

**EVALUASI PERFORMA *GROUND SUPPORT EQUIPMENT*  
GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN  
PENERBANGAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL  
KOMODO LABUAN BAJO  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*  
Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

**ALMAS GHINA MARZUQOH**  
NIT. 30622028

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2025**

**EVALUASI PERFORMA *GROUND SUPPORT EQUIPMENT*  
GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN  
PENERBANGAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL  
KOMODO LABUAN BAJO  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*  
Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

**ALMAS GHINA MARZUQOH**  
**NIT. 30622028**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2025**

**LEMBAR PERSETUJUAN LAPORAN *ON THE JOB*  
TRAINING (OJT)**

**EVALUASI PERFORMA *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* GUNA  
MENINGKATKAN KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDAR  
UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO**

Oleh:

ALMAS GHINA MARZUQOH

NIT. 30622028

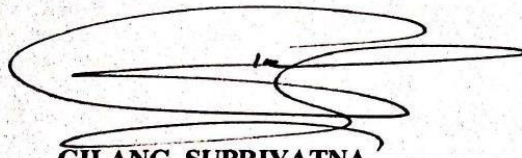
Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara

Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor OJT



GILANG SUPRIYATNA  
NIP. 19960707 201503 1 001

Dosen Pembimbing



ANTON BUDIARTO, S.E., M.T  
NIP. 19650110 199103 1 004

Mengetahui,

Pimpinan Lokasi OJT



CEPI TRIONO, S.Sos., S.Si.T.  
NIP. 19790331 200003 1 001



## LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji,

Ketua



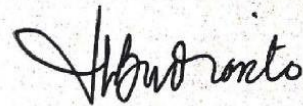
**GILANG SUPRIYATNA**  
NIP. 19960707 201503 1 001

Sekretaris



**SRI RATNAWATI**  
NIP. 19770316 201012 2 002

Anggota



**ANTON BUDIARTO, S.E., M.T**  
NIP. 19650110 199103 1 004

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
D3 Manajemen Transportasi Udara



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

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) ini dengan judul **“Evaluasi Performa Ground Support Equipment Guna Meningkatkan Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo”** tepat pada waktu yang telah ditentukan dengan lancar. Tidak lupa, penulis panjatkan sholawat serta salam kepada Nabi Muhammad SAW, karena beliau adalah yang menuntun kita dari zaman jahiliyah menuju jalan yang terang benderang yaitu jalan yang dirahmati oleh Allah SWT dengan Ajaran Agama Islam.

*On the Job Training* (OJT) merupakan latihan kerja lapangan yang harus ditempuh oleh taruna dan taruni D-III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya di bandar udara yang telah ditunjuk. *On the Job Training* (OJT) juga dapat diartikan sebagai suatu penerapan ilmu teori dan praktik yang telah diterima oleh taruna Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII di Politeknik Penerbangan Surabaya selama lima semester. Sasaran praktik kerja taruna Manajemen Transportasi Udara mencakup ruang lingkup *Aviation Security (AVSEC)*, *Apron Movement Control (AMC)*, serta Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal.

Tak lupa penulis ucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On the Job Training* dan juga proses penyusunan laporan *On The Job Training* ini, antara lain:

1. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan dukungan motivasi baik secara moril ataupun materil kepada penulis sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan maksimal;
2. Bapak Achmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S. Kom., M. T. selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya;
4. Bapak Ceppy Triono, S.Sos., S.Si.T. selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo, Labuan Bajo;
5. Bapak Wilfridus selaku Kepala Subbagian Tata Usaha UPBU Kelas II Komodo, Labuan Bajo;
6. Bapak Rahmatullah, selaku PLT Kepala Seksi Teknik, Operasi,

Kemanan dan Pelayanan Darurat serta Kepala Unit *Aviation Security* di Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo;

7. Bapak Gilang Supriyatna, selaku Kepala Unit *Apron Movement Control* serta selaku *supervisor / On the Job Training Instructure (OJTI)* yang membimbing dan memberikan evaluasi saat melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo;
8. Bapak Syarifuddin, S.Sos. selaku Kepala Seksi Pelayanan dan Kerja Sama di Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo;
9. Ibu Sri Ratnawati selaku Kepala Unit Informasi dan Sanitasi Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo;
10. Bapak Anton Budiarto, S.E., M.T. selaku Dosen Pembimbing yang telah memonitor serta membimbing kami selama melaksanakan *On the Job Training*.
11. Seluruh senior dan pegawai di Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo.
12. Seluruh rekan-rekan OJT Bandar Udara Komodo Labuan Bajo baik itu dari kampus Poltekbang Surabaya maupun Poltekbang Makassar.
13. Dan seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah banyak membantu dalam penyelesaian penulisan Laporan OJT ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training (OJT)* ini masih terdapat kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi kontribusi yang berarti serta bermanfaat bagi kita semua terutama bagi penulis dan taruna/taruni Politeknik Penerbangan Surabaya, Aamiin.

Labuan Bajo, 22 Februari 2025

Penulis



Almas Ghina Marzuqoh



## DAFTAR ISI

|  |     |
|--|-----|
| HALAMAN JUDUL .....  | ii  |
| LEMBAR PERSETUJUAN LAPORAN <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i> .....              | iii |
| LEMBAR PENGESAHAN .....  | iv  |
| KATA PENGANTAR .....   | v   |
| DAFTAR ISI .....   | vii |
| DAFTAR GAMBAR .....  | ix  |
| DAFTAR TABEL .....   | x   |
| <b>BAB I     PENDAHULUAN</b>   |     |
| 13.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> .....               | 1   |
| 13.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> .....           | 3   |
| <b>BAB II     PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i></b>                     |     |
| 2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Tempat <i>On the Job Training (OJT)</i> ..... | 4   |
| 2.2 Data Umum Bandar Udara .....   | 5   |
| 2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara .....                  | 5   |
| 2.2.2 Fasilitas Sisi Udara .....   | 6   |
| 2.2.3 Fasilitas Sisi Darat .....   | 6   |
| 2.2.4 Fasilitas Peralatan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan....             | 7   |
| 2.2.5 Data Angkutan Udara .....  | 8   |
| 2.3 Struktur Organisasi .....  | 9   |
| <b>BAB III    TINJAUAN TEORI</b>   |     |
| 3.1 Bandar Udara .....   | 11  |
| 3.2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara .....                                    | 11  |
| 3.2.1 Terminal Penumpang .....   | 12  |
| 3.2.2 Terminal Kargo .....   | 15  |
| 3.2.3 <i>Parkir Area</i> .....   | 16  |
| 3.3 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara .....                                    | 16  |
| 3.3.1 Landasan Pacu ( <i>Runway</i> ) .....                                    | 17  |
| 3.3.2 <i>Apron</i> .....   | 19  |
| 3.3.3 Landasan Hubung ( <i>Taxiway</i> ) .....                                 | 20  |
| 3.4 Pengertian Sisi Udara .....  | 20  |
| 3.4.1 Pengertian <i>Apron</i> .....  | 21  |
| 3.4.2 Pengertian Kendaraan Sisi Udara .....                                    | 21  |
| 3.4.3 Pengertian Keselamatan Penerbangan .....                                 | 21  |
| 3.4.4 Pengertian Personel Penerbangan .....                                    | 21  |
| 3.4.5 Pengertian <i>Ground Support Equipment (GSE)</i> .....                   | 21  |
| 3.4.6 Pengertian <i>Closed Circuit Television (CCTV)</i> .....                 | 22  |
| 3.4.7 Pengertian Kendaraan .....   | 22  |
| <b>BAB IV    PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i></b>                        |     |
| 4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> .....                       | 23  |
| 4.1.1 Wilayah Kerja .....  | 23  |
| 4.1.2 Prosedur Pelayanan .....   | 23  |
| 4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas <i>On the Job Training</i> .....              | 24  |
| 4.1.3.1 <i>Aviation Security (AVSEC)</i> .....                                 | 24  |
| 4.1.3.2 <i>Apron Movement Control (AMC)</i> .....                              | 26  |

|   |    |
|---|----|
| 4.1.3.3 Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal.....      | 28 |
| 4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> ..... | 30 |
| 4.3 Permasalahan <i>On the Job Training</i> .....       | 31 |
| 4.4 Penyelesaian Masalah .....                          | 36 |
| BAB V PENUTUP   |    |
| 5.1 Kesimpulan  |    |
| 5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....                      | 45 |
| 5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan .....                      | 45 |
| 5.2 Saran   |    |
| 5.2.1 Saran Permasalahan.....                           | 46 |
| 5.2.2 Saran Keseluruhan.....                            | 46 |
| DAFTAR PUSTAKA.....                                     | 48 |
| LAMPIRAN .....  | 49 |





## DAFTAR GAMBAR

|   |    |
|---|----|
| Gambar 2.1 Bandar Udara Komodo .....  | 4  |
| Gambar 2.2 Statistik Angkatan Udara.....  | 8  |
| Gambar 2.3 Struktur Organisasi .....  | 9  |
| Gambar 3.1 Terminal Penumpang .....   | 12 |
| Gambar 3.2 <i>Hall</i> Keberangkatan.....   | 13 |
| Gambar 3.3 Ruang <i>Check-in</i> .....  | 13 |
| Gambar 3.4 Ruang Tunggu Keberangkatan.....  | 14 |
| Gambar 3.5 Area Kedatangan dan Pengambilan Bagasi.....                              | 14 |
| Gambar 3.5 Terminal Kargo .....   | 15 |
| Gambar 3.7 <i>Parking Area</i> .....  | 16 |
| Gambar 3.8 Landasan Pacu ( <i>Runway</i> ).....                                     | 17 |
| Gambar 3.9 <i>Apron</i> .....   | 19 |
| Gambar 3.10 <i>Taxiway</i> .....  | 20 |
| Gambar 4.1 Prosedur .....   | 23 |
| Gambar 4.2 Alat GSE terparkir sembarangan di area <i>service road</i> .....         | 32 |
| Gambar 4.3 Beberapa peralatan keropos .....   | 33 |
| Gambar 4.4 <i>Baggage Cart</i> diparkirkan di Selasar Kedatangan .....              | 33 |
| Gambar 4.5 <i>Baggage Cart</i> yang tidak dipasang <i>Wheel Chock</i> .....         | 34 |
| Gambar 4.6 Tidak adanya marka kecepatan kendaraan.....                              | 34 |
| Gambar 4.7 Tidak adanya <i>Name Plate</i> pada <i>Aircraft Towing Tractor</i> ..... | 35 |
| Gambar 4.8 Contoh marka kecepatan di <i>Make Up</i> dan <i>Breakdown Area</i> ..... | 41 |
| Gambar 4.9 Contoh tampilan CCTV yang terdeteksi kecepatan kendaraan.....            | 42 |
| Gambar 4.10 Contoh ban kendaraan GSE yang sesuai standar .....                      | 42 |
| Gambar 4.11 Contoh <i>Name Plate</i> pada <i>Aircraft Towing Tractor</i> .....      | 42 |

## DAFTAR TABEL

|  |    |
|--|----|
| Tabel 4.1 Jadwal Kegiatan Taruna <i>OJT</i> .....  | 30 |
| Tabel 4.2 Hasil Pemeriksaan Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat<br>Udara ( <i>Motorized Gse</i> )..... | 39 |



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On the Job Training**

Dunia Industri Penerbangan di Indonesia terus mengalami perkembangan dalam berbagai bidang. Hal ini merujuk pada laporan *International Air Transport Association (IATA)* yang memperkirakan, jumlah penumpang angkutan udara akan mencapai 7,8 miliar orang pada 2036. *IATA* juga menyebutkan bahwa Indonesia berada di urutan ketiga, negara yang mengalami pertumbuhan jumlah penumpang udara tercepat di dunia. Hal ini terlihat dari banyaknya orang yang saat ini lebih memilih untuk menggunakan pesawat sebagai alat transportasi, karena dinilai lebih menghemat waktu dan biaya. Sebab hal ini pula, berbagai upaya dalam bidang keselamatan dan keamanan perlu ditingkatkan.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM)

Perhubungan yang memiliki tugas pokok dan tanggung jawab sebagai penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan guna menghasilkan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang berkompetensi yaitu tenaga terampil yang siap pakai dalam dunia transportasi udara. Politeknik Penerbangan Surabaya terdiri dari berbagai program studi, salah satunya adalah Manajemen Transportasi Udara (MTU). Para peserta didik atau Taruna/i dibekali materi dan praktek di lapangan yang seluruhnya ditujukan untuk meningkatkan kualitas kinerjanya kelak. Salah satu program kegiatan pendidikan di dalamnya adalah *On the Job Training (OJT)*.

*On the Job Training (OJT)* atau praktek kerja lapangan di suatu Bandar Udara merupakan salah satu rangkaian program kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* menjadi aspek penting dalam dunia Pendidikan dan pelatihan penerbangan, aspek penting dari implementasi *On The Job Training (OJT)* adalah memberikan pengalaman langsung



kepada Taruna untuk memungkinkan mereka menerapkan dan mengasah keterampilan yang diperlukan dalam lingkungan pekerjaan yang sebenarnya.

Penulis melaksanakan OJT pertama pada semester ke-5 yang lebih terfokus pada beberapa unit antara lain Unit *Aviation Security* (AVSEC), *Apron Movement Control* (AMC), serta Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal. Para Taruna/i ditempatkan di Bandar Udara di seluruh Indonesia, salah satunya adalah Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo.

Dengan adanya *OJT* diharapkan Taruna/i dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan, serta dapat mengembangkan wawasan dan memperoleh pengalaman nyata di lapangan. Sehingga para Taruna/i akan lebih terampil dan siap terjun ke dunia kerja dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, melakukan penalaran dan menganalisa serta mengambil keputusan yang tepat dan bertanggung jawab dalam mengatasi berbagai permasalahan yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training*.

Pada saat pelaksanaan OJT, penulis menemukan adanya pelanggaran yang dilakukan oleh personel *Ground Handling* (GH) dalam penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE) di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo. Hal ini termasuk kecepatan saat mengoperasikan kendaraan GSE, menempatkan dan memarkirkan kendaraan GSE tidak sesuai dengan prosedur tempatnya, serta tidak memasang *wheel chock*, serta peralatan GSE yang sudah tidak layak digunakan. Oleh karena itu, dalam penyusunan Laporan OJT ini, penulis tertarik untuk menyelesaikan permasalahan tersebut dengan mengambil judul “Evaluasi Performa *Ground Support Equipment* Guna Meningkatkan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo”.

## 1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training*

Adapun maksud dilaksanakannya *On The Job Training* (OJT) ini adalah:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

Adapun manfaat dilaksanakannya *On The Job Training* (OJT) ini adalah:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat disuatu bandar udara secara langsung.
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan laporan *On The Job Training* (OJT) maupun Tugas Akhir.

## **BAB II**

### **PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING***

#### **2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Tempat *On the Job Training* (OJT)**



Gambar 2.1 Bandar Udara Komodo

Bandar Udara Komodo Adalah Bandar udara yang terletak di Labuan Bajo, Kecamatan Komodo, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Bandara Komodo beroperasi sejak tahun 2015. Di tilik berdasarkan sejarahnya, Bandar Udara Komodo semula bernama Bandar Udara Mutiara II. Kemudian diganti namanya menjadi Bandar Udara Komodo sebagai wujud perlambangan ikon wisata yang ada pada daerah tersebut, yaitu pulau Komodo.

Bandara Komodo merupakan pintu masuk wisatawan ke Pulau Flores dan tempat wisata lainnya. Namun, agar lebih nyaman bandara itu dibenahi dengan cara membangun terminal penumpang yang lebih nyaman. Tak tanggung-tanggung, Presiden Joko Widodo hadir langsung untuk meresmikan tersebut. Hal tersebut dilakukan sebagai bagian dari rangkaian kunjungan kerja ke NTT.

Pada 27 Desember 2015, Presiden Joko Widodo meresmikan terminal modern baru di bandara tersebut. Terminal yang lebih besar akan mampu menyediakan layanan penumpang hingga 1,5 juta per tahun dibandingkan dengan kapasitas terminal lama sekitar 150.000 penumpang per tahun.



## 2.2 Data Umum Bandar Udara

### 2.1.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Nama Bandara : BANDAR UDARA KOMODO, LABUAN BAJO
2. Lokasi/Kab/Kota : Jl. Yohanes Sehadun, Kec. Komodo – Labuan Bajo, Kab. Manggarai Barat
3. Kelas Bandara : II
4. Arah dan Nomor Runway: 35-17
5. Koordinat : 08°29'12,40"S 119°53'14,44"E
6. Otoritas Bandara : Otoritas Wilayah IV Bali
7. Jenis Pelayanan : Un-Attended/AFIS/ADC \*)
8. Jam Operasi : 07.00 - 20.00 WITA
9. Kode ICAO / IATA : WATO / LBJ
10. Pesawat Terbesar : Boeing 373 – 900
11. Kategori PKP-PK : VI
12. Pelayanan DPPU : Ada
13. Pelayanan Meteorologi : Ada
14. Ijin Lingkungan (AMDAL) : Ada
15. Jarak Bandara dari kota : 2 KM
16. Nama Kabandara : CEPPY TRIONO, S.Sos., S.Si.T.
17. Nomor Telepon : (0385)-4113
18. Nomor Faximile : (0385)-41141
19. Email : [Komodo.apo@gmail.com](mailto:Komodo.apo@gmail.com)
20. RTT Sisi Udara : Ada
21. RTT Sisi Darat : Ada
22. UTC : +8
23. Elevasi : Elevasi 70 meter (229,67 feet)
24. Temperatur : 35°C
25. Operasi Pesawat : B 737 900 ER/800 NG/A 320/ 737 500/ ATR 72 500/ 72 600
26. Hirarki : P (Pengumpan)
27. Klasifikasi : 4D (1.800 M < = ARFL) 36 M < = WS, 52 M : 9 M < = OMG < 14 M )
28. No. Urut PM 69 Tahun 2013 : XXV 1
29. KP Rencana Induk : KM 50 Tahun 2004 Tanggal 21 Mei 2004
30. SK Register Bandar Udara : NO.: 043 /SBU - DBU/ III/ 2018
31. Fasilitas Navigasi : NDB / VOR / DME / ILS / Glide Path
32. Komunikasi Penerbangan : Localiser

### 2.1.2 Fasilitas Sisi Udara

- 
1. **Runway** : 119.500 m<sup>2</sup>
    - a. Panjang x Lebar : 2650 x 45 m
    - b. Konstruksi : Aspal Fleksibel
    - c. Kemampuan : PCN 55 F/A/W/T
    - d. Azimuth : 17 - 35
  2. **Taxiway A** : 2.231 m<sup>2</sup>
    - a. Panjang x Lebar : 97 x 23 m
    - b. Konstruksi : Aspal Fleksibel
    - c. Kemampuan : PCN 55 F/D/W/T
    - d. Kondisi Saat Ini : Baik
  3. **Taxiway B** : 8.257 m<sup>2</sup>
    - a. Panjang x Lebar : 359 x 23 m
    - b. Konstruksi : Aspal Fleksibel
    - c. Kemampuan : PCN 55 F/A/W/T
    - d. Kondisi Saat Ini : Baik
  4. **Apron A** : 22.000 m<sup>2</sup>
    - a. Panjang x Lebar : 220 x 100 m
    - b. Konstruksi : Aspal Fleksibel
    - c. Kemampuan : PCN 55 F/C/W/T
    - d. Kondisi Saat Ini : Baik
  5. **Apron B** : 9.100 m<sup>2</sup>
    - a. Panjang x Lebar : 100 x 91 m
    - b. Konstruksi : Beton/Rigid
    - c. Kemampuan : 54 R/C/W/T
    - d. Kondisi Saat Ini : Baik
  6. **RESA** : 8.100 m<sup>2</sup>
    - a. Panjang x Lebar : 90 x 90 m
  7. **Shoulder** : 415.500 m<sup>2</sup>
    - a. Panjang x Lebar : 2200 x 60 m
    - b. Konstruksi : Tanah di Perkeras
    - c. Kondisi Saat Ini : Cukup

### 2.1.3 Fasilitas Sisi Darat

1. **Terminal Domestik** : 13.366 m<sup>2</sup>  
Luas
- **Terminal Kargo** : 211 m<sup>2</sup>  
Luas

## 2. Bangunan Operasional

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| a. Gedung Kantor               | : 385 m <sup>2</sup> |
| b. Gedung Genset               | : 300 m <sup>2</sup> |
| c. Kantor Keamanan             | : 200 m <sup>2</sup> |
| d. Gedung PKP-PK               | : 744 m <sup>2</sup> |
| e. Gedung <i>Workshop</i> /AAB | : 200 m <sup>2</sup> |
| f. Tower ATC                   | : 150 m <sup>2</sup> |

### 2.1.4 Fasilitas Peralatan Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan

|                                 |                           |
|---------------------------------|---------------------------|
| a. X-ray Cabin                  | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| b. X-ray Baggage                | : 2 Unit (kondisi baik)   |
| c. Walkthrough Metal Detector   | : 2 Unit (kondisi baik)   |
| d. Hand Metal Detector          | : 6 Unit (kondisi baik)   |
| e. Building Amenities & PABX    | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| f. FIDS & Software              | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| g. CCTV                         | : Ada                     |
| h. Rescue Car                   | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| i. Ambulance                    | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| j. Mobil PKP-PK                 | : 2 Unit (kondisi baik)   |
| k. Mobil Komando                | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| l. HF-SBB                       | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| m. Teleprinter                  | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| n. VHF Air Ground Communication | : 2 Unit (kondisi baik)   |
| o. DVOR                         | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| p. DME                          | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| q. PSR                          | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| r. ILS                          | : 1 Unit (kondisi baik)   |
| s. Rotation Beacon              | : 126 Unit (kondisi baik) |
| t. ALS                          | : 1 Set (kondisi baik)    |
| u. Runway Threshold             | : 44 Unit (kondisi baik)  |
| v. Runway Edge Lights           | : 66 Unit (kondisi baik)  |
| w. Taxiway Edge Lights          | : 68 Unit (kondisi baik)  |
| x. Apron Flood Lights           | : 27 Unit (kondisi baik)  |



## 2.1.5 Data Angkutan Udara

### A. Statistik Angkutan Udara Tahun 2024

DATA LALU LINTAS ANGKUTAN UDARA BANDAR UDARA KOMODO LABUAN BAJO

| NO     | BULAN     | PILOT    |           |               |           |        |           | PENUMPANG |           |               |           |        |           | KARGO     |           |               |           |        |           | BAGASI    |           |               |           |        |           |
|--------|-----------|----------|-----------|---------------|-----------|--------|-----------|-----------|-----------|---------------|-----------|--------|-----------|-----------|-----------|---------------|-----------|--------|-----------|-----------|-----------|---------------|-----------|--------|-----------|
|        |           | DOMESTIK |           | INTERNASIONAL |           | Jumlah |           | DOMESTIK  |           | INTERNASIONAL |           | Jumlah |           | DOMESTIK  |           | INTERNASIONAL |           | Jumlah |           | DOMESTIK  |           | INTERNASIONAL |           | Jumlah |           |
|        |           | DATANG   | BERANGKAT | DATANG        | BERANGKAT | DATANG | BERANGKAT | DATANG    | BERANGKAT | DATANG        | BERANGKAT | DATANG | BERANGKAT | DATANG    | BERANGKAT | DATANG        | BERANGKAT | DATANG | BERANGKAT | DATANG    | BERANGKAT | DATANG        | BERANGKAT | DATANG | BERANGKAT |
| 1      | JANUARI   | 306      | 307       | 613           | 0         | 0      | 0         | 25.794    | 28.983    | 94.787        | 0         | 0      | 0         | 100.041   | 41.950    | 141.991       | 0         | 0      | 0         | 211.068   | 231.085   | 442.153       | 0         | 0      | 0         |
| 2      | FEBRUARI  | 229      | 229       | 458           | 0         | 0      | 0         | 26.390    | 28.247    | 54.637        | 0         | 0      | 0         | 88.126    | 26.486    | 114.612       | 0         | 0      | 0         | 210.050   | 208.631   | 418.681       | 0         | 0      | 0         |
| 3      | MARET     | 252      | 253       | 505           | 0         | 0      | 0         | 25.987    | 28.872    | 54.859        | 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         | 39.421    | 40.337    | 79.758        | 0         | 21     | 21        | 94.903    | 29.983    | 124.886       | 0         | 0      | 0         | 348.703   | 358.059   | 706.762       | 0         | 330    | 330       |
| 5      | MAY       | 370      | 371       | 741           | 2         | 0      | 2         | 43.338    | 45.131    | 88.467        | 7         | 0      | 7         | 114.181   | 36.786    | 150.967       | 0         | 0      | 0         | 388.595   | 407.047   | 795.642       | 90        | 0      | 90        |
| 6      | JUNI      | 380      | 381       | 761           | 4         | 4      | 4         | 45.889    | 48.081    | 93.970        | 33        | 33     | 66        | 118.858   | 51.083    | 169.941       | 0         | 0      | 0         | 422.486   | 414.208   | 836.694       | 401       | 380    | 781       |
| 7      | JULI      | 475      | 473       | 948           | 4         | 4      | 4         | 58.927    | 60.808    | 119.735       | 17        | 10     | 27        | 125.426   | 45.723    | 171.149       | 0         | 0      | 0         | 599.490   | 670.836   | 1.270.326     | 130       | 390    | 520       |
| 8      | AUGUSTUS  | 611      | 613       | 1.224         | 11        | 9      | 20        | 85.388    | 86.274    | 171.662       | 87        | 87     | 174       | 181.808   | 45.946    | 227.754       | 0         | 0      | 0         | 587.978   | 606.889   | 1.194.867     | 480       | 1.081  | 1.561     |
| 9      | SEPTEMBER | 415      | 416       | 831           | 18        | 19     | 37        | 47.831    | 51.208    | 99.039        | 1.817     | 1.793  | 3.610     | 180.883   | 82.210    | 263.093       | 0         | 0      | 0         | 482.077   | 488.787   | 970.864       | 12.101    | 12.781 | 24.882    |
| 10     | OKTOBER   | 380      | 377       | 757           | 15        | 17     | 32        | 44.482    | 47.407    | 91.889        | 2.081     | 2.058  | 4.139     | 175.117   | 38.284    | 213.401       | 0         | 0      | 0         | 394.121   | 423.831   | 817.952       | 13.888    | 14.832 | 28.720    |
| 11     | NOVEMBER  | 190      | 191       | 381           | 9         | 8      | 17        | 21.982    | 22.102    | 44.084        | 1.109     | 912    | 2.021     | 143.103   | 42.385    | 185.488       | 0         | 0      | 0         | 189.805   | 191.383   | 381.188       | 8.488     | 8.578  | 17.066    |
| 12     | DESEMBER  | 318      | 318       | 636           | 14        | 14     | 28        | 35.390    | 32.817    | 68.207        | 1.827     | 1.482  | 3.309     | 195.949   | 88.842    | 284.791       | 18        | 0      | 18        | 302.731   | 293.353   | 596.084       | 18.338    | 10.294 | 28.632    |
| Jumlah |           | 4.181    | 4.183     | 8.364         | 77        | 76     | 153       | 478.928   | 493.544   | 972.472       | 6.348     | 6.316  | 12.664    | 1.819.289 | 326.419   | 2.145.707     | 18        | 0      | 18        | 4.304.396 | 4.426.788 | 8.731.184     | 38.996    | 48.374 | 87.370    |

Gambar 2.2 Statistik Angkutan Udara

## 2.2 Struktur Organisasi

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



Gambar 2.3 Struktur Organisasi

Tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut :

1. Kepala Kantor UPBU Kelas II Komodo bertugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara.
2. Kepala Subbagian Keuangan dan Tata Usaha mempunyai tugas untuk melakukan penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan, dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat, koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan.
3. Kepala Seksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melakukan pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara

serta fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara *Apron Movement Control* (AMC), penyusunan jadwal penerbangan (*Slot Time*), penyiapan penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), *Aerodrome Manual*, pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata, pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara, penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (*Airport Security Programe*) Program Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan* dan *Contigency Plan*).

4. Kepala Seksi Pelayanan dan Kerjasama mempunyai tugas melakukan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian *hygiene* dan sanitasi, pengawasan dan pengendalian pelayanan minimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sama dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.



## **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 Design and Operation*, Chapter 1, Bandara Udara adalah “*A defined area on land or water (including any buildings, installation and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.*” Atau jika diterjemahkan kedalam 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.

Definisi lain dari bandar udara yang berbeda dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu kawasan di darat 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 antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Dalam pengoperasiannya Bandar Udara memiliki fasilitas untuk menunjang berjalannya operasi penerbangan dengan menerapkan nilai-nilai 3S+1C jika dijabarkan yaitu (*Safety, Security, and Service Through Compliance*).

#### **3.2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara**

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengopersiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait erat dengan pola pergerakan barang

dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Sehingga pengoperasian fasilitas ini harus dapat memindahkan penumpang, kargo, surat, pesawat, pergerakan kendaraan permukaan secara efisien, cepat dan nyaman dengan mudah dan berbiaya rendah. Selain itu aspek keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan juga harus tetap dipertimbangkan terutama sekali pada pengoperasian fasilitas sisi darat yang terkait dengan fasilitas sisi udara. Dalam penetapan standar persyaratan teknis operasional fasilitas sisi darat, satuan yang digunakan untuk mendapatkan nilai standar adalah satuan jumlah penumpang yang dilayani. Hal ini karena aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi dengan terjaminnya kecukupan luasan yang dibutuhkan oleh masing-masing fasilitas.

### **Terminal Penumpang**



Gambar 3.1 Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya, pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara. Terminal penumpang harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi dan komersial serta harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan masalah bangunan. Pihak bandar udara menyediakan area dengan luas 13.366 m<sup>2</sup>. Terminal Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo tempat penulis melaksanakan *On the Job Training* di dalamnya memuat

bagian-bagian seperti:

a. Hall Keberangkatan



Gambar 3.2 Hall Keberangkatan

*Hall keberangkatan* adalah area yang ada di sepanjang jalan menuju *Security Check Point (SCP)* dan juga ruang tunggu. Area ini digunakan untuk penumpang melakukan kegiatan seperti makan di *tenant* hingga bersantai menunggu pesawat.

b. Ruang *Check In*



Gambar 3.3 Ruang *Check In*

Merupakan area penting untuk melakukan kegiatan seperti pengecekan tiket dan penyimpanan bagasi. Untuk di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo ini area *Check In* berada satu ruangan dengan tempat *Security Check Point (SCP)* yang menyediakan area *Check In* untuk maskapai penerbangan yang beroperasi di bandar udara ini.



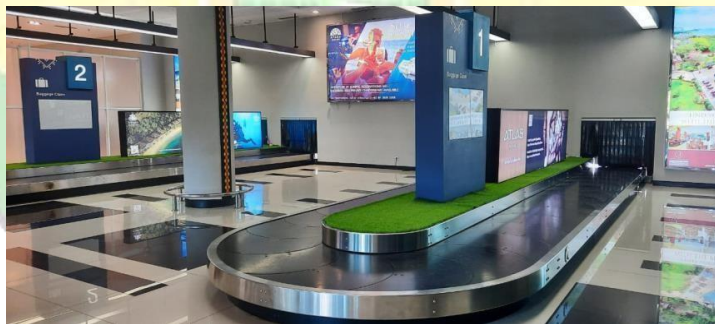
c. Ruang Tunggu Keberangkatan



Gambar 3.4 Ruang Tunggu Keberangkatan

Ruang tunggu keberangkatan merupakan ruangan di terminal bandar udara yang digunakan untuk menunggu oleh para penumpang yang akan menaiki pesawat. Ruang tunggu keberangkatan adalah area terakhir sebelum masuk kedalam pesawat, setelah melewati *Passanger Security Check Point (PSCP)*, sehingga penumpang benar-benar harus steril dari benda-benda yang tidak diperbolehkan masuk ke dalam pesawat.

d. Area Kedatangan dan Pengambilan Bagasi



Gambar 3.5 Area Kedatangan dan Pengambilan Bagasi

Merupakan area atau tempat pengambilan barang oleh penumpang setelah turun dari pesawat dan juga merupakan jalur yang di lewati oleh penumpang untuk keluar dari area terminal bandar udara.

e. Rambut/marka

Rambu/marka terminal bandar udara adalah pesan dan papan informasi yang digunakan sebagai penunjuk arah dan pengaturan sirkulasi penumpang di dalam terminal. Pembuatannya mengikuti tata aturan baku yang



merupakan 21 standar internasional. Peraturan rambu di terminal penumpang diatur dalam KM 55 tahun 2005.

f. *Custom Imigration Quarantina (CIQ)*

Fasilitas *Custom Imigration Quarantina/CIQ* (bandar udara Internasional), Ruang tunggu, Tempat duduk, dan Fasilitas umum lainnya (toilet telepon dsb) adalah fasilitas yang harus tersedia pada terminal kedatangan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

**Terminal Kargo**

Fungsi terminal kargo adalah untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan udara, domestik maupun internasional, agar memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan dan persyaratan lain yang ditentukan, dan alih moda transportasi dari moda darat menjadi udara atau sebaliknya.



Gambar 3.6 Terminal Kargo sementara

### ***Parking Area***



Gambar 3.7 *Parking Area*

Area ini digunakan untuk para penumpang memarkirkan kendaraan, baik penumpang, pengantar ataupun penjemput. Area ini diperuntukkan kepada penumpang yang menggunakan kendaraan umum maupun kendaraan sendiri. Pihak bandar udara menyediakan lahan dengan luas 5.916,42 m<sup>2</sup> yang diperuntukkan untuk kendaraan baik mobil, motor ataupun kendaraan umum..

### **3.3 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara**

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa Sisi Udara suatu Bandar Udara adalah bagian dari Bandar Udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus Area ini digunakan untuk lepas landas, pergerakan udara didarat tetapi tidak termasuk *apron (maneuvering area)* dan pergerakan pesawat udara yang ada di darat (*movement area*).

Fasilitas yang diberikan oleh pengelola Bandar Udara Komodo Labuan Bajo, untuk sisi udara antara lain sebagai berikut :

### 3.3.1 Landasan Pacu (*Runway*)



Gambar 3. 8 Landasan Pacu (*Runway*)

Menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bag. 139 Vol. I Bandar Udara, *runway*/landas pacu adalah daerah persegi yang telah ditentukan di sebuah bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP//77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoprasian Fasilitas Bandar Udara, bagian Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara, pada bagian a disebutkan fasilitas *runway*/landas pacu. Fasilitas ini adalah fasilitas berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk melakukan kegiatan pendaratan (*landing*) dan tinggal landas (*take-off*).

*Runway* Bandar Udara Komodo Labuan Bajo memiliki ukuran panjang 2750 meter dan lebar 45 meter dengan nilai PCN 55 F/A/W/T *Asphalt Flexible*. *Runway designator* di masing-masing ujung landasan adalah 17 dan 35. Adapun fasilitas *runway* meliputi :

#### *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*.

### *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.

### *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.

### *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 dia *apron*.

### *Runway Strip*

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

### *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*.

### *Runway Marking*

Marka *runway* dalah 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.

### 3.3.2 *Apron*



Gambar 3.9 *Apron*

*Apron* adalah suatu area bandar udara di darat yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk area naik turunnya penumpang, bongkar muat kargo, surat, pengisian bahan bakar, parkir, atau pemeliharaan pesawat udara. Bandar Udara Komodo sendiri memiliki 1 (satu) *apron* dengan lentur (*Flexible*) dan Kaku (*Rigid*) yang mempunyai ukuran panjang 311 meter dan lebar 100 meter. *Asphalt Flexible* memiliki PCN 55 F/C/W/T, dan *Rigid* 54 R/C/W/T.

### 3.3.3 Landasan Hubung (*Taxiway*)



Gambar 3.10 *Taxiway*

*Taxiway* adalah jalan penghubung antara *runway* dengan *apron*, *hangar*, terminal, atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara. Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo memiliki *taxiway* menggunakan perkerasan lentur (*Flexible*) dengan panjang 23 meter dan lebar 97 meter untuk *Taxiway Alpha* dan panjang 359 meter dengan lebar 23 meter untuk *Taxiway Bravo* yang seluruhnya menghubungkan antara landasan dengan *apron* dan memiliki PCN 55 F/A/W/T.

### 3.4 Pengertian Sisi Udara

Berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara Nomor : KP 635 Tahun 2015 Tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan kendaraan operasional yang beroperasi di sisi udara, pasal 1 ayat (11) menyatakan bahwa : “*Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan public dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan*”. (Perhubungan Udara, 2015)

Dalam Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara Nomor : SKEP/100/XI/1985, tanggal 12 November tentang peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara : “*Sisi udara (Airside) adalah bagian dari bandar udara untuk operasi pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan public*”. (D. J. Perhubungan et al., 1985).

### **3.4.1 Pengertian Apron**

Menurut Annex 14, Vol I Aerodrome design and operation, sixth edition, July 2013, *“Apron, a defined area, on a land aerodrome, intended to accommodate aircraft for purpose of loading or unloading passenger, mail or cargo, fueling, parking or maintenance”*.

Dalam terjemahan bebas yaitu : *“Apron adalah suatu daerah di bandar udara yang telah di tentukan guna menempatkan pesawat udara, menurunkan dan menaikkan penumpang, kargo atau pos, pengisian bahan bakar, parkir, dan perawatan pesawat udara”*.

### **3.4.2 Pengertian Kendaraan Sisi Udara**

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 635 Tahun 2015 *“Kendaraan sisi udara adalah semua kendaraan yang beroperasi di sisi udara yang digunakan untuk keperluan penunjang operasi bandar udara dan penunjang operasi pesawat udara”*.

### **3.4.3 Pengertian Keselamatan Penerbangan**

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan, Bab I pasal 1 ayat 48, yang dimaksud dengan *“Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya”*.

### **3.4.4 Pengertian Personel Penerbangan**

Menurut (UU No.1 Tentang Penerbangan, 2009) *“Personel Penerbangan, yang selanjutnya disebut personel adalah personel yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan”*.

### **3.4.5 Pengertian Ground Support Equipment (GSE)**

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 635 Tahun 2015 *“Peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (Ground Support Equipment/GSE) adalah peralatan bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara dan penumpang di darat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan,*

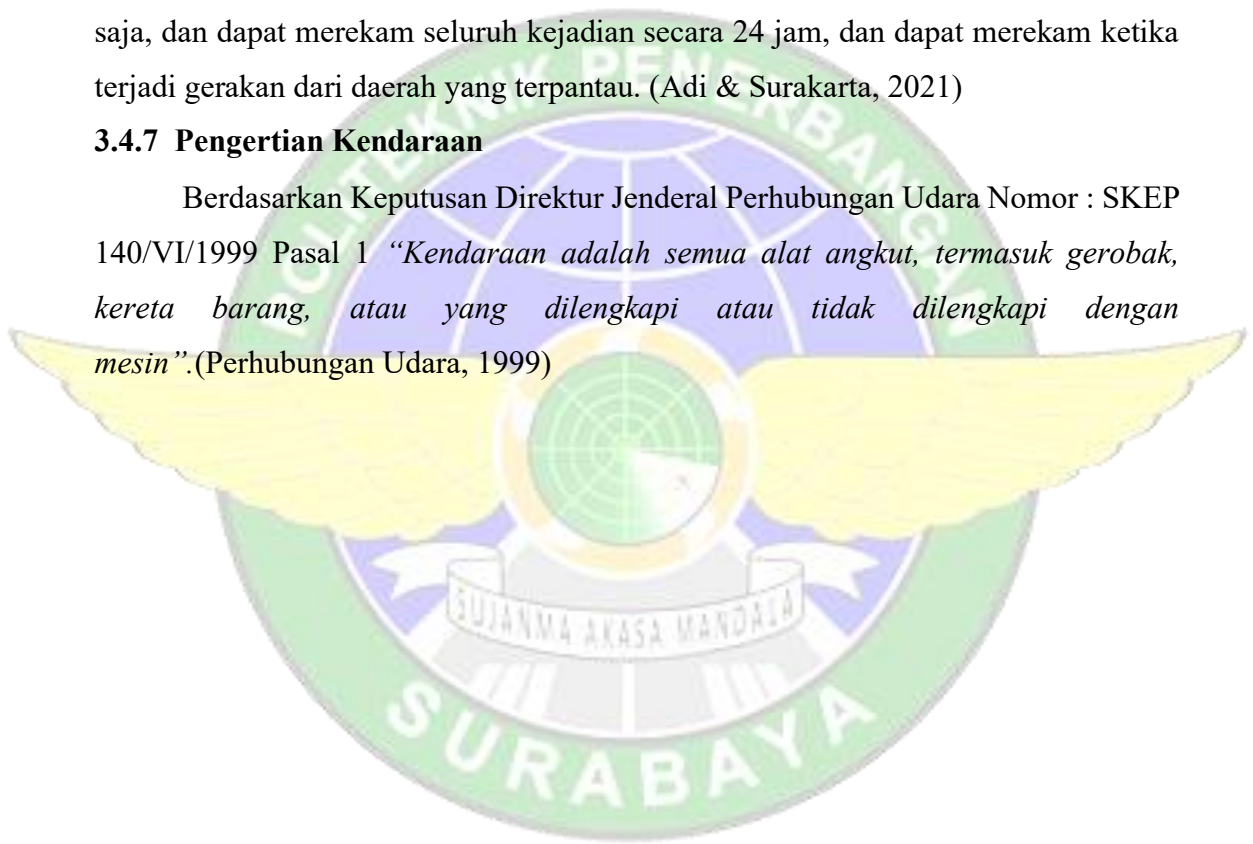
*pemuatan dan/atau penurunan penumpang, kargo, dan pos”.*

#### **3.4.6 Pengertian Closed Circuit Television (CCTV)**

*Closed Circuit Television (CCTV)* merupakan alat perekaman yang menggunakan satu atau lebih kamera video dan menghasilkan data video atau audio. CCTV memiliki manfaat sebagai dapat merekam segala aktifitas dari jarak jauh tanpa batasan jarak, dapat memantau dan merekam segala bentuk aktifitas yang terjadi dilokasi pengamatan dengan menggunakan laptop atau PC secara real time dari mana saja, dan dapat merekam seluruh kejadian secara 24 jam, dan dapat merekam ketika terjadi gerakan dari daerah yang terpantau. (Adi & Surakarta, 2021)

#### **3.4.7 Pengertian Kendaraan**

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP 140/VI/1999 Pasal 1 “*Kendaraan adalah semua alat angkut, termasuk gerobak, kereta barang, atau yang dilengkapi atau tidak dilengkapi dengan mesin*”.(Perhubungan Udara, 1999)





## BAB IV

### PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

#### 4.1 Lingkup Pelaksanaan On the Job Training

Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Taruna/i DIII Manajemen Transportasi Udara (MTU) Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo. Berikut unit kerjanya antara lain meliputi:

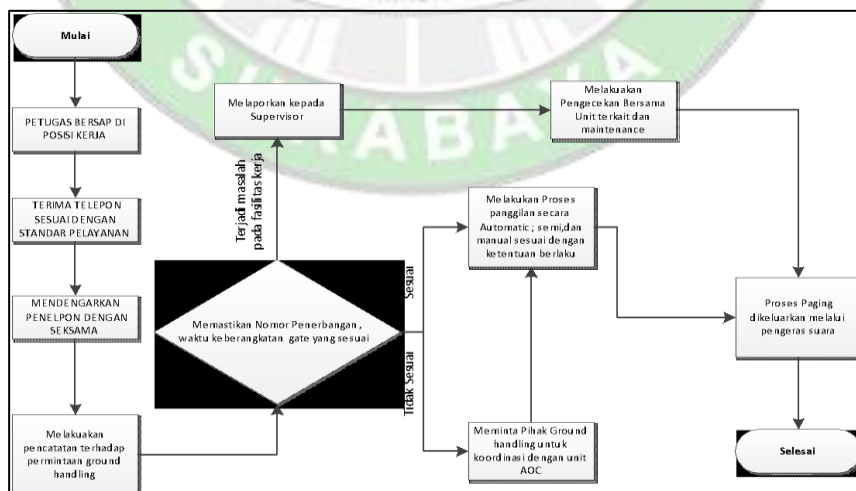
1. *Aviation Security* (AVSEC)
2. *Apron Movement Control* (AMC)
3. Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal

##### 4.1.1 Wilayah Kerja

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

##### 4.1.2 Prosedur Pelayanan

Prosedur Pelayanan yang dilakukan selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo dengan mengikuti Standar Operation Procedure (SOP) Public Address System (PAS).



Gambar 4.1 Prosedur

### 4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas *On the Job Training*

#### 4.1.3.1 *Aviation Security (AVSEC)*

Personel *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo terdiri dari 60 orang. Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara, membagi tugasnya dalam 3 regu. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

1. *Shift* pagi : 06.00 WTA – 13.30 WITA
2. *Shift* siang : 13.00 WITA – 20.30 WITA
3. *Shift* malam : 20.30 WITA – 06.00 WITA

Di area terminal Bandar Udara Komodo Labuan Bajo terdapat 2 *Security Check Point* (SCP), *Security Check Point* (SCP) 1 biasa disebut *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) dan *Security Check Point* (SCP) 2 biasa disebut *Passanger Security Check Point* (PSCP). HBSCP terletak di area setelah pintu masuk akses karyawan dan PSCP terletak di pintu masuk sebelum area ruang tunggu lantai 2.

Dalam hal ini peserta *On the Job Training* melakukan praktek lapangan tentang tata cara pemeriksaan keamanan di area *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) dan *Passanger Security Check Point* (PSCP) terminal Bandar Udara Komodo Labuan Bajo, tata cara pemeriksaan keamanan di area kargo, tata cara pemeriksaan keamanan di area pintu kedatangan dan tata cara pemeriksaan keamanan di area runway. Pada tiap-tiap area tersebut, taruna *On the Job Training* melaksanakan pemeriksaan barang bawaan penumpang dan personel pesawat udara, serta orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas untuk tidak membawa barang dilarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum.

Taruna *On the Job Training* (OJT) yang melakukan pemeriksaan di area *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) diawasi oleh senior *Aviation Security* (AVSEC). Untuk pemeriksaan pengamanan di *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) pada Bandar Udara Komodo Labuan Bajo terdapat beberapa tahapan, antara lain:

1. Pemeriksaan dokumen / tanda izin masuk
2. Mengatur lalu lintas orang dan barang

3. Pemeriksaan penumpang, petugas pesawat udara dan orang perseorangan (*Body Search*) dengan menggunakan *Hand Held Metal Detector* (HHMD)
4. Pemeriksaan barang bawaan milik penumpang, petugas pesawat udara dan orang perseorangan dengan mesin (*X-Ray*)
5. Pemeriksaan barang bawaan secara manual
6. Penempelan *Label Security Check*

Untuk pemeriksaan pengamanan di *Passenger Security Check Point* (PSCP) pada Bandar Udara Komodo Labuan Bajo, antara lain :

1. Membantu pemeriksaan boarding pass dengan KTP ataupun *passport*
2. Mempersilahkan penumpang untuk mengambil wadah (*tray*) untuk meletakkan barang bawaan yang akan dibawa ke bagasi kabin;
3. Meletakkan wadah (*tray*) yang sudah berisi barang bawaan penumpang untuk diletakkan ke *roller* mesin (*X-Ray*);
4. Mempersilahkan penumpang untuk mengambil kembali barang-barang miliknya yang diletakkan di wadah (*tray*);
5. Mengatur dan mengawasi setiap barang yang selesai diperiksa melalui mesin (*X-Ray*) guna memastikan tidak ada barang yang tertinggal di wadah (*tray*) atau terjatuh dari *roller* mesin (*X-Ray*);
6. Mengatur dan menyusun wadah (*tray*) yang sudah terpakai dan mengembalikan ke tempat semula;
7. Mengamankan setiap barang bawaan penumpang yang tertinggal di mesin (*X-Ray*), kemudian melaporkannya kepada *Airport Security Supervisor*.

#### 4.1.3.2 Apron Movement Control (AMC)

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

Untuk melaksanakan tanggung jawab tersebut, unit *Apron Movement Control* (AMC) mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
2. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *apron* dengan ATC.
3. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.
4. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara.
5. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *Foreign Object Debris* (FOD) dan sampah.
6. Pelayanan pencatatan data penerbangan.
7. Pelayanan uji layak kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di sisi udara.
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara.
9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap permohonan Tanda Izin Mengemudi (TIM)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara KP 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*) BAB 9 poin 9.6.6 dijelaskan bahwa Tugas Personel *Apron Movement Control* (AMC) yaitu :



1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat di *apron*
4. Menjamin kebersihan di *apron*
5. Menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*
7. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat *Peak Hour/Peak Season*
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat
9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*
10. Melakukan investigasi terhadap *Incident / Accident* di apron dan melakukan pelaporan
11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *Incident / Accident* tidak terulang lagi
12. Melakukan Monitoring secara visual terhadap *Aircraft Stand*.

Personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Komodo Labuan Bajo berjumlah 10 orang yang terdiri dari 1 Kepala Unit dan 9 AMC *Officer*. Dalam melakukan tugasnya *Apron Movement Control* (AMC) dibagi menjadi 2 *shift*. *Shift* pagi dimulai pada pukul 06.00 WITA sampai dengan 13.30 WITA, sedangkan untuk *shift* siang dimulai pada pukul 13.00 WITA sampai dengan 20.30 WITA.

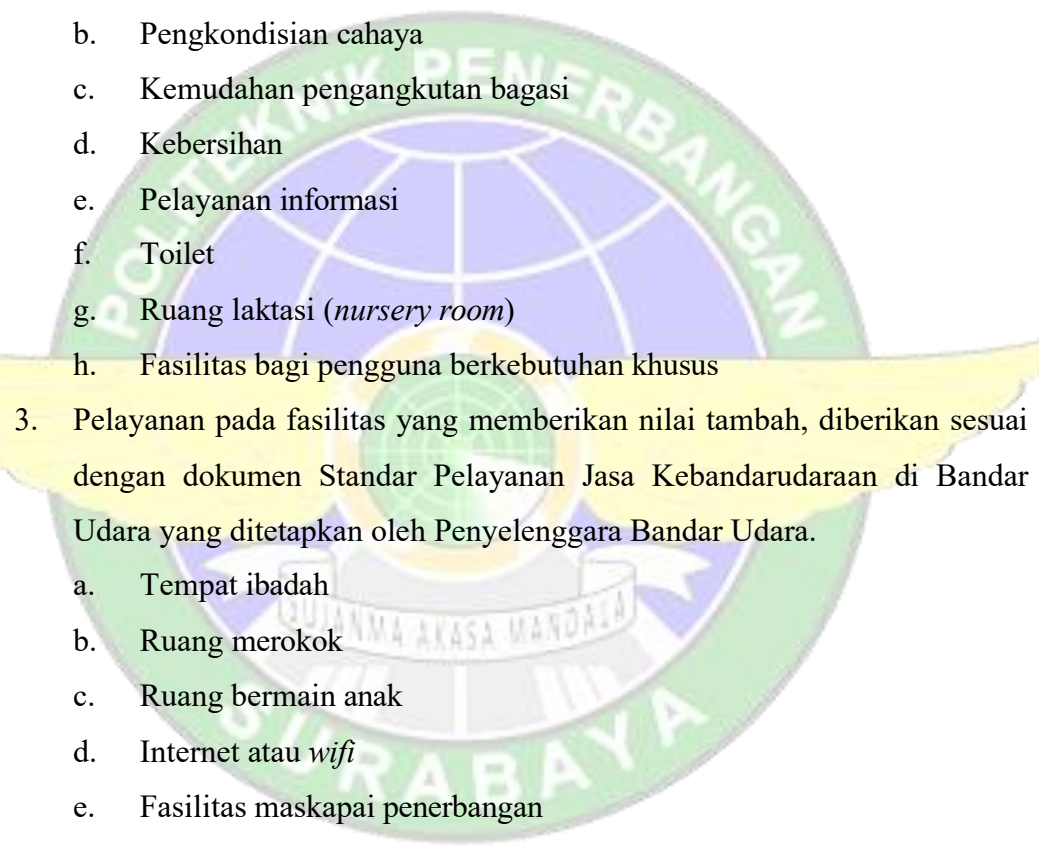
Dalam melaksanakan tugasnya, taruna *On The Job Training* membantu unit *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengikuti pemeriksaan sisi udara, dimulai dari daerah *apron* sampai *runway*. Selain itu, taruna juga membantu untuk mengoperasikan garbarata atau *aviobrigde* dan memandu parkir pesawat atau *marshaller*.

#### 4.1.3.3 Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal

Unit kerja Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal yang ada di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo merupakan unit kerja yang bertugas untuk melaksanakan pengawasan terhadap seluruh fasilitas penunjang operasional di area sisi darat/ *land side* bandar udara yang mencakup, terminal bandar udara, trotoar, *curb*, area parkir/*parking area*, dan gedung terminal. Unit kerja Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal ini mempunyai standar pelayanan dalam melayani pengguna jasa bandar udara. Menurut PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara, standar pelayanan adalah tolak ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur.

Unit kerja Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak pakai. Dengan cara mengamati, memantau dan mengidentifikasi objek tertentu, hal ini dilakukan agar setiap kegiatan dapat berjalan sesuai tujuan yang ditetapkan, apabila ada permasalahan dapat diatasi dengan segera. Pengawasan yang dilakukan mengacu pada peraturan menteri dan menjadi dasar pelaksanaan tugas Pelayanan Informasi yaitu PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara serta SOP unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal. Standar pelayanan pada Bandar Udara Komodo Labuan Bajo terhadap penumpang meliputi:

1. Pelayanan pada fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang, diberikan sesuai dengan dokumen Standar Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara yang ditetapkan oleh Penyelenggara Bandar Udara.
  - a. Pelaporan keberangkatan penumpang (*check-in*)
  - b. Pemeriksaan penumpang dan bagasi
  - c. Ruang tunggu keberangkatan

- 
- The logo of PT. SUTERA PENERBANGAN SURABAYA is a circular emblem. It features a green outer ring with the text "PT. SUTERA PENERBANGAN" at the top and "SURABAYA" at the bottom. Inside the ring is a purple circle with a white grid pattern. A yellow banner with the text "SUTERA AKASA MANDALA" is draped across the center of the logo.
- d. Pelayanan bagasi pada terminal kedatangan
  - e. Area sirkulasi
  - 2. Pelayanan pada fasilitas yang memberikan kenyamanan terhadap penumpang, diberikan sesuai dengan dokumen Standar Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara yang ditetapkan oleh Penyelenggara Bandar Udara.
    - a. Pengkondisian suhu ruangan
    - b. Pengkondisian cahaya
    - c. Kemudahan pengangkutan bagasi
    - d. Kebersihan
    - e. Pelayanan informasi
    - f. Toilet
    - g. Ruang laktasi (*nursery room*)
    - h. Fasilitas bagi pengguna berkebutuhan khusus
  - 3. Pelayanan pada fasilitas yang memberikan nilai tambah, diberikan sesuai dengan dokumen Standar Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara yang ditetapkan oleh Penyelenggara Bandar Udara.
    - a. Tempat ibadah
    - b. Ruang merokok
    - c. Ruang bermain anak
    - d. Internet atau *wifi*
    - e. Fasilitas maskapai penerbangan
    - f. Fasilitas *check-in counter*
    - g. Fasilitas air minum
    - h. *Charging station*
  - 4. Kapasitas terminal bandar udara dalam menampung penumpang waktu sibuk, meliputi perhitungan kapasitas ideal, tingkat okupansi dan tingkat pelayanan (*level of service*). Untuk terminal domestik ditetapkan berdasarkan standar kebutuhan luas terminal per penumpang waktu sibuk

sesuai dengan standar luasan terminal penumpang bandar udara yang ditetapkan oleh menteri. Luasan terminal untuk kegiatan operasional paling sedikit 70% (tujuh puluh persen) dan luasan untuk kegiatan komersial paling banyak 30% (tiga puluh persen) dari total luas terminal penumpang setelah dikurangi luas untuk utilitas.

Dalam melaksanakan tugas tersebut, Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal mempunyai 11 personel. Untuk pembagian kerjanya, terdapat 2 *shift* dalam setiap harinya, yaitu *shift* pagi dimulai pada pukul 06.00 WITA – 13.30 WITA dan *shift* siang dimulai pukul 13.00 WITA sampai dengan 20.30 WITA.

#### 4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII tahun 2025 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 2 bulan terhitung sejak tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025 dan dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Labuan Bajo secara umum dapat dilihat pada tabel 4.1.

Tabel 4.1 Jadwal Kegiatan Taruna OJT

| No. | Tanggal            | Kegiatan  | Keterangan |
|-----|--------------------|---|------------|
| 1.  | 03 Januari<br>2025 | Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) tiba di Kantor Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Komodo Labuan Bajo                                 | -          |
| 2.  | 06 Januari<br>2025 | Taruna melaksanakan zoom pembukaan <i>On the Job Training</i> (OJT) dengan didampingi Kepala Unit Subbagian Tata Usaha dan PLT Seksi TOKPD. | -          |



|    |                                      |   |  |
|----|--------------------------------------|---|--|
| 3. | 07 Januari –<br>31 Januari<br>2025   | Taruna <i>On the Job Training (OJT)</i> melaksanakan dinas harian secara normal pada unit <i>Aviation Security</i> .      | Taruna melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal mengikuti <i>shift</i> pegawai AVSEC. |
| 4. | 03 Februari –<br>21 Februari<br>2025 | Taruna <i>On the Job Training (OJT)</i> melaksanakan dinas harian secara normal pada unit <i>Apron Movement Control</i> . | Taruna melaksanakan dinas pada hari Senin – Sabtu pukul 07.30 – 16.30 WITA.          |
| 5. | 19 Februari<br>2025                  | Asistensi Laporan <i>OJT</i> yang pertama ke dosen pembimbing   | -  |
| 6. | 22 Februari –<br>28 Februari<br>2025 | Taruna <i>On the Job Training (OJT)</i> melaksanakan dinas harian secara normal pada unit Informasi dan Sanitasi.         | Taruna melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.                |
| 7. | 25 Februari<br>2025                  | Taruna <i>On the Job Training (OJT)</i> melaksanakan sidang <i>On the Job Training (OJT)</i> .                            | -  |

#### 4..3 Permasalahan On the Job Training

Untuk memberikan sebuah pelayanan jasa terkait bandar udara yang meliputi jasa untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara. Maka diperlukannya sebuah sertifikasi dan uji laik terhadap fasilitas bandar udara sebelum beroperasi maupun yang telah beroperasi. Sertifikasi yang dimaksud penulis adalah penertiban sertifikat terhadap fasilitas bandar udara sebelum dioperasikan dan perpanjangan uji laik secara berkala.

*Apron Movement Control (AMC)* melakukan pengawasan yang bertujuan untuk menciptakan kedisiplinan dari personel *Ground Handling* dalam melakukan aktivitas di sisi udara (*Apron*). Di dunia penerbangan keselamatan sangat diutamakan, terlebih pada area *apron*. Kedisiplinan dan kesesuaian di area *apron* yang dilaksanakan oleh personel *Ground Handling* sangatlah penting dalam mengontrol pergerakan pesawat, kendaraan, penumpang dan barang.

Selama Penulis melaksanakan *On The Job Training (OJT)* di Bandar Udara UPBU Kelas II Komodo Labuan Bajo khususnya di unit *Apron Movement Control (AMC)*, masih ditemukannya beberapa peralatan penunjang yang belum memenuhi standar yang telah diatur dalam KP 635 tahun 2015 tentang “Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Pesawat Udara / GSE dan Kendaraan yang beroperasi di Sisi Udara”. Penulis mendokumentasikan beberapa temuan peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara yang belum memenuhi standar, diantaranya sebagai berikut



Gambar 4. 2 Alat GSE terparkir sembarangan di area *service road*  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 3 Beberapa Peralatan Keropos  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 4 *Baggage Cart* diparkirkan di Selasar  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)





Gambar 4. 5 *Baggage Cart* yang tidak dipasang *Wheel Chock*  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 6 Tidak adanya Marka Kecepatan Kendaraan  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)





Gambar 4. 7 Tidak adanya *Name Plate* pada *Aircraft Towing Tractor*

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Berdasarkan dengan beberapa temuan penulis terhadap kendaraan Operasional dan GSE yang beroperasi masih terdapatnya kelengkapan peralatan penunjang yang tidak memenuhi standar berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 635 Tahun 2015 Seperti :

**1. Adanya Peralatan GSE yang ditempatkan pada *No Parking Area***

Selama ini tingkat kedisiplinan para petugas Ground Handling terhadap SOP yang telah dibuat masih lemah. Sehingga banyak pelanggaran – pelanggaran yang terjadi dan dapat menyebabkan terjadinya alat GSE yang terparkir ditempat yang tidak seharusnya, sehingga menghalangi jalannya lalu lintas kendaraan operasional di sisi udara.

**2. Beberapa Peralatan GSE sudah mulai Keropos**

Peralatan GSE yang sudah keropos ini harus segera di tindak lanjut karena patahan keroposnya dapat menjadi *Foreign Object Debris (FOD)* dan akan membahayakan apabila patahan keropos tersebut terjatuh di area Apron.

**3. *Baggage Cart* Diparkirkan di Selasar**

Kendaraan GSE (*Ground Support Equipment*) seperti *Baggage Cart* sebaiknya tidak diparkirkan di selasar karena dapat mengganggu jalur pejalan kaki dan mempersempit ruang gerak di area tersebut. Selain itu,

keberadaannya dapat menghambat akses darurat dan operasi kendaraan lain di sekitarnya. Pemarkiran kendaraan GSE seharusnya berada pada tempatnya yaitu *Equipment Storage Area* (ESA).

**4. Tidak Dipasang *Wheel Chock* atau Penahan Pada Bagian ban Alat GSE saat Parkir**

Dalam kondisi ini petugas *Ground Handling* tidak mematuhi SOP yaitu BCT tidak dipasang *wheel chock*. Sehingga dapat membahayakan keselamatan area sisi udara dan barang yang ditampung mempunyai resiko kerusakan.

**5. Kurangnya Marka Kecepatan kendaraan di area *makeup & breakdown***

Pentingnya marka ini adalah sebagai pengingat untuk setiap personel yang mengendarai kendaraan di sisi *Makeup & Breakdown area* agar lebih mengurangi kecepatan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan dalam SKEP/140/VI/1999 Bab IV tentang “Tata Tertib Berlalu Lintas di Daerah Pergerakan” pasal 28.

**6. *Aircraft Towing Tractor* tidak terdapat *Name Plate* untuk identifikasi.**

Untuk memudahkan sebuah identifikasi terhadap setiap kendaraan GSE yang beroperasi dalam hal ini *Aircraft Towing Tractor* yang tidak memiliki no inventaris di kerangka badan kendaraan tersebut. Hal ini dapat menyulitkan unit AMC apabila sewaktu-waktu menemukan sebuah keadaan yang tidak baik terhadap salah satu komponen *Aircraft Towing Tractor* yang sedang beroperasi.

#### **4.4 Penyelesaian Masalah**

Pengawasan terhadap standar kelengkapan dan pengujian kendaraan yang beroperasi di sisi udara yang semula dilakukan oleh Badan Otoritas Bandar Udara diserahkan sepenuhnya untuk dilakukan oleh Badan Otoritas Bandar Udara kini diserahkan sepenuhnya untuk dilakukan oleh Penyelenggara Bandar Udara untuk menguji kelaikan kendaraan yang beroperasi di sisi udara. Hal tersebut termuat dalam

PM 81 Tahun 2021 dan PM 36 Tahun 2021. (M. Perhubungan, 2021b)

Dengan ini Penyelenggara Bandar Udara segera merespon dengan membentuk sebuah tim gabungan dari beberapa unit terkait untuk menjadi tim penguji kelaikan kendaraan yang beroperasi di sisi udara. Terhitung dikeluarkannya peraturan tersebut maka sepenuhnya tanggung jawab terhadap segala sesuatu yang terjadi di bandar udara menjadi tanggung jawab pihak bandar udara sepenuhnya. Maka dari itu penulis berpendapat agar penyelenggara Bandar Udara segera melakukan uji laik terhadap kendaraan yang beroperasi di sisi udara untuk menjamin keselamatan di bandar udara.

Perizinan pengoperasian GSE sebelum dilimpahkan kepada penyelenggara bandar udara berdasarkan SKEP/93/IV/2001 pasal 8 dimulai dari pihak penguji peralatan GSE mengajukan permohonan persetujuan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk melakukan pengujian peralatan GSE, kemudian untuk mendapatkan persetujuan atau penolakan untuk menguji peralatan GSE yang dilakukan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara akan diberikan kurun waktu selama 30 hari setelah permohonan diterima secara lengkap, apabila permohonan pengujian diterima maka penguji berhak melakukan pengujian terhadap peralatan GSE.

Setelah dikeluarkannya PM 81 Tahun 2021 dan PM 36 Tahun 2021 Alur perizinan pengoperasian GSE dibuat oleh pihak penyelenggara bandar udara, dalam hal ini penulis berpendapat *Ground Handling* yang ingin mengoperasikan peralatan GSE harus mengajukan surat permohonan kepada Penyelenggara Bandar Udara UPBU Kelas II Komodo Labuan Bajo untuk dilakukan pemeriksaan dokumen oleh personel yang telah di tunjuk, setelah surat diterima maka penyelenggara bandar udara melakukan disposisi kepada bagian Teknik dan operasi untuk dilanjutkan kepada tim penguji untuk melakukan pengujian kelaikan terhadap peralatan yang telah diajukan. Tim penguji sebelum melakukan pengujian secara fisik maka akan melakukan pemeriksaan dokumen terlebih dahulu, apabila dokumen sudah lengkap maka akan dilanjutkan proses pengujian oleh tim penguji dari penyelenggara bandar udara. (M. Perhubungan, 2021a)

Berdasarkan hal tersebut maka Penyelenggara Bandar Udara UPBU Kelas II Komodo Labuan Bajo mengenai kewenangan pengawasan jasa terkait bandar udara termasuk pemeriksaan uji laik peralatan GSE menjadi tanggung jawab Unit *Apron Movement Control* (AMC). Pengawasan terhadap kelengkapan GSE dan kelengkapan kendaraan operasional sisi udara dapat dilakukan dengan kegiatan *Random Check* menggunakan checklist yang telah dibuat agar memudahkan penguji dalam mengidentifikasi permasalahan pada GSE. Rujukan dibuatnya checklist ini berdasarkan peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara nomor : KP 635 Tahun 2015 tentang “Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan kendaraan Operasional yang beroperasi di sisi udara”.

Berikut ini penulis memberikan contoh sebuah checklist pengujian GSE *Motorized* dan *Non Motorized* pada *Ground Support Equipment (GSE)* milik *Ground Handling* yang beroperasi di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo:

## **1. Referensi**

- a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan penerbangan.
- c. Peraturan Menteri No. 81 tahun 2021 tentang Kegiatan Pengusaha di Bandar Udara.
- d. SKEP.100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandara.
- e. SKEP.140/VI/1999 tentang Persyaratan Dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara.

## **2. Ground Handling**

Perusahaan Jasa Pelayanan Darat Pesawat Udara ( *Ground Handling* ) bertanggung jawab atas Kelancaran dan Keamanan Pelayanan Darat termasuk pemeliharaan Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara.



Adapun perusahaan Jasa Pelayanan Darat Pesawat Udara di lingkungan Bandar Udara Komodo Labuan bajo sebagai berikut :

- a. PT. TIMOR NUSA DIRGANTARA
- b. PT. JASA FLORES DIRGANTARA
- c. PT. GAPURA ANGKASA
- d. PT. JAS AERO ENGINEERING

**Tabel 4. 2 Hasil Pemeriksaan Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Motorized Gse*)**

**a. PT. TIMOR NUSA DIRGANTARA**

| NAMA PERALATAN                | KONDISI PERALATAN |             | KETERANGAN                      |
|-------------------------------|-------------------|-------------|---------------------------------|
|                               | BAIK              | KURANG BAIK |                                 |
| BTT (Baggage Towing Tractor)  | √                 |             | - Satu BTT tidak layak operasi. |
| ATT (Aircraft Towing Tractor) | √                 |             |                                 |
| CBL (Conveyor Belt Loader)    | √                 |             | - Karet bumper tidak layak      |
| GPU (Ground Power Unit)       | √                 |             |                                 |

**b. PT. JASA FLORES DIRGANTARA**

| NAMA PERALATAN               | KONDISI PERALATAN |             | KETERANGAN  |
|------------------------------|-------------------|-------------|---|
|                              | BAIK              | KURANG BAIK |   |
| BTT (Baggage Towing Tractor) |                   | √           | - Lampu tidak menyala<br>- Terdapat tetesan solar dari injector<br>- Apar expired |
| CBL (Conveyor Belt Loader)   | √                 |             |   |

c. **PT. GAPURA ANGKASA**

| NAMA<br>PERALATAN                | KONDISI<br>PERALATAN |                | KETERANGAN                   |
|----------------------------------|----------------------|----------------|------------------------------|
|                                  | BAIK                 | KURANG<br>BAIK |                              |
| ATT (Aircraft<br>Towing Tractor) | √                    |                |                              |
| BTT (Baggage<br>Towing Tractor)  | √                    |                |                              |
| CBL (Conveyor<br>Belt Loader)    | √                    |                | Kondisi belt<br>kurang layak |

d. **PT. JAS AERO ENGINEERING**

| NAMA<br>PERALATAN                | KONDISI PERALATAN |                | KETERANGAN |
|----------------------------------|-------------------|----------------|------------|
|                                  | BAIK              | KURANG<br>BAIK |            |
| BTT (Baggage<br>Towing Tractor)  | √                 |                | -          |
| AC CAR (Air<br>Conditioner Cart) | √                 |                | -          |
| GTC (Gas Turbine<br>Compressor)  | √                 |                | -          |
| GPU (Ground<br>Power Unit)       | √                 |                | -          |

3. **Kesimpulan**

- 1) Dari hasil pemeriksaan secara umum masih terdapat beberapa peralatan yang kurang memenuhi standar dan harus dilakukan perbaikan.
- 2) Perlu ada penambahan beberapa aksesoris keselamatan maupun rambu pada peralatan GSE.
- 3) Perusahaan jasa pelayanan darat pesawat udara wajib melakukan perawatan peralatan secara berkala.
- 4) Perlu diberlakukan penerbitan PAS Khusus Kendaraan serta Uji Kelaikan Kendaraan yang beroperasi di sisi Udara.

(Sumber : Data AMC)

Dilakukannya peninjauan kembali terhadap GSE milik *Ground Handling* yang beroperasi di Bandar Udara Kelas II Komodo Labuan Bajo yang memenuhi kelengkapan standar peralatan berdasarkan KP 635 Tahun 2015 dengan melakukan Monitoring kelengkapan peralatan *Ground Support Equipment* secara keseluruhan milik *Ground Handling* yang beroperasi di Bandar Udara Komodo seperti pemberian Name Plate pada *Aircraft Towing Tractor*, *Baggage Cart* maupun *Baggage Towing Tractor* untuk mempermudah identifikasi kendaraan tersebut, dilakukannya perbaikan sistem kelistrikan pada beberapa kendaraan GSE seperti lampu sein dan lampu utamanya, pemeriksaan kelengkapan kendaraan seperti stiker yang harus ada pada kendaraan dan Flame Trap pada knalpot untuk kendaraan yang berbahan bakar selain solar, serta pembaharuan CCTV yang dapat mendeteksi kecepatan kendaraan serta personil yang sedang berada di sisi udara.



Gambar 4. 8 Contoh marka kecepatan di *Make Up* dan *Breakdown Area*  
(Sumber : Google)



Gambar 4. 9 Contoh tampilan CCTV yang terdeteksi kecepatan kendaraan  
(Sumber : Google)



Gambar 4. 10 Contoh ban kendaraan GSE yang sesuai standar  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 11 Contoh *Name Plate* pada *Aircraft Towing Tractor*  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)



Sesuai dengan SKEP/140/VI/1999 Bab II tentang “Perijinan Kendaraan yang memasuki/beroperasi di daerah sisi udara” pada pasal 2 :

- (1) Setiap, kendaraan yang memasuki atau beroperasi di daerah pergerakan harus memiliki izin yang dikeluarkan oleh penyelenggara bandar udara;
- (2) Izin, sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat diberikan kepada kendaraan yang dinyatakan lulus uji laik dan memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Seluruh bagian atau seluruh peralatan pada kendaraan dalam kondisi dan berfungsi dengan baik;
- b. Roda kendaraan harus terbuat dari roda karet.
  - Tidak ada kebocoran pada tempat penampungan dan pada saluran bahan bakar atau oli.
- c. Tidak ada kebocoran pada bagian pengapian,
- d. Dilengkapi dengan alat pemadam kebakaran (1 kg dry powder untuk kelas api A, B dan C atau Co2) yang masih laik pakai yang dipasang dengan aman pada tempat yang mudah dan siap digunakan.
- e. Dilengkapi dengan sabuk keselamatan, sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- f. Memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan yang masih berlaku, sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- g. Pada kiri dan kanan badan kendaraan terdapat tulisan nama perusahaan pemilik atau operator beserta logo yang berbentuk bulat (bundar) dengan garis tengah logo sekurang-kurangnya 25 cm, sedangkan yang berbentuk lain disesuaikan.
- h. Memasang tanda "Dilarang Merokok / No Smoking" di dalam kendaraan yang dapat dilihat dan dibaca dengan mudah oleh seluruh penumpang, baik pada saat terang atau gelap.
- i. memasang lampu merah (Steady Red) pada bagian paling tinggi dari

kendaraan yang bila dinyalakan dapat terlihat dari segala arah (360°), khusus untuk kendaraan emergency dipasang lampu merah berkedip (rotary red).

- j. Dipasang Flame Trap pada knalpot bagi kendaraan yang berbahan bakar selain solar.

Sesuai dengan SKEP/140/VI/1999 Bab IV tentang “Tata Tertib Berlalu Lintas di Daerah Pergerakan” pasal 28, setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang :

- a. Mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan, yaitu:
  - 1. Di luar apron (access road) 40 km/jam;
  - 2. Pada jalan-jalan dilingkungan perparkiran pesawat udara (Service Road) 25 km/ jam;
  - 3. Di daerah make-up / break down area 15 km/jam;
  - 4. Pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (apron) 10 km/jam;
- b. Meninggalkan kendaraannya tanpa pengawasan;
- c. Mendahului kendaraan lain yang menuju, ke arah yang sama.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

##### **5.1.1 Kesimpulan Permasalahan**

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan oleh penulis, maka penulis dapat memberikan kesimpulan, yaitu sebagai berikut :

1. Masih ditemukannya beberapa peralatan GSE yang tidak sesuai berdasarkan KP 635 Tahun 2015 dan ditemukannya beberapa pelanggaran yang dilakukan oleh pihak *Ground Handling* dalam melakukan operasional di sisi udara.
2. Perlunya peningkatan pengawasan di area sisi udara baik itu dengan penambahan atau pembaharuan pengawasan menggunakan media CCTV *Speed Camera* yang dapat mendeteksi kecepatan kendaraan dan personel secara detail.
3. Penjadwalan kembali mengenai waktu kegiatan *Random Check* terhadap kendaraan GSE milik *Ground Handling*.

##### **5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan**

*On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu mata kuliah wajib yang ada pada kurikulum program studi Manajemen Transportasi Udara. Kegiatan *On the Job Training* dimaksudkan untuk menunjang peningkatan pendidikan, meningkatkan wawasan berpikir dan pengetahuan yang lebih luas. Setelah melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar udara Komodo Labuan Bajo, maka penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa Taruna/i cukup banyak mendapatkan pelajaran dan pengalaman baru khususnya pada bidang *Aviation Security*, *Apron Movement Control*, serta Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal.

## **5.2 Saran**

### **5.2.1 Saran Permasalahan**

Berdasarkan permasalahan yang ditemui oleh penulis, maka penulis dapat memberikan saran terhadap evaluasi performa kelengkapan standar *Ground Support Equipment (GSE)* untuk menjamin keselamatan penerbangan di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo, sebagai berikut :

1. Monitoring terhadap kelengkapan peralatan GSE yang tidak berfungsi untuk segera di perbaiki dan dilengkapi agar bisa dioperasikan sesuai dengan standar KP 635 Tahun 2015.
2. Dengan pembaharuan CCTV di area pergerakan sisi udara, dapat menjadi solusi teknologi digital yang cukup efektif dalam peningkatan pengawasan di sisi udara, yang dimana dapat meningkatkan disiplin kerja oleh para personel yang sedang berkegiatan di area sisi udara, serta lebih mengifisienkan kinerja personel AMC dalam memantau pergerakan sisi udara dengan dapat memantau setiap kecepatan kendaraan yang beroperasi di sisi udara dan juga dapat memantau setiap pergerakan personel yang bekerja di sisi udara.
3. Melakukan pembaharuan dan penambahan kembali mengenai jadwal *Random Check* peralatan GSE milik *Ground Handling* agar peralatan GSE yang beroperasi di sisi udara dipastikan telah sesuai dengan standar yang sudah ditetapkan.

### **5.2.2 Saran Keseluruhan**

Dalam pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* yang dilakukan di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo diharapkan Taruna dapat mengambil pengalaman yang sebanyak banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan cara bertanya kepada narasumber sehingga nantinya mendapat pengalaman dan pengetahuan yang sebanyak banyaknya. Selain itu diharapkan menerapkan teori yang telah didapat selama di kampus untuk diterapkan secara langsung di lapangan.



Demikian laporan hasil *On the Job Training* ini, telah dipaparkan saran dan masukan. Agar semuanya menjadi lebih baik dan berjalan dengan lancar maka diharapkan setiap solusi yang telah ditawarkan agar dapat dipertimbangkan dan diaplikasikan guna memberikan keuntungan untuk semua pihak, baik dalam hal pelayanan, teknis, dan keselamatan penerbangan. Maka, diharapkan saran yang bersifat membangun dari semua pihak untuk penyempurnaan dimasa mendatang.





## DAFTAR PUSTAKA

- Aerodrome Manual (AM)* Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.
- Menteri Perhubungan RI. 2015. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (Advisory Circular Casr Part 139-23), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavementmanagement System). Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.*
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.*
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor Kp 326 Tahun 2019 tentang *Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan.*
- Peraturan Menteri Perhubungan. Nomor KM 47 Tahun 2002 Tentang *Sertifikasi Operasi Bandar Udara.*
- Peraturan Menteri Perhubungan. Nomor KM 80 Tahun 2017 Tentang *Program Keamanan Penerbangan Nasional.*
- Perhubungan, D. J., Peraturan, T., Tata, D. A. N., & Bandar, T. (1985). *SKEP 100 tahun 1985 tentang Peraturan dan tata tertib bandar udara.*
- Perhubungan, M. (2021a). PM 36 Tahun 2021 Tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara. In *Kementerian Perhubungan.*
- Perhubungan, M. (2021b). PM 81 Tahun 2021 Tentang Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara. In *Kementerian Perhubungan.*
- Perhubungan Udara, D. J. (1999). SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara. In *Kementerian Perhubungan.*
- Perhubungan Udara, D. J. (2015). KP 635 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE) dan Kendaraan Operasional yang beroperasi di Sisi Udara. In *Kementerian Perhubungan.*
- Presiden Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.*
- Rencana Teknik Terinci Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.

## LAMPIRAN

### Lampiran 1. Surat Pengantar *On The Job Training*


**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**BADAN LAYANAN UMUM**  
**POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**


Jl. Jemur Andayani 1/73  
 Surabaya – 60236

Telepon : 031-8410871  
 Fax : 031-8490005

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

---

Nomor : *SM.106/12/18* /Poltekbang.Sby/2024      Surabaya, 12. Desember 2024  
 Klasifikasi : Biasa  
 Lampiran : Dua lembar  
 Hal : Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I  
       Mahasiswa/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. 198005172000121003

Tembusan:  
 Kepala Pusat Pengembangan SDM  
 Perhubungan Udara

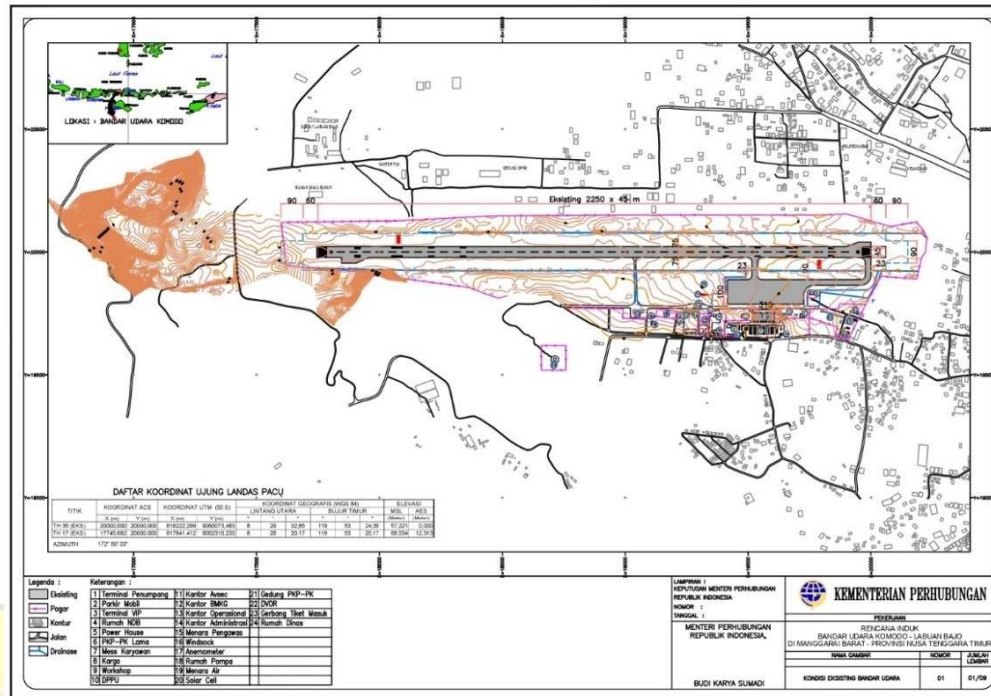
*"Luruskan Niat dan Ikhlas Dalam Bekerja (Luna & Ija)"*

#### 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 2. Layout Eksisting Bandara Komodo



## Lampiran 3. Pass Bandara





## Lampiran 4. Peserta *On The Job Training* di Bandar Udara Komodo



## Lampiran 5. Jadwal Dinas Unit *Aviation Security*

JADWAL PIKET AVSEC UPBU KOMODO  
BULAN JANUARI 2025

| NO   | NAMA                       | TANGGAL |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | KETERANGAN                     |                                 |
|------|----------------------------|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--------------------------------|---------------------------------|
|      |                            | R       | K  | J  | S  | M  | S  | R  | K  | J  | S  | M  | S  | R  | K  | J  | S  | M  | S  | R  | K  | J  | S  | M  | S  | R  | K  | J  | S  | M  | S  | R  | K  |                                | J                               |
| 1    | RAHAMATULLAH               | PS      | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS                             | KEGIATAN JUMAT : ( 07.00 WITA ) |
| 2    | SYARIFUDIN                 | PS      | S  | S  | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS                             | 1. SEMAMU                       |
| 3    | NURJAUHAR KUSUMA DINATA    | PS      | P  | S  | P  | PS | S  | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P                              | 2. KERJA BAKTI /                |
| 4    | SRI ARYANI                 | PS      | P  | S  | P  | PS | S  | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P                              | 3. OLARAGA                      |
| 5    | VINCENTIUS WENS IDAMAN     | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | KEGIATAN SEMI : ( 07.15 WITA ) |                                 |
| 6    | ADINDA RAIHAN NISAA        | PS      | P  | S  | P  | PS | S  | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P                              | 1. APRIEL PAGI /                |
| 7    | RAMADHANI BAYU LAKSANA     | PS      | S  | S  | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | 2. UPACARA                     |                                 |
| 8    | DANERDRA MULYA PANGESTU    | PS      | P  | S  | P  | PS | S  | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P                              |                                 |
| 9    | SEPTIANA SITI NUR ANJISA   | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| 10   | DANA ARIANI                | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| 11   | SITI FATIMAH               | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | KEGIATAN JUMAT                 |                                 |
| 12   | NUR ANI RAMADHANI          | PS      | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | 2. (DUA) KALI PER BULAN        |                                 |
| 13   | EVIANA DEWI                | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| 14   | REINISYO KARSO             | PS      | P  | S  | P  | PS | S  | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P                              |                                 |
| 15   | HERMINA BETATRIX WUTA      | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| 16   | ASMIATI TRISNA UTAMI       | PS      | P  | S  | P  | PS | S  | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P                              |                                 |
| 17   | IMELDA                     | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| 18   | SUSILAWATI                 | PS      | S  | S  | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS | PS |                                |                                 |
| 19   | FRANSISKA ANJELINA DANGGUT | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| 14   | HAYGIA SOFIA WULANDARI     | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| 15   | HENGKY ARIYAITO            | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| 16   | ALMAS GHINA MARZUQOH       | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| 17   | ANDRIAN HERWANITO          | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| 18   | ANGGID PUTRI PRATITIS      | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| 19   | I WAYAN SATYA PRAMUDITA    | PS      | S  | P  | S  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  | PS | P  | S  | P  |                                |                                 |
| JMLH | PAGI                       | 10      | 10 | 6  | 9  | 6  | 8  | 11 | 11 | 12 | 10 | 10 | 9  | 11 | 13 | 11 | 10 | 10 | 9  | 11 | 11 | 10 | 10 | 9  | 11 | 11 | 10 | 11 | 10 | 10 | 11 | 10 | 11 |                                |                                 |
|      | SIANG                      | 10      | 10 | 10 | 7  | 9  | 6  | 11 | 9  | 11 | 13 | 11 | 9  | 10 | 10 | 10 | 11 | 11 | 9  | 12 | 10 | 10 | 10 | 11 | 9  | 10 | 10 | 11 | 9  | 10 | 10 | 11 | 10 | 10                             |                                 |

TERANGAN : P PAGI : 06.00 - 13.30  
S SIANG : 13.00 - 20.30  
PSO PAGI SIANG : 06.30 - 18.00

tukar dinas/libur tidak di perkenankan kecuali ada duka dalam keluarga dekat

Labuan Bajo, 31 Desember 2024

Komandan AVSEC

*Rahmatullah*

RAHMATULLAH

NIP. 19851128 200604 1 004

Lampiran 6. Jadwal Dinas Unit *Apron Movement Control*

| NAMA             | JADWAL BULAN FEBRUARI |   |    |    |    |    |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|------------------|-----------------------|---|----|----|----|----|----|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|                  | S                     | M | S  | S  | R  | K  | J  | S  | M | S  | S  | R  | K  | J  | S  | M  | S  | S  | R  | K  | J  |
|                  | 1                     | 2 | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| HAYGIA SOFIA W   | L                     | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L  | PS | PS | PS | PS | PS |
| HENGKY ARIYATION | L                     | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L  | PS | PS | PS | PS | PS |
| ALMAS GHINA M    | L                     | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L  | PS | PS | PS | PS | PS |
| ANDRIAN HERWANTO | L                     | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L  | PS | PS | PS | PS | PS |
| ANGGID PUTRI P   | L                     | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L  | PS | PS | PS | PS | PS |
| I WAYAN SATYA P  | L                     | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L | PS | PS | PS | PS | PS | PS | L  | PS | PS | PS | PS | PS |

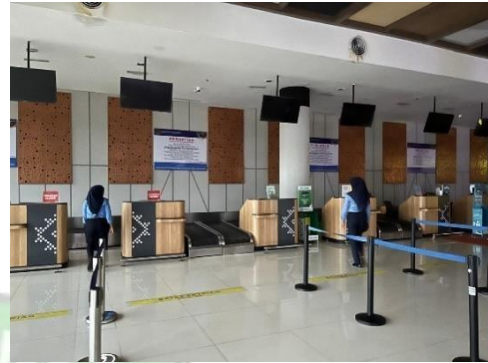
Lampiran 7. Jadwal Dinas Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal

| 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                        |         |    |    |    |    |    |    |

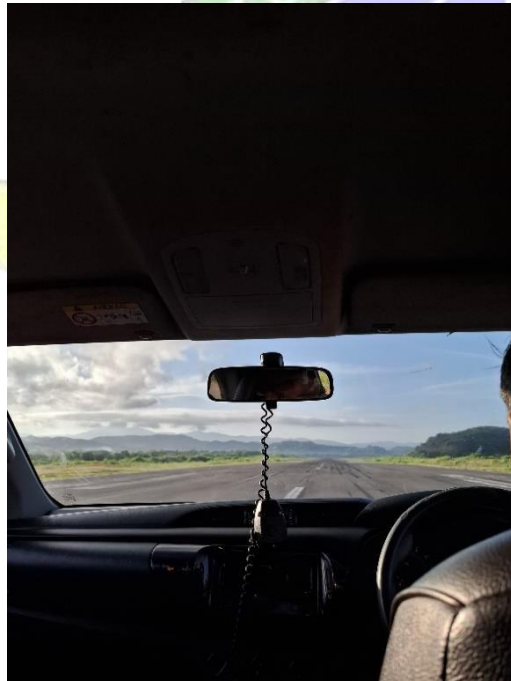
Lampiran 8. Kegiatan *On The Job Training* di Unit Aviation Security



Apel shift sebelum dan sesudah dinas



Penyisiran terminal saat shift pagi



Mengikuti patroli rutin runway sebelum dan sesudah *flight*



Membantu pemeriksaan *boarding pass* dengan KTP atau *passport*

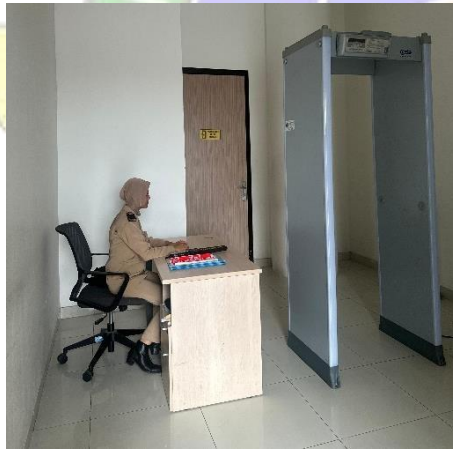




Mengatur alur penumpang dan barang di *Passanger Security Check Point* pada *Flight* Domestik maupun Internasional



Membantu pemeriksaan barang setelah keluar dari *X-Ray*



Membantu di penjagaan akses karyawan



Membantu pemeriksaan barang melalui *X-Ray* di *Hold Baggage Security Check Point*



Lampiran 9. Kegiatan *On The Job Training* di Unit *Apron Movement Control*



Komunikasi dengan *Air Traffic Controller* menginfokan *parking stand* serta ke Unit Informasi untuk menginfokan pesawat telah *landing*



Menginput data penerbangan seperti *flight number*, *schedule time*, *block time*, *parking stand number*, *seat*



Mengoperasikan *aviobridge* pada saat *docking* dan *undocking*



Menjamin apron bebas dari *Foreign Object Debris (FOD)* dan sampah.



Memandu parkir pesawat atau  
*Marshaller*



Mengikuti *pushback* pesawat

Lampiran 10. Kegiatan *On The Job Training* di Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal



Apel *shift* sebelum dan sesudah  
lepas dinas



*Announcement* pesawat telah *landing*  
dan proses *boarding* penumpang

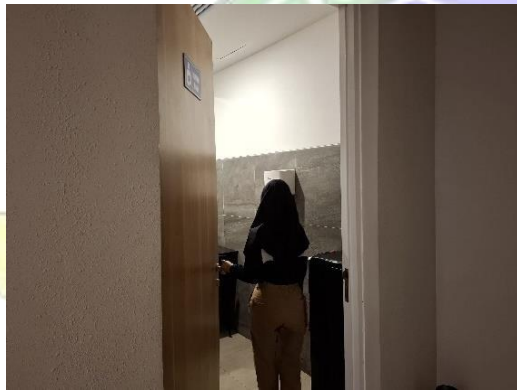




Pengecekan *check-in area*



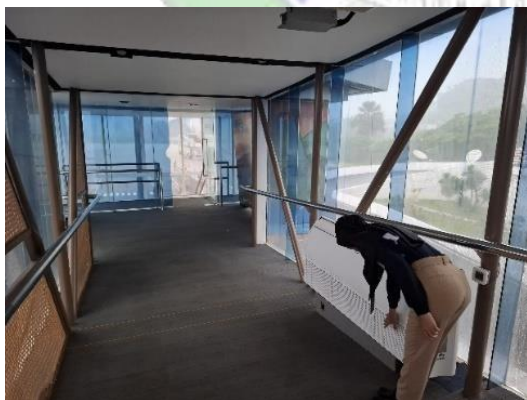
Pengecekan fasilitas toilet



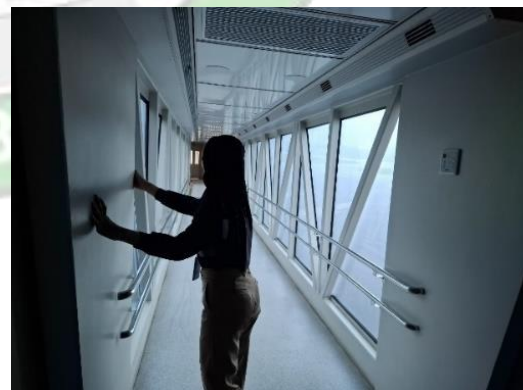
Pengecekan fasilitas ruang menyusui



Pengecekan fasilitas ruang tunggu domestik maupun internasional



Pengecekan fasilitas AC pada pintu keberangkatan / *gate*



Pengecekan fasilitas AC yang bocor pada garbarata / *aviobridge*