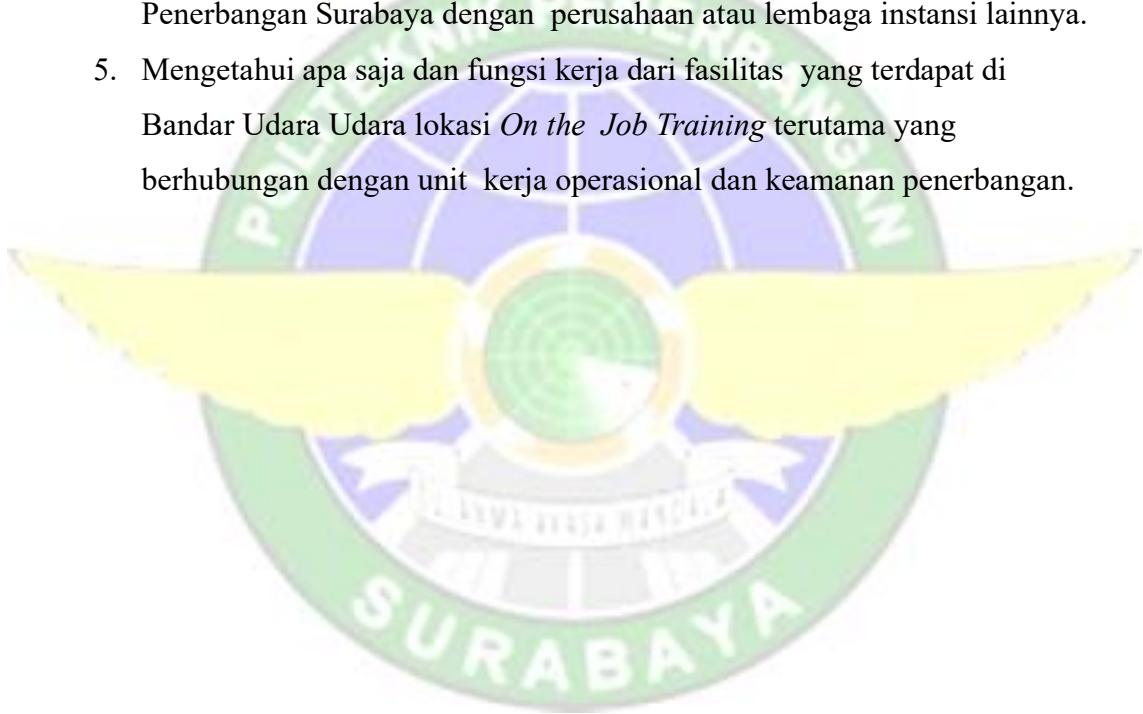
1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

Tujuan dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut:

1. Agar taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja.
2. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya
3. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
4. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan)
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

Adapun maksud dalam pelaksanaan OJT Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT (*On the Job Training*).
2. Menyesuaikan atau menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT (*On the Job Training*).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandar Udara lokasi *On the Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional dan keamanan penerbangan.



BAB II

TINJAUAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Minangkabau

Bandar Udara Internasional Minangkabau (BIM) dibuka pada 22 Juli 2005, menggantikan bandar udara Tabing sebagai bandar domestik menandai babak baru dalam pelayanan transportasi udara di Sumatra Barat. Provinsi Sumatera Barat dikenal sebagai kota budaya dan wisata yang memiliki daya tarik wisatawan domestik dan asing. Bandara Internasional Minangkabau (IATA: PDG; ICAO: WIEE) berlokasi di Ketaping, Kecamatan Batang Anai, Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat. Bandara ini berukuran 482 ha dengan apron 37.800 meter persegi dan melayani rute domestik dan internasional. Satu-satunya jalur penerbangan di Provinsi Sumatera Barat adalah Bandara Internasional Minangkabau. Bandara ini akan menggantikan Bandara Tabing, yang sebelumnya berfungsi sebagai pusat transportasi udara di Kabupaten Padang Pariaman. Keputusan untuk membangun BIM didasarkan pada keterbatasan kapasitas dan fasilitas Bandara Tabing, terutama untuk melayani pesawat berbadan besar serta meningkatnya kebutuhan akan transportasi udara yang canggih dan efektif.

Pada tahun 2006, kementerian agama menetapkan Bandara Internasional Minangkabau sebagai tempat embarkasi dan debarkasi haji untuk wilayah Sumatera Barat, Bengkulu, dan sebagian Jambi. Bandar Udara Internasional Minangkabau dibangun sebagai pengganti Bandar Udara Tabing yang sudah tidak lagi memenuhi persyaratan dari segi keselamatan penerbangan setelah 34 tahun lamanya digunakan. Bandara Internasional Minangkabau terletak di atas tanah seluas 4,27 km² dengan landasan pacu sepanjang 3 km dan lebar 45 m. Terminalnya seluas 20.580 m², dan pada tahun 2019 mampu menampung 2,7 juta penumpang setiap tahunnya. Bandar Udara ini menjadi pintu gerbang di Provinsi Sumatera Barat dan mempunyai pertumbuhan yang cukup signifikan. Bandar Udara ini melayani penerbangan *domestic* dan *international*.

2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Minangkabau



Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Minangkabau

a. Indikator Lokasi dan Nama Bandar Udara

Indikator Lokasi : WIEE

Nama Bandar Udara : Bandar Udara Internasional Minangkabau

Lokasi : Padang Pariaman, Sumatera Barat

b. Data Umum Bandara

1. Koordinator titik referensi *Address* : $00^{\circ} 47' 18''$ S $100^{\circ} 17' 11''$ E

Resolution Protocol (ARP)

2. Tipe *Runway* : *Instrument Precision*

3. Tipe Pesawat Terkritis : Airbus A-300

4. Kategori Pertolongan Kecelakaan : 8

Penerbangan dan Pemadam

Kebakaran (PKP – PK)

5. Jam Operasional : 22.00 s.d 17.00 UTC

2.2.1 Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)

A. Runway



Gambar 2. 2 Runway

Nomor : 15 – 33

Dimensi : 3.000 X 45 M

Perkerasan : *Flexible*

PCN : 89 F/C/X/T

B. Taxiway



Gambar 2. 3 Taxiway

Alpha (A) Dimensi : 300 x 30 m2

PCN : 82 F/C/X/T

Bravo (B) Dimensi : 300 x 30 M2

PCN : 76 F/C/X/T

Charlie (C) Dimensi : 305 x 23 M2

PCN : 64 F/C/X/T

C. Apron



Gambar 2. 4 Apron

Kapasitas : 14 *Parking Stand*

Main Apron Dimensi : 37.800 M2

PCN : 67 R/C/X/T

Perkerasan : *Rigid*

Remote Apron 1-5 Dimensi : 42.750 M2

PCN : 68 R/B/X/T

Perkerasan : *Rigid*

Remote Apron 6-7 Dimensi : 6.750 M2

PCN : 68 R/B/X/T

Perkerasan : *Rigid*

Hangar Apron Dimensi : 13.250 M2

PCN : 72 R/C/X/T

Perkerasan : *RIGID*

D. GSE (*Ground Support Equipment*) Parking



Gambar 2. 5 GSE Parking

Spesifikasi dari GSE *parking*

- 1) Luas : 608,5 m²
- 2) Kondisi : Baik

2.2.2 Fasilitas Sisi Darat

Tabel 2. 1 Fasilitas Sisi Darat

No	Uraian	Dimensi	Gambar
1.	Terminal Penumpang	20.587 m ² - 16.149,48 m ² (Domestik) - 4.437,52 m ² (Internasional)	

2.	Terminal Kargo	2.095,36 m ²	
3.	Tempat Parkir	26.938 m ²	
4.	Menara ATC	562 m ²	
5.	PKP-PK	160 m ²	
6.	Terminal VIP	200 m ²	

2.3 Layout Bandar Udara Internasional Internasional Minangkabau

Adapun *layout* dari Bandar Udara Internasional Internasional Minangkabau sebagai berikut:



2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau

Adapun struktur organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau sebagai berikut:



Gambar 2. 7 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau

Adapun struktur organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau dapat dilihat pada Gambar 2.7, tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut:

1. *General Manager*

General Manager mengatur dan mengawasi kegiatan di bandara yang mendukung strategi bisnis dan kegiatan operasional Kantor Cabang. Perusahaan bertanggung jawab untuk memberikan arahan taktis dan operasional untuk seluruh program kerja, sehingga dapat dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan di lapangan. Selain itu, perusahaan bertanggung jawab atas pengelolaan aset dan pengaturan bandar udara.

2. *Airport Safety & Risk Management Departement Head*

Bertanggung jawab atas manajemen fungsi manajemen keselamatan dan risiko serta evaluasi upaya untuk mendorong dan menerapkan program K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) serta pemenuhan Standar Alat Pelindung Diri (APD). Dia juga mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan tindak lanjut hasil audit internal dan eksternal mengenai potensi risiko terhadap aktivitas operasional dan bisnis serta mengembangkan strategi untuk menanganinya.

3. *Aiport Quality & Performance Management Departement Head*

Bertanggung jawab untuk mengelola pengendalian kualitas bandara, yang mencakup pengendalian kualitas fungsi operasional, layanan, dan perawatan; merencanakan dan mengevaluasi tindakan pemastian Prosedur Operasi Standar (SOP), dokumen lisensi/rating pribadi, dan dokumen bandara; dan mengawasi dan memverifikasi hasil kompilasi data penerbangan.

4. *Procurement & Legal Departement Head*

Bertanggung jawab untuk mengelola dan mengevaluasi pelaksanaan program penyediaan barang dan jasa serta proses penyediaan barang dan jasa, seperti administrasi, pelelangan, negosiasi, dan pengecekan kelengkapan dokumen. Selain itu, bertanggung jawab untuk mengelola dan mengevaluasi program kerja untuk fungsi legas dan hukum.

5. *Officer In Charge (OIC)*

Mengawasi pengguna layanan publik seperti kebersihan, ketertiban lalu lintas dan aktivitas udara lainnya, layanan informasi dan moda transportasi, penanganan keluhan pelanggan, ketersediaan *trolley*, kenyamanan terminal (suhu, kebersihan, keamanan, ketertiban, toliet, dan fasilitas lainnya), dan perbaikan toilet dan fasilitas pendukung lainnya untuk memastikan operasional bandara berjalan lancar dan sesuai dengan standar yang ditetapkan.

6. *Airport Commercial & Adminstration Division Head*

Bertanggung jawab atas operasi keuangan seperti anggaran ekspedisi, akutansi, investasi, dan manajemen pajak, serta operasi sumber daya manusia. Mereka termasuk manajemen personalia, kesejahteraan karyawan, manajemen karir, manajemen kinerja, dan administrasi perkantoran. Mereka juga mengawasi dan mengawasi aktivitas manajemen keuangan, seperti menerima dan mencatat uang, membuat laporan manajemen, menagih dan mencatat piutang, dan mencatat dan mengkompilasi informasi tentang penggunaan uang. *Airport Commercial & Adminstration Division Head* mengawasi berbagai *Department Head*, seperti:

- a) *Human Capital Business Partner & General Services Department Head*
- b) *Accounting Department Head*
- c) *Airport Commercial Department Head*
- d) *Corporate Social Responsibility Department Head*

7. *Airport Operation, Services & Security Division Head*

Bertanggung jawab atas manajemen dan evaluasi kegiatan operasional Bandar Udara, keamanan dan keselamatan, dan fasilitas Bandar Udara, serta mengawasi dan mengelola hasil audit internal dan eksternal. *Airport Operation, Services & Security Division Head* membawahi beberapa *Department Head*, seperti:

- a) *Airport Operation Lanside, Terminal & Service Improvement Department Head*
 - b) *Airport Operation Airside Department Head*
 - c) *Airport Rescue & Fire Fighting Department Head*
 - d) *Airport Security Department Head*
8. *Airport Technical Division Head*

Bertanggung jawab untuk mengelola dan mengevaluasi kegiatan pemeliharaan dan perbaikan fungsi fasilitas elektronika dan TI, seperti *X-Ray, Explosive Detector, CCTV, PAS, eFire Alarm, Wifi*, Fasilitas Smart Airport, Digital Aiport, dan Jaringan Data; mengelola dan mengevaluasi masalah pemeliharaan dan perbaikan fungsi infrastruktur sisi udara dan aksebilitas, seperti *runaway, apron, taxiway, jalan, jembatan, marka, dan pagar*; dan mengelola dan mengevaluasi masalah pemeliharaan dan perbaikan *Airport Technical Division Head* mengawasi beberapa *Department Head*, seperti :

- a) *Airport Lanside Facilities Department Head*
- b) *Airport Airside Facilities Department Head*
- c) *Airport Technology Department Head*
- d) *Airport Equipment Department Head*

9. *Airport Commercial Department Head*

Bertanggung jawab atas pertumbuhan keuangan perusahaan dan menentukan industri yang mungkin dihadirkan dan dikembangkan di Bandar Udara Internasional Minangkabau.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Evaluasi

Evaluasi adalah proses sistematis untuk menilai efektivitas, efisiensi, dan dampak dari suatu program, kebijakan, atau sistem tertentu. Evaluasi digunakan untuk mengukur apakah tujuan yang telah ditetapkan telah tercapai dan untuk mengidentifikasi area yang perlu diperbaiki. Evaluasi merupakan aspek krusial dalam menilai efektivitas dan efisiensi sistem informasi di bandara. Dengan menggunakan metode evaluasi yang tepat, perbaikan dan pengoptimalan dapat dilakukan secara berkelanjutan untuk meningkatkan kualitas layanan bandara.

3.2 Penempatan

Penempatan adalah proses strategis dalam menentukan lokasi suatu objek atau sistem agar dapat berfungsi secara optimal sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Tata letak fasilitas yang baik dan sesuai dengan keadaan perusahaan merupakan salah satu faktor utama untuk meningkatkan waktu produksi dan biaya perencanaan fasilitas yang berdampak sangat besar terhadap perusahaan (Aziz & Jig |, n.d.).

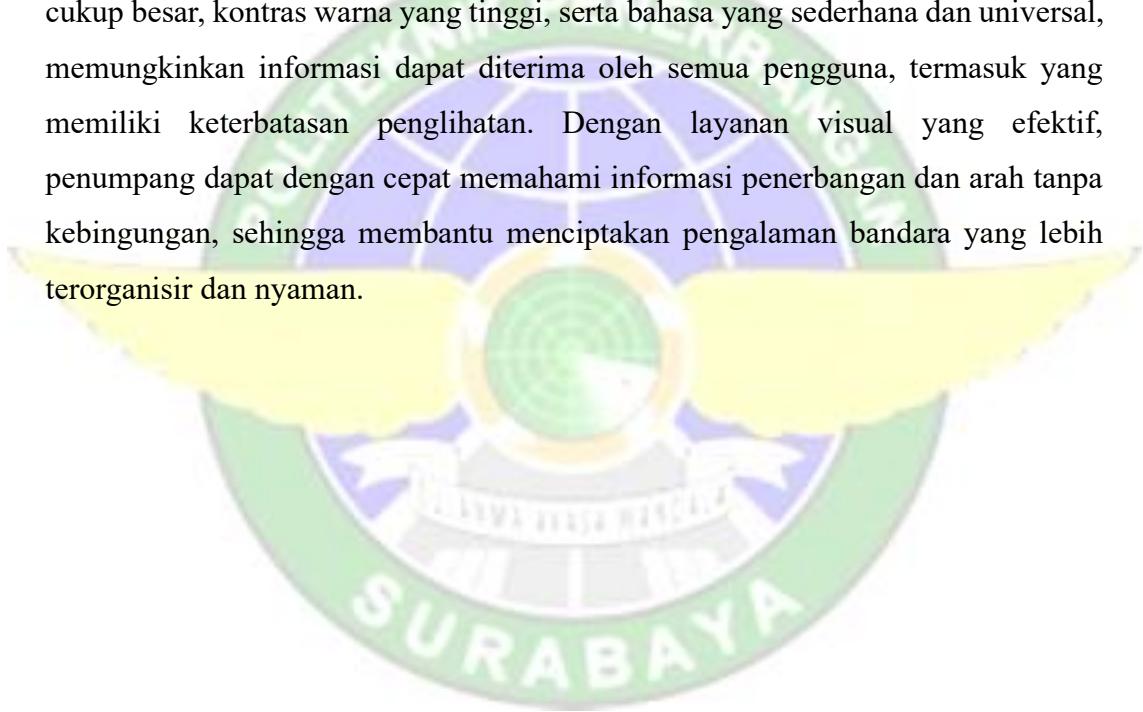
Dalam konteks fasilitas publik seperti bandara, penempatan elemen-elemen pendukung operasional harus mempertimbangkan faktor ergonomi, aksesibilitas, dan efisiensi serta mengoptimalkan alur pergerakan orang dalam suatu lingkungan. Penempatan suatu sistem atau fasilitas memerlukan analisis menyeluruh berdasarkan faktor visibilitas, aksesibilitas, ergonomi, serta interaksi dengan lingkungan sekitar. Dengan pendekatan berbasis data dan evaluasi berkelanjutan, penempatan yang optimal dapat meningkatkan pengalaman pengguna serta efisiensi operasional suatu perusahaan.

3.3 *Flight Information Display System*

Flight Information Display System (FIDS) adalah layar televisi atau sebuah papan informasi yang berada di terminal bandara guna untuk memberitahukan

informasi seperti kedatangan dan keberangkatan penerbangan, dan letak FIDS berada di dalam ataupun dekat terminal Bandar Udara. FIDS juga sering digunakan untuk mengarahkan penumpang dalam perjalanan udara (Shelly Meilani, 2022)

Layanan visual seperti signage dan *Flight Information Display System* (FIDS) harus dirancang dengan prinsip yang informatif, terlihat jelas, dan mudah dibaca untuk mendukung kenyamanan serta efisiensi perjalanan penumpang. Penempatan FIDS perlu berada di lokasi strategis, seperti area pintu masuk, ruang tunggu, dan titik persimpangan utama di terminal, agar mudah diakses oleh penumpang tanpa mengganggu alur pergerakan. Desain visualnya harus menggunakan font yang cukup besar, kontras warna yang tinggi, serta bahasa yang sederhana dan universal, memungkinkan informasi dapat diterima oleh semua pengguna, termasuk yang memiliki keterbatasan penglihatan. Dengan layanan visual yang efektif, penumpang dapat dengan cepat memahami informasi penerbangan dan arah tanpa kebingungan, sehingga membantu menciptakan pengalaman bandara yang lebih terorganisir dan nyaman.



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Ruang Lingkup Pelaksaaan OJT

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT), Taruna/i DIII Manajemen Transportasi Udara MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Internasional Minangkabau. Berikut wilayah kerja yang meliputi :

- a. Unit *Aviation Security* (AVSEC)
- b. Unit *Terminal Inspection Service* (TIS)
- c. Unit *Commercial*
- d. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

4.2 Jadwal dan Kegiatan

Jadwal dan kegiatan yaitu berisi jadwal pelaksanaan kegiatan OJT Taruna MTU VIII di Bandar Udara Internasional Minangkabau adalah sebagai berikut :

4.2.1 Jadwal Pelaksanaan

Pelaksanaan *On the Job Training* dilakukan dimulai tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Febuari 2025 di PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Minangkabau.

Table 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT

No.	Tanggal Pelaksanaan	Waktu Pelaksanaan OJT	Kegiatan OJT
1.	6 Januari 2025 – 17 Januari 2025	Senin – Jumat 08.00 – 17.00 WIB	Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)
2.	2 Januari 2025 – 1 Febuari 2025	Senin – Jumat 08.00 – 17.00 WIB	Unit <i>Terminal Insepection Service</i> (TIS)

3.	6 Februari 2025 – 18 Februari 2025	Senin – Jumat 08.00 – 17.00 WIB	Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)
4.	19 Februari 2025 – 28 Februari 2025	Senin – Jumat 08.00 – 17.00 WIB	Unit <i>Commercial</i>

4.3 Unit Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

4.3.1 Unit *Aviation Security* (AVSEC)

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2675/XII/2010 Bab I Butir 9, AVSEC adalah personel yang telah dan wajib memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. Pada lisensi tersebut dijelaskan kewenangan petugas keamanan penerbangan (AVSEC) dan jika sudah memiliki lisensi maka sudah dinyatakan memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara (DJPU). Setiap tempat pemeriksaan keamanan pada suatu Bandar Udara harus memiliki Mesin *X-Ray*, Gawang *Detector Logam* (*Walk Through Metal Detector*/WTMD) dan *Detector Logam Genggam* (*Hand Metal Detector*/HHMD)

Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara unit AVSEC membagi tugasnya dalam 4 regu dengan kekuatan 23 Personil dalam setiap pergantian sketnya. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

- a. *Shift Pagi* : (08.00 s/d 20.00 WIB)
- d. *Shift Malam* : (20.00 s/d 08.00 WIB)

4.3.2 Unit *Terminal Inspection Service*

Unit kerja *Terminal Inspection Service* (TIS) yang ada di Bandar Udara Internasional Minangkabau merupakan unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah *Airport Operation, Services & Security Division Head* Bandara Internasional Minangkabau.

1. Tugas

Unit TIS ini memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak pakai, pengawasan yang dilakukan ini mengacu pada peraturan menteri dan menjadi dasar pelaksanaan tugas TIS yaitu PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan SOP unit *Terminal Inspection Services*.

2. Fungsi

Untuk dapat melaksanakan tugas yang sudah dijelaskan sebelumnya, unit TIS mempunyai fungsi seperti pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

- a. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan ataupun belum memahami alur dari pos *check- in* sampai ke pesawat udara;
- b. Pengawasan terhadap kebersihan yang ada di daerah terminal penumpang; dan
- c. Pengawasan terhadap seluruh petugas dan kelancaran operasional yang ada di terminal serta pengatur penggunaan *trolley* dan porter.

Dalam melaksanakan tugas pengawasan fasilitas di bandar udara unit TIS memiliki personil sebanyak 7 (tujuh) yang terdiri dari *Department Head*, Staff *Department Head*, 2 (dua) personil organik, dan 3 (tiga) personil non-organik.

Jadwal dinas per harinya diatur oleh *Department Head* yang sudah sesuai dimana personil organik dinas selama 2 hari dan mendapat libur 2 hari begitu seterusnya. Fasilitas pendukung yang ada pada unit TIS seperti, CCTV, AC, *television*, dispenser, lemari, komputer, meja kerja, dan kursi kerja.

4.3.3 Unit Commercial

Unit Commercial merupakan unit yang bertugas untuk mencari pendapatan PT Angkasa Pura Indonesia. Pendapatan tersebut berasal dari pendapatan *Aeronautical* dan pendapatan *Non - Aeronautical*.

1. Pendapatan *Aeronautical* (Pelayanan Jasa Kebandarudaraan)

Merupakan pendapatan yang diperoleh PT Angkasa Pura Indonesia yang bersumber dari pelayanan pesawat udara dan pelayanan penumpang atau pengguna jasa Bandar Udara. Pelayanan jasa tersebut terdiri dari :

a. Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan dan Penyimpanan Pesawat Udara yang selanjutnya disingkat PJP4U yang meliputi :

- 1) Pelayanan Jasa Pendaratan yaitu pelayanan jasa yang diberikan terhadap pesawat udara yang mendarat di bandar udara.
- 2) Pelayanan Jasa Penempatan yaitu pelayanan jasa yang diberikan untuk penempatan pesawat udara di tempat terbuka di bandar udara.
- 3) Pelayanan Jasa Penyimpanan yaitu pelayanan jasa yang diberikan terhadap penyimpanan pesawat udara di dalam hanggar tanpa melakukan aktivitas perawatan pesawat udara.

b. Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara atau *Passenger Service Charge* yang selanjutnya disingkat PJP2U/PSC adalah pelayanan jasa yang diberikan kepada penumpang Pesawat Udara dalam bentuk penggunaan fasilitas bandar udara, sejak memasuki beranda (*Curb*) keberangkatan, pintu keberangkatan, sampai dengan pintu kedatangan (*arrival gate*) dan beranda (*curb*) kedatangan penumpang. Tarif PJP2U/PSC dalam tiket penumpang adalah Tarif PJP2U/PSC di Bandar Udara yang menjadi satu kesatuan dengan harga tiket yang ditangani dan/atau di bawah tanggung jawab Badan Usaha Angkutan Udara.

c. Pelayanan Garbarata (*Aviobridge*) yaitu pelayanan jasa yang diberikan Perusahaan kepada setiap Badan Usaha Angkutan Udara dan/atau Perusahaan Angkutan Udara Asing sehubungan pemakaian fasilitas Bandar Udara berupa Garbarata (*Aviobridge*) pada saat keberangkatan atau kedatangan penumpang. Garbarata (*Aviobridge*) adalah fasilitas

berupa lorong yang menghubungkan pesawat udara dengan terminal Bandar Udara, yang dipergunakan untuk naik turunnya penumpang ke dan dari Pesawat Udara atau ke dan dari gedung terminal Bandar Udara.

d. Pelayanan Jasa Pemakaian Tempat Pelaporan Keberangkatan (*Check In Counter*) adalah pelayanan jasa yang diberikan Perusahaan kepada setiap Badan Usaha Angkutan Udara/Perusahaan Angkutan Udara Asing sehubungan pemakaian fasilitas Bandar Udara berupa Tempat Pelaporan Keberangkatan (*Check In Counter*) pada saat keberangkatan penumpang.

e. Pelayanan Jasa Penggunaan Bandar Udara di Luar Jam Operasi (*Extended/Advanced*) adalah pelayanan jasa yang diberikan pada penerbangan yang menggunakan Bandar Udara di luar jam operasi yang telah ditentukan.

- *Extended* adalah penggunaan bandar udara setelah jam operasi bandar udara yang telah ditentukan.
- *Advanced* adalah penggunaan bandar udara sebelum jam operasi bandar udara yang telah ditentukan.

f. Pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara (PJKP2U) adalah pelayanan jasa kebandarudaraan yang terdiri atas penyediaan SDM, Fasilitas dan Peralatan penunjang operasional Terminal Kargo dan Pos. Terminal Kargo dan Pos adalah salah satu fasilitas pokok pelayanan di dalam Bandar Udara untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan bandar udara domestik maupun internasional yang bertujuan untuk kelancaran proses kargo dan pos.

2. Pendapatan Non – Aeronautical

Merupakan pelayanan jasa yang tidak berhubungan langsung dengan penerbangan dan letaknya di dalam bandar udara atau terminal.

a. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara (contoh : *ground handling* dan *line maintenance*)

- b. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang (*restaurant* dan parkir kendaraan)
- c. Jasa terkait untuk memberikan nilai tambah bagi pengusaha bandar udara (contoh : reklame dan area bermain).

Dalam hal ini, taruna *On the Job Training* (OJT) pada saat bertugas di unit komersial ditempatkan pada kantor komersil *Non-Aeronautical* dan *Aeronautical*. Pada unit *Non-Aeronautical*, taruna OJT dibimbing untuk mempelajari apa saja bisnis bandar udara yang termasuk dalam *Non-Aeronautical*, seperti penyewaan lahan, ruang, *food & beverage*, bank, parkir dll. Selain itu, taruna juga dibimbing untuk mempelajari cara pembuatan kontrak dengan pihak bisnis terkait yang akan membuka usahanya di bandar udara serta membuat Berita Acara terkait usaha yang akan datang.

1. Tugas unit komersil yaitu sebagai berikut :
 - a. Pencatatan pemasukan bandara seperti parkir, PJP2U, PJP4U serta kontrak dengan sebuah perusahaan.
 - b. Menyerahkan/memposting hasil rekapitulasi pendapatan selama 1 bulan ke finance.
 - c. Pencatatan pengeluaran bandara.
 - d. Membuat kontrak kerjasama dengan sebuah perusahaan.
 - e. Pencatatan pendapatan dari penerbangan terjadwal dan tidak terjadwal
2. Personel unit Commercial Bandar Udara Internasional Minangkabau berjumlah 5 orang yang terdiri dari :
 - a. 1 orang *Department Head of Commercial*
 - b. 2 orang *Supervisor Commercial*
 - c. 2 orang *Staff Commercial*

4.3.4 Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah suatu unit yang terdiri dari personel bandar udara yang memiliki lisensi dan tanggung jawab untuk melakukan pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, orang dan bongkar muat barang dan pos di sisi udara.

Fungsi Unit Kerja *Apron Movement Control* (AMC) meliputi:

- 1) Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antara pesawat udara dan antara pesawat udara dengan *obstacle*.
- 2) Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar dari apron dengan *Aerodrome Control* (ADC).
- 3) Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*) BAB 9 poin 9.6.8 dijelaskan bahwa Tugas Personel *Apron Movement Control* (AMC) yaitu :

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat 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
12. Melakukan Monitoring secara visual terhadap *Aircraft Stand*.

Kegiatan pelayanan *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebagai berikut :

1. Menyiapkan *aircraft parking stand allocation*.
2. Mengadakan pengaturan terhadap engine run up, aircraft towing, memonitor *start up clearance*.
3. Menyediakan *marshaller* dan *follow me service*.
4. Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di apron.
5. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan *emergency*.
6. Membuat/mengadakan suatu pengaturan *security*.
7. Mengadakan control terhadap disiplin di apron.
8. Menjamin kebersihan apron.
9. Mengoperasikan *Aviobridge/Garbarata*.

AMC merupakan pelaksana tugas operasional yang memiliki jumlah petugas operasional saat ini berjumlah 8 personil beserta *Department Head Airside Operation*. Jadwal dinas dibuat oleh Kanit Unit AMC dengan mempertimbangkan pengaturan penempatan personil dalam jadwal dinas secara seimbang. Fasilitas/ peralatan:

- a. Komputer dengan printer
- b. *Handy Talky*
- c. *Marshalling* bet
- d. *Ear muff*
- e. *Follow me car*
- f. AC
- g. Dispenser
- h. Meja dan kursi kerja

4.4 Permasalahan

Selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional Minangkabau, taruna OJT menemukan beberapa permasalahan yang ada di beberapa unit kerja. Penulis menyadari bahwa permasalahan tersebut mempengaruhi keamanan dan keselamatan baik calon penumpang pesawat udara ataupun pesawat udara.

Salah satu fasilitas utama di bandara adalah *Flight Information Display System* (FIDS), yang menampilkan informasi penerbangan secara real-time kepada penumpang. FIDS sangat penting untuk memberikan penumpang informasi tentang jadwal keberangkatan, kedatangan, dan perubahan status penerbangan. Namun, ada masalah dengan lokasi FIDS di Bandara Internasional Minangkabau karena terlalu dekat dengan pintu keluar *departure*. Kondisi ini menyebabkan pergerakan penumpang dan porter yang membawa *trolley* tidak teratur.



Gambar 4. 1 Lokasi FIDS pada pintu keluar keberangkatan

Porter dan *trolley* yang sering melewati area tersebut dapat mengganggu mobilitas penumpang yang ingin keluar atau masuk terminal. Selain itu, penumpang yang sedang melihat informasi FIDS sering terhalang oleh porter dan *trolley* yang melintas, yang mengganggu kenyamanan mereka. Porter yang mengangkut *trolley* dalam jumlah banyak terkadang tidak sengaja menabrak kaki penumpang.

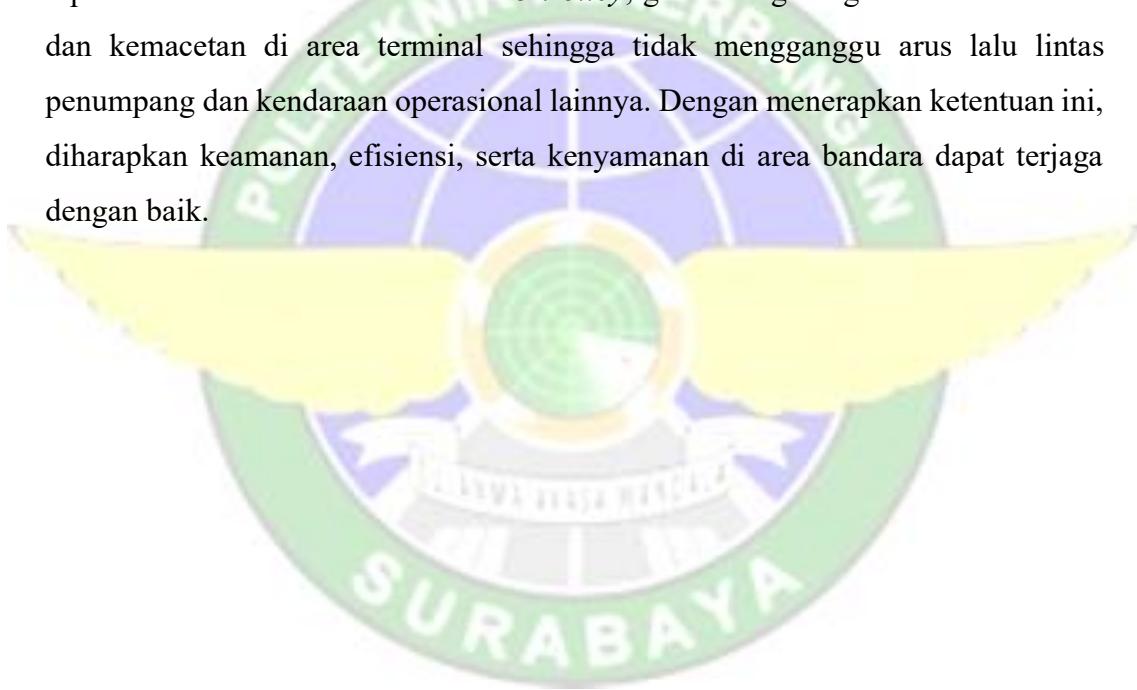
Keadaan ini membahayakan keselamatan dan kenyamanan penumpang. Selain itu, lalu lintas porter dan *trolley* di daerah tersebut dapat menyebabkan kesemrawutan yang dapat mengganggu operasi bandara. Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak penempatan FIDS yang tidak strategis terhadap mobilitas penumpang dan operasional porter di Bandara Internasional Minangkabau serta untuk menemukan solusi untuk meningkatkan efisiensi penggunaan fasilitas FIDS tanpa mengganggu lalu lintas di bandara.

4.5 Penyelesaian

Reposisi atau relokasi FIDS menjadi solusi yang efektif untuk mengatasi permasalahan ini. Salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan memindahkan FIDS ke lokasi yang lebih strategis. Dengan demikian, penumpang dapat dengan mudah mengakses informasi penerbangan tanpa harus menghambat pergerakan orang lain. Jika pemindahan layar tidak memungkinkan, alternatif lain adalah dengan memasang layar FIDS pada posisi yang lebih tinggi, seperti dilantai langit atau menggunakan videotron berukuran besar agar tetap terlihat dari berbagai

sudut tanpa menghalangi jalur pergerakan penumpang. Dengan reposisi FIDS yang tepat, bandara dapat menciptakan lingkungan yang lebih nyaman bagi penumpang, mengurangi kepadatan, serta meningkatkan efisiensi operasional secara keseluruhan.

Dalam rangka meningkatkan keselamatan, efisiensi, dan kenyamanan di area bandara, diperlukan aturan baru atau SOP bagi petugas porter *trolley* terkait jumlah maksimum *trolley* yang dapat dibawa dalam sekali perjalanan. Pembatasan ini bertujuan untuk mengurangi risiko kecelakaan, kemacetan, serta menjaga kelancaran pergerakan di area terminal. Dalam sekali perjalanan, porter hanya diperbolehkan membawa maksimal 5 *trolley*, guna mengurangi risiko kecelakaan dan kemacetan di area terminal sehingga tidak mengganggu arus lalu lintas penumpang dan kendaraan operasional lainnya. Dengan menerapkan ketentuan ini, diharapkan keamanan, efisiensi, serta kenyamanan di area bandara dapat terjaga dengan baik.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Bandar Udara Internasional Minangkabau adalah salah satu bandar udara terbesar di Indonesia. Dengan demikian sudah sepantasnya Bandar Udara Internasional Minangkabau memiliki tingkat keamanan yang tinggi, SDM yang bermutu dan berkualitas serta penunjang fasilitas yang sesuai dengan standart internasional. Selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) taruna/I banyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman bekerja di lapangan. Taruna/I juga banyak menemukan masalah, diantaranya yang penulis paparkan di Bab IV, karena adanya permasalahan tersebut taruna/I mendapatkan pengetahuan bagaimana masalah itu bisa terjadi atau penyebab masalah itu dan bagaimana cara menyelesaikan masalah tersebut.

Prosedur dapat diterapkan asal tidak menyimpang dari peraturan baku yang telah ditetapkan serta sesuai untuk kondisi kerja di lokasi tersebut. Karena diperlukan sistem regulasi atau peraturan dan prosedur yang baik dan sesuai dengan kondisi lapangan, serta pemberian pelayanan sebagai mana mestinya dan maksimal.

Dari masalah yang telah di jelaskan pada bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan bahwa hal itu terjadi karena kurangnya pengawasan di area sisi udara dan juga fasilitas penunjang operasional yang pada saat ini penempatan fasilitas operasional kurang optimal bila dibandingkan dengan kondisi operasional di lapangan yang membutuhkan penempatan peralatan yang tepat dan menunjang pergerakan penumpang.

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT

Kegiatan On the Job Training (OJT) bagi taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara VIII 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 personil bandar udara terutama pada bagian *Commercial*, AVSEC, AMC dan TIS. Dalam pelaksanaan OJT taruna/i diawasi oleh supervisor yang ada.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

Dari permasalahan selama melakukan *On the Job Training* di Unit *Commercial*, AVSEC, AMC dan TIS, di Bandar Udara Internasional Minangkabau. Maka diperlukan evaluasi kembali terhadap penempatan fasilitas teknologi dan fasilitas bandar udara yang lebih baik dari sebelumnya sehingga pelayanan lebih maksimal guna menjamin keselamatan, keamanan dan keteraturan di bandar udara, karena menurut penulis ada beberapa penempatan dan tersedianya fasilitas yang kurang maksimal

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT

Agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan maksimal hendaknya setiap taruna/I dibekali dengan ilmu yang didapat di masa pendidikan di kelas sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan, adapun saran untuk pelaksanaan OJT selanjutnya antara lain :

1. Waktu dalam pelaksanaan OJT diharapkan untuk lebih dari 2 bulan, karena dirasa belum cukup untuk memperdalam ilmu di lapangan;
2. Pentingnya mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam bekerja, dan mengoperasikan sebuah peralatan (*machine*) untuk keamanan alat;
3. Dalam pelaksanaan OJT tiap taruna/i diharapkan bisa aktif menanyakan hal yang masih perlu dipahami, selain itu setiap kali melaksanakan tugas harus ada koordinasi lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

1. *Peraturan Direksi Tentang SOP TIS PD13.01.12.2021.0095.* (n.d.).
- Aziz, J. R. A. I. D. U. R. I. A. G. A. U. F. N., & Jig |, S. T. (n.d.). *PERANCANGAN ULANG TATA LETAK FASILITAS DENGAN METODE ARC GUNA MEMAKSIMALKAN PROSES PRODUKSI PADA PEMBUATAN ALAS KARET SANDAL (CV. Nugraha Rubber Ampera)* (Vol. 5, Issue 1).
- Shelly Meilani. (2022). Studi Implementasi *Flight Information Display System* (FIDS) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya. *Jurnal Multidisiplin Madani*, 2(6), 2913–2930. <https://doi.org/10.55927/mudima.v2i6.484>
- STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR CUSTOMER SERVICE BANDAR UDARA PT ANGKASA PURA II (PERSEIRO).* (n.d.).
- SKEP 2765/XII/2010 *Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan yang Diangkut Dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan* (butir 9).

LAMPIRAN
FOTO KEGIATAN *ON JOB TRAINING*



Kegiatan penutupan Posko Nataru



Kegiatan mencari lokasi strategis
penempatan *Reading Corner*



Pengecekan *Safety and Risk* pada
tenant



Pengoperasian Garbarata



Kegiatan pengecekan bagasi pada *X-*
ray



Marshalling