

**OPTIMALISASI FASILITAS KERJA UNIT *APRON*
MOVEMENT CONTROL DALAM PENGAWASAN DI SISI
UDARA BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO
LABUAN BAJO**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025



Disusun oleh:

HAYGIA SOFIA WULANDARI
NIT. 30622039

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

2025

**OPTIMALISASI FASILITAS KERJA UNIT *APRON*
MOVEMENT CONTROL DALAM PENGAWASAN DI SISI
UDARA BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO
LABUAN BAJO**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025



Disusun oleh:

HAYGIA SOFIA WULANDARI
NIT. 30622039

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

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

OPTIMALISASI FASILITAS KERJA UNIT AMC DALAM PENGAWASAN DI SISI UDARA BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO

Oleh:

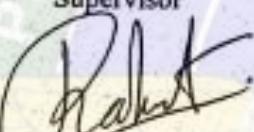
Haygia Sofia Wulandari
NIT. 30622039

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

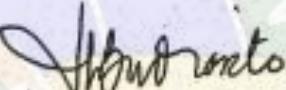
Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk
menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training*.

Disetujui oleh:

Supervisor


RAHMATULLAH
NIP. 19851128 200604 1 001

Dosen Pembimbing


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

Mengetahui
Pimpinan Lokasi OJT


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

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian oleh Tim Penguji pada Tanggal 25 Februari 2025 dan telah dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Panitia Penguji:

Ketua

RAHMATULLAH
NIP. 19851128 200604 1 001

Sekretaris

GILANG SUPRIYATNA
NIP. 19960707 201503 1 001

Anggota

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

Mengetahui,
Ketua Program Studi

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayah-Nya. Tidak lupa sholawat serta salam penulis panjatkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW, sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) di Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo dengan tepat waktu dan lancar tanpa suatu halangan apapun. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) ke-I Program Studi Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII B. Laporan ini mencakup catatan kegiatan penulis selama melakukan *On The Job Training* yang berisikan informasi mengenai fasilitas, unit dan pelayanan yang tersedia di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo serta kegiatan harian yang telah penulis laksanakan.

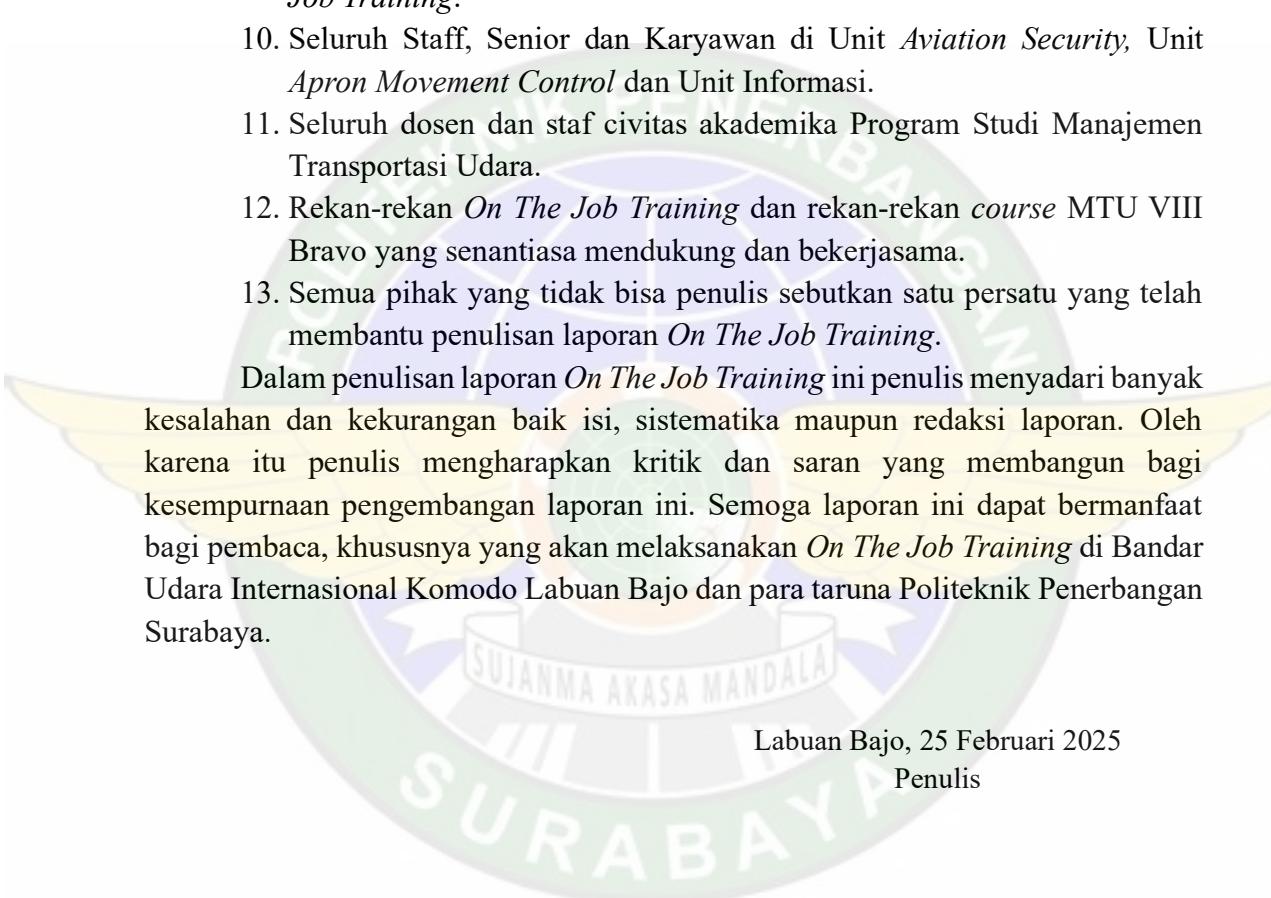
On The Job Training (OJT) merupakan latihan kerja lapangan yang harus ditempuh oleh taruna dan taruni D-III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara yang telah ditentukan. *On The Job Training* (OJT) atau Latihan Kerja Lapangan merupakan salah satu bentuk penerapan ilmu teori dan praktik yang telah diterima oleh para taruna D-III Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya selama 5 semester. Sasaran praktik kerja taruna Manajemen Transportasi Udara mencakup ruang lingkup *Apron Movement Control, Aviation Security, Terminal Inspection Service, Cargo* dan *Komersil*.

Penulis juga mendapatkan kesempatan mempelajari ilmu lebih dalam dan pengalaman yang belum pernah dialami selama di Kampus selama kegiatan *On The Job Training* (OJT) berlangsung. Diharapkan setelah pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) ini penulis dapat mengembangkan daya berfikir, memahami dan menerapkan praktik kerja di lapangan dengan benar sesuai dengan peraturan, ketentuan dan prosedur yang berlaku.

Adapun manfaat yang penulis dapat dari bimbingan dan pengarahan selama penggeraan laporan *On The Job Training* menjadi pelajaran bagi kami selama melaksanakan kegiatan dan menjadi acuan dalam pembelajaran atau Pendidikan kedepannya.

Tidak lupa penulis ucapan 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. Tuhan Yang Maha Esa.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan doa dan dukungan kepada penulis.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E.,M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.

- 
4. Bapak Ceppy Triyono, S.Sos., S.Si.T. selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Komodo - Labuan Bajo.
 5. Bapak Rahmatullah selaku Kepala Unit *Aviation Security*.
 6. Bapak Gilang Supriyatna selaku Kepala Unit *Apron Movement Control*.
 7. Ibu Sri Ratnawati selaku Kepala Unit Tata Terminal, Sanitasi dan Informasi.
 8. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
 9. Bapak Anton Budiarto, S.E., M.T. selaku dosen pembimbing *On The Job Training*.
 10. Seluruh Staff, Senior dan Karyawan di Unit *Aviation Security*, Unit *Apron Movement Control* dan Unit Informasi.
 11. Seluruh dosen dan staf civitas akademika Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
 12. Rekan-rekan *On The Job Training* dan rekan-rekan *course* MTU VIII Bravo yang senantiasa mendukung dan bekerjasama.
 13. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan *On The Job Training*.

Dalam penulisan laporan *On The Job Training* ini penulis menyadari banyak kesalahan dan kekurangan baik isi, sistematika maupun redaksi laporan. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan pengembangan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi pembaca, khususnya yang akan melaksanakan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo dan para taruna Politeknik Penerbangan Surabaya.

Labuan Bajo, 25 Februari 2025
Penulis

Haygia Sofia Wulandari

DAFTAR ISI

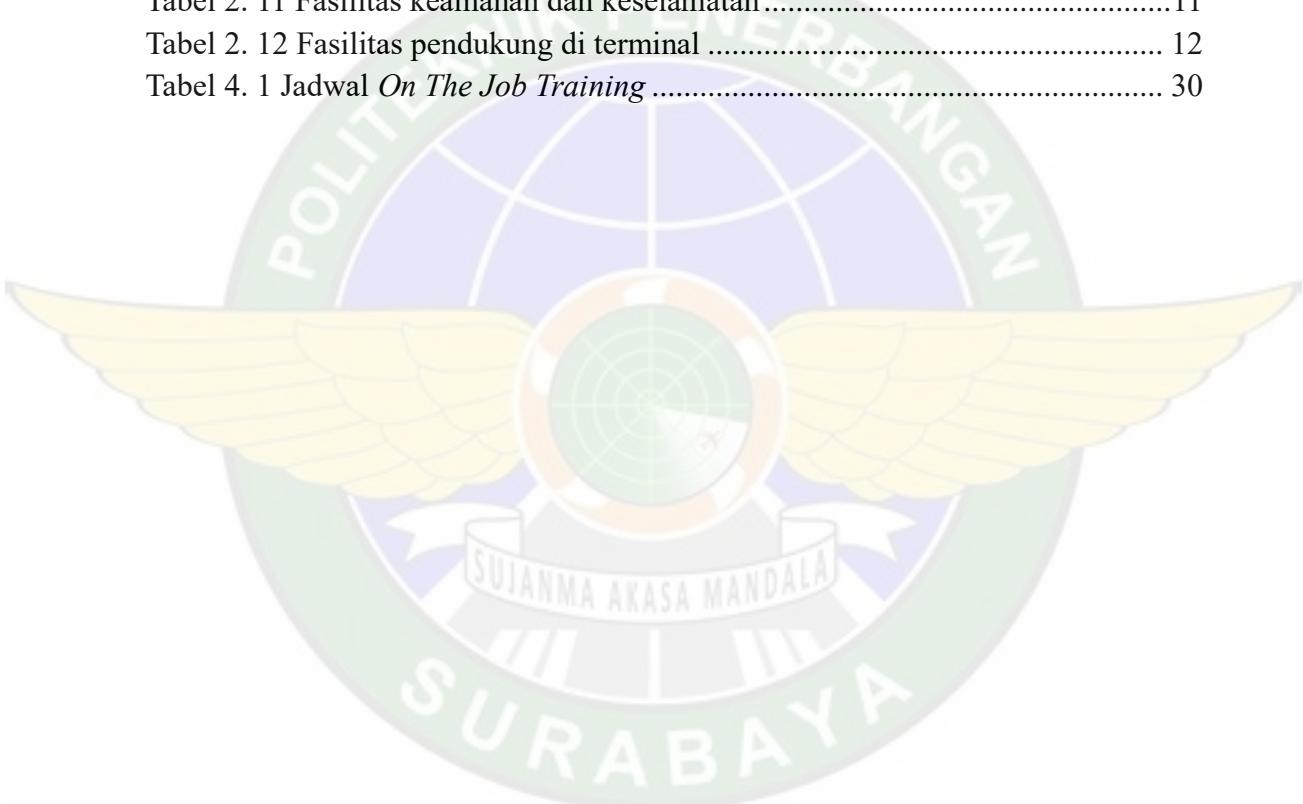
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On The Job Training</i>	3
1.2.1 Maksud pelaksanaan <i>on the job training</i>	3
1.2.2 Manfaat pelaksanaan <i>on the job training</i>	4
BAB II PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Singkat.....	5
2.2 Data Umum	6
2.2.1 Data geografis dan data administrasi bandar udara.....	6
2.2.2 Fasilitas sisi udara	7
2.2.3 Fasilitas sisi darat	9
2.2.4 Fasilitas peralatan keamanan dan keselamatan penerbangan.....	10
2.2.5 Fasilitas pendukung di terminal	12
2.2.6 <i>Layout</i> bandar udara internasional komodo labuan bajo.....	14
2.3 Struktur Organisasi.....	14
BAB III TINJAUAN TEORI	15
3.1 Bandar Udara	15
3.1.1 Fasilitas sisi udara	15
3.1.2 Fasilitas sisi darat	18
3.2 <i>Apron Movement Control</i>	20
3.3 Fasilitas Kerja <i>Apron Movement Control</i>	21
3.4 Kinerja, Pengawasan, dan Pelayanan.....	24
BAB IV PELAKSANAAN OJT	26
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	26
4.1.1 Unit <i>aviation security</i>	26
4.1.2 Unit <i>apron movement control</i>	27
4.1.3 Unit informasi, sanitasi, dan tata terminal	29
4.2 Jadwal.....	29
4.3 Permasalahan.....	32
4.4 Penyelesaian Masalah	35
BAB V PENUTUP	41
5.1 Kesimpulan	41
5.1.1 Kesimpulan permasalahan	41
5.1.2 Kesimpulan pelaksanaan <i>on the job training</i> (OJT)	41

5.2 Saran.....	42
5.2.1 Saran permasalahan.....	42
5.2.2 Saran pelaksanaan <i>on the job training</i> (OJT) keseluruhan	43
DAFTAR PUSTAKA	44
LAMPIRAN 1	45
LAMPIRAN 2	47
LAMPIRAN 3	48
LAMPIRAN 4	51



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Maskapai dan armada yang beroperasi	6
Tabel 2. 2 Data geografis dan data administrasi	6
Tabel 2. 3 Landasan pacu / <i>runway</i>	7
Tabel 2. 4 Landasan hubung / <i>Taxiway</i>	8
Tabel 2. 5 Landasan parkir / <i>apron</i>	8
Tabel 2. 6 <i>Runway safety area</i> (RESA).....	9
Tabel 2. 7 <i>Runway Shoulder</i>	9
Tabel 2. 8 Fasilitas sisi darat	9
Tabel 2. 9 Peralatan keamanan dan keselamatan	10
Tabel 2. 10 Kendaraan keamanan dan keselamatan.....	11
Tabel 2. 11 Fasilitas keamanan dan keselamatan	11
Tabel 2. 12 Fasilitas pendukung di terminal	12
Tabel 4. 1 Jadwal <i>On The Job Training</i>	30



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Tampilan bandar udara Komodo	5
Gambar 2. 2 <i>Runway</i>	8
Gambar 2. 3 <i>Taxiway</i>	8
Gambar 2. 4 <i>Apron</i>	9
Gambar 2. 5 <i>Runway safety area</i>	9
Gambar 2. 6 Terminal penumpang.....	10
Gambar 2. 7 Peralatan keamanan dan keselamatan	10
Gambar 2. 8 Kendaraan keamanan dan keselamatan.....	11
Gambar 2. 9 <i>Layout</i> bandar udara Komodo	14
Gambar 2. 10 Struktur organisasi.....	14
Gambar 4. 1 Kegiatan di <i>AVSEC</i>	27
Gambar 4. 2 Kegiatan di <i>AMC</i>	28
Gambar 4. 3 Kegiatan unit informasi.....	29
Gambar 4. 4 Jadwal unit <i>AVSEC</i>	31
Gambar 4. 5 Jadwal unit <i>AMC</i>	32
Gambar 4. 6 Jadwal unit Informasi	32
Gambar 4. 7 CCTV terhalang <i>aviobridge</i>	33
Gambar 4. 8 Akses CCTV terbatas dan tidak terkoneksi	34
Gambar 4. 9 CCTV ke arah <i>parking stand 1,2,7,dan 8</i>	34
Gambar 4. 10 Pemantauan <i>apron</i> dari ruang <i>AMC</i>	35
Gambar 4. 11 Ruang <i>AMC</i>	35
Gambar 4. 12 Layout ruang <i>AMC</i>	35
Gambar 4. 13 Contoh penambahan akses <i>CCTV</i>	36
Gambar 4. 14 Contoh penempatan CCTV di area <i>parking stand 1</i>	37
Gambar 4. 15 Contoh penempatan CCTV di area <i>service road</i>	37
Gambar 4. 16 Contoh penempatan CCTV di area <i>access road</i>	38
Gambar 4. 17 Contoh penempatan CCTV di <i>parking stand 8</i>	38
Gambar 4. 18 Contoh penempatan CCTV di area <i>touchdown</i>	39
Gambar 4. 19 CCTV dengan <i>speed camera</i>	39
Gambar 4. 20 Contoh <i>tower AMC</i> di bandara soetta	40
Gambar 4. 21 Contoh pembangunan jendela ruang <i>AMC</i>	40
Gambar 4. 22 Contoh tempat relokasi ruang <i>AMC</i>	40

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dunia penerbangan berkembang dengan sangat cepat seiring berjalannya waktu. Grafik yang terus menanjak menunjukkan peningkatan pertumbuhan penumpang setiap tahunnya yang sangat cepat. Menurut beberapa catatan, pertumbuhan penumpang sempat mencapai 10 – 15 persen selama beberapa tahun. Angkutan udara merupakan cara terbaik untuk perpindahan tempat secara langsung karena cepat, aman, nyaman, dan tepat waktu.

Industri penerbangan Indonesia terus tumbuh dan berkembang. Hal ini ditandai dengan peningkatan infrastruktur, termasuk pembangunan bandar udara, fasilitas lalu lintas udara, navigasi penerbangan, dan lain sebagainya. Hal ini seiring dengan peningkatan jumlah maskapai penerbangan di dalam negeri, baik milik pemerintah maupun swasta. Peningkatan jumlah maskapai ini juga menyebabkan pembukaan rute baru yang semakin berkembang dan beragam yang mencapai kota-kota besar maupun kecil. Keselamatan dan kenyamanan sesuai standar yang berlaku menjadi prioritas utama dalam pembangunan ini. Hal ini terkait erat dengan program penerbangan Indonesia yang sedang berkembang menuju tingkat global. Dengan meningkatkan kepatuhannya terhadap standar penerbangan sipil internasional, pemerintah Indonesia terus menekankan pentingnya keselamatan penerbangan. Sejauh ini, hasil penilaian dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) menunjukkan bahwa Indonesia telah berhasil meningkatkan standar keselamatan penerbangan internasional dari tahun-tahun sebelumnya.

Bidang penerbangan Indonesia memiliki beberapa direktorat yang menaungi masing-masing bidang yang diampu. Salah satunya yaitu Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) pada Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) dibawah Kementerian Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya menjadi salah satu Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) di bawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP). Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki tugas utama sebagai penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan yang menghasilkan Sumber Daya Manusia (SDM) perhubungan yang memiliki kompetensi dan terampil dalam bidang transportasi

udara yang siap pakai. Hal ini dikarenakan Politeknik Penerbangan Surabaya menerapkan program Pendidikan kejuruan atau khusus untuk mendapatkan sertifikasi kecakapan atau kompetensi khusus yang bersifat operasional atau praktikal dengan.

Salah satu program studi yang ditawarkan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Program Studi Manajemen Transportasi Udara. Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki tujuan melahirkan Sumber Daya Manusia yang terampil dan berkualitas dalam manajemen operasional Bandar Udara di Dunia Penerbangan. Para Taruna program studi manajemen transportasi udara mempelajari pengetahuan dan ketrampilan dunia penerbangan, yaitu manajemen operasional bandar udara, pengamanan dan keselamatan penerbangan atau *Aviation Security*, pengontrolan pergerakan di sisi udara atau *Apron Movement Control*, manajemen kargo, pelayanan jasa, informasi penerbangan, *ground handling* pesawat, bisnis maskapai dan sebagainya. Dalam melaksanakan pendidikan mengacu pada peraturan terkini yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya. Dimana proses pendidikan sendiri umumnya dibagi menjadi dua yaitu teori dan praktik. Pendidikan teori dilaksanakan didalam kampus dengan ketentuan ketentuan beban mata kuliah yang harus diselesaikan oleh para taruna sebelum melakukan pendidikan praktik yang disebut dengan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara yang telah ditunjukkan.

On The Job Training merupakan salah satu rangkaian program pendidikan dari program studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya yang dilaksanakan selama kurang lebih 6 bulan pada semester V dan VI. Dengan adanya *On The Job Training* berfungsi sebagai memperdalam ilmu pendidikan MTU yang telah didapatkan selama di kampus yang kemudian diimplementasikan selama *On The Job Training* di Bandar Udara. *On The Job Training* merupakan suatu keharusan bagi para taruna yang sedang melaksanakan pendidikan, agar setelah mendapatkan semua materi dan kurikulum yang telah ditetapkan program studi, para taruna mempunyai kemampuan praktik dan kompetensi yang memumpuni untuk terjun di dunia penerbangan. Dengan adanya program *On The Job Training* diharapkan para taruna bisa memiliki gambaran

dilingkungan kerja dan sebagai sarana motivasi dan kreativitas. Dimana pelatihan tidak harus dilakukan dalam ruang kelas saja, namun para taruna diberikan kesempatan menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan di Bandar udara seluruh Indonesia salah satunya di Bandar Udara Internasional Komodo - Labuan Bajo.

Penulis melaksanakan *On The Job Training* di 3 unit manajemen operasional Bandar Udara Internasional Komodo - Labuan Bajo. Hal ini untuk memenuhi persyaratan kelulusan saat melaksanakan *On The Job Training*. Tiga unit tersebut yaitu, unit *Aviation Security*, unit *Apron Movement Control*, dan unit Tata Terminal, Sanitasi dan Informasi. Selain itu penulis juga mempelajari, alur manajemen kargo dan manajemen komersil atau jasa serta beberapa manajemen operasional di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo.

Dalam Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) penulis telah mengamati kerja lapangan dari 3 unit tersebut, dan penulis tertarik untuk mengamati unit *Apron Movement Control* karena terdapat beberapa hal yang harus diteliti dan dipelajari. Penulis menemukan beberapa fasilitas kerja yang dimiliki unit AMC belum optimal dan beberapa mengalami kendala. Dengan penjelasan diatas penulis melakukan pengamatan tentang optimalisasi fasilitas yang dimiliki unit *Apron Movement Control* guna meningkatkan keamanan, keselamatan dan ketertiban di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo.

1.2 Maksud dan Manfaat *On The Job Training*

1.2.1 Maksud pelaksanaan *on the job training*

Adapun maksud dari pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yaitu memfasilitasi bagi taruna untuk menerapkan dan mengimplementasikan ilmu yang telah didapatkan selama pembelajaran di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya. Selain itu para taruna dapat melihat kondisi lapangan dan situasi sesungguhnya di dunia kerja khususnya dibidang penerbangan. Hal tersebut dapat memberikan gambaran kepada para taruna mengenai dunia kerja dan menjadi pengalaman dasar atau batu loncatan sebelum para taruna memasuki dunia kerja yang sebenarnya.

1.2.2 Manfaat pelaksanaan *on the job training*

1. Manfaat bagi Politeknik Penerbangan Surabaya:

- Tujuan utama pendidikan untuk memberi kompetensi keahlian profesional bagi peserta didik lebih terjamin dalam pencapaiannya.
- Program pendidikan yang tersinkronisasi dengan kebutuhan lapangan kerja.
- Kerjasama yang baik antara lingkungan akademis kampus dan pihak banda udara.

2. Manfaat bagi Lokasi OJT:

- Kerjasama antara dunia pendidikan dengan pihak bandar udara.
- Adanya saran dan masukan yang diperoleh dari Taruna/I yang melaksanakan program *On The Job Training*.
- Pihak bandar udara akan mendapat bantuan tenaga dari Taruna yang melaksanakan program *On The Job Training*.

3. Manfaat bagi Taruna/i

- Memperoleh gambaran nyata situasi dan kondisi di dunia kerja khususnya dibidang penerbangan.
- Memiliki pengalaman bekerja atau terlibat secara langsung dengan manajemen operasional bandar udara.
- Mengaplikasikan, meningkatkan dan memperoleh ilmu baru maupun yang sudah diperoleh selama pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Internasional Komodo - Labuan Bajo (ICAO: WATO ; IATA: LBJ) terletak di kelurahan Labuan Bajo, kecamatan Komodo, kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT). Bandar Udara ini menjadi pintu gerbang wisatawan yang ingin menjelajahi pulau flores dan sekitarnya. Lokasi ini sangat strategis untuk menuju daerah daerah wisata. Bandar Udara Komodo sebelumnya bernama Bandar Udara Mutiara II yang mulai beroperasi pada tahun 1986 sebagai bandar udara perintis pemerintah daerah Ruteng, yang memiliki satu *runway* dengan panjang 650 m dan lebar 18 m dan hanya dapat digunakan jenis pesawat Trinoter. Tahun 1993 bandar udara Mutiara II diserahkan kepada Kementerian Perhubungan yang dikelola oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara dan berganti nama menjadi Bandar Udara Komodo - Labuan Bajo.



Gambar 2. 1 Tampilan bandar udara Komodo
(Sumber: *google photo*)

Selain menjadi pintu masuk wisatawan ke pulau flores dan sekitarnya. Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo juga melakukan pembangunan agar pesawat *narrow body* hingga *wide body* dapat masuk atau *landing* dan *takeoff* dimana akan semakin banyak turis mengunjungi pulau flores. Pada saat ini Bandar Udara Komodo - Labuan Bajo memiliki 1 *runway* dimana landasan pacu sebelumnya berukuran 2.450 meter x 45 meter dan kini berukuran 2.650 meter x 45 meter dengan *one way in out runway* atau memiliki satu jalan masuk (*landing*) dan keluar (*take off*) dikarenakan posisi bandara dikelilingi oleh perbukitan. Kapasitas penerbangan yang dapat ditampung yaitu 3 *regular flight* dan 2 *irregular flight* dalam waktu 1 jam, dengan kapasitas *apron* 5 *parking stand flexible* dan 2 *parking stand rigid*. Terdapat penambahan 1 *parking stand rigid* pada tahun 2024.

Selain itu, tampilan gedung terminal seluas 1.500 meter persegi juga diperbarui. Pada 27 desember 2015 terminal modern yang baru telah diresmikan oleh Presiden Joko Widodo secara langsung. Terminal tersebut lebih besar mampu menampung kapasitas penumpang hingga 1,5 juta per tahunnya. Pada tahun 2020 bandar udara Komodo – Labuan Bajo berubah status menjadi bandar udara internasional yang melayani penerbangan ke luar negeri, dengan penerbangan pertama rute Kuala Lumpur dan terdapat pembukaan rute baru pada 20 maret 2025 dengan rute Singapura. Dengan kondisi tersebut Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo dapat menampung beberapa armada yang beroperasi sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Maskapai dan armada yang beroperasi

Maskapai	Jenis Armada
PT. Wings Abadi Airlines	ATR 72 series
PT. Batik Air Indonesia	B738 series A320 series
PT. Citilink Indonesia	A320 series
PT. Garuda Indonesia	B738 series
PT. Indonesia Air Asia	A320 series
PT. Super Air Jet	A320 series
Airasia Berhad Malaysia	A320 series
PT. Asi Pudjiastuti Aviation	Cessna 208 Caravan series
Jet Star Asia Airways	A320 series

(Sumber: Data Realisasi Pergerakan Pesawat Unit AMC)

2.2 Data Umum

2.2.1 Data geografis dan data administrasi bandar udara

Berikut ini merupakan tabel Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara Internasional Komodo - Labuan Bajo:

Tabel 2. 2 Data geografis dan data administrasi

Nama Bandar Udara	Bandar Udara Internasional Komodo - Labuan Bajo
Kelas	II
Penyelenggara	Unit Penyelenggara Bandar Udara
Kepemilikan Aset	Direktorat Jendral Perhubungan Udara
Otoritas Bandar Udara	Otoritas Wilayah IV Bali
Alamat Bandar Udara	Jl. Yohanes Sehadun, Komodo – Labuan Bajo, Kab. Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur 86554



Kode ICAO	WATO
Kode IATA	LBJ
Telepon	(0385)-41132
Fax	(0385)-41141
Email	Komodo.apo@gmail.com
Koordinat ARP	08°29'12,40"S 119°53'14,44"E
UTC	+8 UTC
Jenis Pelayanan	<i>Un-Attended/AFIS/ADC *)</i>
Jam Operasional	07.00 – 19.00 WITA
Pesawat Terbesar	Boeing 737-900 – Airbus 320
Kategori PKP-PK	VI
Pelayanan DPPU	Ada
Pelayanan Meteorologi	Ada
Ijin Lingkungan (AMDAL)	Ada
Jarak Bandara dari kota	2 KM
RTT Sisi Udara	Ada
RTT Sisi Darat	Ada
Elevasi	Elevasi 70 meter (229,67 feet)
Temperatur	35°C
Operasi Pesawat	B 737 900 ER/800 NG/A320/737 500/ATR 72 500/ 72 600
Hirarki	P (Pengumpulan)
Klasifikasi	4D (1.800 M <= ARFL) 36 M<=WS, 52 M : 9M <=OMG<14 M)
No. Unit PM 69 Tahun 2013	XXV 1
KP Rencana Induk	KM 50 Tahun 2004 Tanggal 21 Mei 2004
SK Register Bandar Udara	NO.: 043/SBU-DBU/III/2018
Fasilitas Navigasi	NDB / VOR / DME / ILS / <i>Glide Path</i>
Komunikasi Penerbangan	<i>Localiser</i>

(Sumber: AM 2022 Bandar Udara Komodo)

2.2.2 Fasilitas sisi udara

Berikut ini merupakan tabel Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Internasional Komodo - Labuan bajo:

Tabel 2. 3 Landasan pacu / *runway*

Landasan Pacu / Runway		
#Runway		
Ukuran / Dimensi	2650 x 45 m	
Konstruksi / Surface	<i>Asphalt Flexible</i>	
Azimuth	17-35	Total : 119.500 m ²
PCN	55 F/A/W/T	

(Sumber: AIRAC AIP 2023 Bandar Udara Komodo)



Gambar 2. 2 Runway
(Sumber: Dokumentasi penulis)

Tabel 2. 4 Landasan hubung / *Taxiway*

Landasan Hubung / <i>Taxiway</i>		
# <i>Taxiway A</i>		
Ukuran / Dimensi	97 x 23 m	Total : 2.231 m ²
Konstruksi / Surface	Aspalt Fleksibel	
PCN	55 F/D/W/T	
# <i>Taxiway B</i>		
Ukuran / Dimensi	359 x 23 m	Total : 8.257 m ²
Konstruksi / Surface	Aspalt Fleksibel	
PCN	55 F/A/W/T	

(Sumber: AIRAC AIP 2023 Bandar Udara Komodo)



Gambar 2. 3 Taxiway
(Sumber: Google Street)

Tabel 2. 5 Landasan parkir / *apron*

Landas Parkir / <i>Apron</i>		
# <i>Apron</i> Lama (A)		
Ukuran / Dimensi	220 x 100 m	Total : 22.000 m ²
Konstruksi / Surface	Aspalt Fleksibel	
PCN	55 F/C/W/T	
# <i>Apron</i> Baru (B)		
Ukuran / Dimensi	100 x 91 m	Total : 9.100 m ²
Konstruksi / Surface	Beton/Rigid	
PCN	4 R/C/W/T	

(Sumber: AIRAC AIP 2023 Bandar Udara Komodo)



Gambar 2. 4 *Apron*
(Sumber: Dokumentasi penulis)

Tabel 2. 6 *Runway safety area (RESA)*

Daerah RESA (Runway Safety Area)		
#RESA		
Ukuran / Dimensi	90 x 90 m	Total : 8.100 m ²

(Sumber: AIRAC AIP 2023 Bandar Udara Komodo)



Gambar 2. 5 *Runway safety area*
(Sumber: Google Street)

Tabel 2. 7 *Runway Shoulder*

Runway Shoulder		
#Runway Shoulder		
Ukuran / Dimensi	2200 x 60 m	Total : 415.500 m ²
Konstruksi / Surface	Tanah di Perkeras	

(Sumber: AIRAC AIP 2023 Bandar Udara Komodo)

2.2.3 Fasilitas sisi darat

Berikut ini merupakan tabel Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo:

Tabel 2. 8 Fasilitas sisi darat

Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara Komodo	
#Terminal	
Terminal Penumpang	13.366 m ²
Terminal Kargo	211 m ²
Parkiran Kendaraan	5.916,42 m ²
#Gedung Perkantoran / Operasional	

Kantor Keamanan	200 m ²
Gedung Administrasi	385 m ²
Gedung <i>Power House</i>	300 m ²
Gedung <i>Workshop / Operasional</i>	200 m ²
Tower ATC	150 m ²
Gedung PKP-PK	744 m ²

(Sumber: AM 2022 Bandar Udara Komodo)



Gambar 2. 6 Terminal penumpang
(Sumber: Dokumentasi penulis)

2.2.4 Fasilitas peralatan keamanan dan keselamatan penerbangan

Berikut ini merupakan tabel Fasilitas Peralatan Keamanan dan Keselamatan Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo:

Tabel 2. 9 Peralatan keamanan dan keselamatan

Peralatan Keamanan dan Keselamatan		
<i>X-Ray Cabin</i>	5 unit	Kondisi baik
<i>X-Ray Baggage</i>	3 unit	Kondisi baik
<i>X-Ray Cargo</i>	2 unit	Kondisi baik
<i>Walktrought Metal Detector</i>	4 unit	Kondisi baik
<i>Hand Metal Detector</i>	4 unit	Kondisi baik
<i>FIDS & Software</i>	1 unit	Kondisi Baik
CCTV	ADA	Kondisi baik

(Sumber: AM 2022 Bandar Udara Komodo)



Gambar 2. 7 Peralatan keamanan dan keselamatan
(Sumber: Dokumentasi penulis)

Tabel 2. 10 Kendaraan keamanan dan keselamatan

Kendaraan Keamanan dan Keselamatan		
<i>Rescue Car</i>	1 unit	Kondisi baik
<i>Ambulance</i>	1 unit	Kondisi baik
<i>Mobil PKP-PK</i>	2 unit	Kondisi baik
<i>Mobil Komando</i>	1 unit	Kondisi baik
<i>Mobil Patroli Keamanan</i>	1 unit	Kondisi baik
<i>Mobil unit AMC</i>	1 unit	Kondisi baik
<i>Mobil Operasional</i>	1 unit	Kondisi baik

(Sumber: AM 2022 Bandar Udara Komodo)



Gambar 2. 8 Kendaraan keamanan dan keselamatan
(Sumber: Dokumentasi penulis)

Tabel 2. 11 Fasilitas keamanan dan keselamatan

Fasilitas Penunjang Keamanan dan Keselamatan		
<i>HF-SBB</i>	1 unit	Kondisi baik
<i>Teleprinter</i>	1 unit	Kondisi baik
<i>VHF Air Ground Communication</i>	2 unit	Kondisi baik
<i>DVOR</i>	1 unit	Kondisi baik
<i>DME</i>	1 unit	Kondisi baik
<i>PSR</i>	1 unit	Kondisi baik
<i>ILS</i>	1 unit	Kondisi baik
<i>Rotating Beacon</i>	126 unit	Kondisi baik
<i>ALS</i>	1 set	Kondisi baik
<i>Runway Treshold</i>	44 unit	Kondisi baik
<i>Runway Edge Lights</i>	66 unit	Kondisi baik
<i>Taxiway Edge Lights</i>	68 unit	Kondisi baik
<i>Apron Flood Lights</i>	27 unit	Kondisi baik

(Sumber: AM Bandar Udara Komodo)

2.2.5 Fasilitas pendukung di terminal

Berikut ini merupakan tabel fasilitas pendukung di terminal Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo:

Tabel 2. 12 Fasilitas pendukung di terminal

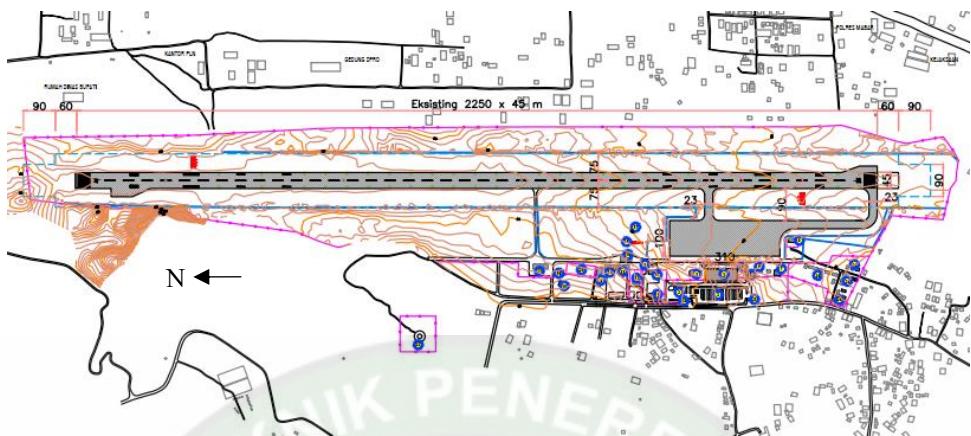
Fasilitas Pendukung di Terminal		
<i>Check In Counter</i>	24 unit	
Musholla	4 unit	
Toilet	5 unit	
Toilet Disabilitas	5 unit	
<i>Nursery Room</i>	5 unit	
<i>Kidzone</i>	1 unit	
<i>Work Station</i>	1 unit	
<i>Lounge Executive</i>	1 unit	

<i>Food Beverage Tenant</i>	>22 unit	
<i>Trolley</i>	>50 unit	
<i>FIDS</i>	>5 unit	
<i>Wrapping Baggage</i>	3 unit	
<i>Charging Station</i>	4 unit	
<i>ATM</i>	3 unit	

(Sumber: Dokumentasi penulis)

2.2.6 Layout bandar udara internasional komodo labuan bajo

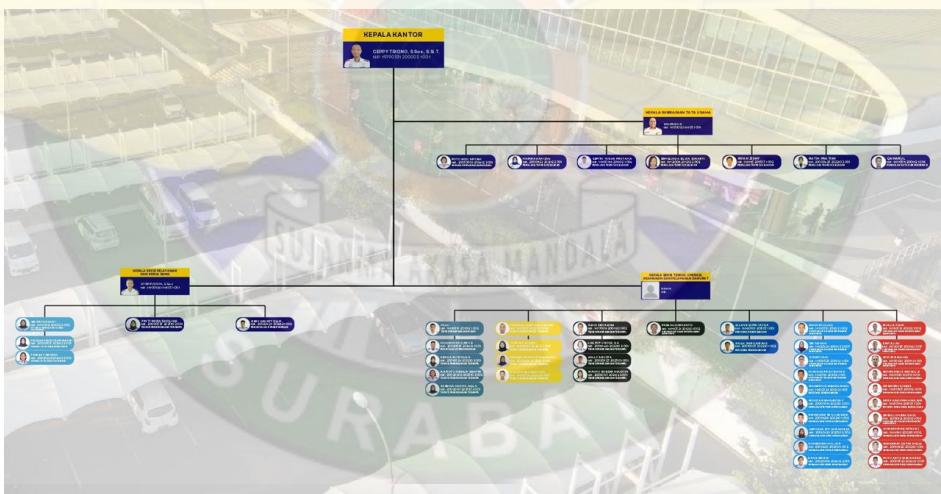
Berikut ini merupakan gambar *Layout* Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo:



Gambar 2. 9 *Layout* bandar udara Komodo
(Sumber: AM 2022 Bandar Udara Komodo)

2.3 Struktur Organisasi

Berikut ini merupakan gambar Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo:



Gambar 2. 10 Struktur organisasi
(Sumber: AM 2022 Bandar Udara Komodo)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut *International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 14 Volume I Aerodrome Design and Operation Chapter I*, Bandar Udara adalah kawasan tertentu di daratan dan atau perairan yang dimaksudkan digunakan seluruh dan atau sebagian termasuk bangunan, instalasi dan peralatan untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat udara. Definisi tersebut juga tercantum pada Peraturan Kementerian Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standar CASR-Part 139*) Volume I Bandar Udara. Sedangkan pada Undang Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dijelaskan bahwa bandar udara adalah kawasan di darat dan/atau perairan dengan batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat (*landing*) dan lepas landas (*take off*), 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. Di Bandar Udara terbagi menjadi 2 fasilitas pokok yaitu fasilitas sisi udara dan fasilitas sisi darat serta fasilitas penunjang atau fasilitas tambahan.

3.1.1 Fasilitas sisi udara

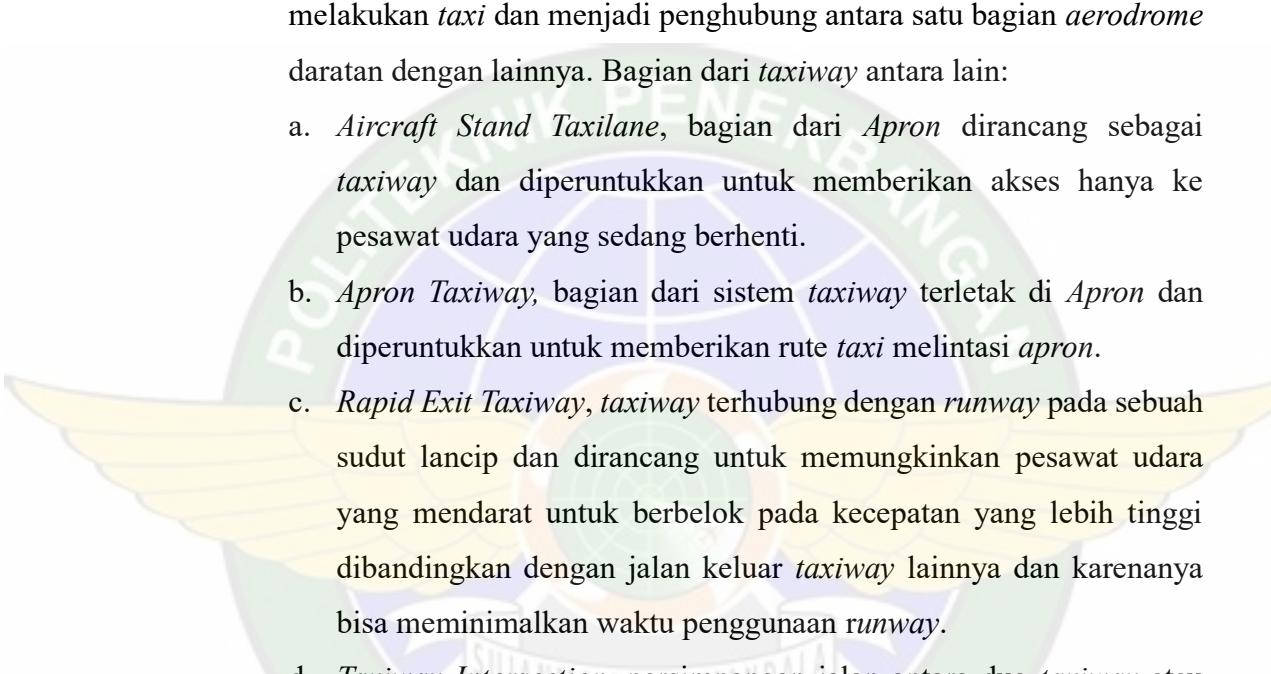
Menurut International Civil Aviation Organization (ICAO) *Annex 14 Aerodrome Volume I Aerodrome Design and Operations* menyebutkan bahwa sisi udara bandar udara merupakan bagian bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan *non public area*. Dimana setiap orang, pegawai, barang dan kendaraan yang akan masuk wajib melalui pemerikasaan keamanan dan memiliki izin khusus. Berikut ini merupakan bagian bagian dari fasilitas sisi udara yaitu:

1. Landasan Pacu (*Runway*)

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standar CASR Part 139*) Volume I *Aerodrome Daratan*, *Runway* adalah daerah persegi

yang telah ditentukan di *Aerodrome* Daratan untuk pendaratan atau lepas landas Pesawat Udara. *Runway* juga memiliki beberapa bagian bagiannya sendiri. Berdasarkan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoprasian Fasilitas Bandar Udara, fasilitas *runway* meliputi:

- a. *Runway Shoulders*, area pembatas di ujung tepi perkerasan *runway* yang dirancang untuk menahan erosi dari hembusan jet / *jet blast*, menampung peralatan untuk pemeliharaan dan keadaan darurat, dan menyediakan area peralihan antara bagian perkerasan dan *strip runway*.
- b. *Clearway*, bidang persegi yang telah ditentukan di daratan atau permukaan air yang berada di bawah kendali pihak penyelenggara *aerodrome* daratan, yang ditentukan atau dipersiapkan dimana sebuah pesawat terbang dapat melakukan *initial climb* untuk mencapai ketinggian tertentu.
- c. *Stopway*, suatu area tertentu yang berbentuk segiempat yang ada di permukaan tanah terletak di akhir landas pacu bagian tinggal landas yang dipersiapkan sebagai tempat berhenti pesawat saat terjadi pembatalan kegiatan tinggal landas.
- d. *Turning Area* 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*.
- e. *Runway Strip*, luasan bidang tanah yang menjadi daerah landas pacu yang penentuannya tergantung pada panjang landas pacu dan jenis instrumen pendaratan (*precision approach*) yang dilayani.
- f. *Runway End Safety Area*, suatu daerah simetris yang merupakan perpanjangan dari garis tengah landas pacu dan membatasi bagian ujung *runway strip* yang ditujukan untuk mengurangi resiko kerusakan pesawat yang sedang menjauhi atau mendekati landas pacu saat melakukan kegiatan pendaratan maupun lepas landas.

- 
- g. *Runway Markings*, 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 aman dan selamat.
 2. Landasan Hubung (*Taxiway*)

Jalur tertentu di *Aerodrome* Daratan yang digunakan pesawat melakukan *taxis* dan menjadi penghubung antara satu bagian *aerodrome* daratan dengan lainnya. Bagian dari *taxiway* antara lain:

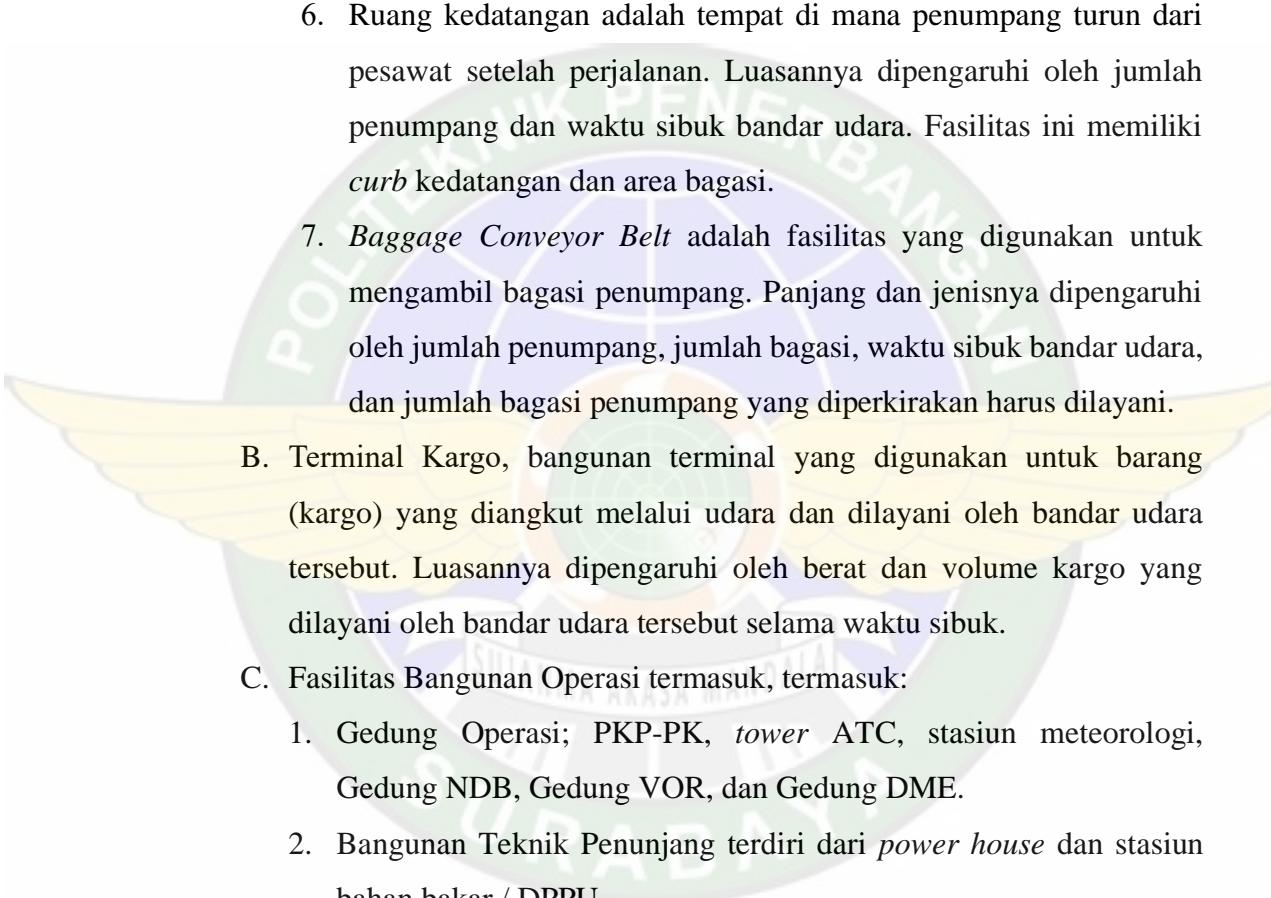
 - a. *Aircraft Stand Taxilane*, bagian dari *Apron* dirancang sebagai *taxiway* dan diperuntukkan untuk memberikan akses hanya ke pesawat udara yang sedang berhenti.
 - b. *Apron Taxiway*, bagian dari sistem *taxiway* terletak di *Apron* dan diperuntukkan untuk memberikan rute *taxis* melintasi *apron*.
 - c. *Rapid Exit Taxiway*, *taxiway* terhubung dengan *runway* pada sebuah sudut lancip dan dirancang untuk memungkinkan pesawat udara yang mendarat untuk berbelok pada kecepatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan jalan keluar *taxiway* lainnya dan karenanya bisa meminimalkan waktu penggunaan *runway*.
 - d. *Taxiway Intersection*, persimpangan jalan antara dua *taxiway* atau lebih.
 - e. *Taxiway Strip*, sebuah area termasuk *taxiway* diperuntukkan untuk melindungi pesawat udara yang beroperasi di *Taxiway* dan untuk mengurangi resiko pada pesawat udara yang secara tidak sengaja keluar dari *taxiway*.
 3. Tempat Parkir Pesawat (*Apron*)

Apron adalah area tertentu di mana pesawat terbang dapat menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir, dan perawatan minor.

3.1.2 Fasilitas sisi darat

Keputusan Menteri Perhubungan Udara KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa sisi darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasional penerbangan. Menurut pengopersiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait dengan pola pergerakan barang dan penumpang di bandar udara. Fasilitas ini harus dapat memindahkan orang, barang, *mail* dan kargo dengan cepat, nyaman, efisien, mudah dan tidak mahal. Selain itu, keselamatan, keamanan, dan kelancaran penerbangan juga harus menjadi perhatian utama ketika beroperasi di fasilitas sisi darat yang terkait dengan fasilitas sisi udara. Untuk menentukan standar persyaratan teknis operasional fasilitas sisi darat, jumlah penumpang yang dilayani adalah satuan yang digunakan untuk mendapatkan nilai standar yang ditentukan pada Peraturan Menteri Perhubungan Udara. Ini karena efisiensi, kecepatan, kenyamanan keselamatan, keamanan, dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi dengan memastikan bahwa masing-masing fasilitas memiliki ruang yang cukup. Bagian dari fasilitas sisi darat meliputi:

- A. Terminal Penumpang, bangunan yang berfungsi untuk memenuhi kebutuhan seluruh penumpang, mulai dari keberangkatan hingga kedatangan. Jumlah dan kondisi fasilitas adalah komponen yang diperhatikan saat menilai kinerja operasional. Terminal penumpang terdiri dari 3 bagian: Keberangkatan, Kedatangan, dan Peralatan penunjang bandara udara udara. Terminal penumpang dibagi menjadi:
 1. *Check-in counter* bertanggung jawab atas tiket keberangkatan pesawat. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
 2. *Check-in area* adalah area yang dibutuhkan untuk *check-in counter*, dan luasnya juga dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
 3. Rambu / marka dan papan informasi di terminal bandar udara digunakan untuk menunjuk jalan dan mengatur sirkulasi penumpang.

- 
4. Fasilitas *Custom Immigration Quarantina* / CIQ (bandar udara internasional), ruang tunggu, tempat duduk, dan fasilitas umum lainnya harus tersedia di terminal keberangkatan dan biasanya digunakan untuk penerbangan internasional.
 5. *Hall* keberangkatan, tempat semua kegiatan berlangsung terkait dengan keberangkatan penumpang yang akan datang dan dilengkapi dengan meja keberangkatan, ruang tunggu penumpang, tempat duduk, dan toilet umum.
 6. Ruang kedatangan adalah tempat di mana penumpang turun dari pesawat setelah perjalanan. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang dan waktu sibuk bandar udara. Fasilitas ini memiliki *curb* kedatangan dan area bagasi.
 7. *Baggage Conveyor Belt* adalah fasilitas yang digunakan untuk mengambil bagasi penumpang. Panjang dan jenisnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang, jumlah bagasi, waktu sibuk bandar udara, dan jumlah bagasi penumpang yang diperkirakan harus dilayani.
- B. Terminal Kargo, bangunan terminal yang digunakan untuk barang (kargo) yang diangkut melalui udara dan dilayani oleh bandar udara tersebut. Luasannya dipengaruhi oleh berat dan volume kargo yang dilayani oleh bandar udara tersebut selama waktu sibuk.
- C. Fasilitas Bangunan Operasi termasuk, termasuk:
1. Gedung Operasi; PKP-PK, *tower* ATC, stasiun meteorologi, Gedung NDB, Gedung VOR, dan Gedung DME.
 2. Bangunan Teknik Penunjang terdiri dari *power house* dan stasiun bahan bakar / DPPU .
 3. Bangunan Administrasi dan Umum terdiri dari Kantor Bandara, Kantor Keamanan, dan Rumah Dinas Bandara, serta kantin dan tempat ibadah.
- D. Fasilitas penunjang, jalan dan parkir kendaraan penumpang dirancang untuk melayani baik yang berencana untuk naik pesawat maupun yang tidak. Salah satu upaya untuk mengintegrasikan bandar udara dengan sistem moda transportasi lainnya adalah layanan keterkaitan intermoda

yang ditawarkan oleh fasilitas ini. Selain itu terdapat juga taman, jembatan (jika ada Sungai), drainase, turap, dan pagar.

3.2 Apron Movement Control

Berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara, 2017 Nomor: KP 041 Tahun 2017 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil B 139-11 (*Advisory Circular Casr Part 139-11*), *Apron Movement Control* adalah personel atau unit bandar udara yang memiliki lisensi dan *rating* untuk melakukan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di *apron*, penentuan parkir pesawat udara, dan pengaturan pesawat udara yang akan melakukan penerbangan.

- A. Tugas Pokok unit *Apron Movement Control (AMC)* meliputi pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang, dan kebersihan di daerah sisi udara, serta pencatatan data penerbangan.
- B. Fungsi unit *Apron Movement Control (AMC)* bertanggung jawab untuk melaksanakan tugas-tugas berikut:
 - 1. Memberikan layanan kepada pengguna jasa kebandar udaraan, seperti *docking* dan *undocking aviobridge*, dan mengatur alokasi parkir pesawat di *parking stand* dan melakukan koordinasi kepada *tower* hal tersebut.
 - 2. Menjamin keselamatan dan kelancaran pergerakan orang dan kendaraan, serta mengawasi dan penertiban orang dan kendaraan di udara.
 - 3. Mengatur pergerakan pesawat masuk dan keluar.
 - 4. Menjamin *apron* yang digunakan aman dan bebas dari gangguan benda asing / *Foreign Object Debris (FOD)*
 - 5. *Marshalling*.
 - 6. Melakukan pendataan pergerakan pesawat udara, termasuk waktu *take off* dan *landing* pesawat, jumlah penumpang, waktu *arrival* dan waktu *landing*, *blok on/off*, waktu *docking / undocking aviobridge*, dan sebagainya.
 - 7. Pengawasan saat pesawat melakukan *engine run up*.

8. Penanganan tumpahan (*Spillage*) minyak dan oli.
9. Pengawasan penempatan kendaraan GSE.
10. Uji Laik Kendaraan dan Peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di sisi udara.

3.3 Fasilitas Kerja *Apron Movement Control*

Fasilitas kerja mencakup semua peralatan dan perlengkapan yang digunakan oleh seorang petugas atau pelaksana untuk membantu mereka. Fasilitas kerja dapat dikategorikan menjadi benda atau nonbenda, tergantung pada jenis pekerjaan dan prosedurnya. Fasilitas ini dapat membantu pekerja menyelesaikan pekerjaan mereka. Fasilitas kerja diklasifikasikan menjadi tiga kategori berdasarkan kegunaannya, yaitu:

- A. Peralatan Kerja adalah semua jenis benda yang dapat digunakan sebagai alat produksi dan dapat digunakan untuk memproses barang menjadi barang lain dengan berbagai fungsi dan kegunaan.
- B. Perlengkapan Kerja adalah semua jenis benda yang dapat mempercepat proses produksi dan memberikan kenyamanan saat bekerja.
- C. Perlengkapan Bantuan atau Fasilitas merupakan semua jenis benda yang dapat digunakan untuk mengubah barang menjadi barang lain dengan fungsi dan kegunaan yang berbeda.

Selain itu fasilitas kerja dapat dibagi berdasarkan perannya, yaitu sebagai berikut:

- A. Peralatan Kerja Tunggal, yang digunakan untuk satu jenis peran;
- B. Peralatan Kerja Serbaguna, yang digunakan untuk berbagai jenis peran.

Dalam menjalankan tugasnya *Apron Movement Control* Juga mendapatkan sarana dan prasarana. Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, dimana *Apron Movement Controll* termasuk unit yang melayani pelayananan *Apron Management Service*. Sehingga sarana dan prasana juga harus mengikuti aturan standar yang telah ditetapkan, meliputi:

1. Bangunan / ruangan yang dapat memantau keseluruhan *apron*.

Fasilitas bangunan / ruangan yang dapat memantau keseluruhan *apron* harus memenuhi ketentuan yang telah tercantum dalam KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, yaitu sebagai berikut:

- a. Memiliki pencahayaan ruang yang baik dan terlindung dari pantulan cahaya;
 - b. Memiliki sirkulasi udara yang baik;
 - c. Memiliki suhu ruang yang nyaman;
 - d. Memiliki ruangan yang tenang (tidak bising) dan luas untuk aktifitas personil serta penempatan fasilitas pendukung lainnya; dan
 - e. Memiliki ketinggian dan penempatan yang dapat memantau seluruh area pergerakan di *apron*.
2. Radio komunikasi *air to ground* dan komunikasi *ground to ground*.

Radio komunikasi yang digunakan unit *AMC* yaitu HT (*Handy Talkie*). *Handy Talkie* adalah alat komunikasi genggam yang dapat berkomunikasi dengan gelombang radio dengan dua orang atau lebih. Alat ini beroperasi pada frekuensi VHF dan UHF dengan bentuk dan daya pancar yang paling kecil dibandingkan dengan perangkat lainnya, sehingga mudah dibawa dan digunakan sebagai alat komunikasi di lapangan (*handheld*) dengan daya dari baterai (Pramuyanti et al., 2019).
 3. Komputer, *printer*, meja dan kursi

Komputer digunakan untuk menunjang pendataan pergerakan pesawat dan sebagainya. Begitu juga dengan *printer*, meja dan kursi lainnya.
 4. *Handheld flash light*

Handheld Flash Light sangat berguna pada malam hari atau dalam cuaca buruk. Lampu ini digunakan oleh marshal untuk memberikan sinyal kepada pilot. Warna dan pola lampu ini biasanya sesuai dengan standar internasional, sehingga instruksi mudah dipahami oleh pilot.
 5. *Ear muff*

Pelindung telinga yang menutupi semua bagian telinga. Terbuat dari bahan yang dilapisi plastik atau bahan yang lunak dan lembut sehingga dapat menurunkan insensitas kebisingan yang masuk ke telinga.
 6. *Follow me car* / mobil *AMC*

Follow Me Car atau mobil *AMC* di bandara berfungsi sebagai panduan bagi pesawat yang baru mendarat atau akan lepas landas di landasan pacu, memastikan pesawat bergerak dengan aman dan sesuai dengan jalur yang ditentukan. *Follow Me Car* biasanya dikemudikan oleh petugas *Apron Movement Control (AMC)*, yang dilengkapi dengan lampu isyarat, tanda pengenal, dan peralatan keamanan lainnya untuk memastikan bahwa pesawat mengikuti jalur yang benar dan menghindari halangan di sekitarnya. Selain itu, mobil ini bisa digunakan untuk pengawasan pergerakan pesawat di *apron* dan penanganan *wild animal*. *Follow me car* masuk dalam peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara yang diatur pada Keputusan Menteri Perhubungan Udara KP 635 Tahun 2015 Tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara.

7. *Marshalling bet*

Salah satu alat paling penting bagi marshall adalah *marshalling bet*, biasanya berwarna cerah seperti kuning dan merah, dan digunakan untuk memberikan sinyal kepada pilot. Marshall menggunakan kombinasi gerakan tanda bendera untuk memberi tahu pilot tentang arah yang harus diambil.

8. Rompi

Digunakan untuk membedakan antara petugas *Ground Handing* / Bandar Udara dengan penumpang. Dan digunakan sebagai penanda bahwa ada seseorang yang dapat dilihat dari berbagai sudut baik siang maupun malam.

9. Kacamata / kacamata muka (*face shield*)

Sangat disarankan bagi petugas *marshaller* untuk menggunakan kacamata atau kacamata muka (*face shield*) untuk melindungi mata dari silau terik matahari dan "kelilipan".

10. Jas hujan

Pada saat hujan, petugas *marshaller* harus tetap menjalankan tugasnya dan harus memakai jas hujan yang berwarna terang agar pilot dapat melihatnya.

11. *Safety shoes*

Untuk menghindari bahaya FOD (*Foreign Object Damage*), seseorang dan petugas harus mengenakan sepatu perlindungan saat memasuki sisi udara.

12. CCTV

CCTV (*Closed Circuit Television*) adalah alat modern yang banyak digunakan untuk meningkatkan keamanan mereka dengan memantau atau mengawasi aktivitas kriminal. Dalam beberapa situasi, pengawasan CCTV dapat mencegah kejahatan. Pelanggar atau pelaku kejahatan akan merasakan bahwa mereka mempertimbangkan apa yang akan terjadi kepadanya ketika CCTV ditayangkan (Pontoh et al., 2019).

13. Alat Pemadam Api Ringan (APAR).

Alat Pemadam Api Ringan, atau APAR, adalah solusi praktis dan efektif untuk menangani kebakaran pada tahap awal. APAR terdiri dari tabung bertekanan yang diisi dengan berbagai bahan pemadam seperti CO₂, *powder*, *liquid gas*, dan *foam*. APAR siap memancarkan bahan pemadam ke sumber api dengan cepat dan efektif berkat alat pengontrol yang mudah digunakan. APAR adalah perlengkapan yang harus ada di setiap tempat yang berisiko tinggi terhadap kebakaran karena fungsi utamanya adalah melindungi lingkungan sekitar dan menjaga keselamatan manusia dan aset di dalam bangunan. Keberadaan APAR tidak hanya memberikan rasa aman tetapi juga membantu meminimalkan kerugian yang mungkin timbul akibat kebakaran.

3.4 Kinerja, Pengawasan, dan Pelayanan

Kinerja adalah gambaran tentang bagaimana suatu kegiatan atau program telah mencapai tujuan, sasaran, visi, dan misi organisasi, yang didokumentasikan dalam rencana organisasi. Bagaimana seseorang pegawai melakukan pekerjaannya dapat menunjukkan kinerjanya. Kinerja yang meningkat dapat berdampak pada prestasi organisasi yang bersangkutan. Akibatnya, tujuan utama yang telah ditetapkan sebelumnya dapat dicapai (Haryanto, 2021).

Berikut ini dasar kinerja, yaitu:

1. Kinerja diukur secara kuantitatif dan jelas dengan batas waktu. Jumlah jumlah ini harus dapat menjawab masalah yang dihadapi suatu organisasi.
2. Ada siklus kerja, termasuk perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kerja. Siklus ini harus dipatuhi dan dilaksanakan secara baku.
3. Ada sistem hukuman dan penghargaan, yang harus digunakan secara konsisten dan efektif. Setelah hasil kinerja sudah sesuai dengan pengukuran kinerja yang direncanakan 4 dan ada penilaian kinerja, sistem ini diberikan. Atasan, bawahan, rekan, dan pengguna jasa melakukan penilaian ini.

"Pengawasan adalah kegiatan pemantauan berkelanjutan untuk melihat pemenuhan atau ketepatan peraturan keamanan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan atau institusi lain yang terkait keamanan penerbangan", hal tersebut dicantum dalam Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara Nomor: 92 Tahun 2015 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional.

Menurut Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara Perhubungan Udara Nomor: 41 Tahun 2023, "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."

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Bandar Udara Internasional Komodo - Labuan Bajo terletak di kabupaten Manggarai Barat, provinsi Nusa Tenggara Timur. Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo masih dikelola oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara, Direktorat Bandar Udara dan memiliki kelas II dan sedang mengajukan menjadi bandar udara kelas I untuk meningkatkan layanan jasa penerbangan dan jasa terkait kebandar udaraan, keselamatan, keamanan dan ketertiban penerbangan pada Bandar Udara Internasional Komodo - Labuan Bajo.

Dikarenakan pelaksanaan *on the job training* (OJT) di Bandar udara Internasional Komodo – Labuan Bajo selama dua bulan di bagian *aerodrome operational*, berikut ini merupakan ruang lingkup unit tugas pelaksanaan *on the job training*.

4.1.1 Unit *aviation security*

Unit *Aviation Security (AVSEC)* merupakan unit pelaksana di bawah bidang Teknik, Operasi, Keamanan, dan Pelayanan Darurat. Unit AVSEC dipimpin oleh Kepala Unit *AVSEC* yang dinaungi oleh Kepala Seksi Bidang Teknik, Operasi, Keamanan, dan Pelayanan Darurat. Kanit *AVSEC* dibantu oleh komandan Jaga. Petugas *AVSEC* bertugas selama 24 jam secara bergilir / *shift*.

Petugas Avsec memiliki tugas dan tanggung Jawab dalam keamanan bandara udara. Tugas dan tanggung jawab petugas *Avsec* yaitu:

- A. Memeriksa dokumen yang dibawa calon penumpang;
- B. Memeriksa barang bawaan dan bagasi yang dibawa calon penumpang;
- C. Memeriksa dan pengawasan pada pintu masuk dan area tertentu secara berkala;
- D. Melakukan patroli teratur dan penyisiran terminal sebelum jam operasional dibuka;
- E. Pelayanan terhadap pengguna jasa atau penumpang yang membutuhkan bantuan.

Pada saat kami melakukan *on the job training* (OJT) di unit Avsec kami melakukan beberapa tugas sebagai *Aviation Security*, dengan gambaran tugas sebagai berikut:

- A. Mengikuti apel pergantian *shift* dan melakukan penyisiran terminal saat pagi.
- B. Mengikuti kegiatan patroli di sisi udara meliputi, pagar parimeter, akses masuk sisi udara, *apron*, dan *runway*.
- C. Membantu pengecekan dan pemeriksaan identitas diri dan *boarding pass* domestik dan internasional.
- D. Membantu mengatur alur barang bawaan kabin penumpang pada PSCP domestik dan internasional.
- E. Membantu mengatur alur penumpang saat melewati WTMD.
- F. Membantu mengatur alur pengecekan bagasi tercatat penumpang dan pemeriksaan manual bagasi tertahan.
- G. Membantu menjaga akses pintu masuk penumpang dan pintu masuk karyawan.
- H. Membantu meninjau pergerakan pemeriksaan barang kargo.



Gambar 4. 1 Kegiatan di AVSEC
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.1.2 Unit *apron movement control*

Unit *Apron Movement Control* merupakan unit pelaksana di bawah bidang Teknik, Operasi, Keamanan, dan Pelayanan Darurat. Unit *AMC* dipimpin oleh Kepala Unit *AMC* yang dinaungi oleh Kepala Seksi Bidang Teknik, Operasi, Keamanan, dan Pelayanan Darurat. *Apron Movement Control* merupakan unit yang mengawasi seluruh lalu lintas di area *apron*, termasuk pesawat udara, mobil / GSE, barang, dan personel udara. Unit ini harus

didukung oleh fasilitas yang dalam kondisi baik dan siap untuk dioperasikan selama pengawasan tersebut. Standar operasional *Apron Movement Control* (*AMC*), yang mencakup standar personel, fasilitas, dan pelayanan. Tugas utama unit *AMC* adalah mengawasi semua kegiatan dan pergerakan yang terjadi di sisi udara, termasuk mengawasi lalu lintas pesawat udara, kendaraan, personel, dan barang atau benda yang ada di daerah udara.

Pada saat kami melakukan *on the job training* (OJT) di unit *Apron Movement Control* kami melakukan beberapa tugas sebagai *Apron Movement Control*, dengan gambaran tugas sebagai berikut:

1. Membantu pendataan waktu pergerakan pesawat udara seperti *take off*, *landing*, *actual time arrival*, *actual time departure*, *block on*, *block off*, *docking undocking aviobridge*, dan *manifest* penumpang, barang dan kargo.
2. Membantu pengawasan *engine run up*.
3. Membantu pelaporan kejadian di *apron*.
4. Membantu *docking* dan *undocking aviobrigie* ke pesawat.
5. Membantu pemanduan parkir pesawat atau *marshaller*.
6. Membantu pengaturan alokasi parkir pesawat di *parking stand* dan mengkoordinasikan kepada tower.
7. Membantu pengawasan *ground handling*, penumpang dan pergerakan kendaraan saat *handling* pesawat.



Gambar 4. 2 Kegiatan di *AMC*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.1.3 Unit informasi, sanitasi, dan tata terminal

Unit informasi, Sanitasi dan Tata terminal merupakan unit pelaksana di bawah bidang Pelayanan dan Kerjasama. Unit Informasi dipimpin oleh Kepala Unit Informasi yang dinaungi oleh Kepala Seksi Bidang Pelayanan dan Kerjasama. Unit ini memberikan pelayanan informasi penerbangan baik melalui media *FIDS* dan melalui *announce* dengan *speaker*. Selain itu juga melakukan *Terminal Inspection Service* (TIS) secara berkala dengan tujuan pengecekan fasilitas yang ada diterminal jika mengalami kerusakan bisa dengan cepat mendapat perbaikan. *Terminal Inspection Service* berperan dalam pengawasan mobilitas landai area bandar udara seperti meliputi *flow* penumpang, penyediaan fasilitas, pengawasan fungsional, dan sebagainya terkait setiap arus kegiatan di terminal sisi darat bandar udara.

Pada saat kami melakukan *on the job training* (OJT) di unit Tata Terminal, Sanitasi dan Informasi melakukan beberapa tugas, dengan gambaran sebagai berikut:

1. Pengecekan fasilitas terminal secara berkala.
2. Melakukan *announce* kepada penumpang untuk memberitahukan pesawat *landing*, waktu penumpang *boarding* ke pesawat, temuan barang hilang, keterlambatan pesawat dan panggilan penumpang.



Gambar 4. 3 Kegiatan unit informasi
(Sumber: Dokumentasi penulis)

4.2 Jadwal

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi para taruna terkhususnya Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII tahun 2025 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo. Waktu pelaksanaan dihitung

mulai tanggal 6 Januari hingga 28 Februari 2025, dengan gambaran dapat dilihat pada tabel 4.1. Untuk waktu / jam pelaksanaan *On The Job Training* dilaksanakan sesuai dengan jadwal *shift* di setiap unitnya.

Tabel 4. 1 Jadwal *On The Job Training*

No.	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	03 Januari 2025	Taruna <i>On The Job Training</i> tiba di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo.	-
2.	06 Januari – 28 Februari 2025	Taruna <i>On The Job Training</i> melakukan dinas harian.	Dinas disesuaikan dengan <i>shift</i> di setiap unit.
3.	25 Februari 2025	Taruna <i>On The Job Training</i> melaksanakan sidang laporan.	-
4.	28 Maret	Taruna <i>On The Job Training off duty</i> .	-

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* disetiap unitnya terdapat jadwal *shift* masing masing dengan jadwal sebagai berikut:

A. Jadwal Shift Unit Aviation Security

Saat melakukan tugas pengamanan bandar udara, unit Avsec di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo membagi tugas menjadi 3 *shift* dengan setiap *shift* terdapat 6 hingga 11 orang disetiap pergantian *shift*.

Dengan pembagian setiap *shift* sebagai berikut:

Komandan jaga	: 1 orang
Shift pagi	: 6-11 orang (06.00-13.30 WITA)
Shift siang	: 6 -11 orang (13.00-20.30 WITA)
Shift pagi sore	: 1 orang (06.30-18.00 WITA)
Shift malam	: 3 orang (18.30-06.30 WITA)

Dengan pembagian posisi tiap personal AVSEC sebagai berikut:

1. HBSCP;
2. PSCP;
3. PSCP VIP;
4. PSCP Internasional (jika terdapat jadwal rute internasional);
5. Akses masuk karyawan;
6. *Boarding Pass Check*;

- 7. Patroli terminal;
- 8. Patrol *Airside*;
- 9. Akses masuk dan keluar area keberangkatan;
- 10. Akses masuk dan keluar area kedatangan; dan
- 11. POS akses masuk dan keluar *airside*
- 12. *X-Ray* kargo

Hal tersebut juga ditunjang dengan sarana dan prasarana sebagai berikut:

- 1. Mesin *X-Ray*;
- 2. HHMD;
- 3. WTMD;
- 4. HT;
- 5. CCTV;
- 6. Ruang pemeriksaan khusus;
- 7. Telfon / PABX;
- 8. Mobil patrol; dan
- 9. Komputer /*printer*

Berikut ini merupakan jadwal *shift* taruna *On The Job Training* saat di unit *Avsec*:

NAMA	JADWAL BULAN JANUARI																										
	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
HAYGIA SOFIA W	L	S	L	S	P	S	P	L	P	S	P	S	L	S	P	S	P	L	P	S	P	S	L	S	P	S	
HENGKY ARIYATION	L	P	S	L	S	P	S	P	S	P	S	P	S	L	S	P	S	P	L	P	S	P	S	L	S	P	
ALMAS GHINA M	L	S	P	S	L	S	P	S	P	L	P	S	P	S	L	S	P	S	P	L	P	S	P	S	L	S	
ANDRIAN HERWANTO	L	P	S	P	S	L	S	P	S	P	L	P	S	P	S	L	S	P	S	P	L	P	S	P	S	L	
ANGGID PUTRI P	L	L	P	S	P	S	L	S	P	S	P	L	P	S	P	S	L	S	P	S	P	L	P	S	P	S	
IWAYAN SATYA P	L	P	L	P	S	P	S	L	S	P	S	P	L	P	S	P	S	L	S	P	S	P	L	P	S	P	

Gambar 4. 4 Jadwal unit *AVSEC*

B. Jadwal *Shift* Unit *Apron Movement Control*

Saat melakukan tugas pengawasan sisi udara bandar udara, unit *AMC* di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo membagi tugas menjadi 3 *shift* dengan setiap *shift* terdapat 3 hingga 4 orang disetiap pergantian *shift*. Dengan pembagian setiap *shift* sebagai berikut:

- Shift* pagi : 3/4 orang (06.00-13.30 WITA)
- Shift* siang : 3/4 orang (13.00-20.30 WITA)
- Shift* pagi sore : 2 orang (07.30- 16.00 WITA)

Dengan pembagian posisi tiap personal *AMC* sebagai berikut:

- 1. Membuat data pergerakan pesawat di sisi udara dan *manifest* penumpang.
- 2. Penempatan *parking stand* pesawat.
- 3. Pengawasan *ground handling*.
- 4. Pengoperasian *Aviobrigde*.

5. Patroli *apron* dan pembersihan *FOD* secara berkala.
6. Pengawasan pemanduan parkir pesawat oleh *ground handling*.

Berikut ini merupakan jadwal *shift* taruna *On The Job Training* saat di unit *AMC*:

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	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	PS	
HENGKY ARIYATION	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	PS	
ALMAS GHINA M	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	PS	
ANDRIAN HERWANTO	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	PS	
ANGGID PUTRI P	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	PS	
I WAYAN SATYA P	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	PS	

Gambar 4. 5 Jadwal unit *AMC*

C. Jadwal *Shift* Unit Tata Terminal, Sanitasi dan Informasi

Saat melakukan tugas pengawasan di sisi darat bandar udara, unit Informasi di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo membagi tugas menjadi 2 *shift* dengan setiap *shift* terdapat sekitar 5 orang disetiap pergantian *shift*. Dengan pembagian setiap *shift* sebagai berikut:

- | | |
|------------------------|---------------------|
| <i>Shift</i> pagi | : 06.00-13.30 WITA |
| <i>Shift</i> siang | : 13.00-20.30 WITA |
| <i>Shift</i> pagi sore | : 07.30- 16.00 WITA |

Dengan pembagian posisi tiap personel informasi sebagai berikut:

1. Mengumumkan kedatangan pesawat.
2. Mengumumkan penumpang untuk naik / *boarding* ke pesawat.
3. Inspeksi fasilitas terminal dan sanitasi.

NAMA	JADWAL BULAN FEBRUARI							
	S	M	S	S	R	K	J	
22	23	24	25	26	27	28		
HAYGIA SOFIA W	L	S	P	S	P	S	L	
ALMAS GHINA M	P	L	P	I	P	L	S	
ANGGID PUTRI P	P	S	L	D	L	P	S	
I WAYAN SATYA P	L	P	S	A	S	S	L	
ANDRIAN HERWANTO	S	L	S	N	S	L	P	
HENGKY ARIYATO	S	P	L	G	L	P	P	

Gambar 4. 6 Jadwal unit Informasi

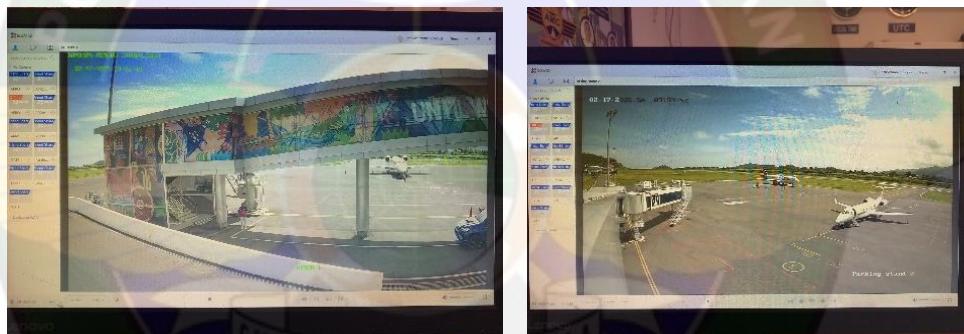
4.3 Permasalahan

Berdasarkan observasi dari penulis saat *On The Job Training* di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo, penulis menemukan beberapa fasilitas kerja yang

kurang optimal dapat berpengaruh terhadap aktivitas unit *AMC* dalam melakukan pengawasan dan pelayanan disisi udara. Terdapat temuan sebagai berikut:

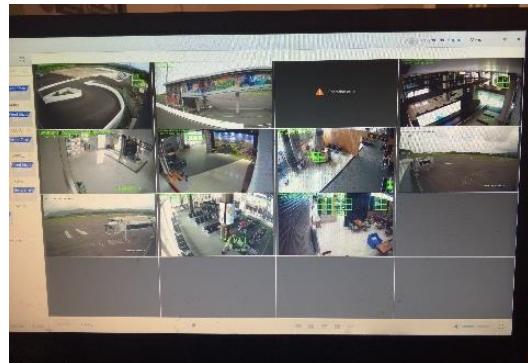
A. CCTV kurang Optimal

CCTV menjadi alat bantu bagi petugas *AMC* untuk melakukan pengawasan di sisi udara. CCTV juga dapat membantu melihat pesawat saat *block on* dan *block off*, melihat *parking stand* yang masih kosong sehingga dapat digunakan bagi pesawat yang baru *landing* dan tentunya untuk memantau pergerakan lalu lintas di sisi udara. Di Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo terdapat banyak CCTV yang tersebar disisi udara, namun terdapat beberapa kendala seperti, seperti CCTV dari sisi terminal yang menyorot *parking stand* 1 dan 2 terhalang *aviobridge* hal ini juga menyulitkan pemantauan *block on* dan *block off* pesawat pada *parking stand* 1 dan 2, dimana *parking stand* 2 sering digunakan untuk parkir pesawat, hal tersebut dapat dilihat pada gambar dibawah berikut.



Gambar 4. 7 CCTV terhalang *aviobridge*
(Sumber : Dokumentasi unit *AMC*)

Selain itu, CCTV ada yang tidak menyala / terkoneksi dan akses CCTV yang tidak tepat (hanya beberapa CCTV yang menyorot area sisi udara dan sebagian besar menyoroti terminal yang bukan tanggung jawab *AMC*). Kurangnya akses cctv di beberapa tempat krusial seperti *service road*, *acces road* menuju *apron*, dan area *make up* / *break down* membuat pemantauan pergerakan GSE dan petugas *ground handling* tidak optimal, sering ditemukan beberapa *ground handling* tidak memakai *lifevest*. Dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 4. 8 Akses CCTV terbatas dan tidak terkoneksi
(Sumber : Dokumentasi unit *AMC*)

Dan kurangnya CCTV di akses tertentu dan kurang efektif. Jarak *parking stand* 1, 2, 7, dan 8 dengan CCTV cukup jauh dan belum ada CCTV di area *touchdown runway* yang dapat membantu petugas *AMC* mengetahui kapan pesawat mendarat di *runway*. Dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 4. 9 CCTV ke arah *parking stand* 1,2,7,dan 8
(Sumber : Dokumentasi unit *AMC*)

B. Ruang unit *AMC* kurang sesuai dengan aturan

Ruang atau kantor unit *AMC* menjadi salah satu penunjang tugas *AMC* baik dari segi pendataan pergerakan, administrasi maupun pengawasan dan pemantauan. Pada saat ini ruang *AMC* tidak sesuai dengan peraturan yang dianjurkan menurut KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*. Hal ini dapat dilihat ruang *AMC* cukup kecil dan ruang tidak dapat memantau pergerakan di area *apron* secara visual karena tidak memiliki jendela proper yang mungkin dapat digunakan untuk memantau area *apron* secara langsung. Karena hal tersebut petugas *AMC* melakukan pengawasan hanya mengandalkan CCTV atau berjalan keluar ke depan ruang *AMC* hal ini sangat tidak efektif dan cukup membahayakan dikarenakan didepan ruang *AMC* merupakan *access road* menuju *make up* dan *break down area*

sehingga sering dilalui kendaraan kendaraan GSE dan sering kali dijadikan tempat parkir kendaraan. Selain itu, pemantauan dari ruang *AMC* tidak leluasa memantau *apron* karena berbeda ketinggian dengan *apron* dan terhalang dengan *aviobridge*. Dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 4. 10 Pemantauan *apron* dari ruang *AMC*
(Sumber : Dokumentasi unit *AMC*)



Gambar 4. 11 Ruang *AMC*
(Sumber : Dokumentasi unit *AMC*)



Gambar 4. 12 Layout ruang AMC

4.4 Penyelesaian Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan diatas, maka dari itu diperlukan penyelesaian masalah yang berupa solusi yang dapat diberikan oleh penulis sebagai berikut ini:

A. Pengoptimalan CCTV

Saat pengawasan unit *AMC* dibantu dengan CCTV. Alat tersebut dipasang di beberapa titik titik di sisi udara. Pada saat ini terdapat 7 *parking stand* dan 1 *parking stand* baru. Area *parking stand* yang dapat diawasi secara langsung hanya *parking stand* 3, 4, 5 dan 6. Sedangkan *parking stand* 1, 7 dan 8 terlalu jauh dari pantauan CCTV yang ada dan *parking stand* 2 terhalang oleh *aviobridge*. Selain di *parking stand* CCTV diperlukan untuk mengakses *access road*, *service road*, *touchdown zone*, area *make up* dan *break down* yang seharusnya diawasi juga oleh unit *AMC*. Hal ini berguna untuk mengawasi dan mencegah kendaraan maupun orang yang berpotensi melanggar SOP.

Oleh sebab itu, penulis memiliki saran yaitu:

1. Dikarenakan akses utama CCTV di Kelola oleh FASKAMPEN (Fasilitas Keamanan Penerbangan), maka perlu pengajuan penambahan akses CCTV oleh unit *AMC* terutama di kawasan *make up* dan *breakdown* area, *access road* bagian atas yang menghubungkan *make up* dan *breakdown* area. Penulis melihat ada CCTV di area tersebut akan tetapi unit *AMC* tidak memiliki akses area tersebut. Maka dari itu penulis menyarankan penambahan akses pada area area tersebut.



Gambar 4. 13 Contoh penambahan akses CCTV
(Sumber: Dokumentasi penulis)

2. Menambah CCTV di beberapa titik yang belum terjamah CCTV.

Berikut ini merupakan contoh penempatan CCTV:

- a. Contoh penempatan 2 CCTV yang ditempatkan pada lampu sorot *parking stand 1*, dimana 1 CCTV menyorot *parking stand 1* dan 2 serta CCTV yang kedua menyorot pertigaan *acces road* yang mengarah *make up area*, PKP-PK, dan mengarah keselatan.



Gambar 4. 14 Contoh penempatan CCTV di area *parking stand 1*
(Sumber: Dokumentasi penulis)

- b. Contoh penempatan CCTV yang ditempatkan di kedua dinding penutup tangga *fixed brigde* yang menyorot area *service road*.



Gambar 4. 15 Contoh penempatan CCTV di area *service road*
(Sumber: Dokumentasi penulis)

- c. Contoh penempatan 2 CCTV yang ditempatkan pada tiang penyangga *fixed bridge* yang menyorot *access road* yang mengarah ke PKP-PK dan *parking stand 8 / area breakdown*.



Gambar 4. 16 Contoh penempatan CCTV di area *access road*
(Sumber: Dokumentasi penulis)

- d. Contoh penempatan 2 CCTV yang ditempatkan pada lampu sorot *parking stand 8*, dimana 1 CCTV mengarah ke *parking stand 7* dan *8*, serta 1 CCTV lainnya menyorot ke *access road* yang mengarah ke *parking stand 8*.



Gambar 4. 17 Contoh penempatan CCTV di parking stand 8
(Sumber: Dokumentasi penulis)

- e. Contoh penempatan 2 CCTV pada area *touchdown runway*. CCTV tersebut dapat dipasang pada tiang *radar cuaca* milik BMKG. CCTV menyorot area *touchdown ujung runway* dan *touchdown* di pertengahan *runway*.



Gambar 4. 18 Contoh penempatan CCTV di area touchdown

(Sumber: *Google street*)

3. Perbaikan CCTV atau penghubungan ulang CCTV yang tidak terkoneksi ke komputer dan pembaharuan CCTV yang dilengkapi fitur deteksi kendaraan atau penambahan *speed camera* yang mempermudah petugas *AMC* dalam pengawasan kecepatan kendaraan saat bergerak di sisi udara.



Gambar 4. 19 CCTV dengan *speed camera*

(Sumber: *Google photo*)

B. Pengoptimalan Ruang *AMC*

Dikarenakan ruang *AMC* kurang memadai sesuai dengan KP 038 Tahun 2017 dimana ruang *AMC* tidak bisa digunakan untuk memantau seluruh area *apron*. Dan dikarenakan terdapat rencana pembuatan terminal baru. Maka penulis memberikan saran ruang *AMC* yang baru atau pembuatan tower *AMC* dan disesuaikan dengan peraturan dimana memiliki ketinggian yang sama dengan *apron* atau dapat memantau keseluruhan *apron*. Dan jika tidak memungkinkan pembangunan terminal baru maka penulis memberikan saran, pembuatan jendela pada ruang *AMC* sehingga memudahkan petugas *AMC* dalam memantau pergerakan secara langsung, selain itu bisa dengan relokasi ruang *AMC*.

di area *basement* yang tidak digunakan dan dapat tembus ke *apron* seperti gambar dibawah.



Gambar 4. 20 Contoh *tower AMC* di bandara soetta
(Sumber: Tribun Jakarta)



Gambar 4. 21 Contoh pembangunan jendela ruang *AMC*
(Sumber: Kharismatul, Palu)



Gambar 4. 22 Contoh tempat relokasi ruang *AMC*
(Sumber: Dokumentasi penulis)

Perombakan dapat dilakukan dengan membuka akses pada area *basement* tersebut sehingga petugas *AMC* ketika keluar ruangan dapat langsung menuju *apron* namun area ini masih sedikit terhalang dengan tangga dan *escalator* yang digunakan penumpang untuk menuju terminal kedatangan lantai 1.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Saat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) selama 2 bulan di unit-unit operasional Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo, penulis menemukan beberapa permasalahan yang muncul terkhususnya mengenai permasalahan fasilitas kerja unit *apron movement control*. fasilitas maupun pengoperasian saat dilapangan. Penulis memiliki saran sebagai berikut:

5.1.1 Kesimpulan permasalahan

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo, ditemukan beberapa permasalahan permasalahan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya. Berikut ini merupakan kesimpulan permasalahan:

- A. Kurang optimalnya jumlah fasilitas CCTV, terdapat CCTV yang rusak tidak terhubung dan jangkauan area CCTV terlalu jauh dan kurang efektif.
- B. Ruang kerja unit *AMC* tidak sesuai dengan peraturan KP 038 Tahun 2017, sehingga tidak dapat memantau pergerakan pesawat udara di sisi udara secara optimal.

5.1.2 Kesimpulan pelaksanaan *on the job training* (OJT)

On The Job Training atau praktik lapangan merupakan salah satu program kegiatan yang telah ditetap di Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai pemenuhan kewajiban Tridarma Perguruan Tinggi yaitu Penididikan, Penelitian dan Pengabdian. Dimana hal ini bertujuan untuk menambah pengalaman, wawasan dan pengenalan dunia pekerjaan yang sesuai dengan bidang yang dipelajarinya. Selain itu, *On the Job Training* (OJT) juga melatih para taruna untuk mengasah kemampuan dan kompetensi sehingga mampu bersaing di dunia kerja baik secara nasional maupun internasional. Untuk kedepannya diharapkan para taruna juga dapat mengimplementasikan ilmu ilmu yang telah didapat selama menjalani proses Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya terkhususnya Program Studi Manajemen Transportasi Udara.

Penulis sangat terbantu dengan pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang dilakukan di Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo. Hal ini dikarenakan, saat menjalani OJT kami dapat mengetahui alur operasional, prosedur, seluk beluk dunia penerbangan secara langsung. Saat OJT kami sangat terbantu dengan pembimbing, kakak kakak senior, petugas dan karyawan Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo terkhususnya unit *Aviation Security*, Unit *Apron Movement Controll*, dan Unit Informasi yang tanggap terhadap pertanyaan pertanyaan yang kami ajukan dan memberikan penjelasan dengan sangat baik tentang permasalahan baik mengenai pelaksanaan *On The Job Training*, SOP pelayanan dan pengawasan, penanganan kejadian tidak terduga, penyesuaian teori yang didapat selama belajar di kampus dengan dunia kerja yang sesungguhnya, hingga untuk tugas akhir.

5.2 Saran

Saat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) selama 2 bulan di unit unit operasional Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo, penulis memiliki beberapa saran dan masukan yang diharapkan dapat membantu perkembangan Bandar Udara dari segi SDM, fasilitas maupun pengoperasian saat dilapangan. Penulis memiliki saran sebagai berikut:

5.2.1 Saran permasalahan

Berdasar permasalahan yang telah ditemukan penulis, maka penulis dapat memberikan beberapa saran mengenai optimalisasi fasilitas unit *Apron Movement Control*, yaitu:

- A. Penambahan unit CCTV di beberapa Lokasi, penambahan akses CCTV yang belum tersedia di komputer unit *AMC*, peningkatan CCTV yang dilengkapi dengan fitur pendekripsi kecepatan kendaraan, dan perbaikan atau penghubungan ulang akses CCTV yang mati.
- B. Melakukan perombakan dan pengoptimalan ruang kerja *AMC* sesuai dengan KP 038 Tahun 2017 sehingga petugas *AMC* dapat memantau keseluruhan *apron* dari ruang kerja *AMC* tanpa terhalang *obstacle*.

Dari saran yang telah penulis sampaikan diharapkan dapat menjadi sarana evaluasi bagi Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo untuk meningkatkan atau optimalisasi fasilitas yang digunakan oleh unit *Apron Movement Control* guna meningkatkan kinerja pengawasan dan pelayanan unit *AMC* di sisi udara. Penulis juga menyadari adanya kekurangan dan kesalahan dalam penyusunan laporan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dan penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Penulis berharap laporan ini bermanfaat bagi pembaca di masa mendatang.

5.2.2 Saran pelaksanaan *on the job training* (OJT) keseluruhan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo, diharapkan para taruna dapat mengambil pengalaman baik dengan cara mengenal, mengamati, menganalisa, bertanya dan studi lapangan secara langsung. Sehingga taruna dapat pengalaman dan pengetahuan yang belum dipelajari saat dikampus. Pada saat *On The Job Training* (OJT) juga sangat penting untuk penerapan ilmu ilmu yang telah didapat saat dikampus dan juga taruna dapat ilmu ilmu baru saat melakukan OJT secara langsung dilapangan. Hal ini akan sangat berguna bagi para taruna kedepannya dalam menghadapi dunia kerja yang sesungguhnya.

Cukup sekian laporan hasil *On The Job Training* (OJT), dikarenakan telah diuraikan saran dan masukan dari penulis terkhusunya untuk pengoptimalan fasilitas kerja unit *AMC*. Semoga dengan adanya laporan *On The Job Training* (OJT) ini dapat menjadi solusi terkait masalah masalah yang ditemukan sehingga kedepannya dapat berjalan lebih baik , lancar dan dapat menguntukan semua pihak, baik dalam pengawasan dan pelayanan disisi udara. Hal ini juga bertujuan dalam peningkatan keamanan, keselamatan dan ketertiban di lingkungan Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo. Maka penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari semua pihak yang dapat berguna pada masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- Aerodrome Manual 2024 Bandara Komodo Versi 2.1.* (N.D.).
- Airnav Indonesia. (2023). *Airac Aip Amendment 133*.
- Haryanto, & Sembiring, H. (2021). *Membedun Pribadi Prima Dalam Pelayanan Publik*. Media Nusa Creative (Mnc Publishing).
- International Civil Aviation Organization (Icao). (2009). *Aerodromes Annex 14 To The Convention On International Civil Aviation International Civil Aviation Organization International Standards And Recommended Practices Volume I Aerodrome Design And Operations*.
- Kementerian Perhubungan. (2002). *Km 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara Menteri Perhubungan*.
- Kementerian Perhubungan. (2018a). *Pm 21 Tahun 2018 Tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya*. [Www.Peraturan.Go.Id](http://www.peraturan.go.id)
- Kementerian Perhubungan. (2018b). *Pm 57 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 92 Tahun 2015 Tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional*.
- Nastiti, P. (2024). *Pedoman Ojt Mtu 2024 V3*.
- Perhubungan Udara. (2005). *Skep 77 Vi Tahun 2005 Tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara*.
- Perhubungan Udara. (2015). *Kp 635 Tahun 2015 Tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/Gse) Dan Kendaraan Operasional Yangberoperasi Di Sisi Udara*.
- Perhubungan Udara. (2017a). *Kp 038 Tahun 2017 Tentang Apron Management Service*.
- Perhubungan Udara. (2017b). *Kp 041 Tahun 2017 Tentang Lisensi Dan Atau Rating Personel Bandar Udara*.
- Perhubungan Udara. (2021). *Pm 036 Tahun 2021 Tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara*.
- Perhubungan Udara. (2023). *Pr 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Bagian 139 Volume I Aerodrome Daratan*.
- Pontoh, C. N., Budiarto, A., Wiyanto, R., Manajemen, J., Udara, T., Penerbangan, M., Penerbangan, P., & Jemur Andayani, S. J. (2019). *Optimalisasi Pengawasan Unit Apron Movement Control (Amc) Dengan Closed Circuit Television (Cctv) Terhadap Ketertiban Di Make-Up/Break Down Area Terminal 1 (Satu) Bandar Udara Juanda Surabaya*.
- Pramuyanti, R., Sipan, M., & Dc, T. (2019). *Analisa Antena Ht Mobile Radio Komunikasi Rapi Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta*.
- Republik Indonesia. (2009). *Uu Nomor 1 Tahun 2009*.

LAMPIRAN 1

A. Surat Pengantar OJT Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo



Nomor : SM.106/15/8 /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/i 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 ucapan terima kasih.

Direktur,



Ahmad Bahrawi, SE., MT.
NIP. 198005172000121003

Tembusan:

Kepala Pusat Pengembangan SDM
Perhubungan Udara

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



B. Taruna yang Melaksanakan OJT di 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



C. Pas Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo



LAMPIRAN 2

A. Jadwal Shift Unit Aviation Security

NO	NAMA	TANGGAL																													KETERANGAN
		R	K	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	
1	RAHAMATULLAH	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	KEGIATAN JUMLAH : (07.00 WITA)
2	SYARIFUDIN	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. SENAM /
3	NURJAHAR KUSUMA DINATA	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. KERJA BANTU /
4	SRI ARYANI	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	3.OLAHARJA
5	WIDYA SUESS IDAMAN	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	KEGIATAN SENI : (07.15 WITA)
6	ANDINI RAHMANISA	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	LAJU PAGI /
7	RAMADHANI BAYULAKSANA	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	LAJU PAGI /
8	DANENDRA MULYA PANGESTU	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	LAJU PAGI /
9	SEPTIANA SITI NUR ANISA	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	LAJU PAGI /
10	DIANA ARIANI	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	LAJU PAGI /
11	WIDYA LIA	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	LAJU PAGI /
12	NUR ANN RAMADHANI	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	LAJU PAGI /
13	EVIANA DEWI	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	LIBUR DAN JADWAL YANG TIDAK
14	RENZINYO KARSO	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	TERPENUHI HARAP DILAPORKAN
15	HERMINA BETATRIX WIUTA	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	SETAP AKHIR BULAN KE KANTOR
16	ASMIATI TRISNA UTAMI	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	LAJU PAGI /
17	WIDYA LIA	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	LAJU PAGI /
18	SUSILAWATI	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	LAJU PAGI /
19	FRANSISKA ANJELINA DANGGUT	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	LAJU PAGI /
20	HAYGIA SOPHIA WULANDARI	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	LAJU PAGI /
21	HENGKY ARIYANTO	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	LAJU PAGI /
22	ANDRIAN HERWANTO	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	LAJU PAGI /
23	ANGGID PUTRI PRATITIS	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	LAJU PAGI /
24	I WAYAN SATYA PRAMUDITA	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	LAJU PAGI /
25	PAGI	10	6	9	8	11	11	12	10	10	10	9	11	13	11	10	10	9	11	11	10	11	13	10	9	10	10	11	11	LAJU SIANG /	
26	SIANG	10	10	7	9	8	11	9	11	13	11	10	9	10	10	11	11	9	12	10	10	11	9	10	9	10	11	10	10	10	LAJU SIANG /

TERANGAN :
 1. PAGI : 06.00 - 13.30
 2. SIANG : 11.00 - 20.30
 3. PAGI SIANG : 06.30 - 18.00
 tukar dines/tour tidak di perkenankan kecuali ada dukac ketiga keluarga dekat.

Labuan Bajo, 31 Desember 2024
 Komandan AVSEC

 RAHMATULLAH
 NIP. 19851123 200604 1 004

B. Jadwal Shift Unit Apron Movement Controll

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									
HAYGIA SOFIA W	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS														
HENGKY ARIYANTO	L	L	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS																			
ALMAS GHINA M	L	L	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS																			
ANDRIAN HERWANTO	L	L	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS																			
ANGGID PUTRI P	L	L	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS																			
I WAYAN SATYA P	L	L	PS	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	PS																			
ANDRIAN HERWANTO	S	L	S	S	N	N	G	S	S	S	S	S	S	S	N	S	S	L	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
HENGKY ARIYATO	S	P	L	L	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	G	L	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P

C. Jadwal Shift Unit Tata Terminal, Sanitasi dan Informasi

NAMA	JADWAL BULAN FEBRUARI																													
	22	23	24	25	26	27	28																							
HAYGIA SOFIA W	L	S	P	S	P	S	L	S	P	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
ALMAS GHINA M	P	L	P	I	P	L	S	S	L	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	
ANGGID PUTRI P	P	S	L	D	L	P	O	S	L	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	
I WAYAN SATYA P	L	P	S	A	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
ANDRIAN HERWANTO	S	L	S	N	N	G	S	S	L	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	
HENGKY ARIYATO	S	P	L	G	L	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	

LAMPIRAN 3

A. Dokumentasi Kegiatan Pelaksanaan OJT di Unit Aviation Security



Apel persiapan *on duty*



Membantu mengatur alur barang bagasi tercatat di HBSCP



Membantu pemeriksaan *boarding pass* dan kartu identitas penumpang



Membantu mengatur alur barang penumpang di PSCP



Membantu pemeriksaan barang mencurigakan di PSCP



Membantu penjagaan akses masuk karyawan



Membantu penyisiran terminal sebelum jam operasional



Membantu peninjauan alur barang kargo



Membantu penjagaan PSCP Internasional



Membantu pemeriksaan manual bagasi tertahan



Membantu patrol keamanan sisi udara (pagar parimeter, akses masuk, apron, dan runway)

B. Dokumentasi Kegiatan Pelaksanaan OJT di Unit Apron Movement Control



Membantu pendataan pergerakan pesawat



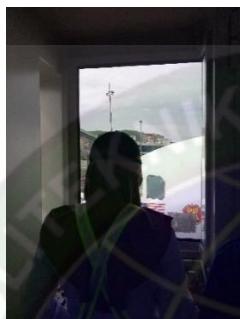
Membantu informasi *parking stand* dan pergerakan pesawat



Membantu pembersihan
Foreign Object Debris (FOD)



Pengawasan pergerakan *ground handling* dan GSE



Membantu *docking* dan
undocking aviobrigade ke
pesawat



Membantu pemanduan parker
pesawat



Membantu pengawasan *engine run up* pesawat AOG yang sedang mengalami kerusakan

C. Dokumentasi Kegiatan Pelaksanaan OJT di Unit Tata Terminal, Sanitasi dan Informasi



Membantu *announce* ke penumpang



Membantu inspeksi fasilitas terminal

LAMPIRAN 4

A. Lembar Penilaian OJT di Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo

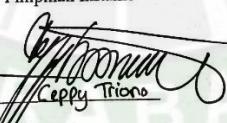
REKAPITULASI NILAI ON THE JOB TRAINING PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)	
1. Nama	: HAYGIA SOFIA WULANDARI
2. Prodi	: MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
3. Tanggal OJT	: 6 JANUARI 2025 – 28 FEBRUARI 2025
4. Lokasi OJT	: BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO
5. Unit	: AVIATION SECURITY (AVSEC)

1. Penilaian Kompetensi	
a. Kemampuan Kerja	88 (dengan angka)
b. Komunikasi dan Koordinasi	89 (dengan angka)
c. Situasi Abnormal/Tidak biasa	89 (dengan angka)
d. Manajemen Kerja	92 (dengan angka)
e. Security & Safety Awareness	93 (dengan angka)
2. Penilaian Kepribadian	
a. Sikap/Perilaku	95 (dengan angka)
b. Tanggung Jawab	88 (dengan angka)
c. Kerjasama	90 (dengan angka)
d. Kerapian	95 (dengan angka)
3. Persentase Kehadiran	
a. Ijin	- hari
b. Sakit	- hari
c. Tanpa Keterangan	- hari
4. Jumlah hari bekerja	25 hari

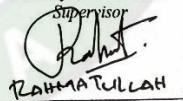
Catatan :

-

Pimpinan Instansi


Cappy Triono

Surabaya, 28-02-2025


Supervisor
ZAHMA TULLAH

Rekapitulasi Nilai On The Job Training di Unit Aviation Security (AVSEC) Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo

REKAPITULASI NILAI ON THE JOB TRAINING		
PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)		
1. Nama	: HANGIA SOFIA WULANDARI	
2. Prodi	: MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA	
3. Tanggal OJT	: 6 JANUARI 2025 - 28 FEBRUARI 2025	
4. Lokasi OJT	: BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO	
5. Unit	: APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)	
1. Penilaian Kompetensi		
a. Kemampuan Kerja	95	(dengan angka)
b. Komunikasi dan Koordinasi	95	(dengan angka)
c. Situasi Abnormal/Tidak biasa	95	(dengan angka)
d. Manajemen Kerja	95	(dengan angka)
e. Security & Safety Awareness	95	(dengan angka)
2. Penilaian Kepribadian		
a. Sikap/Perilaku	95	(dengan angka)
b. Tanggung Jawab	95	(dengan angka)
c. Kerjasama	95	(dengan angka)
d. Kerapian	95	(dengan angka)
3. Persentase Kehadiran		
a. Ijin	-	hari
b. Sakit	-	hari
c. Tanpa Keterangan	-	hari
4. Jumlah hari bekerja	19	hari
Catatan :		
<i>[Signature]</i>		Surabaya, 28-02-2025
Pimpinan Instansi	<i>[Signature]</i>	Supervisor
Ceppy Triono		GILANG SAFETY ATMA

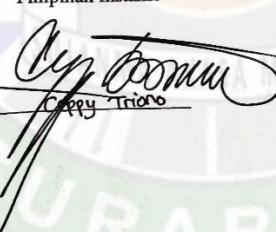
Rekapitulasi Nilai On The Job Training di Unit Apron Movement Control (AMC) Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo

REKAPITULASI NILAI ON THE JOB TRAINING PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)	
1. Nama	: HANGIA COFIA WULANDARI
2. Prodi	: MANAJEMEN TRASPORTASI UDARA
3. Tanggal OJT	: 6 JANUARI 2025 - 28 FEBRUARI 2025
4. Lokasi OJT	: BANDAR UDARA INTERNASIONAL - KOMODO
5. Unit	: INFORMASI, SANITASI DAN TATA TERMINAL

1. Penilaian Kompetensi	
a. Kemampuan Kerja	95 (dengan angka)
b. Komunikasi dan Koordinasi	95 (dengan angka)
c. Situasi Abnormal/Tidak biasa	95 (dengan angka)
d. Manajemen Kerja	95 (dengan angka)
e. Security & Safety Awareness	95 (dengan angka)
2. Penilaian Kepribadian	
a. Sikap/Perilaku	95 (dengan angka)
b. Tanggung Jawab	95 (dengan angka)
c. Kerjasama	95 (dengan angka)
d. Kerapian	95 (dengan angka)
3. Prosentase Kehadiran	
a. Ijin	— hari
b. Sakit	— hari
c. Tanpa Keterangan	— hari
4. Jumlah hari bekerja	7 hari

Catatan : semoga ilmu yang didapatkan selama OJT dapat diterapkan ilmu pengetahuan pengembangan dunia pikir dan pemecahan masalah kompleks yang timbul dengan mengandalkan serta mengambil keputusan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas.

Pimpinan Instansi



Cappy Trianto

Surabaya, 28-02-2025

Supervisor



SRI RATNAWATI

Rekapitulasi Nilai On The Job Training di Unit Informasi, Sanitasi dan Tata Terminal Bandar Udara Internasional Komodo – Labuan Bajo