ANALISIS KONDISI DAN PEMELIHARAAN PAGAR PERIMETER DI BANDAR UDARA ADI SOEMARMO BOYOLALI

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025

Disusun Oleh:

RIZQY AKBAR NUR PRATAMA

NIT. 30622023

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

ANALISIS KONDISI DAN PEMELIHARAAN PAGAR PERIMETER DI BANDAR UDARA ADI SOEMARMO BOYOLALI

Oleh :

RIZQY AKBAR NUR PRATAMA
NIT. 30622023

Laporan *On The Job Training* telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training*

Disetujui oleh:

Supervisor/OJTI	Dosen Pembimbing
HILMAN FUADI	LADY SILK MOONLIGHT
NIK. 20241921	NIP. 19871109 200912 2 002

Mengetahui
General Manager
Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali

KOL. PNB. ERICK ROFIQ NURDIN
NRP. 523401

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji Pada tanggal 28 Februari 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

Ketua	Sekretaris	Anggota
HERU SETIYAWAN	HILMAN FUADI	LADY SILK MOONLIGHT
NIK. 20241399	NIK. 20241921	NIP. 19871109 200912 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara

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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat rahmat dan Hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali pada tanggal 6 Januari 2025 hingga 28 Februari 2025 dan dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* .

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini merupakan salah satu syarat penilaian pendidikan di Semester 5 Diploma Tiga Program Studi Manajemen Transportasi Udara .Dapat terlakasananya kegiatan *On The Job Training* ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, oleh karena itu tidak lupa penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada :

1. Orang tua serta keluarga yang telah memberikan bantuan dan dukungan kepada penulis sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* dengan lancar.
2. Bapak Ahmad Bahrawi, SE.,M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom.,M.T. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya serta sebagai pembimbing penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) ini.
4. Bapak Erick Rofiq Nurdin, selaku General Manager Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali
5. Bapak Dian Ari Suprabowo, selaku *Airport Operation, Services & Security Division Head* Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.
6. Bapak Taufik Tulus Wicaksono, selaku *Airport Operation Airside Department Head* Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.
7. Ibu Azizah Ayu Steffiani, selaku *Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement Department Head* Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.
8. Bapak Heru Setiyawan, selaku *Airport Security Department Head* Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.
9. Bapak Henry Maradona, selaku Supervisor *On The Job Training* Unit *Airside Operation* Bandara Adi Soemarmo Boyolali
10. Bapak Hilman Fuadi, selaku Supervisor *On The Job Training* Unit *Aviation Security* Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.
11. Ibu Emma Triwahyuni, selaku Supervisor *On The Job Training* Unit *Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement* Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.
12. Seluruh supervisor lapangan dan senior yang bertugas di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali, yang telah membantu serta membimbing penulis hingga dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* ini.
13. Teman–teman taruna *On The Job Training* di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali yang saling mendukung selama kegiatan *On The Job Training.*
14. Rekan-rekan seperjuangan MTU 8 yang selalu berjuang bersama sampai berada di titik ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training* ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat membantu untuk kesempurnaan laporan *On The Job Training* ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi penulis pada khususnya dan bagi pembaca pada umumnya.

Boyolali, 28 Februari 2025

RIZQY AKBAR NUR PRATAMA
NIT. 30622023

DAFTAR ISI

JUDUL i
LEMBAR PERSETUJUAN ii
LEMBAR PENGESAHAN iii
KATA PENGANTAR iv
DAFTAR ISI vi
DAFTAR GAMBAR vii
DAFTAR TABEL viii
DAFTAR LAMPIRAN ix
BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Tujuan Dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training* 2
BAB II PROFIL LOKASI OJT 3
2.1 Sejarah Singkat 3
2.2 Data Umum 4
2.2.1 Data Umum 4
2.2.2 Data Fasilitas 8
2.2.3 Data Personel 10
2.2.4 Layout Bandara 12
2.3 Struktur Organisasi 17
BAB III TINJAUAN TEORI 22
3.1 Bandar Udara 22
3.2 Daerah Keamanan Terbatas *(Security Restricted Area)* 22
3.3 Pagar Perimeter 23
3.4 Pengamanan Perimeter 24
3.5 *Aviation Security* (AVSEC) 26
BAB IV PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* 27
4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training* 27
4.1.1 Wilayah Kerja 27
4.1.2 Prosedur Pelayanan 28
4.2 Jadwal Kegiatan 31
4.2.1 Jadwal Unit *Apron Movement Control (AMC)* 31
4.2.2 Jadwal Unit *Airport Operation Landside, Terminal & Service*

Improvement (AOLTSI) 31
4.2.3 Jadwal Unit *Aviation Securty (AVSEC)* 32
4.3 Permasalahan 32
4.3.1 Pagar Perimeter Yang Tertutup Vegetasi 32
4.3.2 Kondisi Kawat Pagar Perimeter yang Rusak.....34
4.4 Penyelesaian Masalah 35
BAB V PENUTUP 38
5.1 Kesimpulan 38
5.2 Saran 38
5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan.....38
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training* 39
DAFTAR PUSTAKA 40
LAMPIRAN *ON THE JOB TRAINING*.....42

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
SUJANMA AKASA MANDALA

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Terminal Bandar Udara Adi Soemarmo 3
Gambar 2.2 Layout Terminal Bandar Udara Lantai 1 12
Gambar 2.3 Layout Terminal Bandar Udara Lantai 2 13
Gambar 2.4 Layout Terminal Bandar Udara Lantai 3 14
Gambar 2.5 Layout Sisi Udara..... 15
Gambar 2.6 Layout Apron 17
Gambar 2.7 Struktur Organisasi Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali 18
Gambar 4.1 Jadwal Unit *Apron Movement Control (AMC)* 31
Gambar 4.2 Jadwal *Unit Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement (AOLTSI)*.....31
Gambar 4.3 Jadwal Unit *Aviation Securty (AVSEC)* 32
Gambar 4.4 Pagar Perimeter Yang Tertutup Vegetasi..... 33
Gambar 4.5 Standar Jarak Pandang 33
Gambar 4.6 Kawat Pagar Perimeter Yang Rusak 34

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali..... 4
Tabel 2.2 Jam Operasional..... 5
Tabel 2.3 Spesifikasi Runway..... 6
Tabel 2.4 Spesifikasi Taxiway 6
Tabel 2.5 Spesifikasi Apron..... 7
Tabel 2.6 Spesifikasi Terminal & Landside..... 7
Tabel 2.7 Fasilitas Aviation Security 8
Tabel 2.8 Data Emergency Operation Center 9
Tabel 2.9 Data Personel 10

POLITEKNIK PENERBANGAN
SUJANMA AKASA MANDALA
SURABAYA

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Pembukaan Kegiatan *On the Job Training via* Zoom 42
Lampiran 2. Penerimaan Mahasiswa *On the Job Training* 42
Lampiran 3. Pembekalan Sebelum Melaksanakan *On the Job Training* 42
Lampiran 4. Apel Bulan K3 Nasional 43
Lampiran 5. Membuat *Worksheet* AMC 43
Lampiran 6. *Undocking Aviobridge* 43
Lampiran 7. Inspeksi Area *Apron* 44
Lampiran 8. Inspeksi Bersama *Supervisor* 44
Lampiran 9. Melakukan *Marshalling* 44
Lampiran 10. Membuang *Foreign Object Debrish* 45
Lampiran 11. Membuat Logbook TSO 45
Lampiran 12. Inspeksi Area Terminal 45
Lampiran 13. Monitoring Bapak Jokowi 46
Lampiran 14. Pengecekan Suhu 46
Lampiran 15. Pengatuan Q-Line 46
Lampiran 16. Pengecekan *Boarding Pass* Penumpang 47
Lampiran 17. Pemindahan Barang Penumpang di PSCP 47

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) merupakan salah satu bagian penting dalam pembelajaran bagi taruna D3 Manajemen Transportasi Udara. Tujuan dari program ini adalah untuk memberikan para taruna pengalaman secara praktik sehingga para taruna mampu mengaplikasikan teori yang telah dipelajari di kampus dalam situasi kerja nyata. Melalui *On The Job Training*, para taruna diharapkan mampu memahami operasional, manajemen, serta tantangan yang ada di industri penerbangan. Selain itu, OJT berfungsi sebagai sarana untuk meningkatkan keterampilan profesional, seperti analisis, komunikasi, *problem solving* yang sangat mendukung kelancaran operasional bandara.

Lokasi pelaksanaan *On The Job Training* penulis bertempat di Bandar Udara Adi Soemarmo yang terletak di Boyolali, Jawa Tengah. Bandara ini memiliki peran penting untuk mobilitas masyarakat dan ekonomi lokal yang berada di sekitarnya. Pelaksanaan *On The Job Training* penulis dilaksanakan selama 2 bulan dari tanggal 6 Januari 2025 sampai 28 Februari 2025.

Dalam pengamatan penulis selama pelaksanaan *On The Job Training*, penulis menemukan beberapa permasalahan pada pagar perimeter bandara. Beberapa bagian dari pagar tertutup oleh vegetasi yang tidak terkendali, sehingga berpotensi menimbulkan kurangnya pandangan atau visibilitas saat berpatroli dan mengganggu sistem pengawasan. Selain itu, di lapangan juga ditemukan kawat diatas pagar perimeter yang tidak terpelihara, seperti kondisinya yang berkarat dan ada yang mengalami kerusakan sehingga dapat menurunkan efektivitas pagar dalam menjaga keamanan bandara dan mencegah hewan liar masuk. Kondisi ini memerlukan adanya kebutuhan untuk analisis terkait kondisi fisik dan pemeliharaan pagar perimeter, serta rekomendasi solusi perbaikan untuk memastikan bahwa pagar perimeter tetap berfungsi secara optimal dalam menjaga keamanan dan keselamatan bandara.

1.2 Tujuan Dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan *On The Job Training* dilakukan berdasarakan suatu tujuan. Tujuan dalam pelaksanaan *On The Job Training* oleh taruna Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Sebagai syarat kelulusan taruna Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Menerapkan dan mengembangkan kemampuan yang diperoleh secara langsung di lokasi OJT.
3. Membangun kepercayaan diri dalam menghadapi tantangan nyata di dunia kerja melalui pembelajaran berbasis pengalaman.
4. Memahami budaya kerja dalam pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri penerbangan.

Adapun manfaat dalam Pelaksanaan *On The Job Training* di Politeknik Penerbangan Surabaya bagi taruna sebagai berikut :

1. Mengetahi dan memahami kegiatan yang dilakukan pada saat didunia kerja nantinya dengan berpedoman pengalaman saat *On The Job Training.*
2. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia penerbangan.
3. Mengetahui serta melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi di tempat *On The Job Training.*
4. Membina hubungan kerjasama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Mengetahui masalah-masalah yang ada di dunia kerja serta cara penyelesaiannya.

BAB II
PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Gambar 2.1 Terminal Bandar Udara Adi Soemarmo

Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali awalnya hanya lapangan terbang darurat yang terletak di sebelah Barat Kota Surakarta (8 km) tepatnya berada di Kecamatan Ngemplak, Boyolali, Jawa Tengah dan dibangun pada tahun 1940 oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Bandara ini sempat dihancurkan oleh Belanda ketika tentara Jepang masuk ke Indonesia namun dibangun kembali di tahun 1942 oleh pemerintah Jepang sebagai basis penerbangan angkatan laut *(Kaigun Bokusha)*.

Pada tanggal 6 Februari 1946, diresmikan organisasi "Penerbangan Surakarta" tepat setelah Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia. Kemudian pada tanggal 1 Mei 1946, "Penerbangan Surakarta" berubah menjadi "Pangkalan Udara Panasan" dimana kegiatan penerbangan hanya diperuntukan penerbangan militer. Penerbangan komersial terjadwal pertama kali diresmikan pada tanggal 23 April 1974 dan dilayani oleh Perusahaan PT. Garuda Indonesia dengan rute perjalanan Jakarta-Kemayoran-Solo & Solo–Jakarta Kemayoran sebanyak 3 kali dalam seminggu.

Pada tanggal 25 Juli 1977, "Pangkalan Udara Panasan" berubah nama menjadi "Pangkalan Udara Utama Adi Soemarmo" yang diambil dari nama Adi Soemarmo Wirjokusumo (adik dari Agustinus Adisucipto). Kemudian di tanggal 31 Maret 1989 bandara ini ditetapkan sebagai bandara internasional

dengan rute Solo - Kuala Lumpur & Solo - Singapura. Dengan semakin meningkatnya arus penumpang dan barang maka frekuensi penerbangan naik menjadi 5 kali di setiap hari nya. Bandara ini melayani penerbangan Lion Air, Sriwijaya Air, Batavia Air dan Trigana Air.

Pada tanggal 1 April 1992, Bandar Udara Adi Soemarmo secara resmi dikelola oleh "Perusahaan Umum Angkara Pura I" yang kemudian berubah menjadi "PT. Angkasa Pura I" pada tanggal 2 Januari 1993. Kemudian di tanggal 15 Maret 1997 Bandar Udara Adi Soemarmo secara resmi menjadi Embarkasi Haji untuk daerah Jawa Tengah dan D.I. Yogyakarta.

Pada 9 September 2024, Bandar Udara Adi Soemarmo, bersama beberapa bandar udara lain di seluruh Indonesia, berada dibawah naungan "Injourney Airports" yang merupakan bagian dari PT. Aviasi Pariwisata Indonesia.

2.2 Data Umum

2.2.1 Data Umum

Tabel 2.1 Data Umum Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali

DATA UMUM		
A	Nama Bandar Udara	Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali
B	Alamat Bandar Udara	Desa Ngesrep, Kecamatan Ngemplak Kabupaten Boyolali, Jawa Tengah 57375
C	Kabupaten/Kota	Boyolali
D	Provinsi	Jawa Tengah
E	Kode ICAO	WAHQ
F	Kode IATA	SOC
G	Kategori Bandar Udara	Domestik
H	Kelas Bandar Udara	Bandara Kelas IIA
I	Penyelenggara Bandar Udara	PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali

J	Telepon	(+62271) 780400, 780715
K	Email	soc@injourneyairports.id
L	Kategori ARFF	Kategori 8
M	Koordinat Titik Referensi	07˚ 30’ 49.0’’ S 110˚ 45’ 02’’ E
N	Kekuatan permukaan Runway	PCR 610 /F/C/X/U Asphalt
O	Elevasi Threshold	RWY 26 ELV 377 FT RWY 08 ELV 413 FT
P	Dimensi Runway	2500 m x 45 m

Menunjukkan mengenai data umum Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali mulai dari nama, alamat hingga *runway* secara lengkap sesuai dengan *Aerodrome Manual* Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.

Tabel 2.2 Jam Operasional

JAM OPERASIONAL	
Administrasi Bandar Udara	Senin – Kamis 08.00 – 16.30 WIB Jum’at 08.00 – 15.30 WIB
Pelayanan Pesawat Udara	07.00 – 19.00 WIB
Bea Cukai dan Imigrasi	*On Request*
Kesehatan dan Sanitasi	07.00 – 19.00 WIB
Handling	07.00 – 19.00 WIB
Keamanan Bandar Udara	24 Jam

Menjelaskan tentang jam operasional yang berlaku di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali yang digunakan untuk menentukan waktu mulai dan berhenti beroperasi.

Tabel 2.3 Spesifikasi *Runway*

RUNWAY			
Runway Designation	08	077.45˚	Barat
	26	257.45˚	Timur
Dimensi *Runway*	2500 m x 45 m		
Konstruksi/*Surface*	*Asphalt*		
Runway Strip	2620 m x 150 m		
Stopway	*Runway* 08		NIL
	Runway 26		NIL
Clearway	*Runway 08*		210 m x 280 m
	Runway 26		150 m x 150 m
Slopeway	*Runway 08*		0.003%
	Runway 26		0.365%
Runway End Safety Area	150 x 90 (RWY 08) 90 x 90 (RWY 26)		

Menjelaskan mengenai spesifikasi secara lengkap dari *runway* yang tersedia dan dioperasikan di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali

Tabel 2.4 Spesifikasi *Taxiway*

TAXIWAY		
Permukaan *Taxiway*	*Taxiway* A	Asphalt
	Taxiway B	Asphalt
	Taxiway C	Asphalt
Kekuatan *Taxiway*	*Taxiway* A	PCR 610 F/C/X/U
	Taxiway B	PCR 610 F/C/X/U
	Taxiway C	PCN 31 F/C/X/T
Dimensi *Taxiway*	*Taxiway* A	240 x 23 m
	Taxiway B	240 x 23 m
	Taxiway C	100 x 23 m

Menjelaskan mengenai spesifikasi *taxiway* yang tersedia dan digunakan di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.

Tabel 2.5 Spesifikasi *Apron*

APRON		
South Apron	Permukaan	*Asphalt*
	Kekuatan	PCN 31 F/C/X/T
	Dimensi	137 m x 83 m
North Apron (Aircraft Stand 1 - 10A)	Permukaan	*Concrete*
	Kekuatan	PCR 760 R/C/X/U
	Dimensi	420 m x 135 m
North Apron (Aircraft Stand 11 - 15)	Permukaan	*Concrete*
	Kekuatan	PCR 890 R/C/X/U
	Dimensi	227.68 m x 137.7 m
Garbarata (*Aviobridge*)	6 Unit PS 2, 2A, 4 dan 6 (*single tunnel*) PS 8 (*double tunnel*)	

Menerangkan mengenai spesifikasi dari *apron* yang digunakan sebagai *parking stand* pesawat udara secara lengkap di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.

Tabel 2.6 Spesifikasi Terminal & *Landside*

TERMINAL & *LANDSIDE*	
Check – In Hall	1.838 m^2
Baggage Claim	1.184,68 m^2
Total *Building Area*	33.351 m^2 Domestik : 29.256 m^2 Internasional : 4.095 m^2
Pax Per *Year*	3.414.000
Boarding Gate	10 (1-7 Dom, 8-10 Int)

TERMINAL & *LANDSIDE*	
Check In Counter	26 Unit (12 Unit CUCS)
Seat	1.356
Conveyor Belt Dom	4 Unit
Conveyor Belt Int	3 Unit
Self Check In	6 Unit
Landside Capacity	41.417 m^2
R4 Capacity	706 Unit
R2 Capacity	552 Unit

Menjelaskan tentang spesifikasi *landside* mulai dari *check-in* hingga kapasitas *landside* di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.

2.2.2 Data Fasilitas

Tabel 2.7 Fasilitas Aviation Security

	FASILITAS PERALATAN	TYPE	MERK	JUMLAH	TAHUN	LOKASI
1	CCTV TERMINAL LAMA	SNC	SONY	86 CAMERA	2017	CCTVROOM
	CCTV STASIUNBANDARA	SNC	SONY	15 CAMERA	2019	CCTVROOM
	CCTV AIRSIDE AMC	HOLOSENS SDC	HUAWEI	9 CAMERA	2021	CCTVROOM
	CCTVTERMINAL BARU	SNC	SONY	55 CAMERA	2019	CCTVROOM
	CCTVPERIMETER	IMP/IBP/P2230L	PELCO	31 CAMERA	2019	CCTVROOM
	CCTV GKB	PTZ/GKB	GKB	10 CAMERA	2014	CCTVROOM
2	X – RAY	SMITHS DETECTION, SN 143470	HEIMANN	1 UNIT	2016	HBS BARAT
		SMITHS DETECTION, SN 145172	HEIMANN	1 UNIT	2016	HBS TIMUR
		SMITHS DETECTION, SN 143838	HEIMANN	1 UNIT	2016	SCP 2
		SMITHS DETECTION, SN 145511	HEIMANN	1 UNIT	2016	SCP 2
		RAPISCAN, SN 6183738	RAPISCAN	1 UNIT	2018	TERMINAL KARGO
		RAPISCAN, SN 6183739	RAPISCAN	1 UNIT	2018	AKSES KARYAWAN
3	WALK THROUGH	CEIA SN 21306006040	CEIA	1 UNIT	2014	SCP 2
		CEIA SN 21306006073	CEIA	1 UNIT	2014	SCP2
		CEIA SN 21306006060	CEIA	1 UNIT	2012	AKSES KARYAWAN
		CEIA SN 20806014007	CEIA	2 UNIT	2009	KARGO
4	HAND HELD	CEIA USA	CEIA	2 UNIT	2017	SCP 2
	METAL DETECTOR	CEIA USA	CEIA	2 UNIT	2017	AKSES KARYAWAN
		CEIA USA	CEIA	1 UNIT	2017	TERMINAL KARGO
			GARRET	1 UNIT	2011	POS KARGO
		CEIA USA	CEIA	1 UNIT	2017	POS BARAT
		CEIA USA	CEIA	1 UNIT	2017	SCP INTERNASIONAL
5	MOBIL PATROLI	HYLUX	TOYOTA	2 UNIT	2013	POSKO
6	MOTOR PATROLI	THUNDER	SUZUKI	1 UNIT	2010	POSKO
7	SAFETY MIRROR		-	1 UNIT	2008	POSBARAT/POS AIR SIDE

			-	1 UNIT	2016	POS KARGO
8	BOMB BLANGKET		VALUMATIC	1 UNIT	1995	POSKO
9	SECURITY		-	5 UNIT	2009	TERMINAL LAMA
	DOOR SYSTEM		-	2 UNIT	2019	TERMINAL BARU
10	BALLISTICBODY		VALUMATIC	2 UNIT	1997	POSKO
	VEST					
11	RADIOBASE	B2WS0391027MA0138	ALINCO	1 UNIT	2023	CCTVROOM
		B2WS0391027MA0004	MOTOROLA	1 UNIT	2023	PATROLI
		B2WS091027MA0129	ALINCO	1 UNIT	2023	PATROLI
		B2WS091027MA0123	ALINCO	1 UNIT	2023	PRC
12	HT (HANDYTALKY)	B2WS0391054MA0140	MOTOROLLA	2 UNIT	2023	POSKO SCCR
		B2WS0391054MA0138	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	AKSES KARYAWAN
		B2WS0391054MA0130	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	PSCP
		B2WS0391054MA0128	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	CCTVROOM
		B2WS0391054MA0124	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	POS BARAT
		B2WS0391054MA0126	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	SQUAD LEADER
		B2WS0391054MA0123	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	PATROLI
		B2WS0391054MA0163	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	POS PRC
		B2WS0391054MA0139	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	PINTU CHECK-IN
		B2WS0391054MA0127	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	RUANG TUNGGU
		B2WS0391054MA0122	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	POS 08
		B2WS0391054MA0166	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	ASI
		B2WS0391054MA0129	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	KEDATANGAN DOM/INTER
		B2WSO391054MA0131	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	HBSCP
		B2WS0391054MA0165	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	STAFF ASI
		B2WS0391054MA0141	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	SOC OS
13	SECURITYLINE			1 ROLL	2024	KANTOR ADMIN AVSEC
				2 ROLL	2024	KENDARAAN PATROLI
14	ETD	MS 3000 E 01	MS DETECTION	1 UNIT	2017	SCP
		MS 3000 E 01	MS DETECTION	1 UNIT	2019	KARGO
		MS 3000 E 01	MS DETECTION	1 UNIT		HBSCP
15	SENTER	W591	X2000	1 UNIT	2006	POS 08
		W591	X2000	1 UNIT		MOBIL PATROLI

Menjelaskan mengenai data fasilitas yang terdapat pada unit *Airport Security* dan masih digunakan dalam melakukan operasional di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.

Tabel 2.8 Data Emergency Operation Center

Nama Peralatan	Jumlah
Grid Map	2
Jadwal Penerbangan	2
Jadwal *Local Time*	1

Nama Peralatan	Jumlah
Jam UTC	1
Komputer	1
Kursi	7
Meja	3
Alat Tulis	1
Radio Base	1
Mesin *Fax*	1
Printer	1
Rekaman Dokumen Asli	1
LED TV	1
White Board	1
Dokumen AEP	1
Dokumen ASP	1
Apar Dep 6 kg	1
Air Conditioner (AC)	2
Charger HT	1
Multi Cable	1
Telepon	1
FIDS	2

Menerangkan tentang data fasilitas *Emergency Operation Center* yang tersedia di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.

2.2.3 Data Personel

Tabel 2.9 Data Personel

Nama	Unit Kerja
Bagus Dwi Prabowo	*Aviation Security*
Hilman Fuadi	*Aviation Security*
Syawalludin D.	*Aviation Security*
Dimas Arief P.	*Aviation Security*
Bantu Iryadi	*Aviation Security*

Nama	Unit Kerja
Yudi Bagus A.	*Aviation Security*
Zohri	*Aviation Security*
Setiawan Dwi A.	*Aviation Security*
A. Wahyudi	*Aviation Security*
Dwi Januarachman	*Aviation Security*
Jaka Triyanta	*Aviation Security*
Wahyu Budi N.	*Aviation Security*
Resing Amangku P.	*Aviation Security*
Catur Harum A.	*Aviation Security*
Agung Sudarsono	*Aviation Security*
Tri Wahyudi	*Aviation Security*
Sintia Tri W.	*Aviation Security*
Agus Cahyadi	*Aviation Security*
Agoes Soesilo	*Aviation Security*
Rizal Arifin	*Aviation Security*
Rifki Dwi Juantoro	*AMC*
Henry Maradona	*AMC*
Dimas Erdiawan	*AMC*
Didik Haryadi	*AMC*
Iin Parlina	*AOLTSI*
Nevi Trisma	*AOLTSI*
Emma Triwahyuni	*AOLTSI*
Novi Haryatun	*AOLTSI*
Rizky Edsha Wardana	*AOLTSI*

Menjelaskan mengenai data personel yang bekerja di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali mulai dari unit *Aviation Security, Apron Movement Control* dan *Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement*.

2.2.4 *Layout* Bandara

Berikut merupakan *layout* dari area terminal dan sisi udara Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali :

Gambar 2.2 *Layout* Terminal Bandar Udara Lantai 1

Pada gambar 2.2 terlihat *layout* terminal bandar udara lantai 1. Terminal lantai 1 digunakan sebagai tempat untuk keberangkatan dan kedatangan. Di area keberangkatan terdapat fasiltas *check-in, wrapping baggage, special needs service room, nursery room* dan toilet. Sedangkan di area kedatangan terdapat fasilitas *baggage claim*. Berikut adalah beberapa fasilitas yang tersedia beserta Kegiatan yang dapat dilakukan oleh para pengguna jasa:

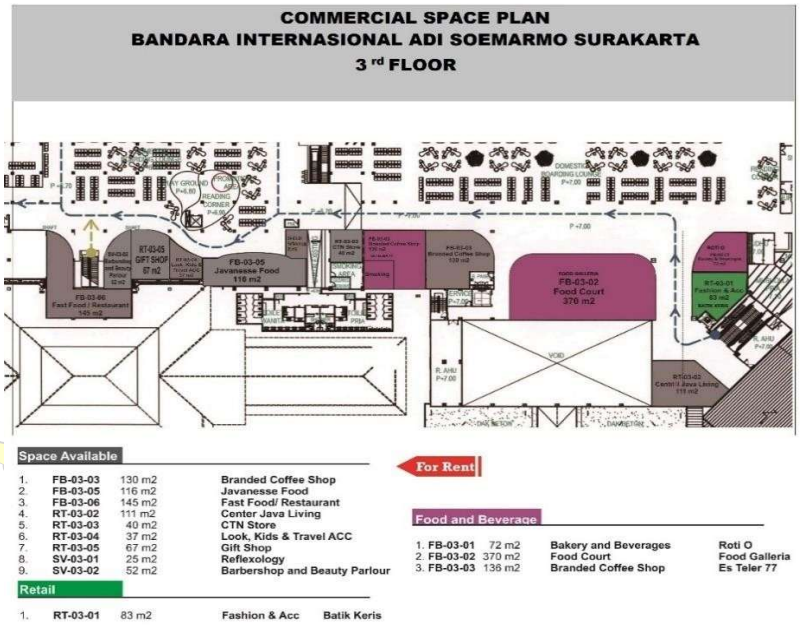
1. Area Kedatangan dan Pengambilan Bagasi: Di lantai 1, terdapat area khusus untuk penumpang yang baru tiba, dilengkapi dengan fasilitas pengambilan bagasi. Tersedia troli untuk memudahkan penumpang membawa barang bawaan mereka. Jika diperlukan, jasa porter juga siap membantu.
2. Fasilitas Difabel: Terminal ini dilengkapi dengan lift khusus difabel, eskalator, dan toilet yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan penyandang disabilitas, memastikan aksesibilitas yang mudah bagi semua penumpang.

3. Direktori Belanja dan Makan: Di lantai 1, pengunjung dapat menemukan berbagai gerai belanja dan tempat makan yang menawarkan beragam pilihan, mulai dari makanan lokal hingga internasional, serta toko-toko yang menjual berbagai kebutuhan dan oleh-oleh.
4. Layanan Informasi Penerbangan: Tersedia layar informasi yang menampilkan jadwal kedatangan dan keberangkatan penerbangan secara *real-time*, membantu penumpang untuk memantau status penerbangan mereka.
5. Akses ke Transportasi Publik: Lantai 1 juga menyediakan akses langsung ke berbagai moda transportasi publik, termasuk stasiun kereta bandara yang menghubungkan penumpang ke berbagai destinasi di sekitar Solo dan sekitarnya.

Gambar 2.3 *Layout* Terminal Bandar Udara Lantai 2

Pada gambar di atas adalah terminal lantai 2 digunakan sebagai tempat pemeriksaan penumpang dan barang bawaan yang akan dibawa ke dalam bagasi kabin pesawat. Selain itu Berikut adalah beberapa fasilitas yang tersedia beserta Kegiatan yang dapat dilakukan oleh para pengguna jasa:

1. Lorong Tenant: Area ini menyediakan berbagai gerai komersial yang menawarkan beragam produk dan layanan, memungkinkan penumpang untuk berbelanja atau menikmati kuliner sebelum melanjutkan perjalanan.
2. Concordia VIP *Room* di Bandara Adi Soemarmo adalah lounge eksklusif yang disediakan bagi penumpang kelas bisnis, tamu VIP, atau pemegang keanggotaan tertentu



Gambar 2.4 *Layout* Terminal Bandar Udara Lantai 3

Pada gambar di atas adalah Terminal lantai 3 Bandara Adi Soemarmo di Boyolali dirancang untuk memberikan kenyamanan maksimal bagi penumpang yang menunggu keberangkatan. Berikut adalah beberapa fasilitas yang tersedia beserta fungsinya:

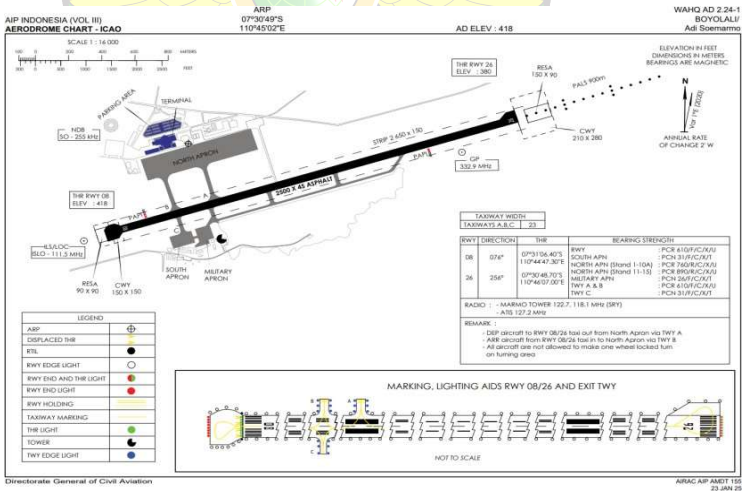
1. Ruang Tunggu Keberangkatan Domestik: Area ini menyediakan tempat duduk yang nyaman bagi penumpang yang menunggu panggilan *boarding*. Dilengkapi dengan pendingin ruangan dan akses Wi-Fi gratis untuk memastikan kenyamanan selama menunggu.

2. *Reading Corner* (Pojok Baca): Untuk mengisi waktu luang, tersedia pojok baca dengan koleksi buku dan majalah yang beragam. Fasilitas ini bertujuan meningkatkan minat baca dan memberikan alternatif hiburan bagi penumpang.

3. Gerai Makanan dan Minuman: Berbagai pilihan kuliner tersedia di lantai 3, mulai dari kafe hingga restoran yang menyajikan hidangan lokal dan internasional. Penumpang dapat menikmati makanan dan minuman sambil menunggu jadwal penerbangan.

4. Toko Ritel dan Oleh-Oleh: Terdapat sejumlah toko yang menjual berbagai produk, termasuk oleh-oleh khas daerah, souvenir, dan kebutuhan perjalanan lainnya. Penumpang dapat berbelanja untuk keperluan pribadi atau mencari cinderamata sebelum berangkat.

5. Fasilitas Ibadah: Disediakan mushola yang bersih dan nyaman bagi penumpang yang ingin melaksanakan ibadah sebelum perjalanan.



Gambar 2.5 *Layout* Sisi Udara

Pada gambar di atas adalah sisi udara yang ada Bandar Udara Adi Soemarmo. Sisi udara (*airside*) Bandara Adi Soemarmo mencakup berbagai fasilitas yang berperan penting dalam mendukung operasional penerbangan, memastikan keselamatan, dan meningkatkan efisiensi layanan udara. Berikut adalah fasilitas utama serta fungsinya:

1. Landasan Pacu (*Runway*)

   Bandara Adi Soemarmo memiliki 1 landasan pacu dengan panjang sekitar 2.600 meter, Berfungsi untuk proses lepas landas (*take-off*) dan pendaratan (*landing*) pesawat secara aman dan efisien.

2. *Taxiway*

   Jalur yang menghubungkan landasan pacu dengan *apron*.

3. *Apron* (Pelataran Parkir Pesawat)

   Area tempat pesawat berhenti untuk melakukan *boarding*, debarkasi (turun penumpang), pengisian bahan bakar, dan perawatan ringan. Dilengkapi dengan *ground handling services* seperti kendaraan penarik bagasi, tangga penumpang, dan kendaraan pengisian bahan bakar.

4. Menara Pengawas (*Air Traffic Control Tower*)

   Berfungsi mengatur lalu lintas udara di sekitar bandara untuk memastikan keselamatan penerbangan. Mengontrol pesawat saat *take-off*, *landing*, *taxiing*, serta memberikan izin penerbangan sesuai rute yang aman.

5. PAPI (*Precision Approach Path Indicator*)

   Sistem lampu navigasi di dekat landasan pacu yang membantu pilot menentukan sudut pendaratan yang aman.

6. *Navigational Aids* (Bantuan Navigasi Udara)

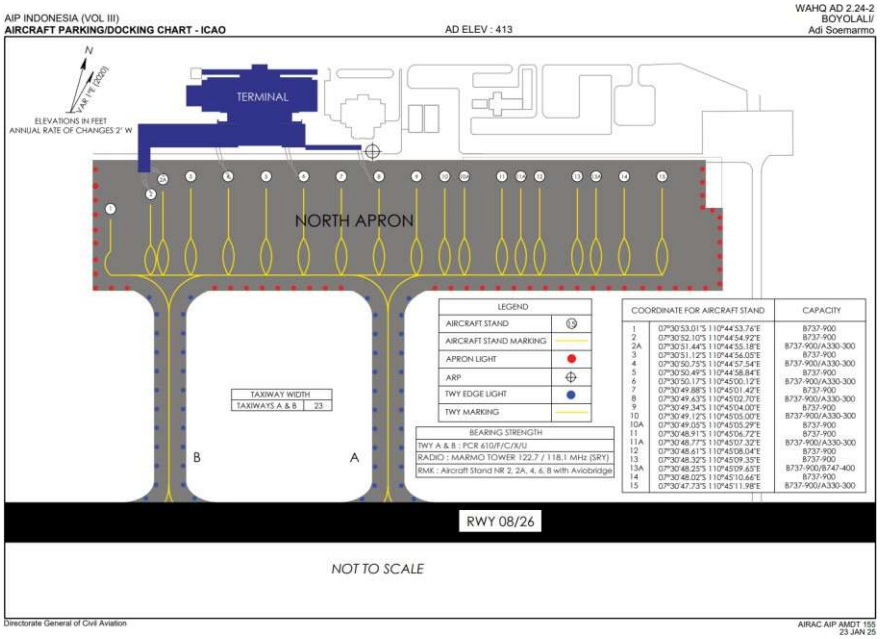
   Termasuk *Instrument landing System* (ILS), VOR (*VHF Omnidirectional Range),* dan NDB (*Non-Directional Beacon*) untuk membantu pilot dalam pendaratan dan navigasi selama penerbangan.

7. Hanggar Pemeliharaan Pesawat

   Fasilitas untuk perawatan dan perbaikan pesawat agar tetap dalam kondisi layak terbang.

8. Sistem Keamanan & Pemadam Kebakaran (*Aircraft Rescue and Fire Fighting*)

   Tim pemadam kebakaran dan kendaraan pemadam siap siaga untuk menangani keadaan darurat.

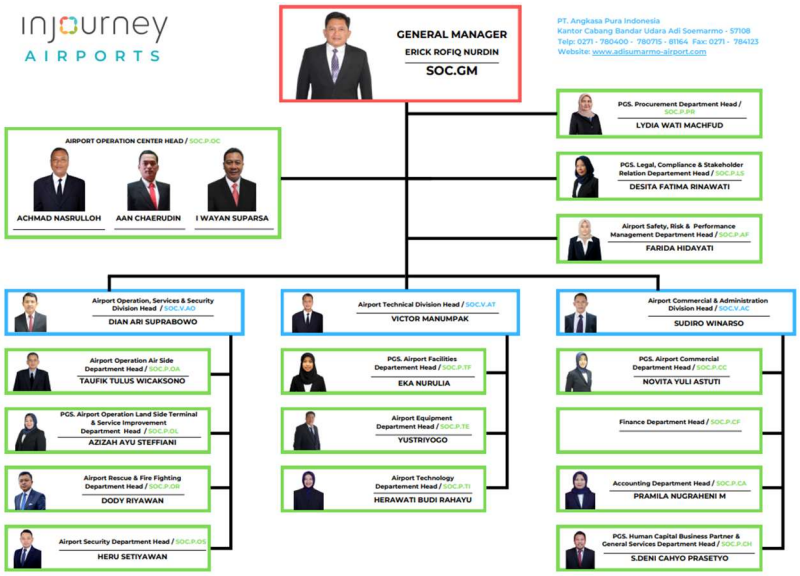


Gambar 2.6 *Layout Apron*

Wilayah *apron* Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali yang digunakan sebagai *parking stand* pesawat udara atau pergerakan pesawat udara dari *runway* menuju *apron* dan sebaliknya.

2.3 Struktur Organisasi

Struktur organisasi sebagai suatu garis hierarki yang mendeskripsikan berbagai komponen yang menyusun perusahaan, dimana setiap individu atau Sumber Daya Manusia pada lingkup perusahaan tersebut kemudian memiliki posisi dan fungsinya masing-masing. Struktur organisasi sendiri dibuat untuk kepentingan perusahaan dengan sebelumnya menempatkan orang-orang yang kompeten sesuai dengan bidang dan keahliannya. Berikut struktur organisasi Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.



Gambar 2.7 Struktur Organisasi Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali

Pada gambar di atas menerangkan tentang struktur organisasi yang ada di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali. Struktur organisasi terdiri dari beberapa komponen penting, yaitu tingkatan hierarki, departemen atau bagian, jabatan dan peran, serta hubungan kerja. Setiap komponen ini saling terkait dan mempengaruhi kinerja organisasi secara keseluruhan. Berikut Penjelasan singkat mengenai tugas dan fungsi jabatan pada struktur di atas:

1. *General Manager*: *General Manager* (GM) di Bandara Adi Soemarmo memiliki peran sentral dalam mengoordinasikan dan mengawasi seluruh operasional bandara.

2. *Airport Operation, Services & Security Division Head*: Sebagai *Airport Operation, Services & Security Division Head* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini mencakup tanggung jawab utama dalam mengawasi dan memastikan kelancaran operasional, pelayanan, dan keamanan bandara.

3. *Airport Technical Division Head*: Sebagai *Airport Technical Division Head* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini memiliki tanggung jawab utama dalam memastikan kesiapan dan keandalan seluruh fasilitas serta peralatan teknis bandara.

4. *Airport Commercial & Administration Division Head*: Sebagai *Airport Commercial & Administration Division Head* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini memiliki tanggung jawab utama dalam mengelola aspek komersial dan administrasi bandara.

5. PGS. *Procurement Department Head*: Secara keseluruhan, *PGS Procurement Department Head* di Bandara Adi Soemarmo berperan dalam memastikan bahwa semua kebutuhan operasional bandara terpenuhi melalui proses pengadaan yang efektif, efisien, dan transparan, serta berkontribusi pada kelancaran operasional dan pelayanan optimal di bandara.

6. *Airport Operation Center Head*: Secara keseluruhan, AOC *Head* di Bandara Adi Soemarmo berperan dalam memastikan operasional bandara berjalan lancar, aman, dan efisien melalui koordinasi yang efektif dan pengelolaan sumber daya yang optimal.

7. PGS. *Legal, Compliance & Stakeholder Relation Departement Head*: Secara keseluruhan, Jabatan ini bertujuan untuk memastikan bahwa operasional Bandara Adi Soemarmo berjalan sesuai dengan kerangka hukum dan regulasi yang berlaku, serta membina hubungan yang harmonis dengan semua pemangku kepentingan terkait.

8. *Airport Safety, Risk & Performance Management Department Head*: Jabatan ini berperan dalam menjaga standar keselamatan dan kualitas operasional Bandara Adi Soemarmo, serta memastikan bahwa semua aktivitas berjalan sesuai dengan regulasi dan kebijakan perusahaan yang telah ditetapkan.

9. *Airport Operation Air Side Department Head*: Sebagai *Airport Operation Airside Department Head* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini memiliki tanggung jawab utama dalam memastikan kelancaran dan keselamatan operasional di sisi udara bandara.

10. PGS. *Airport Operation Land Side Terminal & Service Improvement* Sebagai Pejabat Sementara *(PGS) Airport Operation Land Side Terminal & Service Improvement* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan operasional sisi darat, terminal penumpang, dan peningkatan layanan.

11. *Airport Rescue & Fire Fighting Departement Head*: Sebagai Kepala Departemen *Airport Rescue & Fire Fighting* (ARFF) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini memiliki tanggung jawab utama dalam memastikan kesiapan dan efektivitas operasional tim penyelamatan dan pemadam kebakaran bandara.

12. *Airport Security Departement Head*: Sebagai Kepala Departemen Keamanan Bandara (*Airport Security Department Head*) di Bandara Internasional Adi Soemarmo, peran ini memiliki tanggung jawab utama dalam memastikan keamanan dan keselamatan seluruh operasional bandara.

13. PGS. *Airport Facilities Department Head*: Sebagai Pejabat Sementara (PGS) Kepala Departemen Fasilitas Bandara (*Airport Facilities Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan dan pemeliharaan seluruh fasilitas bandara untuk memastikan operasional yang efisien dan pelayanan optimal bagi pengguna jasa.

14. *Airport Equipment Department Head*:Sebagai Kepala Departemen Peralatan Bandara (*Airport Equipment Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan dan pemeliharaan peralatan bandara untuk mendukung operasional yang efisien dan keselamatan penerbangan.

15. *Airport Technology Department Head*: Sebagai Kepala Departemen Teknologi Bandara (*Airport Technology Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur teknologi informasi dan komunikasi

untuk mendukung operasional bandara yang efisien dan aman.

16. *Pgs. Airport Commercial Department Head*: Sebagai Pejabat Sementara (PGS) Kepala Departemen Komersial Bandara (*Airport Commercial Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan dan pengembangan aspek komersial bandara untuk meningkatkan pendapatan non-aeronautika dan kepuasan pengguna jasa.

17. *Finance Department Head*: Sebagai Kepala Departemen Keuangan (*Finance Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan keuangan dan teknologi informasi untuk mendukung operasional bandara yang efisien dan efektif.

18. *Accounting Department Head*: Sebagai Kepala Departemen Akuntansi (*Accounting Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan fungsi akuntansi untuk memastikan keuangan bandara dikelola dengan akurat, transparan, dan sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku.

19. PGS. *Human Capital Business Partner & General Services* Sebagai Pejabat Sementara (PGS) Kepala Departemen *Human Capital Business Partner & General Services* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini memiliki dua fungsi utama yaitu memastikan implementasi kebijakan dan strategi sumber daya manusia sebagai mitra strategis, serta mengelola layanan umum dan administrasi perkantoran secara efisien.

BAB III
TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization)* Bandara atau bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instansi dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Bab I pasal 1 dinyatakan bahwa bandara adalah kawasan di daratan dan atau di perairan dengan batas batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat pemindahan indra dan antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas lainnya.

Bandara menurut PT Angkasa Pura Indonesia adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat (http:wikipedia.org/wiki.Bandar_udara – 2013)

3.2 Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*)

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 601 Tahun 2015 Tentang Standar Pagar Untuk Daerah Keamanan Terbatas *(Security Restricted Area)* daerah keamanan terbatas adalah daerah-daerah tertentu di dalam bandar udara maupun di luar bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi untuk digunakan kepentingan keamanan penerbangan, penyelenggara bandar udara, dan kepentingan lain untuk digunakan kepentingan penerbangan dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk dilakukan pemeriksaan keamanan. Daerah keamanan terbatas adalah area yang dipergunakan untuk:

a) Pergerakan pesawat udara;
b) Pergerakan pegawai atau karyawan, dan peralatan kerja untuk

kegiatan kepentingan penerbangan;

c) Pergerakan penumpang dan bagasi yang akan naik pesawat udara;

d) Pergerakan kargo dan pos yang akan dimuat ke dalam pesawat udara;

e) Instalasi/ obyek vital yang berhubungan langsung dengan pengoperasian pesawat udara.

Area-area terbatas di luar bandar udara yang digunakan untuk pembangkit tenaga listrik, navigasi penerbangan serta objek vital lainnya demi terciptanya keselamatan penerbangan disebut sebagai Daerah Keamanan Terbatas *(Security Restricted Area)*. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015 daerah ini harus dilindungi dengan pembatas fisik dan selalu diawasi, diperiksa pada selang waktu tertentu, dan diberi tanda peringatan *(sign board)* keamanan penerbangan.

3.3 Pagar Perimeter

Pengertian pagar perimeter adalah pagar keliling, tapal batas atau batasan bagian luar bandara udara. Tujuan pada perimeter ini yaitu:

a. Untuk melindungi sisi udara *(air side)* dari gangguan tindakan melawan hukum.

b. Untuk mencegah orang yang tidak berkepentingan masuk ke sisi udara dan mengancam keamanan penerbangan di bandar udara.

Pembatas fisik Daerah Keamanan Terbatas *(Security Restricted Area)* memiliki syarat berdasarkan KP 601 Tahun 2015 (Kementerian Perhubungan, 2015) sebagaimana yang di maksud untuk Pembatas fisik Daerah Keamanan Terbatas *(Security Restricted Area)* sebagaimana dimaksud pasal 3 ayat 2 harus memenuhi persyaratan:

a. Tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya;

b. Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada *drainase* atau saluran pembuangan air;

c. Terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter;

d. Diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan

penyusupan;

e. Tersedia perawatan perimeter;

f. Dilengkapi peralatan keamanan lainnya seperti kamera pengawas apabila diperlukan; dan

g. Dilengkapi pintu darurat

3.4 Pengamanan Perimeter

Berdasarkan *Annex 14 Aerodromes, Chapter 8 Equipment and Installations*, ICAO memberikan rekomendasi tentang pentingnya diadakan pemagaran di perimeter suatu *aerodrome* sebagai berikut :

a. *Fencing Application*

- *Recommendation.- A fence or other suitable barrier should be provided on an aerodrome to prevent the entrance to the movement area of animals large enough to be a hazard to aircraft.*
- *Recommendation.- A fence or other suitable barrier should be provided on an aerodrome to deter the inadvertent or premeditated access of an unauthorized person onto a non-public area of the aerodrome.*
- *Recommendation.- Suitable means of protection should be provided to deter the inadvertent or premeditated access of tunauthorized persons into ground installations and facilities essential for the safety of civil aviation located off the aerodrome.*

Maksud pernyataan tersebut di atas menjelaskan bahwa pagar atau penghalang lain yang sesuai harus disediakan di bandar udara untuk mencegah masuknya area pergerakan hewan sehingga menjadi ancaman bagi pesawat terbang. Sarana perlindungan yang sesuai harus disediakan untuk mencegah orang-orang memasuki akses non publik yang berada di bandar udara.

Sesuai dengan standar *Doc. 8973/2 Security Manual*, standar pagar perimeter adalah :

Pagar atau penghalang tersebut mempunyai ketinggian yang cukup dan tahan lama untuk :

1) Mempersulit untuk menaikinya
2) Menahan untuk dapat dilengkungkan, dan
3) Mencegah untuk menerobos dari bawa.

b. *Location*

- *Recommendation.- The fence or barrier should be located so as to separate the movement area and other facilities or zones on the aerodrome vital to the safe operation of aircraft from areas open to public access.*
- *Recommendation.- When greater security is thought necessary, a cleared area should be provided on both sides of the fence or barrier*
- *to facilitate the work of patrols and to make trespassing more difficult. Consideration should be given to the provision of a perimeter road inside the aerodrome fencing for the use of both maintenance personnel and security patrols.*

Maksud pernyataan tersebut di atas menjelaskan bahwa pada suatu bandar udara hendaknya dibuat pagar atau penghalang yang berfungsi sebagai pencegah binatang besar dan orang- orang yang tidak berkepentingan untuk memasuki atau mendekati daerah pergerakan pesawat udara, karena dapat membahayakan penerbangan. Selain itu untuk melindungi instalasi dan fasilitas penting yang ada di bandar udara. Pada kedua sisi pagar direkomendasikan ada area yang dibebaskan sehingga tidak ada bangunan yang menempel dan berbatasan langsung dengan pagar perimeter untuk memudahkan pengawasan dan pengontrolan petugas pengamanan. Direkomendasikan bahwa tidak ada pepohonan besar yang tingginya melebihi pagar perimeter agar tidak dapat dijadikan tempat bersembunyi dan melompat dari pepohonan tersebut.

c. *Security Lighting*

- *Recommendation.- At an aerodrome where it is deemed desirable for security reasons, a fence or other barrier provided*

for the proterction of international civil aviation and its facilities should be illuminated at a minimum essential level. Consideration should be given to locating lights so that the ground area on both sides of the fence or barrier, particularly at access points, is illuminated.

Maksud pernyataan tersebut di atas menjelaskan bahwa pada suatu bandar udara dimana untuk pertimbangan keamanan, seharusnya diperlengkapi pagar atau penghalang lain untuk melindungi penerbangan sipil internasional dan fasilitasnya harus diterangi pada suatu tingkatan minimum. Pertimbangan harus diberikan dengan menempatkan penerangan pada kedua sisi pagar atau penghalang terutama pada titik-titik masuk.

3.5 *Aviation Security* (AVSEC)

Menurut peraturan undang undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan menjelaskan bahwa Personel Keamanan adalah personel yang telah memiliki lisensi yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. Petugas *Aviation Security* harus menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan efisiensi penerbangan, di seluruh area penerbangan, memberikan perlindungan terhadap awak pesawat udara, para penumpang, petugas di darat, masyarakat dan instansi yang ada di bandar udara dari tindakan melawan hukum.

BAB IV
PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

4.1.1 Wilayah Kerja

4.1.1 Unit *Apron Movement Control (AMC)*

Apron Movement Control adalah salah satu unit yang berperan dalam *apron*. Unit ini memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan di daerah sisi udara serta mencatat data penerbangan di *apron*.

4.1.2 Unit *Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement (AOLTSI)*

Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement adalah unit yang membawahi *terminal service, landside service, customer service* dan *information service.* Unit ini bertugas memastikan kesiapan serta menjaga fasilitas layanan baik di area *landside* maupun terminal agar dapat beroperasi dalam menunjang operasional bandara. Ruang lingkup pengawasan meliputi diantaranya, area parkir, *pick up zone, drop zone*, tol gate, area lobby keberangkatan, *check-in*, ruang tunggu, *boarding lounge*, *baggage claim* dan lobby kedatangan.

4.1.3 Unit *Aviation Security (AVSEC)*

Aviation Security adalah unit yang bertanggung jawab dalam menjamin keamanan dan keselamatan penumpang, pesawat udara, kru pesawat, personel bandara dan fasilitas yang ada di bandara dari berbagai ancaman seperti perampokan, *terorisme, sabotase* dan segala kejahatan lainnya yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan.

4.1.2 Prosedur Pelayanan

4.1.2.1 Unit *Apron Movement Control (AMC)*

Apron Movement Control (AMC) adalah unit yang melaksanakan kegiatan fungsi pengawasan sisi udara yang meliputi pengawasan dan pengendalian GSE, pemanduan dan parkir pesawat udara, pengawasan pelayanan garbarata, dan penentuan alokasi parking stand pesawat udara untuk memastikan semua kegiatan / aktivitas di sisi udara dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku (Maheswara & Rachmawati, 2022).

Tugas dan tanggung jawab unit *Apron Movement Control* adalah sebagai berikut :

1. Memastikan seluruh pergerakan di sisi udara berlangsung denga nyaman, teratur, dan efisien serta mematuhi standar regulasi yang berlaku.
2. Melakukan pelayanan garbarata terhadap pesawat udara.
3. Menentukan dan memastikan *parking stand* pesawat udara dengan benar sesuai jadwal penerbangan.
4. Menjaga kelacaran lalu lintas kendaraan dengan berkoordinasi pada pihak terkait di area sisi udara.
5. Mengawasi kegiatan di sisi udara, seperti pengisian bahan bakar, bongkar muat penumpang dan barang, pemeliharaan pesawat udara, pengoperasian *Ground Support Equipment* sesuai dengan standar keamanan dan operasional yang berlaku.
6. Menjamin *apron* dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *Foreign Object Debris (FOD)* dan sampah.

4.1.2.2 Unit *Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement (AOLTSI)*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor (PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan Di Bandar Udara, 2023). *Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement* dalam melakukan kegiatan sehari-hari yaitu memberikan pelayanan terhadap pengguna jasa.

Unit ini bertanggung jawab terhadap sisi darat dan terminal di Bandar Udara Adi Soemarmo. Adapun fungsi pada unit *Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement* yaitu sebagai berikut :

1. *Landside and Terminal Service*
2. *Information Service*
3. *Customer Service*

Adapun pelayanan yang diberikan oleh *Landside and Terminal Service* di Bandar Udara Adi Soemarmo, sebagai berikut :

1. Pengawasan kesiapan fasilitas terminal dan sisi darat
2. Pengawasan ketersediaan fasilitas terminal dan sisi darat
3. Pengawasan kebersihan terminal dan sisi darat
4. Pengawasan kelancaran flow penumpang dan flow kendaraan dan pengukuran serta *Monitoring Level of Service (LoS)*.

Adapun fungsi dari Information Service, sebagai berikut :

1. Pengumuman
2. Pembaruan data *FIDS*
3. Pelayanan telepon.

Adapun fungsi dari *Customer Service* dan tugas pokok *Customer Service*, sebagai berikut :

Fungsi *Customer Service :*

1. *Airport Customer Service*
2. *Contact Center*
3. *Tourist Information Center*

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
SUJANMA AKASA MANDALA

4. *Airport Concierge*
5. *Airport Ambassador*
6. *Airport Brand Ambassador*
7. *Airport Assistance*
8. *Publication of Seasons's Greating / Special Occasion Evens at The Terminal.*

Tugas pokok *Customer Service,* sebagai berikut :

1. *Voice of Customer,* meliputi :
   a. *Information*
   b. *Inquires*
   c. *Complaints*
   d. *Suggestion*
   e. *Compliments*
   f. *Customer Experience.*
2. Edukasi
3. Publikasi
4. Survei
5. Pencatatan dan Laporan.

4.1.2.3 Unit *Aviation Security (AVSEC)*

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor (KM 39 Tahun 2024 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, 2024), Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari Tindakan Melawan Hukum *(Acts of Unlawful Interference)* melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur. Unit *Aviation Security (AVSEC)* adalah unit yang bertanggung jawab dalam menjamin keamanan penerbangan.

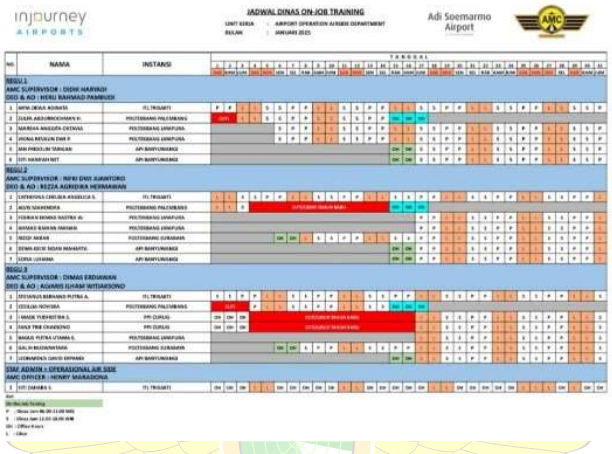
Tugas dan tanggung jawab unit *Aviation Security (AVSEC)* adalah sebagai berikut :

1. Melakukan koordinasi dengan seluruh pihak atau unit yang kerja yang ada di bandar udara.

2. Melaksanakan pemeriksaan orang dan barang yang memasuki daerah keamanan terbatas baik di terminal penumpang, akses karyawan, dan terminal kargo.
3. Melakukan inspeksi dan walking patroli di setiap pergantian shift.

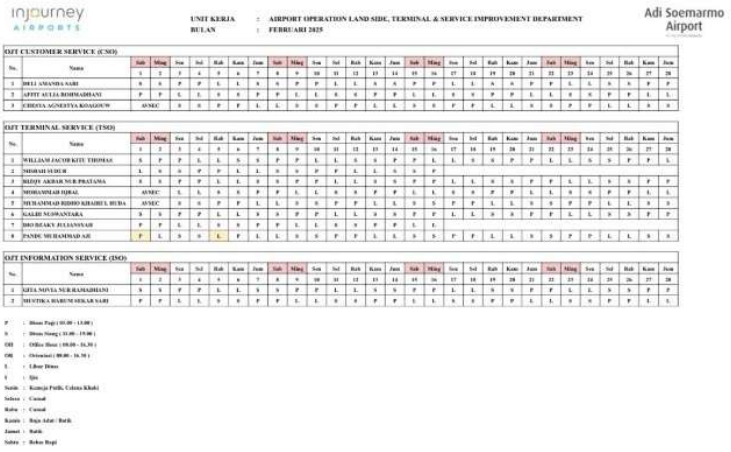
4.2 Jadwal Kegiatan

4.2.1 Jadwal Unit *Apron Movement Control (AMC)*



Gambar 4.1 Jadwal Unit *Apron Movement Control (AMC)*

4.2.2 Jadwal Unit *Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement (AOLTSI)*



Gambar 4.2 Jadwal Unit *Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement (AOLTSI)*

4.2.3 Jadwal Unit *Aviation Securty (AVSEC)*

JADWAL OJT BULAN FEBRUARI 2025

NO	NAMA PERSONIL	LEMBAGA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
			BULAN FEBRUARI 2025																											
			sab	ngg	sen	sel	rab	kam	jum	sab	ngg	sen	sel	rab	kam	jum	sab	ngg	sen	sel	rab	kam	jum	sab	ngg	sen	sel	rab	kam	jum
	REGU A																													
1	EVITA HELENA MERESTEK	PPI	P	L	L	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	L	L				RESIGNASI			
2	DEWA GEDE BIDAN MAHARTA	API SANYUWANNI				S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	L	L				RESIGNASI			
3	GALIH NUSWANTARA	POLTEKBANG BUB																		P	P	L	L	S	S	P	P	L	L	S
	REGU B																													
4	APRIANI KUSNUL KHOTIMAH	PPI	L	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	L	L	S	S				RESIGNASI			
5	RIZDY AKBAR	POLTEKBANG BUB																		L	L	S	S	P	P	L	L	S	S	P
6	LEONARDUS DAVID SRYANDI	API SANYUWANNI				P	P	L	L	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	L	L	S	S				RESIGNASI			
	REGU C																													
7	JAN FRIDOLIN TARIGAN	API SANYUWANNI				L	L	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P				RESIGNASI			
8	NITI NANIFAH NARUTOMI	API SANYUWANNI				L	L	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P				RESIGNASI			
	ADMIN																													
9	SOFIA LUMIANA	API SANYUWANNI				D	D	D	D	L	L	D	D	D	D	D	L	L	D	D	D	D	D				RESIGNASI			

NOTES:

Wajib mengikuti apel minimal 15 menit sebelum serah terima tugas

Keterangan Jam Dinas :	
S	13.00 - 20.00
P	06.00 - 13.00
L	LIBURAN
D	08.00-16.30

Gambar 4.3 Jadwal Unit *Aviation Securty (AVSEC)*

4.3 Permasalahan

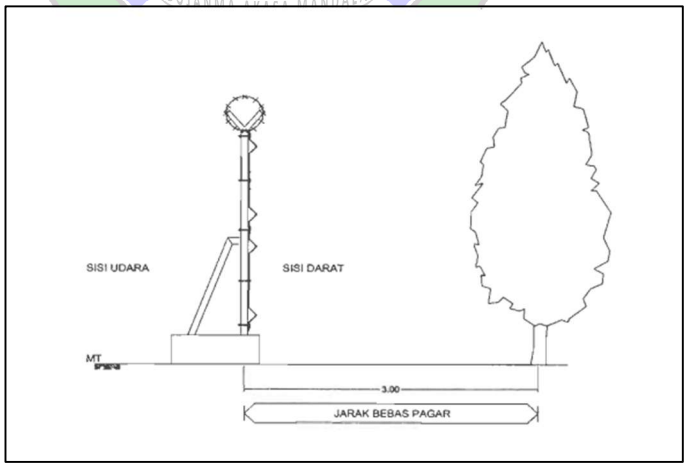
4.3.1 Pagar Perimeter Yang Tertutup Vegetasi

Vegetasi yang tumbuh liar di sekitar pagar perimeter Bandara Adi Soemarmo Boyolali telah menimbulkan beberapa permasalahan terkait keamanan dan pengawasan. Pagar perimeter yang tertutupi oleh vegetasi mengurangi visibilitas, sehingga menyulitkan personel keamanan dalam melakukan pengawasan dan deteksi terhadap potensi gangguan. Kondisi ini juga berpotensi akan risiko gangguan keamanan.

Berdasarkan informasi dari unit *Aviation Security* (AVSEC), vegetasi liar yang menutupi pagar perimeter sebagian besar muncul karena kurangnya perawatan rutin di area tersebut. Selain itu, faktor seperti curah hujan yang tinggi dan iklim tropis di wilayah Boyolali turut mempercepat pertumbuhan vegetasi di sekitar pagar. Masalah ini menjadi perhatian utama karena tidak hanya berdampak pada keamanan, tetapi juga dapat menyebabkan kerusakan struktural pada pagar, seperti percepatan korosi akibat akumulasi kelembapan yang ditahan oleh tanaman.

Gambar 4.4 Pagar Perimeter Yang Tertutup Vegetasi

Sesuai regulasi KP 601 Tahun 2015 Bab 2 Pasal 3 Poin 2C, diatur bahwa pagar perimeter bandara harus memiliki jarak pandang minimal 3 meter dan radius bebas hambatan 3 meter di kedua sisi pagar. Kondisi vegetasi yang tidak terkendali ini menunjukkan bahwa regulasi tersebut belum sepenuhnya diterapkan di Bandara Adi Soemarmo. Oleh karena itu, diperlukan langkah strategis untuk menertibkan dan merawat area sekitar pagar perimeter agar sesuai dengan standar keamanan penerbangan yang berlaku.



Gambar 4.5 Standar Jarak Pandang
Sumber: KP 601 tahun 2015

4.3.2 Kondisi Kawat Pagar Perimeter yang Rusak

Kondisi kawat pada pagar perimeter di Bandara Adi Soemarmo Boyolali yang rusak telah menjadi salah satu permasalahan penting dalam menjaga keamanan dan keselamatan area sisi udara. Pagar perimeter merupakan elemen utama dalam sistem keamanan bandara yang berfungsi untuk mencegah akses tidak sah ke area terbatas. Namun, Kerusakan ini dapat memberikan celah bagi masuknya hewan liar atau pihak yang tidak berwenang ke dalam area bandara. Hal ini berpotensi mengganggu operasional bandara serta menimbulkan risiko terhadap keselamatan penerbangan.

Berdasar KP 601 tahun 2015 bab 2 pasal 3 poin 2B dan 2E menjelaskan bahwa "Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang" dan "Tersedia perawatan perimeter", maka jika terjadi kerusakan pada pagar perimeter harus segera dilakukan perawatan. Kerusakan pada kawat pagar perimeter ini perlu segera diatasi melalui inspeksi berkala, perbaikan, dan penggantian material yang sudah tidak layak, agar sistem keamanan di Bandara Adi Soemarmo tetap terjaga sesuai dengan standar keselamatan penerbangan yang berlaku.

Gambar 4.6 Kawat Pagar Perimeter Yang Rusak

4.4 Penyelesaian Masalah

Perlu adanya penyelesaian masalah yang relevan memadukan peraturan dan yang ada sehingga tercapainya upaya yang dikehendaki untuk memecahkan masalah yang sudah dijelaskan sebelumnya. Pemecahan masalah yang dianalisa meliputi peningkatan pengawasan personel *Aviation Security* dan perawatan dari pihak fasilitas terhadap pagar perimeter yang dipasang di sekitar bandara. Berikut merupakan hal perlu dilakukan sebagai berikut :

1. Pagar Perimeter yang Tertutup Vegetasi

   Pagar perimeter di Bandara Adi Soemarmo Boyolali berperan penting dalam menjaga keamanan dan keselamatan operasional penerbangan. Namun, pertumbuhan vegetasi liar di sekitar pagar dapat menghambat visibilitas, mengurangi efektivitas pengawasan, serta berpotensi menjadi celah keamanan. Terdapat beberapa penyelesaian yang difokuskan pada upaya pembersihan dan perawatan pagar perimeter untuk memastikan area tetap terlihat dengan jelas serta tidak mengganggu fungsi pengawasan. Langkah-langkah yang dapat dilakukan antara lain:

   - Pembersihan Manual Secara Rutin

     Dilakukan pembersihan vegetasi liar di sekitar pagar perimeter dengan menggunakan alat pemotong rumput atau mesin pemangkas secara rutin untuk memastikan tidak ada hambatan visual yang dapat mengurangi efektivitas pemantauan oleh personel keamanan maupun sistem pengawasan berbasis

   - Inspeksi dan Pelaporan

     Personel AVSEC harus memiliki sistem inspeksi rutin yang harus dilakukan untuk memastikan tidak ada vegetasi yang kembali tumbuh dan menghalangi pengawasan. Jika ditemui maka personel *Aviation Security* harus melaporkan temuan tersebut secara cepat dan responsif. Laporan ini harus segera ditindaklanjuti dengan pembersihan sebelum vegetasi tumbuh terlalu lebat dan sulit untuk dikendalikan.

- Pengecoran Area Bawah Pagar Perimeter

  Pengecoran sepanjang bawah pagar perimeter dapat menjadi solusi efektif untuk mencegah tumbuhnya vegetasi liar di sekitar pagar. Dengan adanya lapisan beton setebal 30–50 cm, akar tanaman tidak akan mendapatkan ruang untuk tumbuh, sehingga mengurangi kemungkinan pagar tertutup oleh vegetasi.

- Penggunaan Herbisida

  Aplikasi herbisida selektif pada area sekitar pagar perimeter dapat mencegah pertumbuhan kembali vegetasi liar. Pemilihan herbisida harus memperhatikan aspek lingkungan serta standar keselamatan operasional penerbangan, dengan menggunakan jenis yang tidak beracun dan tidak merusak ekosistem sekitar.

Dengan menerapkan penyelesaian ini, diharapkan pagar perimeter di Bandara Adi Soemarmo Boyolali tetap dalam kondisi optimal sesuai dengan regulasi yang berlaku, serta mampu mendukung sistem keamanan dan keselamatan penerbangan secara maksimal.

2. Kondisi Kawat Pagar Perimeter yang Rusak

Kerusakan pada kawat pagar perimeter, seperti kawat yang putus, berlubang, atau kendur, dapat meningkatkan risiko pelanggaran keamanan dan gangguan operasional penerbangan. Penyelesaian ini bertujuan untuk segera mengatasi kerusakan pada kawat pagar perimeter agar tidak menjadi celah keamanan. Beberapa tindakan yang dapat dilakukan adalah

- Penandaan Kerusakan dan Perbaikan

  Langkah yang dapat dilakukan yaitu mengidentifikasi dan menandai bagian pagar yang mengalami kerusakan. Personel keamanan atau petugas pemeliharaan harus melakukan patroli secara rutin untuk mendeteksi titik-titik pagar yang mengalami kerusakan, seperti kawat yang putus, berkarat, atau longgar. Penandaan ini bertujuan untuk mempermudah proses perbaikan

dan menghindari keterlambatan dalam penanganan. Setelah titik-titik pagar yang rusak diidentifikasi, dilakukan penggantian atau perbaikan segera dengan bahan yang sesuai untuk memastikan pagar tetap berfungsi sebagai penghalang yang efektif.

- Penambahan CCTV dan Patroli Rutin

  Penambahan sistem Closed-Circuit Television (CCTV) dan peningkatan patroli rutin merupakan solusi efektif dalam mengatasi masalah kawat pagar perimeter yang rusak di bandara. CCTV berperan sebagai alat pemantauan yang dapat memberikan pengawasan real-time terhadap area perimeter, terutama di titik-titik rawan yang sering mengalami kerusakan atau gangguan. Dengan memasang kamera pengawas di sepanjang pagar, petugas keamanan dapat dengan cepat mendeteksi adanya potensi ancaman, seperti percobaan perusakan, penyusupan, atau aktivitas mencurigakan di sekitar perimeter bandara.

  Selain itu, peningkatan patroli rutin juga menjadi solusi dalam menjaga keamanan pagar perimeter yang rusak. Patroli yang dilakukan secara berkala oleh petugas keamanan memungkinkan deteksi dini terhadap kerusakan yang dapat mengancam keselamatan operasional bandara. Dengan adanya patroli yang lebih intensif, setiap kerusakan pada kawat pagar dapat segera diidentifikasi dan dilaporkan untuk segera diperbaiki sebelum berpotensi digunakan sebagai celah untuk masuk secara ilegal ke area terbatas bandara. Dengan kombinasi antara pemantauan CCTV dan patroli rutin, keamanan perimeter bandara dapat lebih terjaga, mengurangi risiko gangguan akibat pagar yang rusak, serta memastikan keselamatan dan kelancaran operasi penerbangan.

BAB V
PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT), taruna/i memperoleh banyak pengetahuan dan pengalaman kerja secara langsung di lapangan, termasuk dalam menganalisis kondisi pagar perimeter di Bandara Adi Soemarmo Boyolali. Dalam pelaksanaan OJT, taruna/i menemukan berbagai permasalahan yang telah dipaparkan dalam Bab IV. Permasalahan tersebut memberikan pemahaman kepada taruna/i mengenai penyebab kerusakan atau kondisi kurang optimal dari pagar perimeter serta solusi untuk mengatasinya, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Prosedur pemeliharaan dan perbaikan dapat dilaksanakan secara baik apabila melakukan dengan sesuai dari peraturan yang telah ditetapkan serta disesuaikan dengan kondisi kerja di lapangan.

Diperlukan sistem regulasi yang jelas, prosedur yang tepat, dan pengawasan yang konsisten untuk memastikan bahwa pagar perimeter tetap dalam kondisi optimal, sehingga mampu menunjang sistem keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandara Adi Soemarmo. Dari analisis yang telah dilakukan, disimpulkan bahwa peningkatan pengawasan terhadap kondisi pagar perimeter, pemeliharaan rutin, serta penerapan inspeksi berkala merupakan langkah yang harus diutamakan untuk mencegah permasalahan serupa di masa depan. Penulis menyadari bahwa laporan ini masih memiliki kekurangan dan membuka diri terhadap kritik dan saran yang membangun demi penyempurnaan laporan. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat dan menjadi referensi berharga bagi pembaca di masa mendatang.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

Berdasarkan hasil analisis selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandara Adi Soemarmo Boyolali, berikut adalah beberapa saran yang dapat diberikan:

- Melakukan inspeksi dan pengawasan secara rutin terhadap kondisi pagar perimeter, khususnya terkait vegetasi yang menutupi pagar, kawat yang rusak, serta area yang mulai berkarat.
- Mengimplementasikan program pemeliharaan rutin yang melibatkan pembersihan area sekitar pagar, perbaikan segera pada kawat yang rusak, dan pelapisan ulang antikarat untuk mencegah kerusakan lebih lanjut.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training*

Berdasarkan pengalaman selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandara Adi Soemarmo Boyolali, berikut adalah beberapa saran yang dapat diberikan:

- Peserta OJT diharapkan melakukan evaluasi mandiri terkait pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh, sehingga mampu terus meningkatkan kualitas dan kompetensi di bidang penerbangan.
- Pembagian unit OJT sebaiknya dilakukan sejak awal di kampus agar penempatan sesuai dengan kompetensi peserta, sehingga mereka dapat memaksimalkan potensi selama pelaksanaan OJT.
- Memperpanjang durasi OJT menjadi lebih dari dua bulan untuk memberikan kesempatan lebih banyak kepada peserta dalam memahami pekerjaan di lapangan secara mendalam, termasuk menangani berbagai permasalahan terkait fasilitas bandara.
- Menyediakan pelatihan awal sebelum peserta OJT terjun langsung ke lapangan, sehingga mereka lebih siap menghadapi tantangan kerja di industri penerbangan.

Melalui saran-saran ini, diharapkan Bandara Adi Soemarmo Boyolali dapat terus meningkatkan mutu operasionalnya, baik dari segi keamanan, keselamatan, maupun pelayanan.

DAFTAR PUSTAKA

Afan Sena. 2008. Pengertian Pengamanan. https://angkasasena.blogspot.com/2008/04/sekilas-aviation-security-avsec.html dan afansena@gmail.com. 1 Oktober 2022 (16.44) Annex 14 Tentang Aerodromes. ICAO Document 9774, ICAO Document 9895. Annex 17 Tentang Security, Safeguarding International Civil Aviation Againts Acts of Unlawful Interference. ICAO Document 8973. Arikunto, Suharsimi. 2013. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Rineka Cipta. Jakarta. _____. 2013. Pengertian data sekunder menurut beberapa ahli. https://dqlab.id/pengertian-data-sekunder-menurut-beberapa-ahli. 4 Oktober 2022 (14.20) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tentang pengertian bandar udara dan kebandarudaraan https://hubud.dephub.go.id/hubud/website/Bandara.php.14 September 2022 (19.03) DPMPTSP (Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Jawa Tengah) Tentang Bandara Internasional Adi Soemarmo Solo (SOC). https://ppid.dpmptsp.jatengprov.go.id/sarpras/2/27. 15 Oktober 2022 (15.04)

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KM 54 Tahun 2004 Tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil. 21 Mei 2004. Jakarta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 601 Tahun 2015 Tentang standar pagar untuk daerah keamanan terbatas (Security Restricted Area) bandar udara. 12 Oktober 2015. Jakarta. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2021 Tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional. 24 Mei 2021. Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas. 12 Februari 2015. Jakarta. Peraturan Menteri Pehubungan Republik Indonesia Nomor: PM 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara. 22 April 2015. Jakarta. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2016 Tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional. 20 juli 2016. Jakarta. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional. 16 Juli 2020. Jakarta. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 127 Tahun 2015 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional. 26 Agustus 2015. Jakarta. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan. 2 Februari 2021. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 6644. Jakarta.\ Standard Operating Procedure (SOP) Aviation Security (Avsec) di bandar udara yang dikelola PT. Angkasa

Pura II (Persero). 2018. Sugiyono. 2022. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Alfabeta. Bandung Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. 12Januari 2009. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 4956. Jakarta

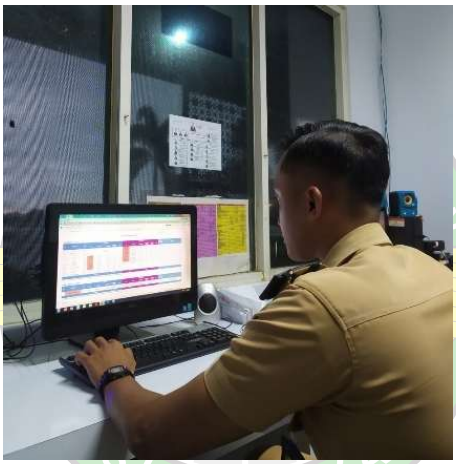
LAMPIRAN
ON THE JOB TRAINING

Lampiran 1. Pembukaan Kegiatan *On the Job Training via* Zoom

Lampiran 2. Penerimaan Mahasiswa *On the Job Training*

Lampiran 3. Pembekalan Sebelum Melaksanakan *On the Job Training*

Lampiran 4. Apel Bulan K3 Nasional



Lampiran 5. Membuat *Worksheet* AMC

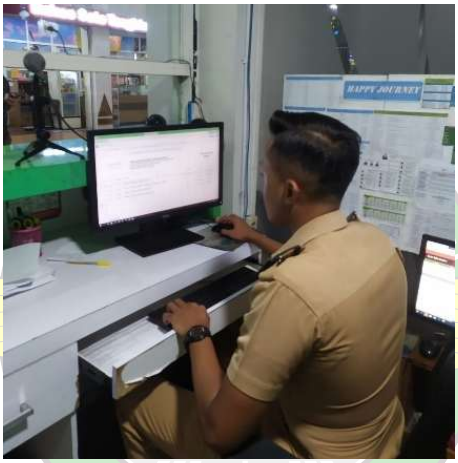
Lampiran 6. *Undocking Aviobridge*

Lampiran 7. Inspeksi Area *Apron*

Lampiran 8. Inspeksi Bersama *Supervisor*

Lampiran 9. Melakukan *Marshalling*

Lampiran 10. Membuang *Foreign Object Debrish*



Lampiran 11. Membuat Logbook TSO

Lampiran 12. Inspeksi Area Terminal

Lampiran 13. Monitoring Bapak Jokowi

Lampiran 14. Pengecekan Suhu Terminal

Lampiran 15. Pengatuan Q-Line *Check In Counter*

Lampiran 16. Pengecekan *Boarding Pass* Penumpang

Lampiran 17. Pemindahan Barang Penumpang di PSCP

SUJANMA AKASA MANDALA
SURABAYA