

**EVALUASI FASILITAS TRAY PADA *SECURITY CHECK POINT*
2 DI BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

WAHYU NUGROHO
NIT. 30622050

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BLU UPBU KELAS I HALU OLEO KENDARI
EVALUASI TRAY PADA *SECURITY CHECK POINT* 2 DI BANDAR UDARA
HALU OLEO KENDARI

Oleh:

Wahyu Nugroho
NIT. 30622050

PROGRAM D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

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

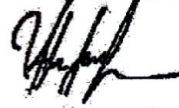
Disetujui Oleh:

Dosen Pembimbing



(ARNAZ OLIEVE, A.Md., S.E.)
NIP. 19880309 202112 2 001

Pembimbing Lapangan



(AYU ASMIRA NASIR)
NIP. 19920201 201012 2 002

Mengetahui

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



QODAR ANSHORY
NIP. 19810616 200212 1 004

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On the Job Training 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

Tim Penguji,

Ketua



ABDUL RAHMAN
NIP. 19830704 201012 1 001

Sekretaris



AYU ASMIRA NASIR
NIP. 19920201 201012 2 002

Anggota



ARNAZ OLIEVE A.Md., S.E
NIP. 19880309 202112 2 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Allah SWT, atas berkat dan karunianya telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.

Dengan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan. Diantaranya taruna mampu menerapkan Materi yang dipelajari dikampus dan mampu mengenal dunia kerja serta dapat diterapkan di dunia kerja nantinya, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

Dapat terlaksananya kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, sehingga saya dapat menyelesaikan *On the Job Training* (OJT) dengan lancar, baik dan benar, oleh karena itu tidak lupa saya mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya, kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa
2. Bapak Tumino dan Ibu Suwarti, selaku Orang Tua saya yang telah berjasa dalam memberikan support berupa materi maupun doa, untuk melaksanakan pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya ini.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, SE., MT., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya yang sudah mensupport baik berupa materi maupun pikirannya terhadap pelaksanaan *On the Job Training* ini.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., MT., selaku Kepala Program Studi D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya telah memberikan petunjuk dan arahan selama penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini.
5. Ibu Arnaz Olieve, SE selaku dosen Pembimbing Laporan OJT.
6. Bapak Abdul Rahman, SH dan Ibu Ayu Asmira Nashir selaku Pembimbing Supervisi OJT.
7. Seluruh pihak Bandar Udara Halu Oleo Kendari yang sangat berjasa bagi penulis yang tidak dapat dituliskan satu persatu.
8. Rekan – rekan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.

9. Adik – adik prodi Manajemen Transportasi Udara angkatan IX dan angkatan X Politeknik Penerbangan Surabaya.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan On the Job Training (OJT) ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang sekiranya membangun sangat diharapkan penulis dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Kendari, 28 Februari 2025


Penulis



DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat OJT	2
1.2.1 Maksud.....	2
1.2.2 Manfaat	3
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>	5
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Halu Oleo Kendari	5
2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara	7
2.1.2 Badan Layanan Umum.....	8
2.2 Data Umum	8
2.2.1 Layout Bandar Udara Halu Oleo.....	8
2.2.2 Aerodrome Data	9
2.3 Struktur Organisasi.....	10
2.3.1 Fungsi dan Tugas	11
BAB III TINJAUAN TEORI.....	13
3.1 Fasilitas Bandar Udara	13
3.1.1 Fasilitas Keselamatan dan Keamanan	14
3.1.2 Fasilitas di Sisi Udara	14

3.1.3 Fasilitas Sisi Darat	17
3.2 Pelayanan Jasa Kebandarudaraan.....	18
3.3 Kepuasan Penumpang	19
BAB IV PELAKSANAAN OJT.....	20
4.1 Ruang Lingkup <i>On the Job Training</i> (OJT).....	20
4.1.1 <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	20
4.1.2 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	24
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	30
4.3 Permasalahan	30
4.4 Penyelesaian	32
4.4.1 Penyelesaian Jangka Pendek.....	32
4.4.2 Penyelesaian Jangka Panjang.....	33
BAB V PENUTUP.....	34
5.1 Kesimpulan.....	34
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan	34
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	34
5.2 Saran	35
5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan	35
5.2.2 Saran Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	35
DAFTAR PUSTAKA	37
LAMPIRAN	38

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Wolter Mongisidi Kendari	5
Gambar 2. 2 UPBU Halu Oleo Kendari.....	6
Gambar 2.2.1 Layout Bandara Halu Oleo Kendari.....	8
Gambar 2.2. 2 Fasilitas PK-PPK.....	10
Gambar 3. 1 Fasilitas Bandar Udara	13
Gambar 4.1.1 1 Aircraft Stop Line Marking.....	22
Gambar 4.1.1 2 Apron Lead-In dan Lead-out Line Marking.....	23
Gambar 4.1.1 3 3 Parking Stand Number	23
Gambar 4.1.1 4 Aviobridge Safety Marking.....	23
Gambar 4.1.1 5 Service Road Marking.....	24
Gambar 4.1.1 6 No Parking Area Marking	24
Gambar 4.1.2. 1 Body Search	26
Gambar 4.1.2. 2 Layout SCP 2	27
Gambar 4.1.2. 3 Mesin X-Ray	28
Gambar 4.1.2. 4 WTMD	29
Gambar 4.1.2. 5 HHMD.....	29
Gambar 4. 1 Jadwal Lapoan OJT.....	30
Gambar 4. 2 Tray di Bandara Halu Oleo	31
Gambar 4. 3 Barang Terbalik.....	32
Gambar 4. 4 Contoh Tray Standart	33

DAFTAR TABEL

Tabel 2.2. 1 Aerodrome Data.....	10
Tabel 4. 1 Pegawai Apron Movement Control (AMC).....	22



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Inspeksi Apron.....	38
Lampiran 2 Docking Garbarata.....	38
Lampiran 3 Pemeriksaan Brang Penumpang	38
Lampiran 4 Pengoperasian X-ray	39
Lampiran 5 Random check Cargo.....	39
Lampiran 6 Pengatur Lalu lintas barang	39
Lampiran 7 Body search	40



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT

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

Sekolah kedinasan yang terletak di Jl. Jemur Andayani I No. 73, Siwalankerto, Kec. Wonocolo, Surabaya, Jawa Timur ini menyelenggarakan 7 Program Studi Diploma III salah satunya adalah Diploma III Manajemen Transportasi Udara. Program diklat yang menyiapkan personil yang terampil di bidang manajemen transportasi udara dan menguasai operasi transportasi udara yang mencakup sisi darat dan sisi udara. Dalam penyelenggaraan pendidikan, menganut Tridarma Perguruan Tinggi meliputi Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian. Implementasi pemenuhan dari Tridarma Perguruan Tinggi adalah dilaksanakannya On the Job Training (OJT) merupakan kegiatan praktik lapangan dengan terjun langsung di dalam dunia penerbangan yang berkaitan dengan kompetensi ilmu yang dipelajari pada Program Studi Manajemen Transportasi Udara.

Menurut (Manajemen Transportasi Udara) On the Job Training (OJT) menjadi syarat kelulusan bagi Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya. Bertujuan untuk

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

Pada kegiatan On the Job Training (OJT), penulis berkesempatan melaksanakannya di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Selama proses On the Job Training (OJT) yang dilaksanakan selama kurang lebih 3 bulan, penulis menjalankan praktik lapangan di 3 unit kerja meliputi Apron Movement Control (AMC), Aviation Security (AVSEC), dan Cargo.

Pada ke-3 unit tempat pelaksanaan On the Job Training (OJT) ada beberapa permasalahan yang ditemukan, diantaranya permasalahan yang berada di unit Aviation Security (AVSEC) yaitu kurang optimalnya kinerja mesin x-ray pada security check point 2 di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Sering ditemukan atau terjadinya barang bawaan penumpang yang masuk di x-ray SCP 2 ini terbalik.

1.2 Maksud dan Manfaat OJT

1.2.1 Maksud

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

1. Bagi Taruna, On the Job Training (OJT) bertujuan untuk mengimplementasikan teori yang diperoleh dengan praktik secara langsung. Mengetahui kondisi fisik, operasional dan struktur organisasi

serta lingkungan sosial di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Mengetahui dan memahami permasalahan – permasalahan yang ada serta melatih penalaran dan problem solving dalam upaya pemecahan permasalahan yang ada.

2. Bagi Politeknik Penerbangan Surabaya, On the Job Training (OJT) bertujuan untuk pemenuhan Tridarma Perguruan Tinggi meliputi Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian. Mencetak lulusan yang berkompeten di bidangnya dan bersertifikat serta memiliki daya saing tinggi pada taraf nasional maupun internasional.
3. Bagi bandar udara, bertujuan untuk peningkatan kualitas pelayanan bandar udara khususnya pada unit Aviation Security (AVSEC) agar fasilitas dan perlengkapan yang ada dapat di optimalkan sesuai standar fasilitas dan peralatan yang terdapat pada Aviation Security Manual Bandar Udara Halu Oleo Kendari.

1.2.2 Manfaat

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

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat:

- a. Bagi penulis, dapat mengimplementasikan ilmu yang telah di dapat selama mengikuti kegiatan perkuliahan, menambah wawasan serta pengalaman, mengetahui cara kerja dan kebutuhan kerja di tempat On the Job Training (OJT), penyesuaian diri dalam menghadapi dinamika di lingkungan kerja.
- b. Bagi para peneliti yang tertarik terhadap permasalahan ini diharapkan dapat menjadi acuan dan referensi untuk melakukan penelitian lebih luas terkait variabel lain yang terkait dengan

optimalisasi fasilitas dan peralatan unit Aviation Security (AVSEC).

- c. Bagi Lembaga Politeknik Penerbangan Surabaya, dapat digunakan sebagai tambahan pustaka nantinya yang berguna bagi mahasiswa umumnya dan Taruna / taruni Politeknik Penerbangan Surabaya khususnya.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat:

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

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

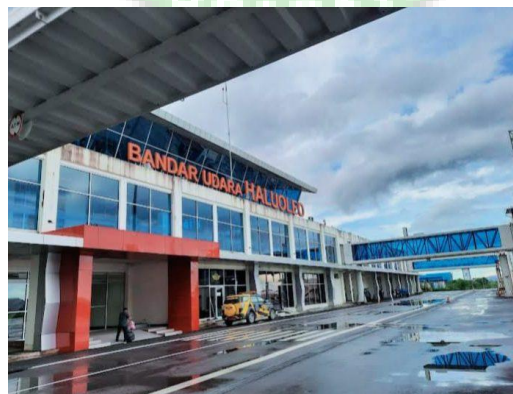
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Halu Oleo Kendari

Pada awalnya, setelah Proklamasi Kemerdekaan NKRI pada 17 Agustus 1945, seluruh peninggalan Jepang menjadi milik Pemerintah Republik Indonesia termasuk Pangkalan TNI Angkatan Udara yang berada di Kendari. Kemudian pada tahun 1950-1958 terbentuklah Detasemen Angkatan Udara yang bemarkas di Pangkalan TNI Angkatan Udara Kendari. Nama Detasemen Angkatan Udara tersebut kemudian dirubah pada tanggal 27 Mei 1958 menjadi Pangkalan TNI Angkatan Udara Wolter Monginsidi Kendari.



Tahun 1975 terbentuklah Satuan Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai Surat Perintah Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SPRINT/23/VIII/1975 tanggal 01 Agustus 1975 dan efektif beroperasi tanggal 01 April 1976 dan berada dalam wilayah/tanah TNI-AU di Pangkalan Udara Wolter Monginsidi Kendari.

Tahun 1979 status Pejabat Kepala Perwakilan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di Kendari dengan No.SPRINT/692/VII/1979 tanggal 01 Juli 1979 dirubah menjadi Pejabat Pelaksana Harian Kepala Pelabuhan Udara Kelas III Tahun 1985 sesuai Intruksi Menteri Perhubungan No.379/PLX/PHB/VIII/1985 tanggal 28 Agustus 1985, istilah Pelabuhan Udara diganti menjadi Bandar Udara yang disingkat “BANDARA” Terhitung 01 September 1985 dan terakhir disempurnakan dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.4 tahun 1995 tanggal 31 Januari 1995 tentang penyempurnaan Bandara, Bandar Udara Wolter Monginsidi ditingkatkan kelasnya dari Bandar Udara Kelas III Menjadi Bandar Udara Kelas II, Unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Dan terakhir disempurnakan dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 7 Tahun 2008 Tanggal 28 Januari 2010. Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 43 Tahun 2010, Bandar Udara Wolter Monginsidi Kendari berganti nama menjadi Bandar Udara Haluoleo Kendari hingga sekarang. Segala kebijakan Bandar Udara adalah implementasi dari kebijakan dan peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara serta dioperasikan untuk Bandar Udara Umum.



Gambar 2. 2 UPBU Halu Oleo Kendari

Tahun 2014 sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 40 Tahun 2014 tanggal 12 September 2014 istilah Bandar Udara diganti menjadi Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU), dan melalui PM tersebut Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Haluoleo Kendari ditingkatkan kelasnya dari Bandar Udara Kelas II (dua) menjadi Bandar Udara Kelas I (satu).

2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara

Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) adalah bagian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan yang bertugas melaksanakan pelayanan jasa penerbangan dan layanan terkait di bandar udara yang belum dikelola secara komersial (UU No 1 Tahun 2009). Tugas utama UPBU meliputi aspek keselamatan, keamanan, dan ketertiban penerbangan, dengan fokus pada penyelenggaraan bandara yang masih dalam tahap pengembangan atau belum diusahakan oleh pihak swasta atau badan usaha negara.

Berdasarkan Peraturan baru terkait organisasi dan tata kerja Kantor UPBU, jumlah UPBU di Indonesia mencapai 150 kantor, yang terbagi menjadi 16 Satuan Pelayanan Bandar Udara. UPBU juga dikelompokkan ke dalam empat kelas berdasarkan kapasitas, fasilitas, dan tingkat pelayanannya, yaitu:

1. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama
2. Kantor Penyelenggara Bandar Udara Kelas I
3. Kantor Penyelenggara Bandar Udara Kelas II
4. Kantor Penyelenggara Bandar Udara Kelas III

(PM 39 tahun 2014, 2014)

Klasifikasi ini menandakan peran dari UPBU dalam mendukung kebutuhan transportasi udara di wilayah yang belumm tersentuh pengelolaan komersial, sekaligus menjadi dasar dalam peningkatan kapasitas dan pengelolaan bandara di masa mendatang.

2.1.2 Badan Layanan Umum

Badan Layanan Umum (BLU) merupakan instansi di lingkungan pemerintah yang dibentuk untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang dijual tanpa mengutamakan mencari keuntungan. BLU beroperasi berdasarkan prinsip efisiensi dan produktivitas seperti layaknya badan usaha, namun tetap berorientasi pada pelayanan publik.

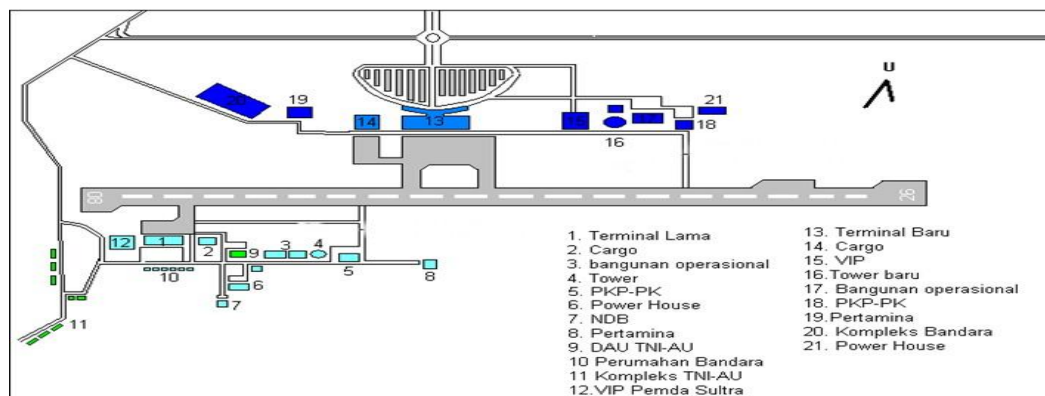
Badan Layanan Umum di Indonesia diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum yang kemudian diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012. Bandara Halu Oleo secara resmi ditetapkan sebagai Badan Layanan Umum (BLU) pada tanggal 1 Januari 2020. Penetapan ini dilakukan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 107 Tahun 2019 tentang Penetapan Unit Pelaksana Teknis Bandar Udara Halu Oleo sebagai Badan Layanan Umum.

2.2 Data Umum

Berikut data – data umum Unit Pelaksana Bandar Udara Halu Oleo Kendari:

2.2.1 Layout Bandar Udara Halu Oleo

Bandar udara Halu Oleo mempunyai satu landasan pacu atau dua *runway* yang digunakan, yaitu *runway* 08 dan *runway* 26 dengan 2 *apron* 3 *taxiway*.



Gambar 2.2.1 Layout Bandara Halu Oleo Kendari

2.2.2 Aerodrome Data

Berikut ini adalah data – data mengenai Bandar Udara Halu Oleo Kendari berdasarkan AIP (*Aerodrome Information Publication*):

Nama Kota	Kendari
Bandar Udara	Halu Oleo Kendari
Kelas Bandara	I (satu)
Pengelola	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan
Jam Operasi	07.00 s/d 20.00 WITA
Klasifikasi Operasi	VFR / IFR
Kemampuan Operasi	-
Pelayanan LLU	ADC / APP
Kategori PKP-PK	VII
Koordinat Lokasi	04°05'03" S/ 122°24'31" E
Elevasi	164 feet MSL
D.P.P.U	ADA
METEO	ADA (Milik Lanud TNI-AU)
Jarak Bandara Dari Ibu Kota Provinsi	25 KM
Jarak Bandara Dari Ibu Kota Negara	961 NM
Termasuk Provinsi	Sulawesi Tenggara
Kabupaten	Konawe Selatan
Kecamatan	Ranomeeto
Desa	Ambaipua

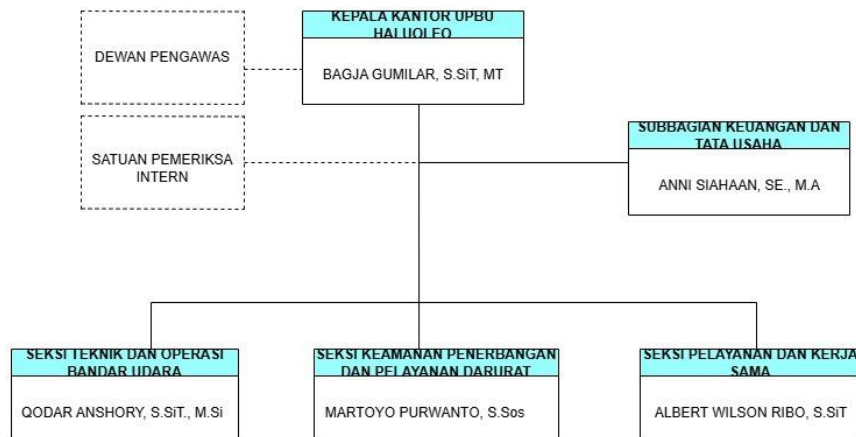
Alamat	Jl.Wolter Monginsidi Ambaipua Kec. Ranomeeto Konawe Selatan 93372
Telp.	(0401) 3121833, 3121980

Tabel 2.2. 1 Aerodrome Data

No	TYPE OF EQUIPMENT/FACILITIES	CAPACITY			Mark/Type	Year OF		REMARKS
		Foam (L)	Water (L)	Dry Powder (KG)		Product	Operation	
1.	Crash Car	-	4000	-	Rosenbauer Type II	Austria	1992	1 Unit
2.	Crash Car	-	4000	-	Morita Type II	Jepang	1985	1 Unit
3.	Crash Car	-	2000	-	Morita Type II	Amerika	1983	1 Unit
4.	Fesque Combined Agent	-	2400L	250Kg	Rosenbauer Type III	Austria	1996	1 Unit
5.	Fesque Car	-	-	250Kg	Toyota Type IV	Jepang	1980	1 Unit
6.	Ambulance	-	-	-	Mitsubishi	Jepang	1993	1 Unit
7.	Ambulance	-	-	-	Toyota	Jepang	2006	1 Unit
8.	Command Car	-	-	-	-	-	-	-
9.	Crash Bell PKP-IK	-	-	-	-	-	-	1 Unit

Gambar 2.2. 2 Fasilitas PKP-PK

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2.3 Struktur Organisasi

2.3.1 Fungsi dan Tugas

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

1. Kepala Bandar Udara ditunjuk sebagai pejabat pemegang fungsi koordinasi pelaksanaan kegiatan, fungsi pemerintahan dan pelayanan jasa kebandarudaraan, dan mempunyai wewenang :
 - a. Mengkoordinasikan kegiatan fungsi pemerintahan terkait dan kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan guna menjamin kelancaran kegiatan operasional di bandar udara.
 - b. Menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional Bandar udara yang tidak dapat diselesaikan oleh instansi pemerintah dan badan hukum Indonesia atau unit kerja terkait lainnya secara sendiri-sendiri.
2. Kepala Sub Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program, evaluasi dan pelaporan kegiatan Bandar udara serta pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga.kepala sub bagian tata usaha membawahi beberapa kornit dan unit, diantaranya adalah:
 - a. Penanggung Jawab Keuangan
 - b. Penanggung Jawab Perlengkapan
 - c. Penanggung Jawab Kepegawaian
 - d. Penanggung Jawab Tata Usaha
3. Kepala seksi teknik dan operasi mempunyai tugas dan bertanggung jawab atas kegiatan teknik dan operasi yang berada di lingkungan Bandar udara. adapun kepala seksi teknik dan operasi memiliki anggota untuk menunjang kegiatan dengan dibantu oleh setiap anggota ketua kelompok jabatan fungsional di antaranya :
 - a. Pimpinan Kelompok Teknisi Elektronika Bandara (ELBAN)

- b. Pimpinan Kelompok Teknisi Alat-Alat Besar (A2B)
 - c. Pimpinan Kelompok Teknisi *Apron Movement Control* (AMC)
 - d. Pimpinan Kelompok Teknisi Listrik
 - e. Pimpinan Kelompok Teknisi Bangunan
 - f. Pimpinan Kelompok Teknisi Landasan
4. Kepala Seksi Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melaksanakan kegiatan operasional keamanan bandar udara dan angkutan udara serta pengawasan dan pengendalian keamanan penerbangan. Dalam melaksanakan tugas, Bidang Keamanan Penerbangan menyelenggarakan fungsi :
- a. Penyusunan program pengaman bandar udara dan program penanganan keadaan tidak terduga atau darurat.
 - b. Pelayanan pengangkutan dan pengamanan penumpang, awak pesawat udara, barang, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata.
 - c. Pengawasan dan rekomendasi pemberian ijin masuk orang dan kendaraan (*Person Area Service/PAS* dan Tanda Ijin Mengemudi/TIM) di daerah terbatas.
 - d. Penyediaan *home base* dalam rangka keadaan darurat.
 - e. Pengawasan dan pengendalian keamanan dan ketertiban dilingkungan kerja bandar udara.

Bidang Keamanan Penerbangan terdiri dari:

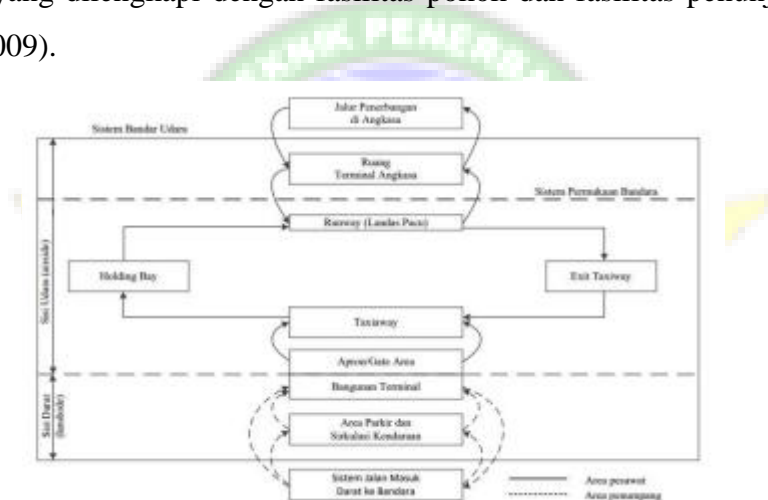
- a. Koordinator Pelaksana Keamanan Penerbangan
- b. Koordinator Unit Pelayanan Darurat Penerbangan (PKP-PK)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Fasilitas Bandar Udara

Berdasarkan Undang – Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Bandar Udara didefinisikan sebagai kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Indonesia, 2009).



Gambar 3. 1 Fasilitas Bandar Udara
(Sumber: KP 326 Tahun 2019)

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

3.1.1 Fasilitas Keselamatan dan Keamanan

Bertujuan sebagai penunjang keselamatan dan keamanan penerbangan meliputi Pertolongan Kecelakaan Penerbangan – Pemadam Kebakaran (PKP-PK), salvage, alat bantu pendaratan visual (Airfield Lighting System), sistem catu daya kelistrikan, dan pagar. Pada Bandara Udara Halu Oleo Kendari fasilitas Keselamatan dan Keamanan yang tersedia meliputi:

1. Aircraft Rescue & Fire Fighting atau Pertolongan Kecelakaan Penerbangan – Pemadam Kebakaran (PKP-PK).
 - a. Crash Car 4000 L Water : 2 Unit
 - b. Crash Car 2000 L Water : 1 Unit
 - c. Fasque Combined Agent : 1 Unit
 - d. Resque Car : 1 Unit
 - e. Ambulace : 2 Unit
 - f. Comando Car : 1 Unit
 - g. Crash Bell PKP-PK : 1 Unit
2. Air Field Lighting merupakan penerangan di sisi udara untuk mempermudah pergerakan pesawat udara.
 - a. Lampu Runway: Runaway Edge Light, Threshold Light, Runway End Light, PAPI Runway 26
 - b. Lampu Taxiway: Taxiway Edge Light, taxiway Guidance Sign
 - c. Lampu Apron: Apron Flood Light, Apron Edge Light
3. Pagar parimeter disepanjang kawasan Bandar Udara Halu Oleo Kedndari.

3.1.2 Fasilitas di Sisi Udara

Fasilitas sisi udara merupakan semua fasilitas yang berada di sisi udara yang berkaitan langsung dengan pergerakan dan perpindahan pesawat udara dari mendarat (landing) sampai lepas landas (take off) begitu pula sebaliknya. Sisi udara merupakan daerah terbatas (nonpublic area) dimana tidak semua orang dapat

masuk daerah ini kecuali memiliki kartu pas bandara yang sesuai dan menggunakan perlengkapan yang sudah ditentukan. Pada Bandara Udara Halu Oleo Kendari fasilitas sisi udara yang tersedia meliputi:

1. Runway adalah daerah persegi panjang di daratan yang disiapkan untuk *landing* dan *take off* pesawat udara

- Ukuran (Panjang x Lebar) : 2800 M1 x 45 M1
- Konstruksi : Asphalt Flexible
- Arah / Designation : 08 – 26
- Kemampuan : 47 F/C/X/T
- Kondisi saat ini : Baik
- Pelapisan terakhir : 2020

2. Taxiway

Ukuran (Panjang x Lebar) :

- Taxiway A (355 M1 x 23 M1)
- Taxiway B (355 M1 x 23 M1)
- Taxiway C (75M1 x 23 M1) di Lanud WMI

Konstruksi : Flexible Pavement

Kemampuan :

- Taxiway A : 56/F/C/X/T
- Taxiway B : 20/F/C/X/T
- Taxiway C : 35/F/C/X/T

Kondisi saat ini : Baik

Pelapisan terakhir :

- Taxiway A Tahun 2018
- Taxiway B Tahun 2018
- Taxiway C Tahun 1998

3. Apron

Ukuran (Panjang x Lebar) :

- Apron A 373 M1 x 113M1
 - Apron B 177 M1 x 60 M1
- Konstruksi :
- Apron A Rigid Pavement
 - Apron B Asphalt Concrete
- Kondisi saat ini : Baik
- Pelapisan Terakhir :
- Apron A 2013
 - Apron B 1998
4. Turning Area
- Luas : 3 (1.500. M2)
- Konstruksi : Asphalt Concrete
- Kemampuan : 47 F/C/X/T
- Kondisi Saat ini : Baik
- Pelapisan Terakhir : 2019
5. Stopway
- Ukuran (Panjang x Lebar) : 2 (60 M1 x 45 M1)
- Konstruksi : Asphalt Concrete
- Kemampuan : -
- Kondisi Saat ini : Baik
6. Shoulder
- Ukuran (Panjang x Lebar) :
- 2.620 M1 x 127,5 M1
 - 2.620 M1 x 127,5 M1
- Konstruksi : Urugan tanah pilihan dan ditanami rumput
- Kondisi Saat ini : Baik
7. Acces Road
- Ukuran (panjang x Lebar) : 550 M1 x 5.5 M1 (PKP-PK → Runway)
450 M1 x 5 M1 (PKP-PK → Apron)

8. Runway Strip

Panjang : 2.760 M1

Lebar : 300 M1

Kondisi Saat ini : Baik

9. Fasilitas Garbarata atau *aviobridge* adalah jembatan berdinding penghubung pintu pesawat dengan pintu terminal. Garbarata berjumlah 4 unit.

10. Rescue and Fire Fighting

1. Kategori PKP-PK : CAT VII

3.1.3 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas Bandar Udara sisi darat adalah seperangkat fasilitas yang berada di sisi udara yang merupakan wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Sisi darat terdiri atas jaringan jalan masuk dan keluar bandar udara termasuk tempat parkir dan terminal sebagai bagian pembatas antara sisi darat dan sisi udara. Area sisi darat juga digunakan sebagai zona pergerakan penumpang sebelum masuk ke pesawat udara. Pada Bandara Udara Halu Oleo Kendari fasilitas sisi udara yang tersedia meliputi:

1. Terminal penumpang merupakan bangunan di bandar udara dimana penumpang melakukan check in sampai dengan boarding. Terdapat bangunan operasional penerbangan, perkantoran dan tenant.

Total luas area: 15.640 m²

2. Terminal kargo merupakan bangunan penyimpanan kargo sebelum masuk ke pesawat udara.

Total luas are: 1.020 m²

3. Tersedia parker kendaraan Roda 2, Roda 4, dan Bus

4. Bangunan pertamina sebagai depo pengisian bahan bakar pesawat udara

5. Fasilitas Pengamanan

a. X-Ray : 4 Unit

b. WTMD : 6 Unit

- c. HHMD : 10 Unit
- d. Mobil Patroli : 2 Unit

3.2 Pelayanan Jasa Kebandarudaraan

Berdasarkan PM 41 Tahun 2023 (Perhubungan, 2023) tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara. Pelayanan jasa kebandarudaraan meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang meliputi penyediaan dan pengembangan fasilitas diantaranya:

- a. Fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara;
- b. Fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos;
- c. Fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan; dan
- d. Lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.

Dalam pelaksanaan pelayanan jasa kebandarudaraan diperlukannya standar pelayanan. Standar pelayanan menurut PM 41 Tahun 2023 adalah tolok 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. Bandar udara harus memenuhi 3 standar pelayanan jasa kebandarudaraan yang telah ditentukan meliputi standar pelayanan terhadap Pesawat Udara, standar pelayanan terhadap penumpang dan standar pelayanan di area/wilayah kargo dan pos.

Dalam pelayanan di sisi udara standar yang harus dipenuhi adalah standar pelayanan terhadap pesawat udara, karena segala aktifitas operasional pesawat udara akan ditangani di sisi udara seperti kegiatan loading unloading di apron bandar udara. Dari pesawat lepas landas (take off) sampai tinggal landas (landing) fasilitas dan penanganan yang diberikan harus sesuai standar untuk mencapai on time performance dan service excellent sesuai dengan perjanjian tingkat pelayanan (service level agreement) yang telah disepakati.

3.3 Kepuasan Penumpang

Menurut (Silvana, 2020) kepuasan adalah tingkat perasaan seseorang setelah membandingkan kinerja/hasil yang dirasakannya dengan harapan, jadi tingkat kepuasan merupakan fungsi dari perbedaan antara kinerja yang dirasakan dengan harapan, apabila harapan maka pelanggan akan kecewa. Bila kinerja sesuai dengan harapan konsumen akan sangat puas, sedangkan bila kinerja melebihi harapan pelanggan akan sangat puas. Menurut Kotler dan Keller dalam (Resti, 2022) kepuasan adalah perasaan senang atau kecewa seseorang yang timbul karena membandingkan kinerja yang dipersepsikan produk (atau hasil) terhadap ekspektasi mereka. Selain itu, apabila kinerja melebihi ekspektasi pelanggan akan sangat senang atau puas. Kepuasan pelanggan menurut Sesaria dalam (Resti, 2022) adalah respon atau tanggapan pelanggan yang berupa perasaan ataupun penilaian terhadap pengguna produk dimana harapan dan kebutuhannya terpenuhi.

Jadi, kepuasan pelanggan adalah kegiatan memenuhi kebutuhan dan keinginan pelanggan, dengan terpenuhinya kebutuhan dan keinginan tersebut muncul perasaan senang atau kecewa dari pelanggan tentang perbandingan kinerja dirasakan dengan harapan. Lalu kepuasan pelanggan merupakan perasaan senang atau kecewa seseorang yang timbul dari terpenuhinya kebutuhan dan keinginan pelanggan.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Ruang Lingkup *On the Job Training* (OJT)

Terdapat 3 unit kerja yang menjadi tempat pelaksanaan On the Job Training (OJT) penulis selama kurang lebih 2 bulan di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Ketiga unit tersebut berkaitan dengan program studi yang sedang ditempuh yaitu Diploma III Manajemen Transportasi Udara unit – unit yang dimaksud meliputi Apron Movement Control (AMC), Aviation Security (AVSEC), Cargo. Berikut gambaran umum seputar unit kerja yang menjadi tempat pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.

4.1.1 *Apron Movement Control* (AMC)

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

Apron Movement Control (AMC) dalam struktur organisasi UPBU BLU Halu Oleo Kendari bekerja di bawah Angkasa Pura Solution.

Apron Movement Control (AMC) bertanggung jawab dalam:

- a. Melaksanakan kegiatan pelayanan operasi penerbangan.
- b. Pengawasan pergerakan pesawat udara
- c. Pengawasan lalu lintas kendaraan di apron
- d. Kebersihan di sisi udara
- e. Pencatatan data penerbangan dan pelaporan tugas

- f. Memasang dan melepas Garbarata

Fungsi *Apron Movement Control* (AMC) meliputi:

- a. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindari adanya tabrakan antara pesawat udara dengan pesawat udara yang lain.
- b. Mengatur pergerakan pesawat udara untuk menghindari tabrakan antara pesawat dan kendaraan.
- c. Mengatur keluar/masuknya pesawat udara dari dan ke apron dengan berkoordinasi dengan ATC.
- d. Menjamin keselamatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan operasional.

Mengacu pada aturan yang terdapat di *Apron Movement Control* (AMC) Manual Bandar Udara Halu Oleo Kendari, tupoksi pada unit ini dialokasikan menjadi beberapa bagian meliputi:

- a. Kepala Unit, sebagai penanggung jawab dari pemenuhan tanggung jawab dan fungsi *Apron Movement Control* (AMC).
- b. Pelayanan plotting parkir pesawat udara
- c. Pelayanan garbarata dan aviobridge
- d. Pelayanan pengawasan di wilayah apron bandar udara
- e. Melakukan Inspeksi Apron
- f. Melakukan SOP sesuai Manual *Apron Movement Control* (AMC)

Personel AMC berjumlah 9 orang, dimana pada setiap hari pelaksanaan kerja dibagi menjadi 2 shift dan 1 libur yaitu shift pagi dimulai pada Pukul 06.00 – 14.00 dan shift siang dimulai Pukul 14.00 – 21.00, setiap shift berjumlah 3 orang. Dalam melaksanakan tugasnya, taruna *On the Job Training* (OJT) membantu unit *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengikuti pemeriksaan sisi udara, dimulai dari daerah apron sampai runway. Selain itu, taruna juga membantu untuk mengoperasikan garbarata atau *Aviobridge*.

1	Qodar Anshori	Kepala Seksi
---	---------------	--------------

2	Ayu Asmira Nasir	Kepala Unit
3	Miswan Rianti	Pelaksana
4	Rury Ramadhan	Pelaksana
5	Rezkhy Amelia Utami	Pelaksana
6	Roy Marteen	Pelaksana
7	Ryan Rivaldy	Pelaksana
8	Moh Shaum Dhani	Pelaksana
9	Dwi Cahyo Ramadhan	Pelaksana
10	Alqadri Yusuf	Pelaksana
11	Herning Wisnu	Pelaksana
12	Rivaldy Afriansyah	Pelaksana

Tabel 4. 1 Pegawai *Apron Movement Control* (AMC)

Berikut adalah marka di apron yang terdapat pada bandar udara Halu Oleo Kendari:

1. *Aircraft Stop Line Marking*

Merupakan tanda berupa garis atau bar berwarna kuning. Letaknya di perpanjangan lead-in berjarak 6 m dari akhir lead-in line. Fungsinya adalah tempat berhentinya pesawat udara yang parkir.



Gambar 4.1.1 1 Aircraft Stop Line Marking

2. *Apron Lead-In dan Lead-out Line Marking*

ialah adalah garis yang berwarna kuning di apron dengan lebar 0,15 m. Fungsinya sebagai pedoman yang digunakan oleh pesawat udara untuk melakukan taxi dari taxiway ke apron atau sebaliknya.



Gambar 4.1.1 2 Apron Lead-In dan Lead-out Line Marking

3. *Parking Stand Number*

Berfungsi untuk menunjukkan nomor tempat parkir untuk pesawat udara saat mendarat



Gambar 4.1.1 3 3 Parking Stand Number

4. *Aviobridge Safety Marking*

Merupakan garis berwarna merah yang berada di Apron dengan lebar 0.15 meter, berfungsi untuk menunjukkan batas aman untuk pesawat udara dari pergerakan aviobridge (garbarata) terletak dekat dengan aircraft parking stand.



Gambar 4.1.1 4 Aviobridge Safety Marking

5. *Service Road Marking*

Merupakan marka yang digunakan untuk membatasi sebelah kanan dan kiri yang memungkinkan pergerakan peralatan (GSE) terpisah dengan pesawat udara. Bentuk sebagaimana di maksud sesuai dengan gambar di bawah ini dan di sesuaikan dengan kebutuhan operasional.



Gambar 4.1.1 5 Service Road Marking

6. *No Parking Area Marking*

No Parking Area Marking adalah tanda yang berbentuk persegi panjang dengan garis-garis berwarna merah yang tidak boleh digunakan untuk parking peralatan. Berfungsi untuk maneuver towing tractor dan digunakan untuk keadaan bila terjadi *emergency*, letaknya berada di depan pesawat udara.



Gambar 4.1.1 6 No Parking Area Marking

4.1.2 *Aviation Security (AVSEC)*

Mengacu pada International Civil Aviation Organization (ICAO) doc 9136 tertulis bahwa Aviation Security adalah pengamanan terhadap penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum. Direktur Jenderal Perhubungan Udara KP

Nomor 129 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Keamanan Penerbangan menyebutkan bahwa “Pemeriksaan Keamanan (Security Screening) adalah penerapan suatu teknik atau cara lain untuk mengenali atau mendeteksi Barang Dilarang (Prohibited Items) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum”.

Termuat dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9 (DJPU, 2010) “Personil Aviation Security adalah Personil Keamanan Penerbangan yang telah (wajib) memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (STKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan”.

Unit Aviation Security (AVSEC) di Bandar Udara Halu Oleo Kendari bekerja di bawah Angkasa Pura Support (APS).

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

- a. Pemeriksaan dokumen
- b. Pemeriksaan penumpang, bagasi, dan bagasi kabin
- c. Pelaporan (Check-In)
- d. Pemeriksaan awak pesawat
- e. Pemeriksaan penumpang transit dan transfer
- f. Penanganan senjata
- g. Penanganan bagasi kabin dan bagasi tercatat
- h. Pengawasan Terminal
- i. Pengawasan Drop Zone
- j. Pengawasan pagar parimeter



Gambar 4.1.2. 1 Body Search

Pada Bandar Udara Halu Oleo Kendari lingkup kerja *Aviation Security* meliputi:

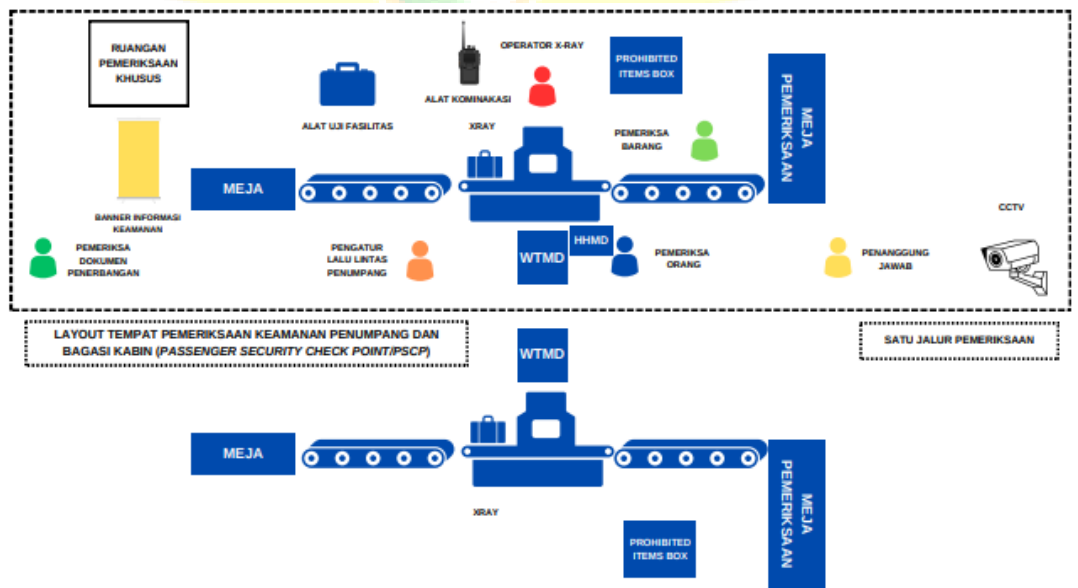
- a. *Security Screening* merupakan suatu teknik atau cara lain untuk mengenali atau mendeteksi senjata, bahan peledak dan/atau alat alat berbahaya lainnya, dan barang berbahaya yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum. Dalam pelaksanaan *Security Screening* ini dilakukan di tempat pemeriksaan keamanan (*Security Check Point*) yaitu tempat pemeriksaan keamanan bagi penumpang, orang, personel pesawat udara dan barang yang akan masuk ke daerah keamanan terbatas dan/atau ruang tunggu di gedung terminal Bandar udara. Di bandar udara Halu Oleo Kendari ini terdapat dua *Security Check Point* (SCP) yaitu *Security Check Point 1* (SCP 1) merupakan tempat pemeriksaan di daerah keamanan terbatas yang terletak pada pintu masuk menuju daerah sekitar tempat pelaporan keberangkatan (counter check-in) dan *Security Check Point* (SCP) yaitu *Security Check Point 2* (SCP 2) merupakan tempat pemeriksaan menuju ruang tunggu.
- b. Pemeriksaan barang Kargo bertugas dalam pemeriksaan barang – barang kargo yang akan dimuat dalam pesawat udara.

- c. Protection, bertugas dalam penjagaan sekitar bandara udar baik penjagaan barang, orang dan kendaraan yang masuk dan keluar wilayah Bandar Udara Halu Oleo Kendari.

Dalam pelaksanaan fungsi, *Aviation Security* (AVSEC) dibagi menjadi 4 regu yaitu regu Alpha, Bravo, Charlie dan satu regu khusus jaga malam. Setiap regu dipimpin oleh kordinator jaga dengan 3 pembagian shift pagi, siang dan regu khusus jaga malam.

Pada pelaksanaan penjagaan di *Security Check Point 1* (SCP 1) dan *Security Check Point 2* (SCP 2) ini terbagi menjadi 5 yaitu:

- Operator x-ray
- Pengatur Lalu Lintas Barang
- Pemeriksa Barang
- Pemeriksa orang sejumlah 2 orang
- Pemeriksa tiket penumpang



Gambar 4.1.2. 2 Layout SCP 2
(Sumber: Avsec Bandara Halu Oleo)

Berikut tempat pemeriksaan keamanan pada Bandar Udara Halu Oleo Kendari yang terdiri dari:

1. Mesin X-Ray



Gambar 4.1.2. 3 Mesin X-Ray

Mesin X-Ray, juga dikenal sebagai mesin sinar-X, adalah perangkat yang menggunakan sinar-X elektromagnetik untuk membuat gambar internal objek atau tubuh manusia. Mereka bekerja dengan memancarkan sinar-X melalui objek yang dituju, dan kemudian mendeteksi seberapa banyak sinar-X yang mencapai detektor di sisi lain objek. Data ini kemudian diproses untuk menciptakan gambar yang dapat dianalisis oleh ahli medis atau operator yang terlatih.

Alat bantu tugas yang satu ini merupakan jenis peralatan detector yang digunakan oleh petugas AVSEC untuk mendeteksi secara visual barang bawaan si calon penumpang. Jadi, dengan menggunakan X-Ray ini petugas AVSEC bisa mengetahui jika terdapat barang atau sesuatu bawaan yang membahayakan keselamatan penerbangan. Alat bantu ini sangat praktis karena tanpa harus membuka tas penumpang satu per satu.

2. WTMD (*Walk-Through Metal Detector*)



Gambar 4.1.2. 4 WTMD

Alat bantu ini merupakan peralatan detector berupa pintu yang berfungsi untuk mendeteksi semua barang bawaan penumpang yang terdapat pada pakaian atau pun badan. Cara kerjanya, alat WTMD akan berbunyi ketika ada sesuatu yang terdeteksi berupa barang bawaan yang terbuat dari metal dan dapat membahayakan keselamatan dalam penerbangan. Contohnya seperti senjata tajam, senjata api, dan benda jenis lainnya.

3. HHMD (*Hand-Held Metal Detector*)



Gambar 4.1.2. 5 HHMD

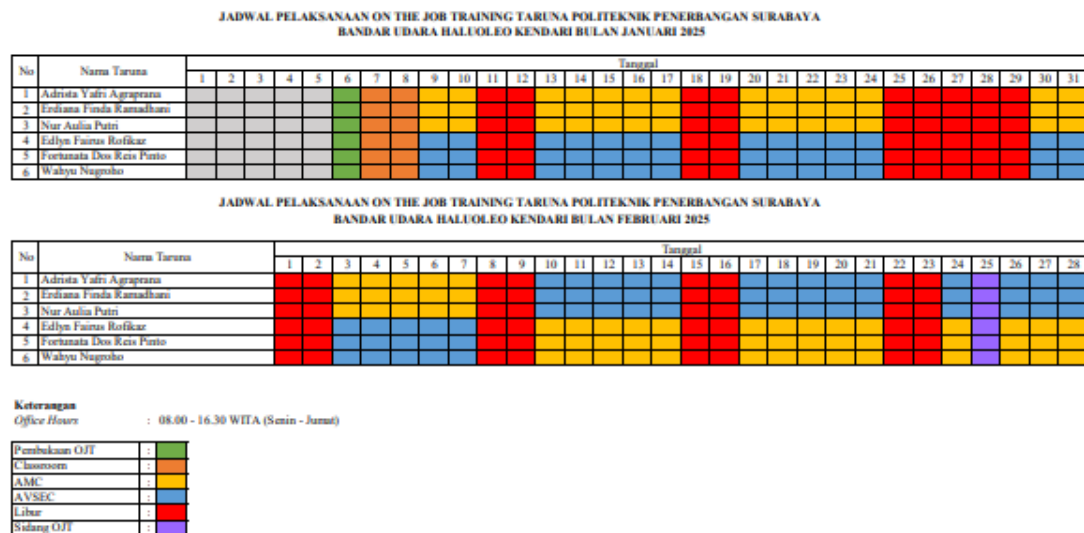
Alat bantu tugas AVSEC yang satu ini penggunaannya langsung dipegang oleh personil AVSEC. Fungsi dari alat bantu ini adalah untuk

mendeteksi posisi/letak semua barang bawaan yang terdapat pada pakaian atau badan calon penumpang.

Sebenarnya fungsi dari HHMD ini hampir sama dengan WTMD yaitu mendeteksi barang bawaan yang terbuat dari metal atau unsur logam dan dapat membayakan keselamatan penerbangan. Maka dari itu, harus dipastikan jika menemui calon penumpang yang terdeteksi atas barang bawaan yang dilarang, segeralah untuk melepaskan dan mengamankannya.

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Jadwal kegiatan *On the Job Training* (OJT) pada yang waktu kurang lebih 3 bulan sbagai berikut:



Gambar 4. 1 Jadwal Lapoan OJT

4.3 Permasalahan

Mengacu pada permasalahan yang telah dirumuskan, fokus dari permasalahan yang akan dianalisis oleh penulis selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) adalah permasalahan yang ditemukan selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di unit *Aviation Security* (AVSEC). Sebagai salah satu unit keamanan Bandar Udara

Halu Oleo Kendari *Aviation Security* (AVSEC) merupakan unit kerja yang mempunyai fungsi melaksanakan program keamanan nasional dan pelayanan terhadap penumpang. Sesuai SKEP/2765/XII/2010 (Perhubungan, 2010) yaitu dalam upaya optimalisasi pelayanan tersebut pemenuhan standart fasilitas dan perlengkapan yang harus dipenuhi meliputi:

- Pada *Security Check Point 1* (SCP 1)
 - 2 Mesin X-Ray bagasi tercatat
 - 2 Gawang detector logam (*Walk Throught Metal Detector/WTMD*)
 - 2 Detector logam genggam (*Hand Held Metal Detector/HHMD*)
 - Baki / Tray
- Pada *Security Check Point 2* (SCP 2)
 - 2 Mesin X-Ray bagasi Kabin
 - 2 Gawang detector logam (*Walk Throught Metal Detector/WTMD*)
 - 2 Detector logam genggam (*Hand Held Metal Detector/HHMD*)
 - Baki / Tray

Tray dalam konteks keamanan penerbangan adalah wadah datar yang digunakan untuk menampung barang bawaan penumpang saat melewati proses pemeriksaan x-ray. Tray ini dirancang untuk memudahkan pemisahan dan pengorganisasian barang – barang yang akan diperiksa oleh petugas keamanan. Secara spesifik material tray ini tidak diatur dalam regulasi, yang terpenting beratnya bisa mendukung dalam pengoperasian x-ray itu sendiri.



Gambar 4. 2 Tray di Bandara Halu Oleo

Pada mesin x-ray tiap pemeriksaan barang penumpang harus wajib menggunakan baki atau tray yang berfungsi untuk menampung barang bawaan lainnya yang harus diperiksa kedalam x-ray.

Adapun permasalahan yang didapat pada kegiatan *On the Job Training* ini ditemukannya pada *Security Check Point 2* (SCP 2) yaitu peralatan baki yang digunakan di SCP 2 ini kurang memenuhi standart yang ditetapkan oleh pabrikannya, sehingga mengakibatkan barang bawaan penumpang menjadi terbalik dan tercecer di x-ray bahkan sampai jatuh dan rusak. Baki yang terlalu ringan ini juga menyebabkan barang susah masuk kedalam mesin x-ray dikarenakan tersangkut di cover pelindug mesin X-ray.



Gambar 4. 3 Barang Terbalik

4.4 Penyelesaian

4.4.1 Penyelesaian Jangka Pendek

Dalam permasalahan diatas, penyelesaian yang bisa dilakukan yang sifatnya sementara atau jangka pendek yaitu petugas *Aviation Security* (AVSEC) yang bertugas pada Pengatur Lalu Lintas Barang mengatur agar barang yang masuk ke x-ray teratur dan tidak terbalik. Cara ini cukup efektif dan berbahaya karena jika petugas tersebut secara terus menerus berada di x-ray akan terkena dampak radiasi dari mesin tersebut.

4.4.2 Penyelesaian Jangka Panjang

Penyelesaian jangka panjang yang bisa dilakukan adalah dengan pengadaan baki/tray yang memiliki berat kurang lebih 2kg, agar baki tersebut mampu mendorong cover pelindung pada mesin x-ray.



Gambar 4. 4 Contoh Tray Standart

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan

Bandar Udara Halu Oleo Kendari merupakan salah satu bandara di Sulawesi tenggara yang memiliki jumlah penumpang yang cukup ramai. Dengan demikian sudah sepantasnya Bandar Udara Halu Oleo Kendari meningkatkan fasilitas agar kegiatan *screening* tersebut berjalan lancar dan memberikan kenyamanan dan keamanan terhadap penumpang pesawat udara.

Dari masalah yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan bahwa sebaiknya Bandar Udara Halu Oleo meningkatkan fasilitas pada *Security Check Point 2* agar menjadikan pelayanan tersebut lebih efektif dan efisien. Dengan meningkatkan fasilitas tray / baki di Bandar Udara Halu Oleo khususnya pada unit *Security Check Point 2* (SCP 2) ini akan meningkatkan kepuasan pelanggan dan kenyamanan pelanggan.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training*

On the Job Training adalah upaya terencana untuk memfasilitasi pembelajaran pengetahuan yang berhubungan dengan pekerjaan dan keterampilan. Politeknik Penerbangan Surabaya memfasilitasi taruna Diploma Manajemen Transportasi Udara untuk melaksanakan *On the Job Training* (OJT) sesuai dengan ilmu pengetahuan yang didapatkan selama menempuh dibangku perkuliahan serta mengaplikasikannya dalam bentuk praktek bekerja agar kelak para taruna yang telah dinyatakan lulus dapat dengan segera menyesuaikan diri dengan lingkungan kerjanya.

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian) untuk menambah wawasan ruang lingkup pekerjaan sesuai dengan bidangnya, selain itu dapat

mendorong taruna menjadi individu yang kompeten dan mampu bersaing karena mempunyai sertifikat kompetensi yang sesuai standart nasional dan internasional.

Kami sudah terbantu dengan adanya kegiatan *On the Job Training* ini. Personel di BLU UPBU Bandar Udara Halu Oleo Kendari sangat tanggap terhadap keluhan ataupun pertanyaan seputar pelaksanaan *On the Job Training* dan pemaparan yang diberikan sesuai dengan pelajaran yang kami dapat di Politeknik Penerbangan Surabaya sebelumnya. Sehingga kami tidak perlu khawatir terhadap kekeliruan informasi atau apapun yang dapat merugikan dalam pelaksanaan *On the Job Training*. Para pegawai dan staff sangat membantu saya untuk mengetahui dan mempelajari seluk beluk tentang *Aviation Security* (AVSEC) dan *Apron Movement Control* (AMC).

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

Saran yang dapat disimpulkan dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di BLU UPBU Bandar Udara Halu Oleo Kendari dalam pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan adalah perlunya dukungan terhadap fasilitas teknologi dan fasilitas bandar udara yang lebih baik dari sebelumnya. Bandara Halu Oleo harus memastikan bahwa fasilitas – fasilitas yang berhubungan langsung dengan penumpang harus ditingkatkan mengacu sesuai dengan motto dari Direktorat Jendral Perhubungan Udara yaitu 3S+1C yaitu *safety* (keselamatan), *security* (keamanan), *service* (pelayanan) dan *compliance* (Pemenuhan terhadap aturan).

5.2.2 Saran Pelaksanaan *On the Job Training*

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

- a) Waktu pelaksanaan OJT diharapkan lebih dari 2 bulan, karena dirasa belumm cukup untuk memperdalam ilmu lapangan.

- b) Dalam hal pelaksanaan OJT tiap taruna/I diharapkan aktif menanyakan hal yang belum dipahami, selain itu setiap kali melaksanakan tugas harus ada koordinasi lapangan.
- c) Pentingnya mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam bekerja dan mengoperasikan sebuah peralatan (*machine*) untuk keamanan alat dan tentunya yang lebih penting teknisi/ orang lain.



DAFTAR PUSTAKA

- Dairse. (2009). No TitleФормирование парадигмальной теории региональной экономики. *Экономика Региона, Kolisch 1996*, 49–56.
- DJPU, K. (2010). *Peraturan direktur jenderal perhubungan udara SKEP/2765/XII/2010*.
- Manajemen Transportasi Udara, P. P. S. *Pedoman Laporan OJT Politeknik Penerbangan Surabaya*.
- Menteri, P. (2017). *KP 38 Tahun 2015 Tentang Apron Management Service*.
- Resti. (2022). Bab ii kajian pustaka bab ii kajian pustaka 2.1. *Bab Ii Kajian Pustaka 2.1, 12(2004)*, 6–25.
- Silvana, R. (2020). Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Konsumen Pada Hotel Pop Di Bandar Lampung. *Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Institute Informatika Dan Bisnis Darmajaya Bandar Lampung, 1*, 10–17.
- <http://jurnal.globalhealthsciencegroup.com/index.php/JPPP/article/download/83/65%0Ahttp://www.embase.com/search/results?subaction=viewrecord&from=export&id=L603546864%5Cnhttp://dx.doi.org/10.1155/2015/420723%0Ahttp://link.springer.com/10.1007/978-3-319-76>

LAMPIRAN



Lampiran 1 Inspeksi Apron



Lampiran 2 Docking Garbarata



Lampiran 3 Pemeriksaan Brang Penumpang



Lampiran 4 Pengoperasian X-ray



Lampiran 5 Random check Cargo



Lampiran 6 Pengatur Lalu lintas barang



Lampiran 7 Body search

