

**PENERAPAN EQUIPMENT STAGING AREA (ESA) DAN
EQUIPMENT PARKING AREA (EPA) UNTUK
MENINGKATKAN KETERTIBAN DAN KESELAMATAN
KENDARAAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) DI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

ANGGID PUTRI PRATITIS
NIT. 30622079

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA**

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2025

**PENERAPAN EQUIPMENT STAGING AREA (ESA) DAN
EQUIPMENT PARKING AREA (EPA) UNTUK
MENINGKATKAN KETERTIBAN DAN KESELAMATAN
KENDARAAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) DI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

ANGGID PUTRI PRATITIS
NIT. 30622079

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA**

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

**PENERAPAN EQUIPMENT STAGING AREA (ESA) DAN EQUIPMENT
PARKING AREA (EPA) UNTUK MENINGKATKAN KETERTIBAN DAN
KESELAMATAN KENDARAAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT
(GSE) DI BANDARA INTERNASIONAL KOMODO**

Oleh :

ANGGID PUTRI PRATITIS

NIT. 30622079

Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportas Udara

Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh :

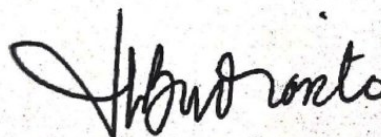
Supervisor



Sri Ratnawati

NIP. 19770316 201012 2 002

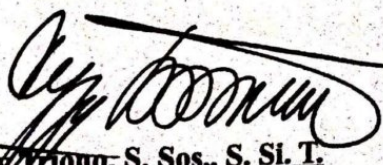
Dosen Pembimbing



Anton Budiarto, S.E., M.T.

NIP. 19650110 199103 1 004

Mengetahui,
Kepala Kantor UPBU Kelas II Komodo



Cepny Priono, S. Sos., S. Si. T.

NIP. 19790331 20003 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 25 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan telah memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* (OJT).

Tim Penguji :

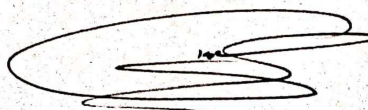
Ketua



Sri Ratnawati

NIP. 19770316 201012 2
002

Sekretaris



Gilang Supriyatna

NIP. 19960707 201503 1
001

Anggota



Anton B. S.E., M.T.

NIP. 19650110 199103
1 004

Mengetahui,
Ketua Program Studi



Lady Silk Moonlight, S.Kom, MT.

NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT, atas segala berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) yang berjudul “PENERAPAN EQUIPMENT STAGING AREA (ESA) DAN EQUIPMENT PARKING AREA (EPA) UNTUK MENINGKATKAN KETERTIBAN DAN KESELAMATAN KENDARAAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO” dengan lancar tanpa halangan apapun.

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kesempatan dimana para Taruna/i dapat menerapkan dan mengembangkan ilmu yang didapat selama menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Adapun tujuan dari penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini yaitu sebagai syarat kelulusan Taruna/i program studi DIII Manajemen Transportasi Udara pada semester V (lima), sekaligus sebagai bukti tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo.

Pada kesempatan ini, tak lupa penulis ucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah memberi dukungan aktif maupun pasif dalam pelaksanaan hingga proses penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini, antara lain:

1. Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan anugrah-Nya.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang senantiasa memberi doa dan dukungan kepada penulis.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Ceppy Triono, S. Sos., S. Si. T. selaku Kepala Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo.
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, MT., selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Anton Budiarto, S.E., M.T., selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On The Job Training* (OJT).
7. Ibu Sri Ratnawati selaku Kepala Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo sekaligus Supervisor dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
8. Seluruh staff unit di Bandar Udara Internasional Komodo, Labuan Bajo.
9. Rekan-rekan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Komodo dan seluruh rekan Manajemen Transportasi Udara angkatan VIII

di Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah banyak membantu dan memberikan semangat dalam penyusunan laporan ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) I ini masih terdapat banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Namun penulis berharap laporan ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Oleh karena itu, saran dan masukan yang membangun sangat penulis harapkan dari para pembaca.

Labuan Bajo, 25 Februari 2025

Penulis

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anggid'.

Anggid Putri Pratitis

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	1
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	3
1.2.1 Maksud.....	3
1.2.2 Manfaat.....	3
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>	5
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Komodo.....	5
2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Komodo.....	6
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara.....	6
2.2.2 Data Umum Bandar Udara.....	7
2.2.3 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside</i>).....	8
2.2.4 Fasilitas Sisi Darat.....	9
2.2.5 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	10
2.2.6 Declared Distanced.....	11
2.2.7 Data Angkutan Udara.....	11
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	11

BAB III TINJAUAN TEORI.....	15
3.1 Bandar Udara	15
3.2 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara.....	16
3.2.1 Landasan Pacu (Runway).....	16
3.2.2 Landasan Hubung (Taxiway).....	18
3.2.3 Tempat Parkir Pesawat (Apron).....	18
3.3 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara.....	19
3.3.1 Terminal Penumpang.....	19
3.3.2 Terminal Kargo.....	21
3.3.3 Jalan dan Parkir Kendaraan.....	22
3.4 Apron	22
3.5 Marka.....	23
3.6 <i>Equipment Staging Area</i> (ESA).....	31
3.7 <i>Equipment Parking Area</i> (EPA).....	32
3.8 Ketertiban Bandar Udara	33
3.9 <i>Ground Support Equipment</i> (GSE).....	34
BAB IV PELAKSANAAN OJT.....	35
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	35
4.1.1 Wilayah Kerja.....	35
4.1.2 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT.....	35
4.2 Jadwal.....	40
4.3 Permasalahan	42
4.3.1. Tidak ada marka <i>Equipment Parking Area</i> (EPA) di <i>parking stand</i> .	42
4.3.2. Parkir Kendaraan <i>Ground Support Equipment</i> (GSE) Tidak teratur .	42
4.3.3. Peningkatan Risiko Keselamatan.....	43

4.4	Penyelesaian Masalah	44
4.4.1.	Standarisasi <i>Marka Equipment Parking Area</i> (EPA)	44
4.4.2.	Mengatur Parkir Kendaraan <i>Ground Support Equipment</i> (GSE)	46
4.4.3.	Peningkatan Keselamatan dan Kepatuhan terhadap Regulasi	48
BAB V PENUTUP		50
5.1	Kesimpulan	50
5.2	Saran	50
DAFTAR PUSTAKA		52
LAMPIRAN		54

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Komodo.....	6
Gambar 2. 2 Data Angkutan Udara.....	11
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Komodo	12
Gambar 3. 1 Runway Bandar Udara Internasional Komodo.....	17
Gambar 3. 2 Taxiway Bandar Udara Internasional Komodo	18
Gambar 3. 3 Apron Bandar Udara Internasional Komodo.....	19
Gambar 3. 4 Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Komodo.....	21
Gambar 3. 5 Terminal Cargo Sementara Bandar Udara Internasional Komodo	22
Gambar 3. 6 Marka di Runway	24
Gambar 3. 7 Apron Edge Marking.....	25
Gambar 3. 8 Equipment Storage Area and Marking.....	26
Gambar 3. 9 Aircraft Stand Number Designation (Huruf).....	26
Gambar 3. 10 Aircraft Stand Number Designation (Angka).....	27
Gambar 3. 11 Aircraft Stand Number Designation (Angka).....	27
Gambar 3. 12 Apron Safety Line.....	27
Gambar 3. 13 Equipment Parking Area Marking.....	28
Gambar 3. 14 Aerobridge Wheel Position	28
Gambar 3. 15 Aerobridge Safety Marking.....	28
Gambar 3. 16 Taxiway Center Line Marking	29
Gambar 3. 17 Runway Holding Position Marking.....	29
Gambar 3. 18 Taxiway Edge Marking.....	30
Gambar 3. 19 Taxiway Shoulder Marking.....	31
Gambar 3. 20 Shoulder Marking.....	31
Gambar 3. 21 Equipment Parking Area Marking.....	33
Gambar 4. 1 Belum Ada Marka EPA di Apron.....	42
Gambar 4. 2 Bukti Laporan Kejadian Insiden Kendaraan GSE	43
Gambar 4. 3 Bukti Laporan Kejadian Insiden Kendaraan GSE	44
Gambar 4. 4 Desain Peletakan ESA.....	45
Gambar 4. 5 Rencana Peletakan EPA Pada Apron.....	46

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik Runway	10
Tabel 2. 2 Declared Distanced.....	11
Tabel 3. 1 Jarak Minimum dari Center Line Holding Position.....	29

Tabel 3. 2 Ketentuan Warna dan Jarak EPA.....	33
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training 1.....	40

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1.** Surat Permohonan On the Job Training di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo
- Lampiran 2.** Daftar Nama Taruna OJT di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo
- Lampiran 3.** Layout Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo
- Lampiran 4.** Layout Apron Banda Udara Internasional Komodo Labuan Bajo
- Lampiran 5.** Data Angkutan Udara Bandar Udara Komodo Tahun 2024
- Lampiran 6.** Lapor Datang Taruna On the Job Training di Kantor Kepala Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo
- Lampiran 7.** Pass Bandara Penulis
- Lampiran 8.** Jadwal Dinas Taruna On the Job Training di Unit AVSEC
- Lampiran 9.** Dokumentasi Kegiatan Taruna On the Job Training Saat Dinas di Unit AVSEC
- Lampiran 10`.** Jadwal Dinas Taruna On the Job Training di Unit AMC
- Lampiran 11.** Dokumentasi Kegiatan Taruna On the Job Training Saat Dinas di Unit AMC
- Lampiran 12.** Jadwal Dinas Taruna On the Job Training di Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal
- Lampiran 13.** Dokumentasi Kegiatan Taruna On the Job Training Saat Dinas di Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Transportasi memegang peranan penting dalam kemajuan negara. Di Indonesia, transportasi sangat dibutuhkan untuk menunjang berbagai kegiatan dan sebagai penghubung antardaerah, antarpulau, hingga antarnegara. Transportasi udara dengan keunggulannya mampu mencapai tujuan dalam waktu singkat tentu menjadi salah satu pilihan terbaik bagi warga negara maupun mancanegara saat ingin bepergian. Saat ini, dunia penerbangan terus mengalami perkembangan seiring dengan kemajuan zaman. Pembangunan demi pembangunan yang dilakukan tentu tidak akan berjalan tanpa adanya Sumber Daya Manusia yang terampil dan berkompeten sesuai bidangnya.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan sekolah kedinasan dibawah Kementerian Perhubungan. Menjadi salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang bertugas dalam pelaksanaan pendidikan profesional diploma pada bidang Teknik, Keselamatan dan Manajemen Penerbangan. Berdasarkan visi yang diemban yaitu menjadi perguruan tinggi vokasi yang unggul, menghasilkan lulusan yang kompeten di bidang penerbangan, serta mampu bersaing secara nasional dan global, Politeknik Penerbangan Surabaya berperan penting dalam mencetak insan – insan perhubungan udara untuk mencapai perkembangan serta keselamatan penerbangan. Komitmen yang kuat diwujudkan dengan adanya fasilitas akademik untuk menunjang kegiatan pembelajaran serta tenaga pengajar yang profesional dan berlisensi.

Sekolah kedinasan yang terletak di Jl. Jemur Andayani I No. 73, Siwalankerto, Kec. Wonocolo, Surabaya, Jawa Timur ini menyelenggarakan 7 Program Studi Diploma III salah satunya adalah Diploma III Manajemen Transportasi Udara. Program diklat yang menyiapkan personil yang terampil di bidang manajemen transportasi udara dan menguasai operasi transportasi udara yang mencakup sisi darat dan sisi udara. Dalam penyelenggaraan pendidikan,

menganut Tridarma Perguruan Tinggi meliputi Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian. Implementasi pemenuhan dari Tridarma Perguruan Tinggi adalah dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT).

On the Job Training (OJT) merupakan program strategis yang dirancang oleh Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai bagian integral dari pembelajaran mahasiswa pada bidang Manajemen Transportasi Udara. *On the Job Training* (OJT) menjadi syarat kelulusan bagi Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya. Bertujuan untuk mengukur tingkat pemahaman Taruna dalam menerapkan ilmu teori pada proses pendidikan di kampus, untuk kemudian diaplikasikan dengan praktik secara langsung di lapangan. Pada kegiatan ini Taruna juga akan mendapatkan gambaran terkait dinamika dalam dunia kerja pada lingkup pelayanan jasa transportasi udara. Dengan adanya kegiatan *On the Job Training* (OJT), Taruna diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah didapatkan serta mendapatkan ilmu baru selama pelaksanaan praktik lapangan, mengembangkan ilmu – ilmu *soft skill* diantaranya komunikasi, sosialisasi, networking, leadership, berpikir kritis dan *problem solving*, manajemen waktu dan *skill – skill* yang lain guna menunjang persiapan memasuki dunia kerja setelah lulus dari Politeknik Penerbangan Surabaya.

Pada kegiatan *On the Job Training* (OJT), penulis berkesempatan melaksanakannya di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo. Selama proses *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan selama kurang lebih 2 bulan, penulis menjalankan praktik lapangan di 3 unit kerja meliputi , *Aviation Security* (AVSEC), *Apron Movement Control* (AMC), dan Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal.

Pada ke-3 unit tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ada beberapa permasalahan yang ditemukan, diantaranya permasalahan yang berada di unit *Apron Movement Control* (AMC) yaitu belum standarnya marka apron di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo, salah satunya yaitu belum adanya fasilitas *Equipment Parking Area* (EPA). Dengan ditemukannya permasalahan diatas penulis berharap dapat merumuskan pemecahan untuk mengatasi

permasalahan yang ada sehingga dapat menunjang optimalisasi kinerja unit *Apron Movement Control* (AMC).

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training*

1.2.1 Maksud

Adapun tujuan dari dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT) dan harapan dari penelitian permasalahan yang ditemukan sebagai berikut :

1. Bagi Taruna, *On the Job Training* (OJT) bertujuan untuk mengimplementasikan teori yang diperoleh dengan praktik secara langsung. Mengetahui kondisi fisik, operasional dan struktur organisasi serta lingkungan sosial di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo. Mengetahui dan memahami permasalahan – permasalahan yang ada serta melatih penalaran dan *problem solving* dalam upaya pemecahan permasalahan yang ada.
2. Bagi Politeknik Penerbangan Surabaya, *On the Job Training* (OJT) bertujuan untuk pemenuhan Tridarma Perguruan Tinggi meliputi Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian. Mencetak lulusan yang berkompeten di bidangnya dan bersertifikat serta memiliki daya saing tinggi pada taraf nasional maupun internasional.
3. Bagi bandar udara, bertujuan untuk peningkatan kualitas pelayanan bandar udara khususnya pada unit *Apron Movement Control* (AMC) agar fasilitas dan perlengkapan yang ada dapat di optimalkan sesuai standar fasilitas.

1.2.2 Manfaat

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak dicapai, maka penelitian ini diharapkan mempunyai manfaat dalam pendidikan baik secara langsung maupun tidak langsung. Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat :

- a. Bagi penulis, dapat mengimplementasikan ilmu yang telah di dapat selama mengikuti kegiatan perkuliahan, menambah wawasan serta pengalaman, mengetahui cara kerja dan kebutuhan kerja di tempat *On*

the Job Training (OJT) penyesuaian diri dalam menghadapi dinamika di lingkungan kerja.

- b. Bagi para peneliti yang tertarik terhadap permasalahan ini diharapkan dapat menjadi acuan dan referensi untuk melakukan penelitian lebih luas terkait variabel lain yang terkait dengan optimalisasi fasilitas dan peralatan unit *Apron Movement Control (AMC)*.
- c. Bagi Lembaga Politeknik Penerbangan Surabaya, dapat digunakan sebagai tambahan pustaka nantinya yang berguna bagi mahasiswa umumnya dan Taruna / taruni Politeknik Penerbangan Surabaya khususnya.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat :

- a. Bagi pihak *Apron Movement Control (AMC)*, diharapkan dapat memberikan masukan untuk mencapai optimalisasi dalam pemenuhan fasilitas dan peralatan guna menunjang kinerja operasional.
- b. Bagi pihak bandar udara, diharapkan dapat menjadi evaluasi serta masukan untuk melakukan optimalisasi dalam pengadaan fasilitas dan peralatan untuk mencapai optimalisasi dalam pemberian layanan penerbangan.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Komodo

Bandar Udara Internasional Komodo (IATA: LBJ, ICAO: WATO), terletak di Labuan Bajo, Kecamatan Komodo, Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur (NTT), merupakan sebuah bandar udara yang dijadikan fokus oleh Pemerintah Indonesia dalam pengembangan destinasi wisata super prioritas. Bandar Udara Komodo telah beroperasi sejak tahun 2015 dengan nama awal Bandar Udara Mutiara II yang kemudian diganti menjadi Bandar Udara Komodo sebagai wujud perlambangan ikon wisata yang ada di Labuan Bajo, yaitu pulau Komodo.

Pembangunan bandara ini dimulai pada tahun 1975 dengan tujuan untuk mendukung aksesibilitas wilayah tersebut, yang dikenal dengan keindahan alamnya dan sebagai pintu gerbang menuju Taman Nasional Komodo. Awalnya bandara ini merupakan bandara perintis pemerintah daerah Ruteng, yang memiliki panjang *runway* 650 m x 18 m. Pada fase awal, bandara ini memiliki infrastruktur yang sederhana dan hanya dapat didarati oleh pesawat jenis turboprop seperti ATR 72-600. Kemudian, pada tahun 1990 pembangunan dilanjutkan dengan pelebaran luas terminal penumpang menjadi 240 m² dan panjang landasan pacu 1.200 m x 30 m serta penambahan pesawat Cessna dan Cessna 441.

Pada tahun 1993, diserahkan kepada Kementerian Perhubungan yang dikelola oleh Direktorat Perhubungan Udara dan berganti nama menjadi Bandar Udara Komodo. Kemudian pada tahun 2015, dilakukan perpanjangan dan pelebaran *runway* sebesar 2.250 m x 45 m serta pembangunan terminal baru seluas 6.650 m² yang kemudian diresmikan secara langsung oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 27 Desember 2015, dengan peningkatan kapasitas penumpang dari 150 ribu menjadi 1,5 juta penumpang per tahun.

Dikarenakan perkembangan wisatawan yang berkembang setiap tahunnya, maka dari tahun 2021-2022 bandar udara Komodo Kembali melakukan perluasan

terminal penumpang menjadi 13.366 m² dan perpanjangan *runway* menjadi 2.650 m x 45 m.

Pada tanggal 3 September 2024, Bandar Udara Komodo resmi ditetapkan sebagai Bandar Udara Internasional dengan penerbangan perdananya yaitu dari Kuala Lumpur ke Labuan Bajo. Untuk memudahkan penerbangan pesawat langsung dari luar negeri ke Labuan Bajo, bandar udara Komodo terus melakukan pembangunan dengan harapan dapat mendorong peningkatan wisatawan dari mancanegara maupun nusantara, sehingga Labuan Bajo akan semakin dikenal oleh dunia.

2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Komodo



Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Komodo

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Bandar Udara Internasional Komodo merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terletak di Pulau Nusa Tenggara Timur tepatnya di kota Labuan Bajo. Berikut data umum Bandar Udara Internasional Komodo.

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

Nama Bandar Udara	: Komodo
Nama Kota	: Labuan Bajo
Provinsi	: Nusa Tenggara Timur
Lokasi Indikator Bandar udara	: WATO – Labuan Bajo/Komodo

2.2.2 Data Umum Bandar Udara

1. Koordinat titik referensi (ARP) : 08°29'10.62''S 119°53'14.72''E
2. Jarak Bandar Udara ke Kota : 2 Km
3. Elevasi : 70 m (229,67 ft)
4. Temperatur : 35°C Elevasi dari Setiap
5. *Threshold* : RWY 35 (190 ft) RWY 17 (238 ft)
6. Penyelenggara Bandar Udara : Unit Penyelenggara Bandar Udara
7. Kepemilikan Aset : Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
8. Alamat Bandar Udara : Jl. Yohanes Sehadun, Kec. Komodo, Kab. Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur, 86554
9. Otoritas Bandar Udara : Otoritas Wilayah IV Bali
10. Nama Kabandara : Ceppy Triono
11. Nomor Telepon : (0385)-41132
12. Nomor *Faximile* : (0385)-41141
13. Email : komodo.apo@gmail.com
14. Arah dan Nomor *Runway* : 35-17
15. Jenis Pelayanan : *Un-Attended*/AFIS/ADC
16. Jam Operasional : 07.00 – 20.00 WITA
17. Kode ICAO : WATO
18. Kode IATA : LBJ
19. UTC : +8
20. Kategori Bandar Udara : Internasional
21. Hajj *Airport* : Tidak
22. Operasi Pesawat : A320, B737, ATR 72, CRJ 1000
23. LLU Services : ADC APP
24. DPPU : Ada
25. Meteorologi : Ada
26. Layanan Internet : Ada
27. Fasilitas Publik : Kantin, ATM
28. Transportasi : Taxi, Mobil Sewa, Travel

29. Hirarki : P (Pengumpan)
30. Klasifikasi : 4D (1.800 M <= ARFL) 36 M <= WS, 52 M : 9 M <= OMG < 14 M)
31. Fasilitas Navigasi : NDB/ VOR/ DME/ ILS/ Glide Path
32. Fasilitas Alat Bantu Visual : *Wind Shock*/ Marka Rambu
33. Komunikasi Penerbangan : Localiser

2.2.3 Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)

1. **Runway** : 119.500 m² (?)
 - a. Panjang x Lebar : 2.650 x 45 m
 - b. Konstruksi : *Asphalt Concrete*
 - c. Kemampuan : PCN 55 F/C/Y/T
 - d. *Azimuth* : 17 – 35
2. **Taxiway A** : 2.185 m²
 - a. Panjang x Lebar : 95 x 23 m
 - b. Konstruksi : *Asphalt Concrete*
 - c. Kemampuan : PCN 55 F/C/X/T
 - d. Kondisi Saat Ini : Baik
3. **Taxiway B** : 8.257 m²
 - a. Panjang x Lebar : 359 x 23 m
 - b. Konstruksi : *Asphalt Concrete*
 - c. Kemampuan : PCN 55 F/C/X/T
 - d. Kondisi Saat Ini : Baik
4. **Apron Fleksibel** : 20.000 m²
 - a. Panjang x Lebar : 200 x 100 m
 - b. Konstruksi : *Asphalt Concrete*
 - c. Kemampuan : PCN 55 F/C/X/T
 - d. Kondisi Saat Ini : Baik
5. **Apron Rigid** : 9.100 m²
 - a. Panjang x Lebar : 91 x 100 m
 - b. Konstruksi : Beton/*Rigid*
 - c. Kemampuan : PCN 54 R/B/X/T

- d. Kondisi Saat Ini : Baik
- 6. **RESA** : 8.100 m²
 - a. Panjang x Lebar : 90 x 90 m
 - b. Konstruksi : Tanah Padat
- 7. **Runway Strip** : 415.500 m²
 - a. Panjang x Lebar : 2.770 x 150 m
 - b. Konstruksi : Tanah Padat
 - c. Kondisi Saat Ini : Cukup

2.2.4 Fasilitas Sisi Darat

1. Terminal Penumpang

- a. Kategori : Internasional
- b. Luas : 13.366 m²

2. Gedung Cargo Sementara

- a. Luas : 211 m²

3. Gedung Perkantoran

- a. Kantor Administrasi : 385 m²
- b. Kantor Operasional : 385 m²
- c. Kantor Keamanan : 200 m²
- d. *Fire Station* (PKP – PK)
 - Luas : 744 m²
 - Kategori : VI
 - Jumlah Garasi : 4
- e. Gedung AAB : 200 m²
- f. Power House : 300 m²
- g. Gedung Air Bersih : 200 m²
- h. Tower ATC : 150 m²
- i. DME / VOR : 64 m²

2.2.5 Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik *Runway*

(Sumber; AIRAC AIP Amendment 133 Bandar Udara Internasional Komodo)

1	2	3	4	5
Nomor <i>Runway</i>	<i>True</i> BRG	Dimensi <i>Runway</i>	Kekuatan (PCN) dan Permukaan dan <i>Stopway</i>	Koordinat <i>Threshold</i>
17	172.42°	2.650 x 45 m	PCN 55 F/C/X/T (Asphalt)	08°28' 07.41" S 119°53' 12.92" E
35	352.42°			08°29' 32.84" S 119°53' 24.34" E

6	7	8	9
Elevasi <i>Threshold</i> & Ketinggian Elevasi dari <i>Touchdown Zone</i> untuk <i>Precision Approach</i> <i>Runway</i>	<i>Slope</i> <i>Runway</i>	Dimensi <i>Stopway</i>	Dimensi <i>Clearway</i>
238 feet	-	NIL	150 x 150 m
190 feet	-	NIL	151 x 150 m

10	11	12	13
Dimensi <i>Runway Strip</i>	RESA	OFZ	<i>Remarks</i>
2.770 x 150 m Grass	90 X 90 m	NIL	NIL
	91 x 90 m	NIL	NIL

2.2.6 Declared Distanced

Tabel 2. 2 Declared Distanced

(Sumber; AIRAC AIP Amendment 133 Bandar Udara Internasional Komodo)

RWY <i>Designator</i>	TORA (m)	TODA (M)	ASDA (m)	LDA (m)
17	2.650	2.800	2.650	2.650
35	2.650	2.800	2.650	2.650

2.2.7 Data Angkutan Udara

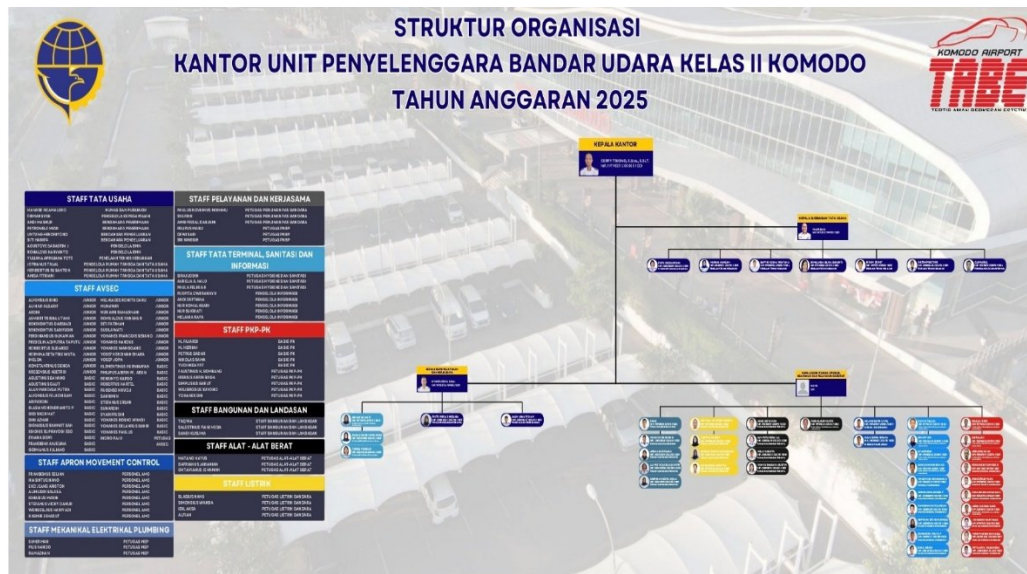
NO	BULAN	PESAWAT						PENUMPANG						KARGO						BADASI					
		DOMESTIK			INTERNASIONAL			DOMESTIK			INTERNASIONAL			DOMESTIK			INTERNASIONAL			DOMESTIK			INTERNASIONAL		
		DATANG	BERANGKAT	JUMLAH	DATANG	BERANGKAT	JUMLAH	DATANG	BERANGKAT	JUMLAH	DATANG	BERANGKAT	JUMLAH	DATANG	BERANGKAT	JUMLAH	DATANG	BERANGKAT	JUMLAH	DATANG	BERANGKAT	JUMLAH	DATANG	BERANGKAT	JUMLAH
1	JANUARI	306	307	613	0	0	0	25.794	28.993	54.787	0	0	0	100.041	41.950	141.991	0	0	0	211.088	231.085	442.183	0	0	0
2	FEBRUARI	229	229	458	0	0	0	26.280	26.247	52.527	0	0	0	98.126	29.486	127.612	0	0	0	210.050	208.631	418.681	0	0	0
3	MARET	252	253	505	0	0	0	26.587	26.672	53.259	0	0	0	112.704	34.641	147.435	0	0	0	227.482	227.749	455.231	0	0	0
4	APRIL	335	334	669	0	1	1	39.421	40.337	79.758	0	21	21	94.903	29.993	124.896	0	0	0	348.703	356.059	704.762	0	330	330
5	MEI	370	371	741	2	0	2	43.336	45.131	88.467	7	0	7	114.191	36.786	150.977	0	0	0	388.585	407.047	795.642	90	0	90
6	JUNI	380	381	761	4	4	8	45.659	46.051	91.710	33	33	66	118.658	51.093	169.751	0	0	0	422.466	414.209	836.670	401	350	751
7	JULI	475	473	948	4	4	8	58.927	60.008	118.935	17	10	27	135.435	45.723	181.158	0	0	0	569.490	570.836	1.140.326	130	390	520
8	AUGUSTUS	511	513	1.024	11	9	20	60.369	66.274	126.643	57	57	114	161.908	45.946	207.854	0	0	0	567.978	605.898	1.173.876	460	1.051	1.511
9	SEPTEMBER	415	416	831	18	19	37	47.631	51.265	98.896	1.817	1.793	3.610	160.883	62.210	222.893	0	0	0	452.077	486.757	938.834	12.101	12.751	24.852
10	OKTOBER	380	377	757	15	17	32	44.452	47.407	91.859	2.081	2.008	4.080	175.117	39.264	214.381	0	0	0	384.121	423.631	817.752	13.888	14.832	28.720
11	NOVEMBER	190	191	381	9	8	17	21.082	22.152	43.234	1.109	912	2.021	143.103	42.385	185.488	0	0	0	189.805	191.363	381.168	8.498	6.576	15.074
12	DESEMBER	318	318	636	14	14	28	35.360	32.617	67.977	1.827	1.482	3.309	195.649	66.942	262.591	15	0	15	302.731	253.353	556.084	15.338	10.264	25.602
JUNJAH		4.161	4.163	8.324	77	76	153	474.938	495.644	970.472	6.348	6.316	12.664	1.610.298	526.419	2.136.627	15	0	15	6.354.896	6.426.788	12.781.684	55.906	46.874	97.480

Gambar 2. 2 Data Angkutan Udara

(Sumber : Arsip Bandar Udara Internasional Komodo, 2025)

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi adalah sebuah susunan berbagai komponen atau unit-unit kerja dalam sebuah organisasi yang ada di masyarakat. Struktur organisasi Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo dapat dilihat pada gambar dibawah ini



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Komodo

(Sumber: Arsip Bandar Udara Internasional Komodo, 2025)

Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo dapat dijelaskan sebagai berikut :

Kepala Bandar Udara : Ceppy Triono, S.Sos., S.Si.T.

Kepala Subbagain Tata Usaha : Wilfridus

1. Pengawas Operasional Bandar Udara: Putu Widi Aryani
2. Penelaah Teknis Kebijakan : Marwa Hamzah
3. Penelaah Teknis Kebijakan : Septri Yudha Pratama
4. Penelaah Teknis Kebijakan : Irfan Zidny
5. Penelaah Teknis Kebijakan : Ratih Pratiwi
6. Penelaah Teknis Kebijakan : Qamarul

Kepala Seksi Pelayanan Dan Kerja Sama : Syarifuddin, S.Sos.

1. Personel Teknik dan Operasional Penerbangan : Sri Ratnawati
 - a. Pengawas Operasional Bandar Udara : Faiqah Mahdiyah
 - b. Pengawas Operasional Penerbangan : Tarisa Tarigan
2. Teknisi Penerbangan Terampil : Finti Wira Sholiha
3. Pengevaluasi Penerbangan : Gery Arnetto H.P

Kepala Seksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat :

1. Kepala Unit Listrik : Fauji
 - a. Pengevaluasi Penerbangan : Muhammad Daru
 - b. Teknisi Penerbangan Terampil : Ardha Gustalika
 - c. Teknisi Penerbangan Terampil : A.A Putu Cecilia Savitri
 - d. Teknisi Penerbangan Terampil : Sabrina Nadifa Aqila
2. Kepala Unit *Mechanical Electronical* : Michael Martogi Nadeak
 - a. Teknisi Penerbangan Terampil : Yustika Suardi
 - b. Teknisi Penerbangan Terampil :Nadhia Novita Ramadhani
 - c. Teknisi Penerbangan Terampil :Ujang Dede Saputra
3. Kepala Unit Keamanan : Agus Setiawan
 - a. Teknisi Penerbangan Terampil : Luh Putu Rosa A.A
 - b. Teknisi Penerbangan Terampil : Willy Agusta
 - c. Teknisi Penerbangan Terampil : Wahyu Shesar Agustin
4. Kepala Unit AMC : Gilang Supriyatna
 - a. Personel Penerbangan : Galih Zikra Kirana
5. Kepala Unit AVSEC : Rahmatullah
 - a. Pengevaluasi : Sri Aryani
 - b. Pengevaluasi :Syarifudin
 - c. Pengevaluasi :Nurjauhar Kusuma D
 - d. Personel : Vincentius Wens Idaman
 - e. Pengawas Personel :Adinda Raihannisa
 - f. Pengawas Personel :Ramadhani Bayu Laksana
 - g. Pengawas Personel : Septiana Siti Nur Annisa
 - h. Pengawas Personel :Danendra Mulya
 - i. Pengawas Personel : Dana Arian
6. Kepala Unit PKP-PK : Rijalul F
 - a. Pengevaluasi : Saifullah
 - b. Pengevaluasi : Afifur Rahman
 - c. Pengawas Personel : Bonevasius Samsul
 - d. Pengawas Personel :Gregorius Mega

- e. Personel Operasional : Wiga Junjunan Maulana
- f. Pengevaluasi : Erbin Lumban Gaol
- g. Pengawas Personel : I Komang Irvan Artha N.S
- h. Pengawas Personel : Muhammad Sulta Haiqal
- i. Pengawas Personel : Putu Arya Wedangga

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Definisi dari bandar udara sudah diatur oleh beberapa peraturan yang ada dalam tingkat nasional maupun internasional. Definisi *aerodrome* menurut Annex 14 Volume 1, *Aerodrome, a defined area on land or water (including any buildings, installations and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure, and surface movement of aircraft* (ICAO, 2018). Atau jika diterjemahkan dalam bahasa Indonesia sesuai dengan KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-Part 139*) Volume I Bandar udara (*Aerodrome*) memiliki arti Kawasan tertentu di darat atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang dimaksud untuk digunakan seluruhnya atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara (Perhubungan Udara, 2019).

Definisi lain mengenai bandar udara ada pada Undang-Undang Penerbangan No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Penerbangan, 2009).

Fasilitas pokok bandara udara merupakan fasilitas utama yang ada di bandara meliputi fasilitas keselamatan dan keamanan, fasilitas sisi udara (*air side*) serta fasilitas sisi darat (*land side*). Sisi udara (*air side*) berfokus pada pemberian layanan dan fasilitas yang berkaitan langsung dengan *movement* dan *maneuver* pesawat udara sedangkan sisi darat (*land side*) berfokus pada pelayanan yang diberikan kepada penumpang.

3.2 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan KM Nomor 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara, yang dimaksud dengan sisi udara (*Air Side*) adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/ atau memiliki izin khusus. Berikut adalah pengertian dan fungsi beberapa fasilitas sisi udara bandar udara :

3.2.1 Landasan Pacu (Runway)

Menurut KP 326 Tahun 2019 Vol 1 *Aerodrome*, *runway* merupakan daerah persegi yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara (Perhubungan Udara, 2019). Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor : SKEP//77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoprasian Fasilitas Bandar Udara, dijelaskan fasilitas *runway* adalah fasilitas yang berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk pesawat melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2005). *Runway* memiliki beberapa fasilitas, diantaranya :

a. *Runway Shoulders*

Runway shoulders adalah area pembatas pada akhir tepi perkerasan *runway* yang dipersiapkan menahan erosi hembusan jet dan menampung peralatan untuk pemeliharaan dan keadaan darurat serta untuk penyediaan daerah peralihan antara bagian perkerasan dan *runway strip*.

b. *Clearway*

Clearway adalah suatu daerah tertentu pada akhir landas pacu tinggal landas yang terdapat di permukaan tanah maupun permukaan air dibawah pengaturan operator bandar udara, yang dipilih dan diseleksi sebagai daerah yang aman bagi pesawat saat mencapai ketinggian tertentu yang merupakan daerah bebas yang disediakan terbuka diluar blastpad dan untuk melindungi pesawat saat melakukan manuver pendaratan maupun lepas landas.

c. *Stopway*

Stopway adalah suatu area tertentu yang berbentuk segiempat yang ada di permukaan tanah terletak di akhir landas pacu bagian tinggal landas yang dipersiapkan sebagai tempat berhenti pesawat saat terjadi pembatalan kegiatan tinggal landas.

d. *Turning Area*

Turning area atau *turn pad* adalah bagian dari landas pacu yang digunakan untuk lokasi pesawat melakukan gerakan memutar baik untuk membalik arah pesawat, maupun gerakan pesawat saat akan parkir di apron.

e. *Runway Strip*

Runway strip adalah sebuah daerah yang telah ditentukan dengan tujuan untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat yang melewati batas *runway*.

f. *Runway End Safety Area (RESA)*

Runway End Safety Area adalah sebuah daerah simetris di perpanjangan sumbu *runway* dan menyambung dengan akhir dari jalur primer yang diperuntukkan untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat yang terlalu dini masuk atau melewati *runway*.

g. *Runway Marking*

Marka runway adalah simbol atau kumpulan simbol ditampilkan di atas permukaan daerah pergerakan untuk memberikan informasi aeronautika. Marka landas pacu yang meliputi *Runway designation marking*, *Threshold marking*, *Runway centre line marking*, *Runway side stripe marking*, *Aiming point marking*, *Touchdown zone marking*, dan *Exit guidance line marking*. Tiap-tiap bagian mempunyai persyaratan teknis tertentu agar dapat memberikan kinerja operasional yang baik.



Gambar 3. 1 *Runway* Bandar Udara Internasional Komodo

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

Runway UPBU Komodo memiliki ukuran panjang 2.650 m dan lebar 40 m dengan nilai PCN 55 F/C/X/T. *Runway designator* di masing-masing ujung landasan yaitu 17 dan 35.

3.2.2 Landasan Hubung (Taxiway)

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position taxiline*, *apron taxiway*, dan *rapid exit taxiway*. Menurut KP 326 Tahun 2019 Vol 1 *Aerodrome*, *Taxiway* merupakan jalur tertentu pada bandar udara di darat yang ditujukan untuk pesawat udara untuk menjadi penghubung antara satu bagian bandar udara dengan yang lainnya, dalam hal ini yang dimaksud yaitu *runway* dengan apron.



Gambar 3. 2 *Taxiway* Bandar Udara Internasional Komodo

(Sumber : Google Earth, 2025)

Terdapat 2 (dua) *Taxiway* di Bandar Udara Komodo yang menggunakan perkerasan lentur (*flexible*) dengan panjang masing-masing *Taxiway* A 97 x 23 m dan *Taxiway* B 359 x 23 m.

3.2.3 Tempat Parkir Pesawat (Apron)

Apron adalah sebuah daerah yang telah ditentukan, di sebuah bandar udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaannya. Menurut KP 326 Tahun 2019 Vol 1 *Aerodrome*, apron adalah suatu area yang telah ditentukan di sebuah bandar udara yang diperuntukkan untuk mengakomodasi

pesawat udara dalam menaikkan dan menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir, atau pemeliharaan minor pesawat.



Gambar 3. 3 Apron Bandar Udara Internasional Komodo

(Sumber : Google Earth, 2025)

Bandar Udara Komodo sendiri memiliki 2 (dua) tipe Apron, seperti yang dilihat pada gambar 3.3. Apron Fleksibel memiliki ukuran 200 x 100 m dengan perkerasan lentur (*asphalt concrete*) dan memiliki nilai PCN 55 F/C/X/T. Sedangkan *Apron Rigid* memiliki ukuran 91 x 100 m dengan perkerasan kaku (beton/rigid) dan memiliki nilai PCN 54 R/B/X/T.

3.3 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan KM Nomor 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara, yang dimaksud dengan sisi darat (*Land Side*) adalah wilayah wilayah bandar udara yang tidak langsung langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Berikut yang termasuk dalam fasilitas sisi darat bandar udara :

3.3.1 Terminal Penumpang

Terminal penumpang merupakan fasilitas utama di bandara yang berfungsi sebagai tempat pelayanan bagi penumpang sebelum keberangkatan maupun setelah kedatangan. Terminal ini dirancang untuk mendukung berbagai proses operasional, seperti check-in, pemeriksaan keamanan, boarding, serta pengambilan bagasi. Fasilitas pada terminal keberangkatan dan kedatangan meliputi :

- **Fasilitas di Terminal Keberangkatan**
 - a. *Check-in Counter*

Area yang disediakan bagi penumpang untuk melakukan registrasi penerbangan, menyerahkan bagasi, serta memperoleh *boarding pass* sebelum memasuki ruang tunggu.

b. Pemeriksaan Keamanan

Area yang digunakan untuk melakukan pemeriksaan terhadap penumpang serta barang bawaan guna memastikan kepatuhan terhadap regulasi keselamatan penerbangan.

c. Pemeriksaan Imigrasi

Fasilitas yang khusus disediakan pada penerbangan internasional untuk memverifikasi dokumen perjalanan, termasuk paspor dan visa, sebelum keberangkatan.

d. *Waiting Lounge*

Area yang diperuntukkan bagi penumpang yang telah menyelesaikan proses *check-in* dan pemeriksaan keamanan sebelum naik ke pesawat. Ruang ini umumnya dilengkapi dengan kursi, area pengisian daya perangkat elektronik, serta berbagai layanan tambahan.

e. *Boarding Gate*

Fasilitas yang menghubungkan ruang tunggu dengan pesawat, baik melalui garbarata maupun bus apron yang mengantarkan penumpang ke pesawat yang diparkir di apron.

• **Fasilitas di Terminal Kedatangan**

a. Imigrasi

Fasilitas yang disediakan bagi penumpang untuk mengambil bagasi terdaftar setelah penerbangan. Area ini biasanya dilengkapi dengan sistem *conveyor belt* yang mengantarkan bagasi dari pesawat ke penumpang.

b. *Baggage Claim Area*

Fasilitas yang disediakan bagi penumpang untuk mengambil bagasi terdaftar setelah penerbangan. Area ini biasanya dilengkapi dengan sistem *conveyor belt* yang mengantarkan bagasi dari pesawat ke penumpang.

c. *Customs Check*

Pos pemeriksaan barang bawaan bagi penumpang penerbangan internasional untuk memastikan tidak ada barang terlarang atau melebihi batas ketentuan yang dibawa masuk ke suatu negara.

d. *Arrival Hall*

Area yang menjadi titik pertemuan antara penumpang dengan penjemput atau akses ke moda transportasi lanjutan.

e. Layanan Transportasi

Fasilitas yang mencakup berbagai moda transportasi, seperti taksi, bus bandara, layanan antar-jemput hotel, dan akses ke sistem transportasi umum untuk memudahkan penumpang mencapai tujuan akhir mereka.



Gambar 3. 4 Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Komodo

(Sumber : Dokumen Pribadi, 2025)

Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo menyediakan area terminal penumpang seluas 13.366 m^2 . Pada terminal Bandar Udara Internasional Komodo menjadi tempat penulis melaksanakan *On the Job Training* (OJT) yang memuat bagian-bagian seperti *hall* keberangkatan, ruang *Check In*, ruang tunggu keberangkatan, area kedatangan, serta tempat pengambilan bagasi.

3.3.2 Terminal Kargo

Terminal kargo merupakan fasilitas di bandara yang berfungsi sebagai pusat pengelolaan, penyimpanan, dan distribusi barang yang diangkut melalui udara. Terminal ini dirancang untuk memastikan kelancaran proses logistik, mulai dari penerimaan, pemeriksaan, penyimpanan sementara, hingga pengiriman kargo ke tujuan akhir. Terminal kargo terdiri dari beberapa area utama, termasuk zona

penerimaan kargo, tempat barang masuk dan diperiksa sebelum diteruskan ke penyimpanan.



Gambar 3. 5 Terminal Cargo Sementara Bandar Udara Internasional Komodo

(Sumber : Dokumen Pribadi, 2025)

Bandar Udara Internasional Komodo memiliki terminal kargo sementara yang bekerja sama dengan pihak ketiga untuk mengelolanya. Jadi dalam menerima kargo, terminal kargo tersebut tidak dapat untuk menerima barang yang menginap.

3.3.3 Jalan dan Parkir Kendaraan

Jalan dan area parkir kendaraan merupakan bagian dari fasilitas sisi darat di bandara yang berfungsi untuk mendukung kelancaran mobilitas penumpang, pengunjung, serta pekerja bandara. Jalan di area bandara mencakup jalan akses utama, yang menghubungkan bandara dengan jaringan transportasi eksternal, serta jalan internal, yang digunakan untuk pergerakan kendaraan dalam kompleks bandar udara. Sedangkan area parkir kendaraan disediakan untuk berbagai kategori pengguna, seperti parkir jangka pendek bagi penumpang yang melakukan pengantaran dan penjemputan, serta parkir jangka panjang bagi mereka yang meninggalkan kendaraan dalam durasi lebih lama. Selain itu, terdapat area parkir khusus untuk taksi, bus, dan kendaraan operasional bandara.

3.4 Apron

Menurut Annex 14 Volume 1, *A defined area, on a land aerodrome, intended to accommodate aircraft for purposes of loading or unloading passengers, mail or cargo, fuelling, parking or maintenance* (ICAO, 2018). Atau jika diterjemahkan dalam bahasa Indonesia sesuai dengan KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139

(*Manual of Standard CASR-Part 139*) Volume I, Apron memiliki arti suatu area yang telah ditentukan, di sebuah bandar udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaan minor pesawat udara (Perhubungan Udara, 2019).

Menurut KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-Part 139*) Volume I, disediakannya apron digunakan untuk melakukan pelayanan optimal seperti naik dan turunnya penumpang dan bongkar muat argo, tanpa mengganggu lalu lintas bandar udara.

3.5 Marka

Marka area pergerakan pesawat udara (*runway*) adalah tanda yang tertulis atau dicat pada jalan di area pergerakan pesawat udara, yang dimaksudkan untuk memberikan pemberitahuan dan menginformasikan kondisi dan batas keselamatan penerbangan (Zikra Kirana, Olieve, Penerbangan Surabaya, & Jemur Andayani, 2022).

Marka adalah tanda yang dituliskan atau digambarkan pada daerah pergerakan pesawat udara dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi gangguan/larangan dan batas-batas keselamatan penerbangan (Nisa, Kardi, & Sunarno, 2017).

Dari beberapa uraian definisi tentang marka, dapat ditarik kesimpulan bahwa marka di area pergerakan pesawat udara berfungsi sebagai petunjuk, pemberi informasi, serta penanda batas keselamatan dan larangan di bandara, khususnya pada *runway* dan area lain yang digunakan untuk pergerakan pesawat. Marka ini memiliki peran penting dalam memastikan keselamatan penerbangan dengan memberikan informasi visual kepada pilot dan personel bandara.

Menurut KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-Part 139*) Volume I, marka *runway* yang lebih penting harus ditampilkan dan marka *runway* lainnya dihilangkan. Urutan *runway* berdasarkan tingkat kepentingan untuk tampilan marka, sebagai berikut:

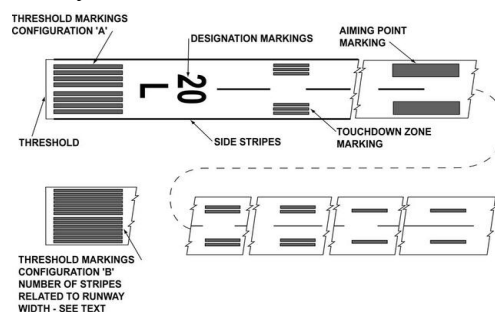
1. *Precision approach runway*,
2. *Non-precision approach runway*, dan
3. *Non-instrument runway*.

Marka pada daerah sisi udara terdiri dari marka *runway*, marka *taxiway*, dan marka apron. Dalam KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-Part 139*) Volume I dijelaskan mengenai ketentuan warna dan kontras pada marka, sebagai berikut:

1. Marka pada *runway* beton dan aspal harus berwarna putih.
2. Marka pada *taxiway*, *turn-pad*, dan *aircraft stand* harus berwarna kuning.
3. Marka pada *apron safety line* harus berwarna menyolok dan harus kontras dengan warna yang digunakan pada marka *aircraft stand*.
4. Pada bandar udara yang beroperasi malam hari, marka *runway* harus dibuat dari bahan yang dapat memantulkan cahaya untuk meningkatkan kejelasan marka tersebut.
5. Pada *taxiway* yang tidak diperkeras, maka diberikan marka yang ditujukan untuk *taxiway* yang diperkeras.

Dalam KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-Part 139*) Volume I, juga dijelaskan mengenai macam-macam marka, sebagai berikut:

a. Marka di *Runway*



Gambar 3. 6 Marka di *Runway*

1. *Runway Slide Stripe Marking*

Garis putih solid maupun tunggal yang terletak pada sepanjang tepi *runway* untuk tanda batas tepi *runway*.

2. *Runway Designation Marking*

Garis berwarna putih dalam bentuk dua angka atau kombinasi dua angka dan satu huruf tertentu terletak pada *threshold* dan *runway center line marking* sebagai identitas *runway*. Fungsinya adalah sebagai petunjuk arah *runway* yang digunakan untuk lepas landas dan pendaratan.

3. *Threshold Marking*

Tanda berupa garis putih sejajar dengan arah *runway* yang terletak 6 meter dari awal *runway* yang berfungsi sebagai tanda permulaan yang digunakan untuk pendaratan.

4. *Runway Centre Line Marking*

Terdiri dari garis putus-putus berwarna putih terletak di tengah sepanjang *runway*. Merupakan suatu garis dan celah yang memiliki panjang tidak kurang dari 50 meter dan tidak lebih dari 75 meter yang berfungsi sebagai petunjuk garis tengah *runway*.

5. *Aiming Point Marking*

Tanda di *runway* yang terdiri dari dua garis lebar berwarna putih sebagai penunjuk tempat pertama roda pesawat yang diharapkan untuk menyentuh *runway* saat mendarat.

6. *Touchdown Zone Marking*

Tanda pada *runway* yang terdiri dari garis-garis berwarna putih berpasangan di kiri-kanan garis tengah *runway* sebagai penunjuk panjang *runway* yang masih tersedia pada saat melakukan pendaratan.

b. Marka di Apron

1. *Apron Edge Marking*



Gambar 3. 7 *Apron Edge Marking*

(Sumber : KP 326 Tahun 2019 Vol I *Aerodrome*)

2. Equipment Storage Area

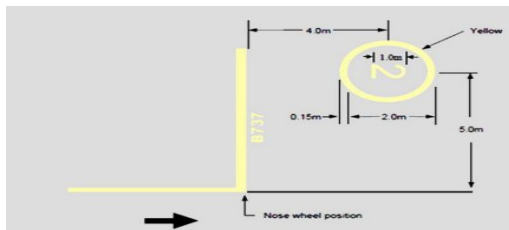


Equipment storage area yaitu garis merah dengan lebar 0,1 meter dan bertuliskan kata “*EQUIPMENT STORAGE*” berfungsi untuk menggambarkan daerah dimana kendaraan dan peralatan dapat parkir atau disimpan dengan bebas tanpa melanggar alokasi daerah *area stand* atau *taxiway* manapun, termasuk permukaan *taxiway strip*. Marka ini terletak perbatasan antara *service road* dengan apron yang bersifat sementara dan marka ini harus diulang dengan interval tidak melebihi 50 m disepanjang garis batas.

3. Lead-in And Lead-out Parking Stand



26

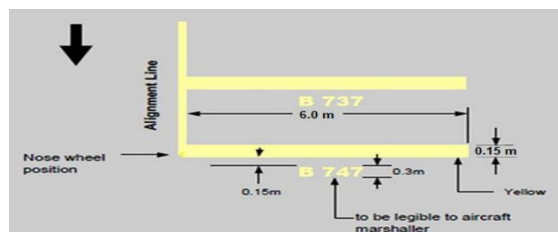


Gambar 3. 10 *Aircraft Stand Number Designation (Angka)*

(Sumber : KP 326 Tahun 2019 Vol I *Aerodrome*)

Aircraft stand number designation yaitu tanda di apron berupa huruf dan angka yang berwarna kuning dengan latar belakang warna hitam, fungsinya menunjukkan nomor tempat parkir pesawat udara.

4. *Marshaller stop line*

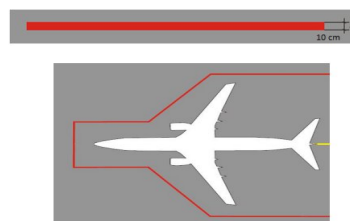


Gambar 3. 11 *Aircraft Stand Number Designation (Angka)*

(Sumber : KP 326 Tahun 2019 Vol I *Aerodrome*)

Marshaller stop line yaitu marka yang harus ditempatkan dimana *nose wheel* pesawat udara berhenti, pada sisi kanan dengan posisi tegak lurus terhadap *alignment line*.

5. *Apron Safety Line*



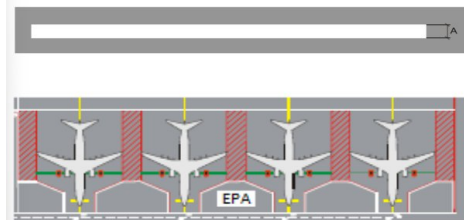
Gambar 3. 12 *Apron Safety Line*

(Sumber : KP 326 Tahun 2019 Vol I *Aerodrome*)

Apron safety line yaitu garis berwarna merah yang berada di apron dengan lebar 10 cm yang berfungsi untuk batas aman personel dan

kendaraan pendukung darat dalam menjalankan operasional di sekitar pesawat.

6. *Equipment Parking Area Marking*

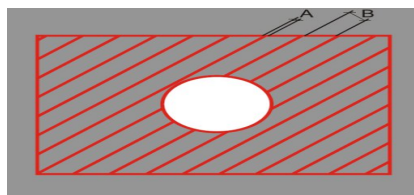


Gambar 3. 13 *Equipment Parking Area Marking*

(Sumber : KP 326 Tahun 2019 Vol I *Aerodrome*)

Equipment parking area marking yaitu garis berwarna putih berdimensi 0,15 meter yang digunakan sebagai area batas dimana didalamnya peralatan dan kendaraan dapat parkir saat memberikan servis/layanan terhadap pesawat udara yang di darat.

7. *Aerobridge Wheel Position*

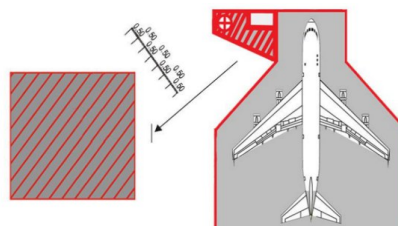


Gambar 3. 14 *Aerobridge Wheel Position*

(Sumber : KP 326 Tahun 2019 Vol I *Aerodrome*)

Aerobridge wheel position yaitu area di bawah garbarata harus bebas dari kendaraan dan peralatan untuk memastikan keselamatan operasi garbarata.

8. *Aerobridge Safety Marking*



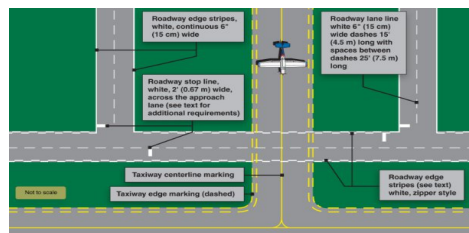
Gambar 3. 15 *Aerobridge Safety Marking*

(Sumber : KP 326 Tahun 2019 Vol I *Aerodrome*)

Aerobridge safety marking yaitu garis berwarna merah yang berada di apron dengan lebar 0.15 meter. Fungsinya menunjukkan batas yang aman bagi pesawat udara dari pergerakan peralatan GSE khususnya *Aviobridge*.

c. Marka di Taxiway

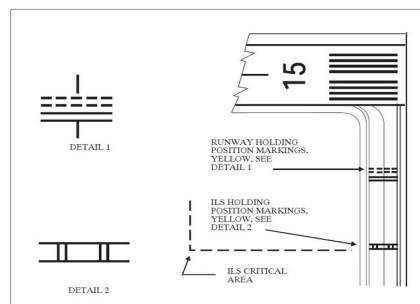
1. Taxiway Center Line Marking



Gambar 3. 16 Taxiway Center Line Marking

Taxiway center line marking adalah tanda berupa garis dengan lebar 0.15m berwarna kuning. Fungsinya memberi tuntunan kepada pesawat udara dari runway menuju apron atau sebaliknya. Letaknya ditengah-tengah dan di sepanjang *taxiway*.

2. Runway Holding Position Marking



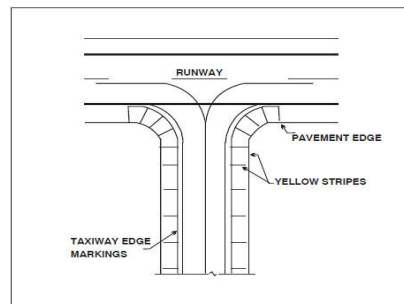
Gambar 3. 17 Runway Holding Position Marking

Tanda garis yang melintang di *taxiway* berupa 2 garis solid dan 2 garis terputus-putus berwarna kuning. Dua garis terputus-putus berada terdekat dengan *runway*. Fungsinya sebagai tanda bagi pesawat untuk berhenti sebelum memperoleh izin memasuki *runway*.

Tabel 3. 1 Jarak Minimum dari *Center Line* ke *Holding Position*

Jenis Runway	Code Number			
	1	2	3	4

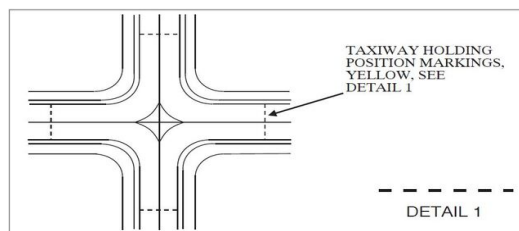
4. Taxi Shoulder



Gambar 3. 19 Taxiway Shoulder Marking

Tanda berupa garis – garis berwarna kuning dan merupakan bahu *taxiway*. Maka ini dipasang apabila *shoulder taxiway* diperkeras. Fungsinya sebagai tanda yang menunjukkan tidak boleh dilalui pesawat udara. Letaknya disebelah luar *taxiway edge marking*.

5. Intermediate Holding Position Marking



Gambar 3. 20 Shoulder Marking

Sebuah marka *road-holding position* harus diberikan di semua jalan masuk ke *runway*. Marka *road-holding position* harus terletak melintasi jalan di *holding position*.

3.6 Equipment Staging Area (ESA)

Menurut ICAO Annex 14. *Equipment Staging Area* (ESA) adalah area wajib yang harus disediakan di apron untuk memastikan kendaraan GSE yang sedang digunakan tidak menghambat operasional pesawat.

Menurut ICAO Doc 9137 – *Airport Services Manual Part 8 (Airport Ground Handling)*, *Equipment Staging Area* (ESA) harus dirancang untuk menampung kendaraan GSE yang sedang beroperasi di dekat pesawat tanpa mengganggu jalur taxiway atau pergerakan pesawat lainnya.

Menurut CASR (*Civil Aviation Safety Regulation*) Part 139 – *Aerodromes*, setiap bandara harus memiliki sistem manajemen apron yang aman dan tertata, termasuk penempatan Equipment Staging Area (ESA) untuk kendaraan GSE. Pengelolaan ESA harus mencakup pemberian tanda (marking), rambu, serta pengawasan operasional untuk memastikan keselamatan apron.

Mengacu pada ICAO Doc 9137, ukuran *Equipment Staging Area* (ESA) harus disesuaikan dengan jumlah dan jenis *Ground Support Equipment* (GSE) yang digunakan di apron untuk memastikan efisiensi dan keselamatan operasional. Umumnya memiliki lebar antara 10 hingga 15 meter dan panjang berkisar 30 hingga 50 meter, tergantung pada kapasitas kendaraan yang diperlukan dalam suatu operasi penerbangan. Selain itu, *Equipment Staging Area* (ESA) harus memiliki jarak minimal 3 hingga 5 meter dari *Aircraft Stand Safety Area* (ASA) guna menghindari interferensi dengan pergerakan pesawat serta meminimalkan potensi risiko keselamatan di apron.

3.7 *Equipment Parking Area* (EPA)

Equipment Parking Area (EPA) adalah area yang ditandai dengan garis solid berwarna putih selebar 0,15 meter, berfungsi sebagai pembatas wilayah tempat parkir peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) di dekat parking stand pesawat udara.

Menurut KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-Part 139*) Volume I, *Equipment Parking Area* (EPA) yaitu area batas dimana didalamnya peralatan dan kendaraan dapat parkir saat memberikan servis/layanan terhadap pesawat udara yang di darat dan marka ini diindikasikan dengan garis berwarna putih berdimensi 0,15 meter.

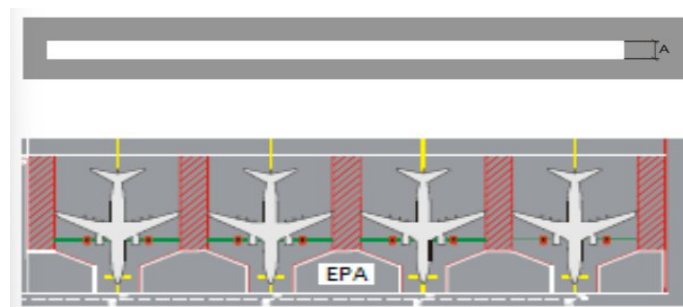
Dari beberapa uraian definisi tentang *Equipment Parking Area* (EPA) dapat ditarik kesimpulan bahwa *Equipment Parking Area* (EPA) merupakan area khusus di apron yang ditandai dengan garis putih solid berukuran 0,15 meter sebagai batas tempat parkir bagi peralatan dan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) saat memberikan layanan terhadap pesawat di darat dan *Equipment Parking Area* (EPA)

bertujuan untuk mengatur penempatan GSE agar tidak mengganggu pergerakan pesawat dan kendaraan lain, serta memastikan operasional di apron berjalan dengan aman dan efisien sesuai standar keselamatan penerbangan.

Dalam KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-Part 139*) Volume I, dijelaskan aturan penggambaran marka *Equipment Parking Area* (EPA).

Tabel 3. 2 Ketentuan Warna dan Jarak EPA

	Garis	Garis Pinggiran / Batas (Borderline)
Warna	Putih	Hitam
Dimensi	A	
	0,15 m	



Gambar 3. 21 *Equipment Parking Area Marking*

(Sumber : KP 326 Tahun 2019 Vol I *Aerodrome*)

3.8 Ketertiban Bandar Udara

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, ketertiban adalah keadaan serba teratur baik. Berdasarkan SKEP 100 tahun 1985 yang dikeluarkan oleh Direktur Jendral Perhubungan Udara, siapa pun yang berada di Bandar Udara, harus mematuhi peraturan dan tata tertib yang berlaku, mematuhi petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh Direktur Jendral Perhubungan Udara atau pejabat yang ditunjuk, memberikan keterangan yang diperlukan kepada petugas berwenang, menyampaikan informasi dan data kepada Penguasa/Kepala Bandar Udara untuk keperluan ketertiban dan kelancaran pengelolaan Bandar Udara, dan memelihara

ketertiban, keamanan, dan kebersihan di lingkungan masing masing (Pontoh, Budiarto, & Wiyanto, 2019).

3.9 *Ground Support Equipment (GSE)*

Menurut SKEP 91/IV/2008, yang dimaksud dengan Peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara atau *Ground Support Equipment (GSE)* adalah alat-alat bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara di darat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan, pemuatan dan/atau penurunan penumpang, kargo dan pos (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2008).

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, setiap orang yang bekerja di bandar udara yang terlibat langsung dalam pemeliharaan atau pengoperasian fasilitas penerbangan harus memiliki lisensi yang masih berlaku (Uswatun & Widagdo, 2024). Dalam KP 041/2017, dijelaskan mengenai lisensi atau sertifikat kompetensi sesuai rating yang diwajibkan untuk dimiliki semua personel di bidang penerbangan, termasuk yang mengoperasikan *Ground Support Equipment* (Perhubungan Udara, 2017).

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On the job training* (OJT) tahap pertama oleh taruna Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya berlangsung di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo. *On the Job Training* (OJT) ini direncanakan selama tiga bulan, dimulai pada 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025. Laporan ini akan memfokuskan diri pada kajian pengalokasian *Equipment Parking Area* (EPA) di apron Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo. Berikut ini adalah peta ruang lingkup untuk pelaksanaan OJT tersebut. Ruang lingkup pelaksanaan *On the job training* (OJT) mencakup hal-hal sebagai berikut :

1. *Aviation Security* (AVSEC)
2. *Apron Movement Control* (AMC)
3. Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal

4.1.1 Wilayah Kerja

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo. Berlokasi di Jl. Yohanes Sehadun, Kec. Komodo, Kab. Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur, 86554.

4.1.2 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT

4.1.2.1. *Aviation Security* (AVSEC)

Mengacu pada *International Civil Aviation Organization* (ICAO) doc 9136 tertulis bahwa, *Aviation Security* adalah pengamanan terhadap penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum (International Civil Aviation Organization (ICAO), 2008). Direktur Jenderal Perhubungan Udara KP Nomor 129 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Keamanan Penerbangan menyebutkan bahwa, Pemeriksaan Keamanan (*Security Screening*) adalah penerapan suatu teknik atau cara lain untuk mengenali atau mendeteksi Barang Dilarang (*Prohibited Items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum (Jenderal & Udara, 2019).

Termuat dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9, Personil *Aviation Security* adalah Personil Keamanan Penerbangan yang telah (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 :

1. Mesin X-Ray
2. Gawang *Detector* Logam (*Walk Through Metal Detector*/WTMD)
3. *Detector* Logam Genggam (*Hand Metal Detector*/HHMD)

Sesuai dengan aturan SKEP 2765 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Pasal 23 beberapa tugas dan tanggung jawab Petugas *Aviation Security* meliputi :

- a. Pemeriksaan dokumen,
- b. Pemeriksaan penumpang, bagasi, dan bagasi kabin,
- c. Pelaporan (*Check –In*),
- d. Pemeriksaan awak pesawat,
- e. Pemeriksaan penumpang transit & transfer,
- f. Penanganan senjata,
- g. Penanganan bagasi kabin & bagasi,
- h. Penanganan penumpang khusus,
- i. Pemeriksaan jamaah haji, bagasi kabin dan bagasinya,
- j. Pengawasan jalur *Check-In* ke ruang tunggu dan ke sisi udara,
- k. Pengawasan jalur menuju ke dan dari pesawat udara,
- l. Penertiban kargo,
- m. Penggolongan,
- n. Pengiriman,

- o. Pengawasan,
- p. Penanganan bahan dan/atau barang berbahaya,
- q. Kiriman pos, dan
- r. Kiriman diplomatik.

Pada Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo lingkup kerja *Aviation Security* meliputi :

- a. *Handling Baggage Security Check Point* (HBSP) merupakan lingkup kerja yang memeriksa bagasi – bagasi tercatat. Dalam unit kerja ini terdapat ruang rekonsiliasi sebagai tempat pemeriksaan bagasi penumpang yang membawa barang – barang terlarang atau yang dicurigai.
- b. *Passenger Security Check Point* (PSCP) adalah lingkup kerja *Aviation Security* yang bertugas dalam pemeriksaan penumpang sebelum memasuki ruang tunggu.
- c. *Protection*, bertugas dalam penjagaan sekitar bandara udar baik penjagaan barang, orang dan kendaraan yang masuk dan keluar wilayah Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo.

Personel AVSEC di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo terdiri dari 4 pleton dengan 8 *team leader* yang dibagi menjadi dua team, yaitu *Airport Protection Security Section* dan *Airport Security Screening Section*. Untuk menjalankan tugasnya, personnel AVSEC dibagi menjadi 3 shift yaitu :

- 1. Shift pagi : 08.00 WITA sampai 14.00 WITA
- 2. Shift siang : 14.00 WITA sampai 20.00 WITA
- 3. Shift malam : 18.30 WITA sampai 06.30 WITA

4.1.2.2. Apront Movement Control (AMC)

Mengacu pada *International Civil Aviation Organization*, Layanan Pengatur Apron adalah pelayanan yang diberikan untuk mengatur kegiatan dan pergerakan pesawat dan kendaraan di apron. Berdasarkan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, *Apron Movement Control* (AMC) adalah staf bandar udara yang melakukan layanan pengendalian lalu lintas bandar udara di airside terutama apron,

yang pengoperasiannya menjadi tanggung jawab pengelola bandar udara (Kementerian Perhubungan, 2017).

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : PR 21 Tahun 2023 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 9.5.6 dijelaskan bahwa Tugas Personel *Apron Movement Control* (AMC) yaitu (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2023) :

- a. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan pelayanan darat Pesawat Udara;
- b. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di Apron,
- c. Melakukan pengaturan parkir Pesawat Udara di Apron,
- d. Menjamin kebersihan di Apron,
- e. Menjamin fasilitas di Apron dalam kondisi baik,
- f. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan Pesawat Udara di Apron,
- g. Menganalisa seluruh kegiatan di Apron pada saat *peak hour/ peak season*,
- h. Merencanakan pengaturan parkir Pesawat Udara dalam kondisi tidak normal / darurat,
- i. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di Apron,
- j. Melakukan investigasi terhadap *incident / accident* di Apron dan melakukan pelaporan,
- k. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *incident/ accident* tidak terulang lagi, dan
- l. Melakukan monitoring secara visual terhadap *Aircraft Stand clearances*.

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

- a. Menyiapkan *aircraft parking stand allocation*.

- b. Mengadakan pengaturan terhadap *engine run up*, *aircraft towing*, memonitor *start up clearance*.
- c. Menyediakan *marshaller* dan *follow me service*.
- d. 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.
- e. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan *emergency*.
- f. Membuat/mengadakan suatu pengaturan *security*.
- g. Mengadakan control terhadap disiplin di apron.
- h. Menjamin kebersihan apron.
- i. Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di apron selalu dalam keadaan baik setiap saat.
- j. Mengoperasikan *Aviobridge*/Garbarata.

Personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo berjumlah 6 orang terdiri dari 1 kepala unit *Apron Movement Control* (AMC) dan 5 personel anggota *Apron Movement Control* (AMC). Dalam menjalankan tugasnya, personnel AVSEC dibagi menjadi 2 shift yaitu :

- 1. Shift pagi : 06.00 WITA sampai 13.30 WITA,
- 2. Shift siang : 13.00 WITA sampai 20.30 WITA

Unit *Apron Movement Control* (AMC) menjalankan tugasnya dengan pelayanan pesawat *schedule* dan pesawat *un-schedule*.

Dalam melaksanakan tugasnya, taruna taruna *On The Job Training* (OJT) membantu unit *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengikuti pemeriksaan sisi udara, dimulai dari daerah apron sampai *runway*. Selain itu, taruna juga membantu untuk mengoperasikan garbarata dan kegiatan pemanduan parkir pesawat udara (*Marshaller*). Dilihat dari beban kerja unit *Apron Movement Control* (AMC) ketika mengalami *Clash Handling* (Penanganan secara bersamaan) dimana harus melakukan pelaksana pelayanan sekaligus pengawasan pelayanan pada

pesawat *schedule* dan pesawat *un-schedule* dengan jumlah personel pershift 2 orang maka kurang seimbang.

4.1.2.3. Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal

Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo bertugas untuk menyampaikan pengumuman terkait informasi penerbangan kepada seluruh penumpang yang berada di Terminal. Fungsi dari unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal diantaranya :

- a. *Announcement* waktu *too waiting room*, *boarding*, dan *last call*,
- b. *Paging name* penumpang pesawat udara yang dimana 15 menit sebelum boarding belum melakukan *check in*,
- c. Pengumuman kendaraan yang parkir sembarang,
- d. Pengumuman *lost and found*,
- e. Pengumuman rekonsiliasi,
- f. Input data penerbangan,
- g. Menentukan *conveyer belt*

Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal menyampaikan informasi melalui perantara media maupun bertatapapan langsung dengan pengguna jasa Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo. Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal berperan penting dalam keberlangsungan proses penerbangan dan penyampaian informasi penerbangan termasuk barang kehilangan dan ketertiban area Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo.

4.2 Jadwal

Pelaksanaan program *On the Job Training* (OJT) bagi Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara angkatan VIII tahun 2025 Politeknik Penerbangan Surabaya, dilaksanakan dalam kurung waktu 3 bulan terhitung sejak tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025 dan dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo secara umum dapat dilihat pada tabel 4.1. Jam operasional dimulai dari pukul 06.00 – 20.00 WITA. Selama proses OJT berlangsung, taruna dibimbing dan diawasi oleh supervisor yang ada di bandar udara tersebut.

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training 1

No.	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	2 Januari 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) tiba di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Komodo, Labuan Bajo.	-
2	3 Januari 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) menghadap Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo.	-
3	6 Januari – 31 Januari 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal di unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC).	Jadwal dinas taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) mengikuti jadwal dinas petugas AVSEC.
4	1 Februari – 21 Februari 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal di unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC).	Jadwal dinas taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) mulai pukul 07.30 WITA sampai 16.30 WITA.
5	19 Februari 2025	Asistensi Laporan <i>On the Job Training</i> (OJT) ke dosen pembimbing.	-
6	22 Februari – 28 Februari 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian	Jadwal dinas taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) mengikuti jadwal dinas

		secara normal di unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal.	petugas informasi.
7	25 Februari 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> melaksanakan sidang laporan <i>On the Job Training</i> (OJT)	-

4.3 Permasalahan

Berdasarkan observasi dari penulis saat *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo, penulis menemukan kurang standarnya marka pada apron di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo yang berpengaruh terhadap ketertiban kendaraan GSE di apron. Temuan permasalahannya sebagai berikut :

4.3.1. Tidak ada marka *Equipment Parking Area* (EPA) di *parking stand*

Berdasarkan hasil observasi langsung selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), ditemukan bahwa di apron Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo belum tersedia marka khusus untuk *Equipment Parking Area* (EPA) di sekitar *parking stand*. Ketiadaan marka EPA menyebabkan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) diparkir secara tidak teratur. Hal ini dapat menghambat pergerakan pesawat, kendaraan lain, serta personel yang bekerja di apron.



Gambar 4. 1 Belum Ada Marka EPA di Apron

(Sumber : Dokumen Penulis, 2025)

4.3.2. Parkir Kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) Tidak teratur

Saat ini, tidak terdapat area parkir yang dikhususkan untuk kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) seperti *baggage cart*, *conveyor belt loader* (CBL), *fuel truck*, dan kendaraan operasional lainnya. Akibatnya, kendaraan GSE sering diparkir di tempat yang tidak sesuai, seperti di dekat *taxiway* atau *gate* pesawat. Hal ini meningkatkan risiko tabrakan, gangguan operasional, serta potensi pelanggaran terhadap regulasi keselamatan penerbangan.



Gambar 4.2 Bukti GSE di Parkir di Sembarang Tempat (*Service Road* dan *Selasar Kedatangan*)

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

4.3.3. Peningkatan Risiko Keselamatan

Tanpa area parkir yang terorganisir, risiko tabrakan antar-GSE atau antara GSE dengan pesawat meningkat. Potensi kecelakaan kerja di apron bertambah karena pergerakan kendaraan yang tidak terkendali.

Jenis Peristiwa :

☐ Kecelakaan (accident)

☐ Kejadian Serius (serious incident)

☒ Kejadian (incident)

a. DATA UMUM :	
1. Tanggal Kejadian	: 08 JULI 2023
2. Nama Bandar Udara	: BANDAR UDARA KOMODO
3. Lokasi Kejadian	: APRON
4. Waktu Kejadian	: 10.25 WITA
5. Informasi Cuaca	: -
b. PESAWAT UDARA :	
1. Nama Perusahaan Angkutan Udara	:
2. Jenis Pesawat Udara	:
3. Nomor Registrasi Pesawat Udara	:
4. Nomor Penerbangan	:
5. Nama Engineer	:
6. Kerusakan pada pesawat	:
7. Jumlah Penumpang	:
8. Jumlah Korban	:
c. FASILITAS /PERALATAN DAN KENDARAAN	
1. Nama pengelola fasilitas/peralatan dan kendaraan	: PT.TIMUR NUSA DIRGANTARA
2. Jenis fasilitas/peralatan/kendaraan	: Baggage Towing Tractor (BTT)
3. Kerusakan pada fasilitas / peralatan / kendaraan	: Pilar Fixbridge
4. Nama operator	: Patrisius R. Jehadut
5. Nomor Lisensi	:
6. Jumlah korban	:
d. LAIN-LAIN :	

Gambar 4. 2 Bukti Laporan Kejadian Insiden Kendaraan GSE

(Sumber : *Arsip AMC*, 2023)

4.		:	
e.	DESKRIPSI :		

1.	Deskripsi Kejadian : Pengemudi BTT milik PT.TND menabrak pilar fixbridge sebelah utara. petugas tersebut baru menyelesaikan diklat pengemudi BTT tanpa di dampingi senior yang sudah memiliki lisensi. Sementara ini PAS petugas tersebut masih di tahan di unit AMC.
2.	Dampak kejadian terhadap operasional bandar udara : Besi Pilar Fixbridge sebelah utara mengalami bengkok dan beresiko kaca fixbridge pecah.

Tanggal, 08 Juli 2023
Petugas Pelaporan

ttd

GILANG SUPRIYATNA
NIP. 19960707 201503 1 001

Gambar 4. 3 Bukti Laporan Kejadian Insiden Kendaraan GSE

(Sumber : *Arsip AMC, 2023*)

Berdasarkan uraian dari beberapa permasalahan utama yang ditemukan oleh penulis, permasalahan yang disimpulkan yaitu ketiadaan marka *Equipment Parking Area* (EPA) di sekitar *parking stand* menyebabkan ketidakteraturan penempatan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE), yang berdampak pada peningkatan risiko keselamatan di apron. Kondisi ini berpotensi menghambat operasional bandara dan meningkatkan risiko insiden. Oleh karena itu, standarisasi marka EPA menjadi solusi strategis untuk meningkatkan ketertiban, efisiensi, dan keselamatan operasional sesuai dengan regulasi penerbangan yang berlaku.

4.4 Penyelesaian Masalah

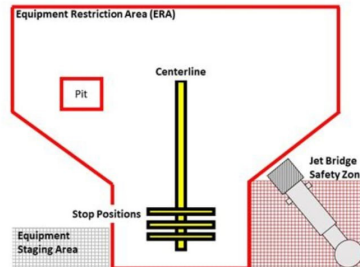
Dari permasalahan yang penulis temukan, ada beberapa langkah penyelesaian yang dapat diambil, yaitu sebagai berikut :

4.4.1. Standarisasi Marka *Equipment Parking Area* (EPA)

a. Pembuatan Marka EPA

Sebelum membuat marka *Equipment Parking Area* (EPA) pada apron Bandar Udara Internasional Komodo, tentukan dahulu peletakan

Equipment Staging Area (ESA) yang merupakan area khusus untuk peletakan *Ground Support Equipment* (GSE) sementara sebelum beroperasi.



Gambar 4. 4 Desain Peletakan ESA

Pembuatan *Equipment Parking Area* (EPA) dengan mempertimbangkan beberapa faktor diantaranya :

1. Jarak aman *Equipment Parking Area* (EPA) dari pesawat
Berdasarkan ICAO Doc 9157 Volume I, *Equipment Parking Area* (EPA) harus ditempatkan diluar *Aircraft Safety Area* (ASA) yang merupakan area di sekitar pesawat yang harus bebas dari peralatan dan personel selamat manuver pesawat (International Civil Aviation Organization, 2011).
2. Aksesibilitas
Lokasi *Equipment Parking Area* (EPA) harus mudah diakses oleh pelatan *Ground Support Equipment* (GSE) tanpa mengganggu pergerakan pesawat dan operasional lainnya di apron.
3. Efisiensi Operasional
Penempatan *Equipment Parking Area* (EPA) sebaiknya dekat dengan area yang sering membutuhkan peralatan tersebut, seperti dekat dengan gate yang sering digunakan untuk meminimalkan waktu dan jarak tempuh peralatan.



Gambar 4. 5 Rencana Peletakan EPA Pada Apron

- b. Penyusunan SOP Penggunaan *Equipment Staging Area* (ESA) dan *Equipment Parking Area* (EPA)
 1. Menetapkan aturan penggunaan *Equipment Staging Area* (ESA) hanya untuk peralatan yang sedang digunakan dalam pelayanan pesawat.
 2. Menentukan jenis peralatan yang diperbolehkan parkir di *Equipment Staging Area* (ESA) dan *Equipment Parking Area* (EPA) agar area tidak penuh atau kacau.
 3. Mewajibkan seluruh personel apron memahami dan mematuhi aturan *Equipment Staging Area* (ESA) dan *Equipment Parking Area* (EPA).
- c. Pengawasan dan Evaluasi
 1. Menugaskan petugas apron untuk mengawasi penggunaan *Equipment Staging Area* (ESA) dan *Equipment Parking Area* (EPA) serta memastikan kepatuhan terhadap aturan.
 2. Melakukan evaluasi rutin untuk menilai efektivitas marka dan SOP, serta melakukan penyesuaian jika diperlukan.

4.4.2. Mengatur Parkir Kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE)

- a. Penataan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) berdasarkan fungsi dan kebutuhan.
 1. *Baggage Cart & Conveyor Belt Loader* (CBL), ditempatkan dekat dengan area bagasi pesawat dalam *Equipment Staging Area* (ESA) agar akses bongkar muat bagasi lebih cepat dan efisien.

2. Fuel Truck, harus memiliki jalur khusus dan zona aman untuk menghindari risiko kebakaran atau kontaminasi bahan bakar. Dilarang parkir di *Equipment Staging Area* (ESA) saat tidak digunakan, dan harus langsung kembali ke *Equipment Parking Area* (EPA).
 3. *Pushback Tractor dan Towing Vehicles*, harus memiliki jalur khusus keluar masuk ESA, sehingga tidak mengganggu kendaraan lain saat standby.
 4. Kendaraan Operasional (*Follow Me Car, Catering Truck*, dan lain sebagainya), ditempatkan di *Equipment Parking Area* (EPA) saat tidak digunakan untuk menghindari kepadatan di *Equipment Staging Area* (ESA).
- b. Pengaturan jalur pergerakan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE)
1. Membuat jalur khusus *Ground Support Equipment* (GSE) yang terpisah dari *taxiway* pesawat untuk mengurangi risiko tabrakan.
 2. Menambahkan marka dan rambu arah pergerakan kendaraan, sehingga pengemudi *Ground Support Equipment* (GSE) dapat bergerak dengan aman dan efisien.
 3. Menetapkan zona prioritas untuk kendaraan dengan kebutuhan operasional mendesak, seperti *fuel truck* dan *baggage loader*.
- c. Optimalisasi penggunaan *Equipment Staging Area* (ESA) dan *Equipment Parking Area* (EPA)
1. Menentukan kapasitas maksimal *Equipment Staging Area* (ESA), sehingga tidak terjadi penumpukan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE).
 2. Menggunakan sistem rotasi parkir *Ground Support Equipment* (GSE) di *Equipment Staging Area* (ESA), di mana hanya kendaraan yang sedang aktif digunakan yang boleh berada di area ini.
- d. Memonitor penempatan *Ground Support Equipment* (GSE)

1. Menggunakan CCTV untuk memonitor kepatuhan terhadap penggunaan *Equipment Staging Area* (ESA) dan *Equipment Parking Area* (EPA).
2. Menggunakan sistem manajemen kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) berbasis digital, sehingga operator dapat mengatur dan melacak posisi kendaraan secara real-time.

4.4.3. Peningkatan Keselamatan dan Kepatuhan terhadap Regulasi

- a. Kepatuhan terhadap regulasi keselamatan apron berdasarkan CASR *Part 139*
 1. Jalur khusus *Ground Support Equipment* (GSE) yang terpisah dari *taxiway* pesawat untuk mencegah tabrakan.
 2. Batas kecepatan maksimal *Ground Support Equipment* (GSE) di apron sesuai regulasi (maksimum 25 km/jam di apron, 10 km/jam di ESA dan EPA).
 3. Papan rambu dan marka yang jelas untuk mengarahkan pergerakan kendaraan.
- b. Peningkatan keselamatan operasional apron
 1. Pelatihan keselamatan untuk personel *ground handling* dengan menjelaskan SOP penggunaan *Equipment Staging Area* (ESA) dan *Equipment Parking Area* (EPA), mengenalkan marka apron dan peraturan ICAO untuk menghindari pelanggaran keselamatan, serta memberikan simulasi penanganan insiden apron secara berkala untuk meningkatkan kesiapsiagaan.
 2. Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang wajib digunakan, yaitu rompi reflektif dan sepatu *safety* serta penggunaan lampu peringatan pada kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) saat beroperasi di malam hari.
- c. Audit Keselamatan dan Kepatuhan Secara Berkala
 1. Inspeksi rutin oleh regulator bandara untuk memastikan semua prosedur keselamatan diterapkan.

2. Evaluasi dan perbaikan tata letak Equipment Staging Area (ESA) atau *Equipment Parking Area* (EPA) berdasarkan data operasional dan insiden yang terjadi.
3. Penerapan sanksi bagi pelanggar aturan keselamatan apron, seperti denda atau pencabutan izin operasional.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Komodo, ditemukan beberapa permasalahan terkait pengelolaan *Ground Support Equipment* (GSE) di apron, terutama dalam aspek keselamatan, keteraturan, dan kepatuhan terhadap regulasi. Setelah dilakukan analisis dan perumusan solusi, dapat disimpulkan bahwa :

1. Ketidakteraturan Penempatan Kendaraan GSE

Tidak adanya *Equipment Staging Area* (ESA) dan *Equipment Parking Area* (EPA) menyebabkan kendaraan GSE sering diparkir di lokasi yang tidak sesuai. Hal ini mengganggu pergerakan pesawat, meningkatkan risiko kecelakaan, dan memperlambat efisiensi operasional.

2. Peningkatan Risiko Keselamatan di Apron

Ketiadaan area parkir yang terorganisir meningkatkan potensi tabrakan antar-GSE maupun dengan pesawat. Pergerakan kendaraan yang tidak terkendali juga meningkatkan risiko kecelakaan kerja bagi personel apron.

3. Keselamatan dan Kepatuhan terhadap Regulasi

Saat ini, pengelolaan GSE di apron Bandar Udara Internasional Komodo belum sepenuhnya sesuai dengan regulasi ICAO Annex 14, CASR Part 139, dan Doc 9137.

5.2 Saran

Untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasional apron di Bandara Internasional Komodo, berikut beberapa saran yang dapat diterapkan :

1. Segera Menyediakan *Equipment Staging Area* (ESA) dan *Equipment Parking Area* (EPA)

Equipment Staging Area (ESA) harus diterapkan sebagai prioritas utama, karena bersifat mandatory berdasarkan regulasi ICAO.. Sedangkan *Equipment Parking Area* (EPA) direkomendasikan untuk kendaraan yang tidak sedang digunakan, guna mengurangi kepadatan di apron.

2. Meningkatkan Sistem Keselamatan di Apron

Menambahkan rambu, marka, dan jalur khusus kendaraan GSE agar pergerakan lebih tertib serta mewajibkan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) bagi personel apron, termasuk rompi reflektif dan helm keselamatan.

3. Melakukan Pelatihan dan Audit Keselamatan Secara Berkala

Memberikan pelatihan kepada seluruh personel *ground handling* tentang prosedur keselamatan apron dan regulasi ICAO serta melakukan audit keselamatan apron secara rutin untuk mengevaluasi efektivitas pengelolaan GSE dan memastikan kepatuhan terhadap regulasi.

Dengan penerapan strategi ini, Bandar Udara Internasional Komodo dapat meningkatkan keselamatan, efisiensi operasional, serta kepatuhan terhadap standar penerbangan internasional, sehingga menciptakan apron yang lebih tertib, aman, dan profesional.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2005). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara. *Kementerian Perhubungan*, 1–140.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2008). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Tentang Peralatan Penunjang Pelayanan Pesawat Udara (Groun Support Equipment/GSE).
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2023). PR 21 Tahun 2023. *Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Aerodrome Daratan, Vol. 1*, 1–451.
- ICAO. (2018). *ICAO Annex 14 - Aerodrome Design and Operations. Séptima edición* (Vol. I). Retrieved from www.icao.int
- International Civil Aviation Organization. (2011). AGAAOPSG08WP14REv.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2008). *Doc 9613 - Performance-based Navigation (PBN) Manual*.
- Jenderal, D., & Udara, P. (2019). KP 129 Tahun 2017 Tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Dan Investigasi Keamanan Penerbangan.
- Kementerian Perhubungan. (2017). KP 038 Tahun 2017 Tentang Apron Management Service. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : Kp 038 Tahun 2017*.
- Nisa, R. K., Kardi, & Sunarno. (2017). Kajian Pengalokasian Equipment Parking Area (Epa) Di Apron Bandar Udara Internasional Lombok. *Jurnal Ilmiah Aviasi Langit Biru Vol. 11 No. 1, 11(1)*, 19–28.
- Penerbangan, B. (Badan P. S. (2009). UU NO 1 Tahun 2009. *Penerbangan*, 2(5), 255.
- Perhubungan Udara, D. J. (2017). Kp 41 Th 2017 PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139-11 [ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-11), LISENSI DAN/ATAU RATING PERSONEL BANDAR UDARA, 139.
- Perhubungan Udara, D. J. (2019). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 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). *Kementerian Perhubungan, I*. Retrieved from https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2019/KP_326_TAHUN_2019_MOS_139_VOL_I_AERODROME.pdf
- Pontoh, C. N., Budiarto, A., & Wiyanto, R. (2019). Optimalisasi Pengawasan Unit Apron Movement Control (Amc) Dengan Closed Circuit Television (Cctv)

Terhadap Ketertiban Di Make-Up/Break Down Area Terminal 1 (Satu) Bandar Udara Juanda Surabaya. *Prosiding SNITP (Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan)*, 3(3), 1–8. Retrieved from <https://ejournal.poltekbangsby.ac.id/index.php/SNITP/article/view/395>

Uswatun, M., & Widagdo, D. (2024). Analisis Implementasi Pengawasan Ketertiban Ground Support Equipment (GSE) oleh Unit Apron Movement Control (AMC) di Sisi Udara Bandar Udara Mopah Merauke. *As-Syirkah: Islamic Economic & Financial Journal*, 3(2), 795–805. <https://doi.org/10.56672/syirkah.v3i2.202>

Zikra Kirana, G., Olieve, A., Penerbangan Surabaya, P., & Jemur Andayani, J. (2022). PROSIDING Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan (SNITP) Tahun 2022 PENGOPTIMALAN MARKA APRON UNTUK MENJAMIN KETERTIBAN KENDARAAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT DI BANDARA KALIMARAU BERAU, 1–6.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Permohonan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo



Nomor : 94.06/14/9/Poltekbang.Sby/2024 Surabaya, 12. Desember 2024
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : Dua lembar
Hal : Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I Mahasiswa/i Prodi MTU Angkatan VIII

Yth. Daftar Terlampir.

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

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

- Penerbitan Pass Bandara dalam rangka kegiatan operasional di Air Side Bandara (jika diperlukan);
- Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Rekening Pembimbing Supervisor On The Job Training (OJT), dengan ketentuan 1 (satu) Supervisor OJT untuk 2 (dua) Mahasiswa/i atau menyesuaikan kondisi di lapangan.

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

Direktur,



Ahmad Bahrawi, SE., MT.
NIP. 196905172000121003

Tembusan:
Kepala Pusat Pengembangan SDM
Perhubungan Udara

"Luruskan Niat dan Ikhlas Dalam Bekerja (Luna & Ija)"

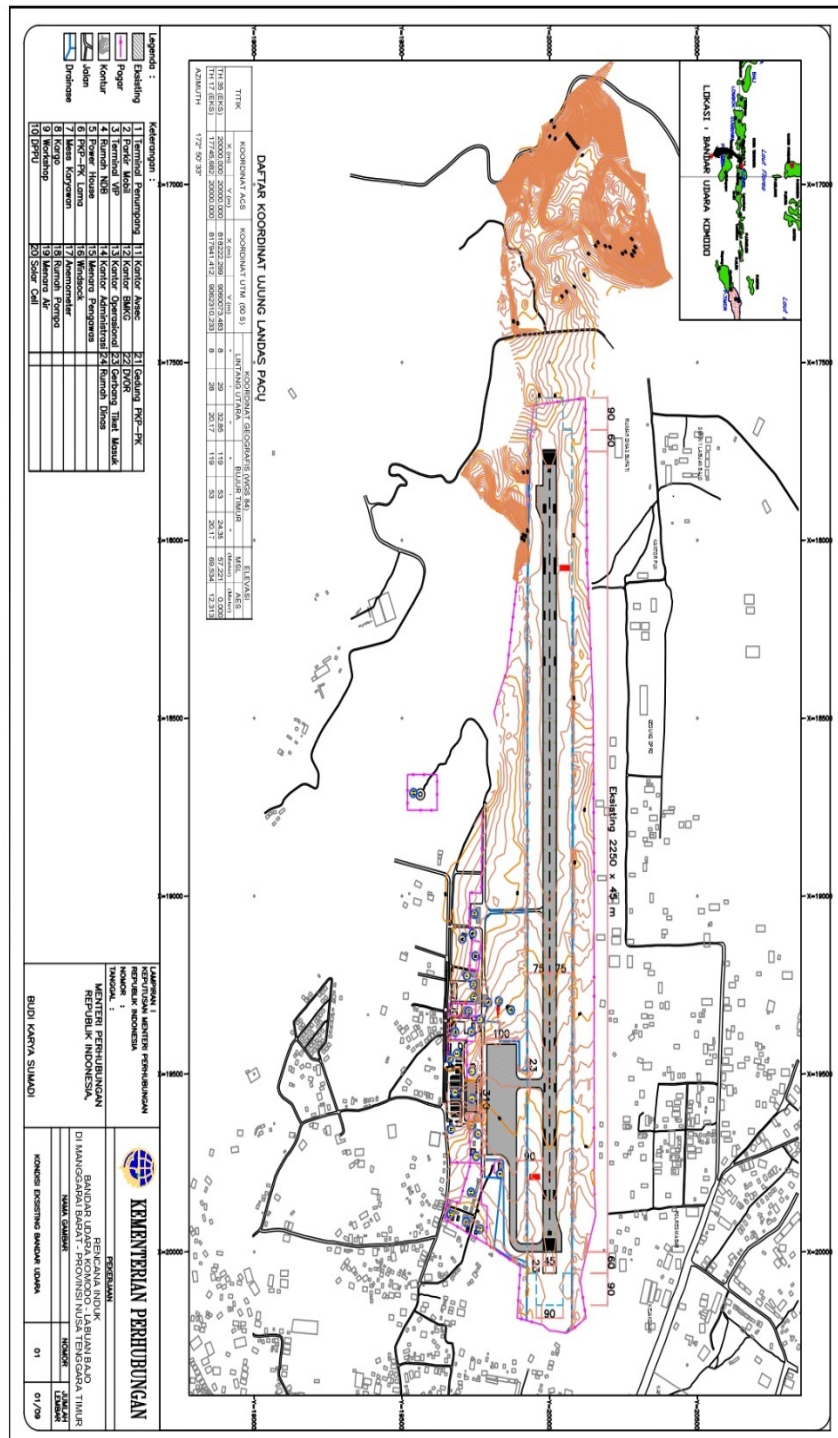


Lampiran 2. Daftar Nama Taruna *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo

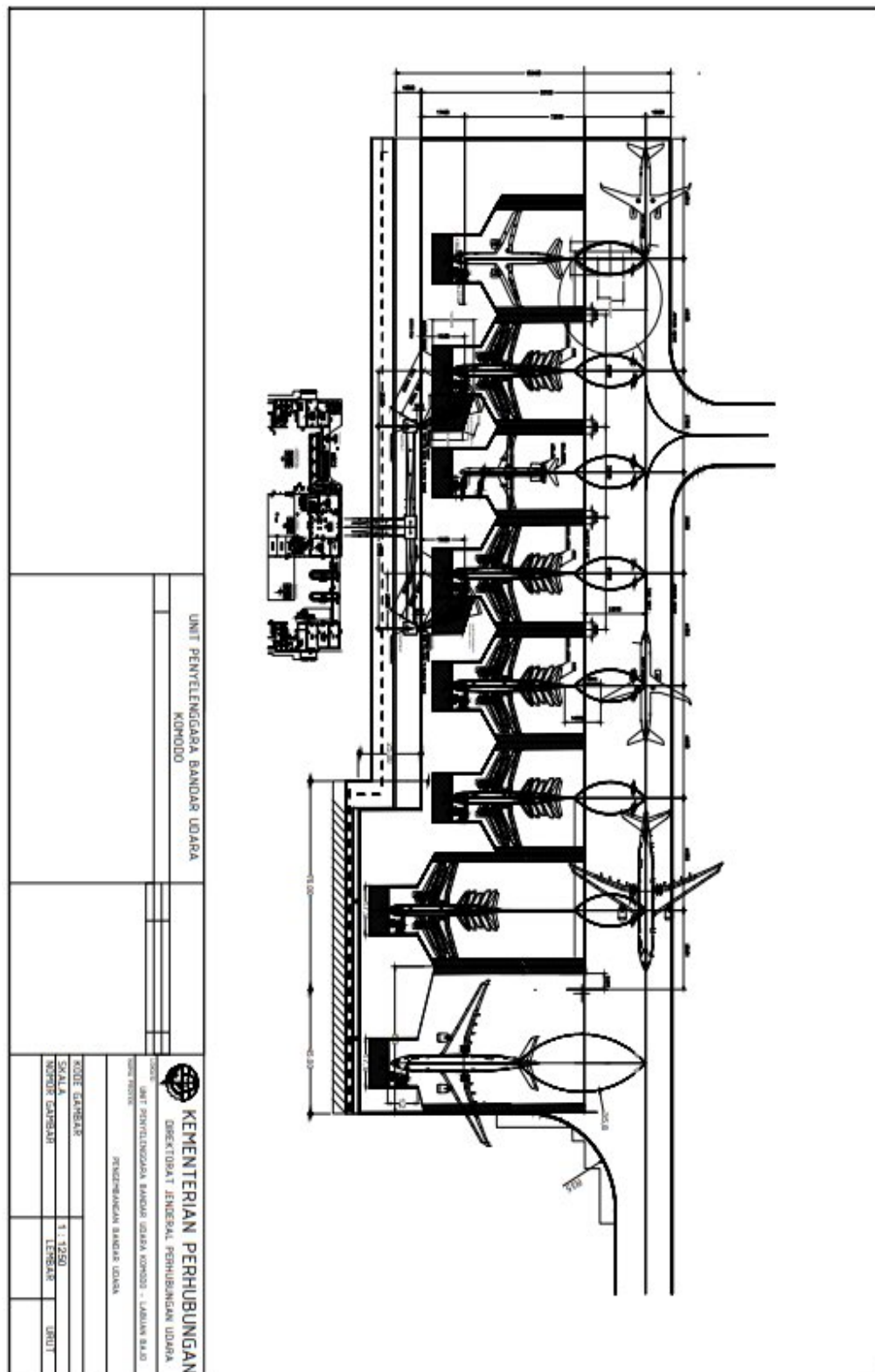
14. Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo

No	Nama Mahasiswa/i	L/P	NIT	Course
1.	Haygia Sofia Wulandari	P	30622039	MTU VIII B
2.	Almas Ghina Marzuqoh	P	30622028	MTU VIII B
3.	Hengki Ariyanto	L	30622061	MTU VIII C
4.	Andrian Herwanto	L	30622078	MTU VIII D
5.	Anggid Putri Pratitis	P	30622079	MTU VIII D
6.	I Wayan Satya Pramudita	L	30622014	MTU VIII A

Lampiran 3. Layout Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo



Lampiran 4. Layout Apron Banda Udara Internasional Komodo Labuan Bajo



Lampiran 5. Data Angkutan Udara Bandar Udara Komodo Tahun 2024

DATA LALU LINTAS ANGKUTAN UDARA BANDAR UDARA KOMODO LABUAN BAJO

NO	BULAN	PESEMPAT						PENUMPANG						KARGO						BAGASI					
		DOMESTIK		JUMLAH	INTERNASIONAL		JUMLAH	DOMESTIK		JUMLAH	INTERNASIONAL		JUMLAH	DOMESTIK		JUMLAH	INTERNASIONAL		JUMLAH	INTERNASIONAL		JUMLAH	INTERNASIONAL		JUMLAH
		DATANG	BERANGKAT		DATANG	BERANGKAT		DATANG	BERANGKAT		DATANG	BERANGKAT		DATANG	BERANGKAT		DATANG	BERANGKAT		DATANG	BERANGKAT		DATANG	BERANGKAT	
1	JANUARI	308	307	613	0	0	0	25.794	28.893	54.787	0	0	0	100.041	41.950	141.991	0	0	0	211.098	231.085	442.183	0	0	0
2	FEBRUARI	229	229	458	0	0	0	20.280	20.247	52.527	0	0	0	88.128	29.486	117.612	0	0	0	210.050	208.631	418.681	0	0	0
3	MARET	282	253	505	0	0	0	28.587	28.672	55.259	0	0	0	112.794	34.641	147.435	0	0	0	227.482	227.749	455.231	0	0	0
4	APRIL	335	334	669	0	1	1	38.421	40.337	78.758	0	21	21	94.803	28.993	124.896	0	0	0	348.703	360.059	704.762	0	330	330
5	MEI	370	371	741	2	0	2	43.338	45.131	88.467	7	0	7	114.191	38.786	150.977	0	0	0	388.595	407.647	796.842	90	0	90
6	JUNI	380	381	761	4	4	8	45.659	48.051	91.710	33	33	66	118.858	51.083	169.751	0	0	0	422.466	414.209	838.675	401	350	751
7	JULI	475	473	948	4	4	8	58.827	60.508	119.435	17	10	27	135.435	45.723	181.158	0	0	0	599.460	570.838	1.140.328	150	380	530
8	AUGUSTUS	511	513	1.024	11	9	20	60.389	68.274	128.643	57	57	114	161.508	45.646	207.454	0	0	0	587.878	655.868	1.243.846	460	1.051	1.511
9	SEPTEMBER	415	416	831	18	19	37	47.831	51.205	98.836	1817	1.793	3.610	160.683	62.210	222.893	0	0	0	452.077	488.757	938.834	12.101	12.751	24.852
10	OCTOBER	389	377	757	15	17	32	44.482	47.407	91.889	2.081	2.008	4.089	173.117	39.284	214.381	0	0	0	394.121	423.831	817.952	13.888	14.832	28.720
11	NOVEMBER	190	191	381	9	8	17	21.082	22.102	43.184	1.109	912	2.021	143.103	42.385	185.488	0	0	0	189.805	191.383	381.168	8.498	6.579	15.074
12	DESEMBER	318	318	636	14	14	28	35.390	32.617	67.977	1.827	1.482	3.309	185.649	66.942	262.591	15	0	15	302.731	253.353	556.084	15.338	10.394	25.632
JUMLAH		4.161	4.163	8.324	77	76	153	474.928	493.544	970.472	6.848	6.316	13.164	1.610.288	528.419	2.138.627	15	0	15	4.304.595	4.428.738	8.731.334	50.906	46.574	97.480

Lampiran 6. Laporan Datang Taruna *On the Job Training* di Kantor Kepala Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo



Lampiran 7. Pass Bandara Penulis



Lampiran 8. Jadwal Dinas Taruna *On the Job Training* di Unit AVSEC

JADWAL PIKET AVSEC UPBU KOMODO

BULAN JANUARI 2025

NO	N A M A	TANGGAL																													KETERANGAN
		R	K	J	S	M	S	B	R	K	J	S	M	S	B	R	K	J	S	M	S	B	R	K	J	S	M	S	B		
1	RAHAMATULLAH	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	KEGIATAN JUMAT : (07:00 WITA)	
2	SYARFUDIN	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	1 REHAB	
3	HURAIYAH KUSUMA DIRIATA	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	2 KESUKAMATI	
4	SRI ARYANI	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	3 CLARAGA	
5	VINCENTIUS WEDE DAMAN	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
6	AJIDHA RAHANISSA	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	KEGIATAN SENIN : (07:15 WITA)	
7	GASPARIAN DAYU LAKSANA	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	1 APLEPILAU	
8	DANEJUDA MULYA PRAGESTU	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	2 UPAKARA	
9	SEPTIANA SITI NUR ANNISA	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
10	DANA ARIANI	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
11	SITI FATIMAH	P	S	P	L	P	L	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	KEGIATAN JUMAT	
12	NUR ALFI RAMDANIANI	P	S	P	S	P	L	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	2 (KIA/KAL) PER BULAN	
13	EVIANIA DEWI	P	S	P	S	P	L	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
14	RENSINOYO KARSO	P	S	P	S	P	L	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
15	HERMINA BETATRIX WUTA	P	S	P	L	P	L	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
16	ASMATI TRISHA UTAMI	P	S	P	L	P	L	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
17	BULELA	P	S	P	S	L	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P		
18	SUSILAWATI	P	S	P	S	L	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P		
19	FRANSISKA AJELINA DANGGUT	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
14	HAYGIA SOPHIA WULANDARI	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
15	HEIKKY ARYANTO	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
16	ALMAS GHITA MARZUQOH	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
17	ANDRIANI HERWANTO	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
18	ANGGID PUTRI PRATIIST	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
19	IWAYAN SATYA PRAMUDITA	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
JMLH	PAGI	30	6	9	6	8	11	11	12	10	10	9	11	13	11	10	11	9	11	11	13	10	9	10	10	11	11				
	SIANG	30	7	9	6	11	9	11	13	11	9	10	9	10	11	10	11	9	12	10	11	9	10	11	10	13	10				

TRANSGAN : P PAGI : 06:00 - 13:30
S SIANG : 13:00 - 20:30
U PAGI SIANG : 06:30 - 18:00

tukar dimes/libur tidak di perkenankan kecuali ada duka dalam keluarga dikesat

Labuan Bajo, 31 Desember 2024

Komandan AVSEC

[Signature]

Lampiran 9. Dokumentasi Kegiatan Taruna *On the Job Training* Saat Dinas di Unit AVSEC



Apel Rutin Sebelum Dinas Shift



Pemeriksaan Boarding Pass Calon Penumpang



Pemeriksaan Bagasi Kabin Calon Penumpang Setelah Melalui X-Ray



Mengarahkan Calon Penumpang Untuk Dilakukan Pemeriksaan Pada Bagasi Kabinnya di X-Ray



Melakukan Pemeriksaan Bagasi Tercatat Penumpang Secara Manual



Melakukan Patroli Runway Rutin Sebelum Pesawat Landing dan Sesudah Pesawat Take Off

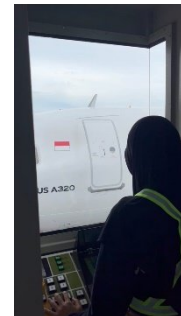
Lampiran 10`. Jadwal Dinas Taruna *On the Job Training* di Unit AMC

[illegible]

Lampiran 11. Dokumentasi Kegiatan Taruna *On the Job Training* Saat Dinas di Unit AMC



Docking Pada Pesawat



Undocking Dari Pesawat



Marshaller Pada Pesawat



Input Data Manouvering Pesawat ke Komputer



Menyampaikan Informasi Parking Stand Pesawat yang akan Landing Kepada Tower dan Menyampaikan Informasi Pesawat Landing Kepada Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal



FOD Check Sebelum Pesawat Landing

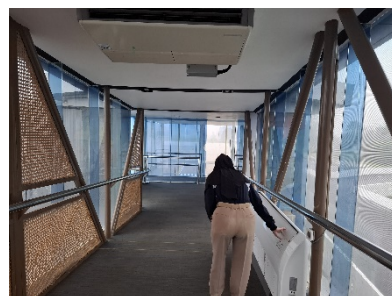
Lampiran 12. Jadwal Dinas Taruna *On the Job Training* di Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal

JADWAL OJT UNIT INFORMASI								
Untuk Sidang tanggal 25 Februari								
Nama	Tanggal							
	22	23	24	25	26	27	28	
Satya	L	P	S	S	P	S	L	
Almas	P	L	P	I	S	L	S	
Hengki	S	P	L	D	L	S	P	
Anggid	P	S	L	A	L	P	S	
Andrian	S	L	S	N	P	L	P	
Haygia	L	S	P	G	S	P	L	
Note : P = Shift Pagi								
S = Shift Siang								
L = Libur								

Lampiran 13. Dokumentasi Kegiatan Taruna *On the Job Training* Saat Dinas di Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal



Memberikan announcement kepada

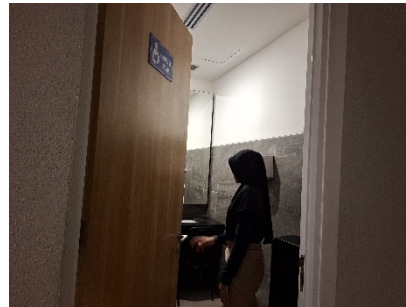


Pengecekan pada fasilitas yang ada di

penumpang saat landing, boarding,
second call, dan last call



garbarata



Pengecekan kebocoran garbarata
pasca hujan

Pengecekan fasilitas ruang menyusui



Pengecekan fasilitas toilet

Pengecekan terminal penumpang



Apel Shift