

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA H. HASAN AROEBOESMAN ENDE
Tanggal 11 Desember 2023 – 1 Maret 2024



Oleh:

ANDIKA PRASETIA ALFIANTO
NIT. 30621002

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA VII A
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
BANDAR UDARA H. HASAN AROEBOESMAN ENDE
Tanggal 11 Desember 2023 – 1 Maret 2024



Oleh:

ANDIKA PRASETIA ALFIANTO
NIT. 30621002

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA VII A
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024

LEMBAR PERSETUJUAN

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA H. HASAN AROEBOESMAN ENDE
Tanggal 11 Desember 2023 – 1 Maret 2024**

Oleh:

**ANDIKA PRASETIA ALFIANTO
NIT. 30621002**

Program Studi 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:

Supervisor Bandar Udara
H. Hasan Aroeboesman, Ende

Dosen Pembimbing



**ABNER ELIANUS, S.E.
NIP. 19690222 199303 1 003**



**M. JATAYU, A.Md, M.Tr.U.
NIP. 19921011 202012 1 005**

Mengetahui
Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara



**AHMAD MUSADEK, S.T., M.MT.
NIP. 19680217 199102 1 001**

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 1 Maret 2024 di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende Nusa Tenggara Timur.

Dengan diadakannya *On The Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan, antara lain taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya dan dapat diimplementasikan di dunia kerja, mampu menerapkan materi melalui praktek yang sesungguhnya, serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan yang hanya bisa didapatkan dalam pengalaman saat praktek langsung.

Dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dan proses penyusunan Laporan *On The Job Training* ini penulis banyak menerima dukungan, bantuan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua dan keluarga yang selalu memberikan doa, dukungan, baik moril maupun materil, serta motivasi sehingga dapat memaksimalkan diri dalam melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT).
2. Bapak Ir. Agus Pramuka, S.T., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Ahmad Musadek, ST, M.MT, selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
4. Bapak Indra Triyantono S.E., M.M., selaku Kepala Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende, Nusa Tenggara Timur.
5. Bapak M. Jatayu A.Md, M.Tr.U., selaku pembimbing yang senantiasa membantu penulisan dalam menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT).

6. Bapak David N. Y. Banunu, S.S.T. selaku Kepala Seksi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende, Nusa Tenggara Timur.
7. Bapak Naxabandi Sulaiman, S.I. Kom, selaku Koordinator unit Aviation Security (AVSEC).
8. Bapak Abner Elianus, S.E, selaku Koordinator unit *Apron Movement Control* (AMC).
9. Pihak Bandara H. Hasan Aroeboesman Ende sebagai lokasi *On The Job Training* (OJT) yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) ini.
10. Keluarga besar Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara yang senantiasa menemani dan memberi semangat dalam menyelesaikan laporan ini.
11. Kepada rekan-rekan satu tim yang saling mendukung, berbagi, suka dan duka selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT).

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun penulis harapkan dari pembaca demi karya yang lebih baik dan semoga laporan ini dapat memberi manfaat.

Ende, 28 Februari 2024



Andika Prasetya A

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Dasar Pelaksanaan.....	3
1.3 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	3
1.3.1 Bagi Kampus.....	3
1.3.2 Bagi Taruna	4
1.4 Manfaat Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	4
1.5 Tempat dan Waktu Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	5
1.5.1 Tempat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	5
1.5.2 Waktu Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	5
1.6 Jadwal Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT)	5
BAB 2 GAMBARAN UMUM LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	6
2.1 Sejarah Singkat.....	6
2.1.1 Sejarah Bandar Udara H. Hasann Aroeboesman Ende	6
2.2 Profil Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende	7
2.3 Data Umum Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende.....	7
2.4 Fasilitas Lokasi <i>On The Job Training</i> (OJT).....	10
2.5 Struktur Organisasi Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, End.....	12
BAB 3 TINJAUAN TEORI	13
3.1 Bandar Udara	13
3.2 Terminal Bandar Udara	13
3.3 <i>Apron</i>	15

3.4 <i>Aviation Security (AVSEC)</i>	17
3.5 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	19
3.6 Kargo	21
BAB 4 PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	23
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	23
4.1.1 <i>Aviation Security (AVSEC)</i>	23
4.1.2 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	23
4.1.3 Kargo	25
4.2 Permasalahan	25
4.3 Penyelesaian Masalah	26
BAB 5 PENUTUP	28
5.1 Kesimpulan	28
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV	28
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT	28
5.2 Saran	28
5.2.1 Saran Terhadap Bab IV	29
5.2.2 Saran Terhadap OJT	29
DAFTAR PUSTAKA	31
<u>LAMPIRAN</u>	32

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Jadwal Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT)	5
Gambar 2.1 Jarak Bandara H. Hasan Aroeboesman ke Pusat Kota Ende.....	7
Gambar 2.2 <i>Layout</i> Terminal Bandar Udara lantai 1	11
Gambar 2.3 <i>Layout</i> Terminal Bandar Udara Lantai 2	11
Gambar 2.4 <i>Layout</i> Apron Bandar Udara	12
Gambar 2.5 Struktur Organisasi Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende ...	12
Gambar 4.1 Permasalahan Sisi Udara.....	27
Gambar 4.2 Kegiatan Sosialisasi.....	Error! Bookmark not defined.



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Indikator Lokasi dan Nama Bandar Udara.....	7
Tabel 2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara.....	8
Tabel 2.3 Jam Operasi	9
Tabel 2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	9
Tabel 2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>)	9
Tabel 2.6 Peralatan dan Pemadam Kebakaran (<i>Rescue and Fire Fighting</i>).....	10



BAB 1

PENDAHULUAN

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

On The Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan dunia penerbangan baik secara internasional, regional maupun domestik nasional mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Di era ini bidang penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandar udara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandar udara diberbagai pulau.

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma di bidang Teknik, Manajemen dan Keselamatan Penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan oleh fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya 3S+1C yaitu *safety, security, service, and compliance*. Program Studi Diploma III pada Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Diploma III Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara (TNU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma III Komunikasi Penerbangan (KP) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan (TBL).

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) merupakan salah satu kegiatan taruna Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertujuan untuk memperdalam ilmu lapangan yang telah diberikan secara materi yang tertuang dalam kurikulum Manajemen Transportasi Udara agar

mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil tanggap dan ahli sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On The Job Training* (OJT) dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap program studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait. Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On The Job Training*. Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara.

Perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan tersebut tidak terlepas dari peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara. Beberapa alasan konsumen pengguna jasa transportasi udara, diantaranya untuk kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata, dan berbagai urusan lainnya. Dilihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan terdapat dua bentuk kegiatan penerbangan, yaitu penerbangan komersil dan penerbangan non komersil. Penerbangan komersil atau biasa disebut penerbangan niaga merupakan bentuk transportasi udara yang mengenakan biaya bagi penggunaannya. Jaminan keselamatan penerbangan merupakan faktor utama yang sangat penting dalam dunia penerbangan. Dalam hal tersebut pemerintah berperan untuk melakukan sertifikasi pesawat dan mengembangkan infrastruktur transportasi udara. Maka perlu adanya suatu upaya dan langkah-langkah nyata untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktifitas serta etos kerja yang tinggi terhadap sumber daya manusia yang ada.

Melalui OJT tersebut diharapkan para peserta didik dapat menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori, selain itu para peserta didik dapat menyelesaikan segala masalah yang ada di lapangan. *On The Job Training* merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi

udara sebagai manager yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga pada saat bekerja taruna diharapkan dapat menerapkan pengalaman pada instansi.

1.2 Dasar Pelaksanaan

Dasar pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Presiden Republik Indonesia, 2009).
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional (Presiden Republik Indonesia, 2003).
3. Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indoensia Nomor 5336 (Presiden Republik Indonesia, 2012).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi, Lembaran Negara Republik Indonesia 5500 (Pemerintah Indonesia, 2014).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 99 Tahun 2021 tanggal 31 Desember 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya (Kementerian Perhubungan, 2021).
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tanggal 28 Februari 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya (Menteri Perhubungan, 2018).

1.3 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

1.3.1 Bagi Kampus

Tujuan dari *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 semester 5 adalah sebagai berikut :

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional;

2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi dilingkup nasional dan internasional;
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan);
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan laporan *On The Job Training* (OJT);
5. Untuk melatih kerjasama taruna dengan personil lain, maupun pada unit-unit yang lain. Sehingga tercipta suasana teamwork serta disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.

1.3.2 Bagi Taruna

Adapun rincian dari tujuan untuk taruna dari kegiatan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Agar taruna *On The Job Training* (OJT) mengetahui keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu Bandar Udara lingkungan tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
2. Agar taruna memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
3. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandara Udara lokasi *On The Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, komersial bandar udara, keamanan penerbangan, dan kargo.
4. Mampu melaksanakan dan mengetahui bagaimana tata cara pengepakan yang benar terhadap barang-barang kargo.
5. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar serta memiliki wawasan organisasi pada satuan kerja organisasi masing-masing.

1.4 Manfaat Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dalam pelaksanaan OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

1.5 Tempat dan Waktu Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

1.5.1 Tempat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesma Ende Nusa Tenggara Timur. Berlokasi di Jl. Jl. Ahmad Yani, Kel. Tetandara, Kec. Ende Selatan 86317 Telp. +6238121289 Fax. 0381 22172

1.5.2 Waktu Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) dilaksanakan sejak tanggal 11 Desember 2023 sampai 1 Maret 2024.

1.6 Jadwal Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

Jadwal kegiatan *On The Job Training* (OJT) sebagai berikut:

		DESEMBER																																	KETERANGAN			
NO	NAMA	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31											L	KETERANGAN				
1	Dina	DF	DF	DF	S	P	S	L	P	S	P	S	P	S	L	DF	DF	DF	S	P	S	L											=	LIBUR				
2	Ghaisandra	DF	DF	DF	P	S	P	L	P	S	P	S	P	S	L	DF	DF	DF	P	S	P	L											=	AVSEC				
3	Eja	DF	DF	DF	P	S	S	L	P	S	P	S	P	S	L	DF	DF	DF	S	P	P	L											=	AMC				
4	Fascal	DF	DF	DF	DF	DF	DF	DF	P	S	P	S	L	F	P	P	S	P	S	P	L	F	P											=	CARGO			
5	Andika	DF	DF	DF	DF	DF	DF	DF	L	P	S	P	S	P	L	F	S	P	S	P	L	F											=	PENYUSUNAN				
6	Sekar	DF	DF	DF	DF	DF	DF	DF	L	P	S	P	S	P	F	S	P	S	P	F	S	L	F											=	LAPORAN OJT			
																																	P = PAGI		S = SIANG		DF = FULL	
		JANUARI																																				
NO	NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31						
1	Dina	DF	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	DF	S	P	S	L	F	P	P	S	P						
2	Ghaisandra	DF	S	P	S	P	S	L	P	S	P	S	P	S	L	P	S	P	S	P	S	L	DF	P	P	S	P	L	F	S	P	P						
3	Eja	DF	S	S	P	P	P	L	P	S	P	P	S	L	S	P	P	S	P	S	L	DF	P	S	P	F	S	L	P	P	S	P						
4	Fascal	P	S	P	P	S	L	F	P	P	S	P	S	L	F	P	P	S	P	S	L	F	P	DF	DF	P	S	P	S	L	P	S						
5	Andika	S	P	P	S	P	L	F	S	P	P	S	P	L	F	S	P	P	S	P	L	DF	DF	S	P	S	P	L	S	P	S	P						
6	Sekar	P	P	S	P	F	S	L	P	P	S	P	F	S	L	P	S	P	F	S	L	DF	DF	S	P	P	S	L	S	S								
		FEBRUARI																																				
NO	NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	MARET					
1	Dina	S	L	F	P	P	S	P	S	L	F	P	P	S	P	S	L	F	P	P	S	P	S	L	F	P	P	S	P									
2	Ghaisandra	S	P	L	F	S	P	P	S	P	F	S	P	S	P	S	L	F	P	P	S	P	L	F	S	P	P											
3	Eja	P	F	S	L	P	P	S	P	F	S	L	P	P	S	P	F	S	L	P	P	S	P	F	S	L	P	P										
4	Fascal	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	L	F	P	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P									
5	Andika	S	P	S	L	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	L	F	P	P	S	L	P	S	P	S	P	L	S									
6	Sekar	S	P	P	L	P	S	P	S	P	L	S	P	P	S	L	P	S	S	L	P	S	S	P	P	L	S	S										

BAB 2

GAMBARAN UMUM LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah Bandar Udara H. Hasann Aroeboesman Ende

Bandara Haji Hasan Aroeboesman, juga dikenal sebagai Bandara Ende atau Bandara Ippi, karena letaknya yang berada di teluk Ippi Ende, Nusa Tenggara Timur. Bandara Haji Hasan Aroeboesman merupakan salah satu penunjang dalam pengembangan daerah Kabupaten Ende. Bandara Ende ini pertama kali digagas oleh bupati Ende pertama, Haji Hasan Aroeboesman dimana beliau juga berkontribusi dalam melobi warga Ende untuk pembebasan lahan.

Bupati Aroeboesman pada saat itu berhasil mendapatkan lahan untuk pembangunan bandara tersebut tetapi pada masa jabatannya beliau belum sempat melunasi ganti rugi, sehingga setelah masa baktinya habis dan digantikan oleh Herman Josef Gadi Djou pada tahun 1973 atau sosok yang akrab disapa bupati Ema, beliau dihadapkan dengan kondisi kas yang kosong. Awal mula Bupati Ema menjabat, rumah jabatan bupati tidak punya inventaris satu pun. Jadi Bupati Ema membawa semua barang dari Kupang yang kemudian dipakai sebagai inventaris.

Belum selesai dengan urusan kas, suatu ketika para warga pemilik lahan bandara datang menemui bupati Ende di kantor dan meminta pelunasan ganti rugi lahan. Sedangkan hutang lahan bandara Ende cukup besar yaitu mencapai Rp. 32 juta. Pada saat itu Bupati Ema nyaris putus asa dan sempat ingin mengajukan pengunduran diri sebagai bupati, namun niat tersebut beliau tepis lantas berkomitmen menyelesaikan masalah pembebasan lahan bandara dan mulai mencari jalan keluar.

Bupati Ema kemudian bekerja sama dengan mantan bupati Ende sebelumnya yaitu Hasan Aroeboesman untuk membuat kesepakatan dengan pemilik lahan. Kesepakatan pun berhasil dicapai oleh kedua belah pihak yang menyepakati bahwa uang ganti rugi bandara Ende akan dibayar secara bertahap. Dan pembayaran ganti rugi tersebut dapat dilunasi bupati Ema dalam jangka waktu dua tahun dan proses pembangunan bandara pun dilanjutkan.

2.2 Profil Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende

Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman merupakan Bandar Udara yang terletak di Kota Ende, Bandar Udara ini dikelola oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman yang diawasi oleh Direktorat Jenderal Perhubungan. Pada tahun 2021, Kementerian Perhubungan merencanakan untuk membangun terminal Bandara Haji Hasan Aroeboesman senilai Rp 85 miliar. Saat ini, terminal penumpang baru di Bandara Haji Hasan Aroeboesman telah selesai dibangun dan sudah dioperasikan pada tanggal 12 April 2023.

Bandara H. Hasan Aroeboesman merupakan Bandar udara tersibuk ketiga di Nusa Tenggara Timur setelah Bandar Udara El Tari dan Bandar Udara Komodo. Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman memiliki satu terminal yang melayani penerbangan domestik. Jarak antar rumah warga serta lahan kosong terhitung sangat dekat dengan bandara. Bandar Udara ini melayani penerbangan pesawat berukuran kecil seperti ATR 72-600 dan Fokker 50. Pada tahun 2015, Bandar udara ini pernah didarati oleh jenis pesawat Embraer 195 yang merupakan jenis pesawat jet berbadan besar milik maskapai Kalstar. Bandara H. Hasan Aroeboesman dengan kota terdekat atau daerah yang berpenduduk padat hanya memiliki jarak 543,6 M.



Gambar 2.1 Jarak Bandara H. Hasan Aroeboesman ke Pusat Kota Ende

Sumber: Aerodome Manual Bandara Ende, 2023

2.3 Data Umum Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende

Adapun data umum dari Unit Penyelenggaran Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Indikator Lokasi dan Nama Bandar Udara

Nama Bandar Udara	Haji Hasan Aroeboesman
Nama Kota	Ende
Provinsi	Nusa Tenggara Timur
Kode IATA/ ICAO	ENE/ WATE

Sumber: Aerodrome Manual Bandara Ende, 2023

Tabel 2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1.	Koordinat ARP Aerodrome	08° 50' 53" S 121° 39' 48" E
2.	Arah dan Jarak ke Kota	Arah Barat dan ± 543,6 m
3.	Magnetic Var/Annual Change	1°E
4.	Elevasi/ Referensi Temperatur	43 Feet MSL / 32° C
5.	Elevasi Masing-Masing Threshold	Runway 27 : ± 19 Feet Runway 09 : ± 43 Feet
6.	Elevasi Tertinggi Touchdown Zone Pada Precision Approach Runway	NIL
7.	Rincian Rotating Beacon	Available (Tower)
8.	Penyelenggara Bandar Udara	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende
9.	Alamat Bandar Udara	Jl. Ahmad Yani-Ende, Kabupaten Ende, Provinsi Nusa Tenggara Timur
10.	Nomor Telepon	(0381)-21512,21356,21531
11.	Telefax	0381-22172
12.	Telex	-
13.	E-Mail	Bandara_nd@yahoo.co.id
14.	Tipe Lalu Lintas Penerbangan Yang Di Izinkan	VFR
15.	Status Dan Kode Referensi Bandar Udara	Umum/ 3C

16.	Keterangan	NIL
-----	------------	-----

Sumber: Aerodrome Manual Bandara Ende, 2023

Tabel 2.3 Jam Operasi

1.	Pelayanan Pesawat Udara (AD Operational)	<i>Everyday</i> 07.00-17.00 WITA
2.	Administrasi Bandar Udara	<i>Monday</i> 07.00-16.00 WITA <i>Tuesday – Thursday</i> 08.00-16.00 WITA
3.	Status Penggunaan	Domstik
4.	Bea Cukai dan Imigrasi	NIL
5.	Kesehatan dan Sanitasi	NIL
6.	<i>Ground Handling</i>	<i>Available</i>
7.	Keamanan Bandar Udara	<i>24 Hours</i>
8.	Pengisian Bahan Bakar Pesawat	DPPU Pertamina

Sumber: Aerodrome Manual Bandara Ende, 2023

Tabel 2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara
(*Handling Service and Facilities*)

1.	<i>Kargo Handling Facilities</i>	<i>Available</i>
2.	<i>Fuel/Oil/Type</i>	JET A-1 (Avtur)
3.	<i>Fuelling Facilities/ Capacity</i>	7.000 Ltr dan 12.000 Ltr

Sumber: Aerodrome Manual Bandara Ende, 2023

Tabel 2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

1.	Hotel	Ada (Hotel $\pm$ 500 m sd 1 km)
2.	Restauran	Ada (Restoran $\pm$ 500 m)
3.	Alih Moda Transportasi	Ada (Taxi)
4.	Fasilitas Kesehatan	Ada (Puskesmas $\pm$ 500 m) (Rumah Sakit $\pm$ 1 Km)
5.	Bank and Kantor Pos	Ada (Bank Unit Bri $\pm$ 50 m) (Kantor Pos $\pm$ 1 Km)

6.	Kantor Pariwisata	Ada ($\pm$ 2 Km. Dari Bandara)
----	-------------------	---------------------------------

Sumber: Aerodrome Manual Bandara Ende, 2023

Tabel 2.6 Peralatan dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*)

1.	Kategori PKP-PK	5
2.	Peralatan PKP-PK	2 Unit Foam Tender Type IV 1 Unit Ambulance 1 Unit Comando Car 1 Unit RIV h8 Personel (Berlisensi) 5 Personel (Belum Berlisensi)
3.	Peralatan Pemindahan Pesawat udara yang rusak	Tidak ada (Bila ada kejadian menggunakan peralatan salvage dari bandar udara I Gusti Ngurah Rai-Bali) Telp : (0361) 9351011

Sumber: Aerodrome Manual Bandara Ende, 2023

2.4 Fasilitas Lokasi *On The Job Training* (OJT)

2.4.1 Sisi Darat (*Landside*)

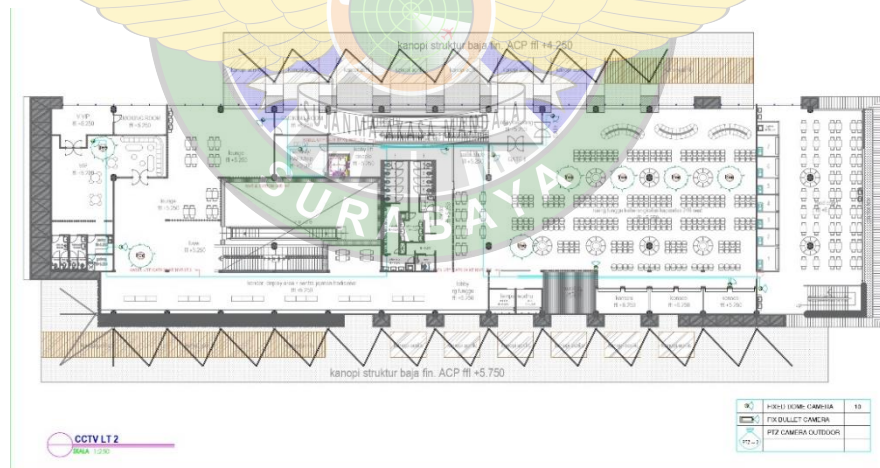
1. Bangunan Terminal Existing : $1.350 M^2$
2. Kantor Administrasi : $500 M^2$
3. Area Parkir Kendaraan : $3.250 M^2$
4. Gedung Power House : $96 M^2$
5. Gedung Main Power House : $360 M^2$

6. Hand Held Metal Detektor : 5 Unit
7. Walk Through Metal Detektor : 2 Unit
8. X-Ray Cabin : 2 Unit
9. X-Ray Baggage : 1 Unit



Gambar 2.2 Layout Terminal Bandar Udara lantai 1

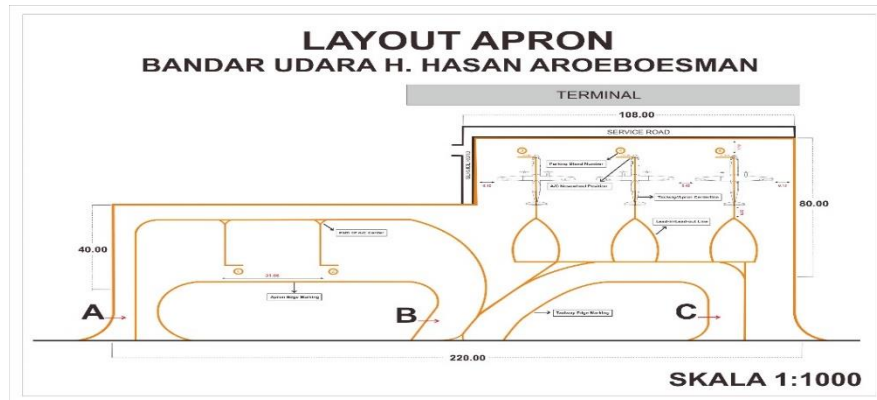
Sumber: Aerodome Manual Bandara Ende, 2023



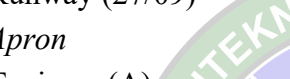
Gambar 2.3 Layout Terminal Bandar Udara Lantai 2

Sumber: Aerodome Manual Bandara Ende, 2023

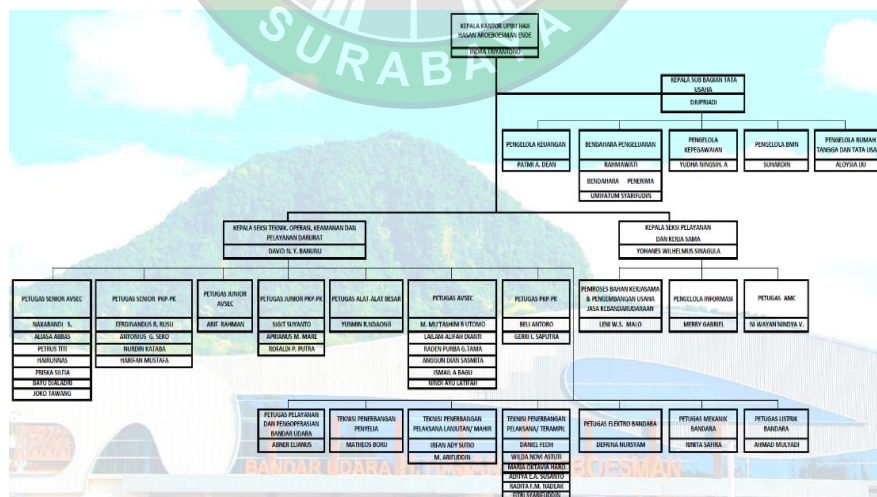
2.4.2 Sisi Udara (*Airside*)



Gambar 2.4 Layout *Apron* Bandar Udara
Sumber: Aerodome Manual Bandara Ende, 2023

- 
- | | |
|-------------------|---------------------------|
| 1. Runway (27/09) | : 1.650 M x 30 M |
| 2. Apron | : 225 M x 40 M |
| 3. Taxiway (A) | : 30 M x 15 M |
| Taxiway (B) | : 35 M x 32 M |
| Taxiway (C) | : 29 M x 28,9 M |
| 4. Turning Area | : 10 M x 150 M (Dua Sisi) |
| 5. Gedung PKP-PK | : 550 M ² |

2.5 Struktur Organisasi Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, End



Gambar 2.5 Struktur Organisasi Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende
Sumber: Aerodome Manual Bandara Ende, 2023

BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara merupakan sebuah fasilitas yang digunakan untuk mendarat ataupun lepas landas pesawat maupun helikopter. Atau bisa disebut juga sebagai suatu fasilitas perantara antara transportasi udara dengan transportasi darat yang berfungsi memberikan pelayanan bagi keberangkatan maupun kedatangan pesawat, bongkar muat barang serta naik turunnya penumpang.

Menurut ANNEX 14 pada (*International Civil Aviation Organization*, 2022) Bandar udara adalah area tertentu didarat atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 33 (Presiden Republik Indonesia, 2009) Bandar udara adalah kawasan didarat 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 antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan serta fasilitas pokok penunjang lainnya. Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Bandar udara adalah sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat.

3.2 Terminal Bandar Udara

Suatu terminal bandar udara merupakan sebuah bangunan di bandar udara dimana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka untuk menaiki dan meninggalkan pesawat. Di terminal, penumpang dapat melakukan pengurusan perjalanan udara seperti pembelian tiket, pemeriksaan barang serta menunggu jadwal keberangkatan. Pada terminal bandar udara ini terdapat beberapa fasilitas seperti ruang tunggu, restoran, serta berbagai toko. Bangunan yang menyediakan akses menuju pesawat (melalui gerbang) dapat disebut ‘*concourse*’. Tetapi, sebutan “terminal” dan “*concourse*” kadang-kadang digunakan berganti-ganti tergantung dari konfigurasi bandara.

Bandara kecil memiliki sebuah terminal sementara bandara besar memiliki beberapa terminal dan/atau concourse. Di bandara kecil, bangunan terminal tunggal melayani semua fungsi sebuah terminal dan *concourse*. Beberapa bandara besar memiliki terminal yang terhubung dengan banyak *concourse* melalui jalan setapak, jembatan layang, atau terowongan bawah tanah (seperti Bandar Udara Internasional Denver. Beberapa bandara besar memiliki lebih dari satu terminal, masing-masing dengan satu *concourse* atau lebih (seperti Bandar Udara La Guardia New York). Bandar udara besar lainnya memiliki terminal ganda di mana masing-masing telah termasuk fungsi sebuah *concourse* (seperti Bandar Udara Internasional Dallas/ Fort Worth)

Ada beberapa konsep yang dibentuk pada pembangunan Bandar udara:

- a. Pier adalah konsep desain terminal yang sederhana karena terdiri dari sebuah bangunan yang di kedua sisinya terdapat pesawat yang parkir. Salah satu ujung bangunan terhubung ke area baggage claim dan area kepengurusan tiket. Tapi dibalik kesederhanaannya, konsep ini justru membuat jarak tempuh dari check in counter menuju gate pesawat menjadi jauh.
- b. Terminal Satelit adalah konsep bangunan yang terpisah dari bangunan bandara lain, namun membutuhkan penghubung. Contohnya, Bandar Udara London Gatwick yang menggunakan sebuah terowongan pejalan kaki untuk menghubungkan antara terminal satelit dan terminal utama.
- c. Terminal berbentuk setengah lingkaran adalah konsep yang menggunakan bentuk setengah lingkaran yang diaplikasikan dalam pembangunan terminal. Dimana di ujung yang satu merupakan tempat pesawat diparkir dan ujung yang satunya lagi merupakan tempat bus- bus bandara diparkir. Walaupun penumpang harus menempuh perjalanan yang cukup jauh antara pesawat menuju tempat bus diparkir, namun dapat mengurangi waktu tempuh dari check in counter hingga menuju pesawat.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/347/XII/1999 (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 1999) tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar

Udara, dinyatakan bahwa bangunan terminal penumpang adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya ; pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dan ke pesawat udara. Terminal penumpang harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi dan komersil serta harus memenuhi persyaratan keamanan beserta keselamatan operasi penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan masalah bangunan.

Layaknya terminal pada umumnya, terminal bandar udara juga mempunyai sistem yang mengatur daerah tempat pemrosesan penumpang yang akan memulai ataupun mengakhiri perjalanan udara dan untuk mengangkut bagasi serta penumpang dari dan ke pesawat.

Menurut (Horonjeff & McKelvey, 2018), sistem terminal penumpang (*Passenger Terminal System*) terdiri dari tiga bagian utama. Bagian-bagian tersebut dan kegiatan-kegiatan yang terjadi didalamnya adalah sebagai berikut :

- a. Jalur masuk/*Acces Interface*: merupakan area dimana penumpang berpindah menuju jalan masuk ke bagian pemrosesan penumpang, sirkulasi parkir, dan naik turunnya penumpang merupakan kegiatan-kegiatan yang terjadi dalam bagian ini
- b. Pemrosesan/*Processing system*: merupakan area di mana kegiatan penjualan, lapor-masuk bagasi, pemesanan tempat duduk, pengambilan bagasi, serta pelayanan pengawasan federal dan keamanan berlangsung.

3.3 *Apron*

Apron adalah suatu daerah di bandar udara yang digunakan pesawat udara untuk kegiatan *loading, unloading, cargo, fueling, parking* penumpang dan pemeliharaan (*maintenance*). Berdasarkan SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara (Kementrian Perhubungan Republik Indonesia, 1985), *Apron* adalah suatu daerah atau tempat di bandar udara yang telah ditentukan

guna menempatkan pesawat udara, menurunkan dan menaikkan penumpang, kargo, pos, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat udara.

Pada area *apron* membutuhkan petugas yang dapat sigap dan tanggap dikarenakan memerlukan petugas yang berkompeten seperti dalam menentukan parkir pesawat. Petugas ini bisa sering disebut dengan AMC (*Apron Movement Control*). *Apron Movement Control* adalah personil bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta mencatat data penerbangan di *apron*. Pengawasan yang dilakukan oleh *Apron Movement Control* (AMC) bertujuan salah satunya untuk menciptakan keamanan dan keselamatan pada aktivitas penerbangan serta menciptakan kedisiplinan dari pengguna jasa yang dapat berpengaruh terhadap aktivitas di sisi udara.

Berikut beberapa hal yang dilarang jika berada di kawasan sisi udara atau *apron*:

- a. Meninggalkan kendaraan tanpa pengawasan
- b. Mendahului kendaraan lain yang menuju, ke arah yang sama
- c. Memarkir kendaraan pada atau di dekat pergerakan atau pada jalur lalu lintas kendaraan dan lintas garbarata, selain daerah yang diijinkan untuk itu, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat udara
- d. Mengemudikan kendaraan menuju atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor dan atau badan pesawat udara kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan ke pada pesawat udara.
- e. Menghidupkan mesin kendaraan pada jarak kurang dari 15 meter dari pesawat udara yang sedang mengisi bahan bakar
- f. Memundurkan atau menyebabkan kendaraan berjalan mundur ke arah pesawat udara, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara dan dipandu oleh petugas yang berwenang.

- g. Menjalankan kendaraan menuju pesawat udara yang mesinnya dalam keadaan hidup
- h. Menarik kendaraan lainnya, bilamana tidak menggunakan kendaraan khusus untuk maksud tersebut
- i. Mengisi bahan bakar
- j. Mengemudikan kendaraan sedemikian rupa sehingga membahayakan kendaraan lain atau orang disekitarnya
- k. Menempatkan atau menjalankan kendaraannya di dekat pesawat udara yang sedang bergerak atau ditarik
- l. Menempatkan atau mengemudikan kendaraan pada jarak kurang dari 8 meter di depan atau 80 meter di belakang mesin jet yang dalam keadaan hidup
- m. Melakukan perbaikan kendaraan

3.4 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah unit kerja yang bertanggung jawab terhadap keamanan penerbangan untuk mencegah masuknya barang yang dapat menjadikan adanya tindakan melawan hukum, barang-barang berbahaya (dangerous goods) dan barang-barang terlarang (prohibited items) masuk kedalam pesawat sipil. Serangkaian tindakan dan protokol keamanan yang dilakukan di Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende untuk mencegah dan mengurangi risiko terjadinya ancaman keamanan atau tindakan kriminalitas disekitar area bandara atau dalam penerbangan. Tindakan-tindakan ini mencakup pemeriksaan keamanan penumpang, kargo, dan bagasi, pengawasan lalu lintas pesawat dan kendaraan di sekitar bandara, serta pengawasan dan pemantauan orang yang masuk ke area terminal. Tujuan dari tindakan ini adalah untuk memastikan keamanan dan keselamatan penumpang, awak pesawat, dan orang-orang yang bekerja di bandara, serta melindungi aset dan infrastruktur penting disekitar bandara.

Tujuan utama *Aviation Security* adalah keselamatan penumpang, awak pesawat, personel dan masyarakat umum terhadap tindakan melawan hukum

dengan mencegah terangkutnya barang-barang yang dapat membahayakan penerbangan. *Aviation Security* diatur dalam *Annex 17* tentang security, ICAO DOC 8973, SKEP/2765/XII/2010 tentang tata cara pemeriksaan keamanan penumpang, awak pesawat dan barang bawaan yang akan diangkut pesawat udara dan orang perseorangan, Keputusan Menteri Perhubungan nomor 14 tahun 1989 tentang penertiban penumpang, barang dan cargo yang diangkut pesawat udara sipil.

Tugas pokok dari *Aviation security* di Bandara H. Hasan Aroeboesman Ende adalah melindungi keselamatan dan keamanan penumpang, awak pesawat, serta fasilitas dan aset penting yang ada di dalam dan sekitar bandara. Tugas-tugas tersebut meliputi:

- a. Pemeriksaan keamanan penumpang, kargo, dan bagasi untuk mencegah masuknya benda-benda yang berbahaya ke dalam pesawat.
- b. Pemantauan lalu lintas pesawat dan kendaraan di sekitar bandara untuk mencegah ancaman keamanan seperti sabotase dan terorisme.
- c. Pengawasan dan pemantauan orang yang masuk ke area terminal, seperti pemeriksaan dokumen dan pemeriksaan barang bawaan, untuk mencegah tindakan kriminalitas di dalam bandar udara.
- d. Pelaksanaan tindakan pencegahan dan penanganan dalam situasi darurat seperti kebakaran, ledakan, atau serangan teror.
- e. Pelaksanaan kebijakan dan prosedur keamanan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan dan pemerintah untuk mencegah ancaman keamanan dalam penerbangan.
- f. Kerjasama dengan pihak berwenang lain seperti kepolisian dan militer untuk memastikan keamanan dan keselamatan di sekitar bandara.

Dalam peraturan SKEP/2765/XII/2010 Bab I Butir 9 ditegaskan bahwa Personel Keamanan adalah Personel yang telah memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas & tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara), dalam lisensi tersebut dijelaskan kewenangan personel keamanan penerbangan atau *Aviation Security* dan jika sudah memiliki lisensi maka sudah dinyatakan memiliki

kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jendral Perhubungan Udara bagian dari personel Aviation Security atau personel keamanan bandar udara ialah:

1. *Basic Aviation Security* : Berdasarkan jurnal Asta, *Basic Aviation Security* merupakan pangkat terendah di *Aviation Security*. Pekerjaan yang dilakukan masih dasar dan tidak berat.
2. *Junior Aviation Security* : Dalam jurnal Asta, *junior Aviation Security* merupakan pangkat terendah dalam staff keamanan. Tugasnya mulai rumit apabila dibandingkan dengan *Basic Aviation Security* dan sudah mulai melakukan pengamanan yang sulit.
3. *Senior Aviation Security* : Dalam jurnal Asta, *senior Aviation Security* merupakan pangkat tertinggi di *Aviation Security*. Pada posisinya, mereka memiliki tanggung jawab yang sangat besar dan sudah dispesialisasi kerja masing-masing yang dibagi dalam beberapa divisi.

3.5 *Apron Movement Control (AMC)*

Dalam pengertian umum *Apron Movement Control (AMC)* ditujukan untuk pengawasan atas semua pergerakan lalu lintas diarea *apron* yang terdiri dari lalu lintas udara, kendaraan dan personil yang berada di bandara. *Apron Movement Control (AMC)* adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima estimate dari unit ADC (Tower). Pengawasan dalam terminologi disini memberikan arti tindak langkah yang diperlukan untuk mencegah terjadinya dalam hal ini kasustabrakan diantara ketiga unsur pembentuk lalu lintas *apron*, dimana mereka melakukan kegiatan bersama. Di samping itu pengawasan juga dimaksud agar pengaturan lalu lintas dapat berlangsung dengan lancar. Unit *Apron Movement Control (AMC)* sendiri berada di bawah naungan Kepala Seksi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat (TOKPD) dan kepalai oleh Kepala Unit *Apron Movement Control (AMC)*.

Sistem operasi *Apron Movement Control (AMC)* mencakup pemberian petunjuk serta pengawasan terhadap semua kendaraan dan personil dikarenakan

fungsi dari adanya *Apron Movement Control* yang memang memerlukan beroperasi di daerah pergerakan pesawat udara. Disamping itu mencakup juga pemberian bantuan pesawat udara yang menuju lokasi parkir yang telah ditetapkan. Dapat ditambahkan bahwa dalam operasional *Apron Movement Control* (AMC) ikut serta mencegah kemungkinan masuknya kendaraan yang tidak diwenangkan/tidak berhati-hati di sisi udara.

Penyelenggara *Apron Movement Control* (AMC) dilakukan dengan memperhatikan faktor keserasian dan keterpaduan operasional antar unit-unit yang terlibat dalam pengaturan lalu lintas pesawat udara di *apron*. Terutama dengan operasi lalu lintas terminal. Unit AMC memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengelolaan *apron* dan semua orang yang berkepentingan di daerah sisi udara (*air side*).

Dalam Manajemen Operasi Sisi Udara, *Apron Movement Control* (AMC) melakukan koordinasi dalam pelayanan yang terdiri dari pengaturan parkir pesawat udara, *Push Back* dan *Start Engine*, *marshalling*, pengawasan kendaraan di sisi udara (*airside*), penerbitan izin kendaraan operasional dan *Ground Support Equipment* (GSE), penerbitan Tanda Ijin Mengemudi (TIM) *apron*, kebersihan *apron*, penanganan tumpahan bahan bakar (*fuel spillage*).

Dalam pelaksanaan tugasnya unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki tugas melakukan pengawasan pergerakan pesawat udara dan kendaraan di sisi udara, pengawasan dan pengkoordinasian kebersihan sisi udara, pengawasan segala pergerakan lalu lintas kendaraan, pekerja, serta penumpang yang berada di wilayah sisi udara (*airside*), unit *Apron Movement Control* (AMC) berfungsi sebagai unit pelayanan dan pengawasan di sisi udara (*air side*) yang meliputi:

1. Fungsi pelayanan operasional meliputi:
 - 1) Pelayanan *marshalling* bagi pesawat yang membutuhkan.
 - 2) Pemberian pelayanan pencatatan data penerbangan untuk kebutuhan FDI (*Flight Data Information*).
 - 3) Pelayanan BCB (*Baggage Conveyor Belt*).

- 4) Pengkoordinasian tugas-tugas untuk pelayanan operasional berbagai unit sewaktu-waktu diperlukan.
2. Fungsi pengawasan meliputi:
- 1) Penerbitan Tanda Ijin Mengemudi (TIM) kendaraan kepada pengemudi yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu dilapangan.
 - 2) Pemberian tanda stiker/logo bagi kendaraan operasional yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu dilapangan.
 - 3) Pengawasan atas jalannya lalu-lintas kendaraan dan personil di sisi udara (*air side*).

3.6 Kargo

Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara selain beda pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan yang habis pakai, dan bagasi yang tidak ada pemiliknya atau bagasi yang salah penanganan. Kargo juga dapat diartikan sebagai semua barang yang dikirim melalui udara (pesawat terbang), laut (kapal) atau darat (truk kontainer) untuk diperdagangkan, baik antar wilayah atau kota di dalam negeri maupun antar negara (internasional) yang dikenal dengan istilah ekspor import. Dengan kata lain, Kargo udara adalah barang muatan pesawat udara yang dilengkapi surat muatan udara (*Airway Bill*) atau surat muatan udara termasuk bagasi yang dikirim melalui prosedur pengiriman kargo. Surat Muatan Udara (*Airway Bill*) adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan udara antara pengirim kargo dan pengangkut, dan hak penerima kargo untuk mengambil kargo.

“Kargo” digunakan untuk properti yang diangkut dalam pesawat udara yang mengangkut penumpang (bagasinya) dan properti lainnya. Kargo udara secara efektif menghubungkan pasar yang jauh dari satu sama lain menciptakan rantai pasokan global dengan kecepatan dan efisiensi. Hal ini membuat bisnis mudah berurusan dengan manajemen inventaris dan produksi yang dibangun sesuai

pesanan. Kecepatan dan efisiensi yang melekat pada transportasi udara yang membuat transportasi kargo melalui udara lebih efisien bergantung pada berbagai faktor termasuk akses pasar dan liberalisasi serta aturan persaingan yang adil.

Unit Bisnis Gudang Kargo Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende mempunyai tugas mengoperasikan, mengusahakan sarana dan prasarana untuk menangani pelayanan jasa kargo di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende serta menertibkan wilayah kerja unit bisnis gudang kargo dalam rangka menunjang keamanan dan keselamatan penerbangan.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Unit Bisnis Gudang Kargo Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende mempunyai fungsi :

1. Pelaksanaan Pelayanan Jasa Terminal Kargo (*landside* dan *airside* area kargo).
2. Pengusahaan dan pengembangan jasa terminal kargo.
3. Pengawasan dan pengendalian pengamanan serta penertiban terminal kargo.
4. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas serta peralatan terminal kargo.
5. Pengelolaan administrasi dan keuangan terminal kargo.

Dalam proses pengawasan, unit bisnis kargo berfokus dalam mengawasi operasional *warehousing* yang aktifitasnya berlangsung di kawasan terminal lama Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende. Aktifitas tersebut merupakan perusahaan yang beroperasi dan terlibat dalam handling kargo *incoming*, *outgoing* dan *warehousing* di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende.

BAB 4

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) Taruna D III Manajemen Transportasi Udara MTU VIII B Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende, Nusa Tenggara Timur. Berikut merupakan wilayah kerja yang meliputi :

- a. Unit *Aviation Security* (AVSEC)
- b. Unit *Apron Movement Control* (AMC)
- c. Kargo

4.1.1 *Aviation Security* (AVSEC)

Aviation security (AVSEC) adalah unit keamanan bandara. Tugas dari *Aviation Security* secara umum adalah untuk melindungi keamanan dan keselamatan penerbangan dan semua orang yang terlibat dalam penerbangan. Tugas ini mencakup berbagai kegiatan yang dirancang untuk mencegah tindakan kriminal dan terorisme di lingkungan penerbangan, melindungi fasilitas dan aset bandara, serta mengamankan penumpang, awak pesawat dan kargo.

Jumlah personil *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman terdiri dari 27 personil laki-laki dan 7 personil perempuan. Avsec dibagi menjadi beberapa bagian yaitu menurut license yang telah didapatkan yang meliputi senior avsec, junior avsec, basic avsec.

Dalam melakukan tugasnya, *Aviation Security* (AVSEC) dibagi menjadi 3 shift:

1. Shift Pagi dimulai pada pukul 06.00 WITA s.d. 13.00 WITA
2. Shift Siang dimulai pada pukul 11.00 WITA s.d. 18.00 WITA
3. Shift Full dimulai pada pukul 06.00 WITA s.d 18.00 WITA

4.1.2 *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan suatu unit yang terdiri dari personel bandar udara yang telah memiliki license dan tanggung jawab untuk

melaksanakan pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, orang dan bongkar muat barang dan pos di sisi udara.

Fungsi Unit kerja *Apron Movement Control* (AMC) meliputi :

1. Mengatur semua pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindari adanya tabrakan antar pesawat udara dan antara pesawat udara dengan obstacle atau bisa disebut untuk menghindari adanya accident.
2. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar dari *apron*.
3. Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaramn pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya.

Kegiatan pelayanan *Apron Movement Control* (AMC) meliputi :

1. Menyiapkan aircraft parking stand allocation
2. Mengadakan pengaturan terhadap engine run up, aircraft towing, memonitor start up clearance.
3. Menyediakan marshaller bagi pesawat yang membutuhkan.
4. Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di *apron*.
5. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan emergency.
6. Membuat/mengadakan suatu pengaturan security.
 - 1) Mengadakan control terhadap disiplin di *apron*
 - 2) Menjamin kebersihan *apron*.
 - 3) Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di *apron* selalu dalam keadaan baik setiap saat.

Personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende, Nusa Tenggara Timur berjumlah 5 orang yang terdiri dari 1 orang koordinator dan 4 orang anggota AMC.

Dalam melakukan tugasnya, *Apron Movement Control* (AMC) dibagi menjadi 3 shift dinas, antara lain:

1. Dinas Pagi dimulai pada pukul 07.00 WITA s.d. 12.00 WITA
2. Dinas Siang dimulai pada pukul 12.00 WITA s.d. 17.00 WITA
3. Dinas Full dimulai pada pukul 07.00 WITA s.d. 17.00 WITA

Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) selama bertugas di unit *Apron Movement Control* (AMC) mengikuti kegiatan pemeriksaan keadaan *apron*, pemeriksaan terhadap kelayakan *Ground Support Equipment* (GSE), pengawasan pergerakan kendaraan di sisi udara, memeriksa tanda izin mengemudi (TIM). Mengikuti Uji Layak yaitu memeriksa kelayakan kendaraan yang beroperasi di sisi udara pada bulan Februari yang diadakan setiap dua kali dalam setahun.

4.1.3 Kargo

Unit Bisnis Gudang Kargo Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende, Nusa Tenggara Timur mempunyai tugas mengoperasikan, mengusahakan sarana dan prasarana untuk menangani pelayanan jasa kargo di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende, Nusa Tenggara Timur serta menertibkan wilayah kerja unit bisnis gudang kargo dalam rangka menunjang keamanan dan keselamatan penerbangan.

Personel kargo Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, Ende, Nusa Tenggara Timur berjumlah 3 orang yang terdiri dari 1 orang koordinator dan 2 orang anggota kargo. Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) selama bertugas di unit kargo melaksanakan kegiatan pengecekan kargo sesuai dengan *manifest*, pendataan *incoming* dan *outgoing cargo*, mempelajari prosedur *incoming* dan *outgoing cargo*.

4.2 Permasalahan

Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di ketiga unit diatas yang berlangsung selama kurang lebih 3 bulan, terhitung mulai 11 Desember 2023 sampai 1 Maret 2024 terdapat permasalahan yang penulis temukan dilapangan yang mempengaruhi keamanan, keselamatan penerbangan.

Penulis menemukan hal yang dianggap masalah pada saat OJT di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesma, Ende, permasalahan tersebut berada di area sisi udara khususnya saat penulis melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di unit *Apron*

Movement Control (AMC). Dimana ditemukan banyak kendaraan Ground Support Equipment (GSE) parkir di sembarang tempat. Hal ini dikarenakan marka yang kurang lengkap sehingga peletakan Ground Support Sistem (GSE) yang tidak teratur.



Gambar 4.1 Permasalahan Sisi Udara

4.3 Penyelesaian Masalah

Dari uraian permasalahan diatas, perlu adanya penyelesaian masalah demi tercapainya upaya yang dikehendaki. Adapun bentuk upaya yang harus dilakukan pihak bandara dalam pemecahan masalah tersebut yaitu :

1. Melakukan pengawasan diseluruh wilayah *Apron* dan langsung mengkoordinasikan segala hal yang mungkin berbahaya ke pihak terkait untuk mencegah terjadinya hal yang tidak diinginkan.
2. Melakukan sosialisasi kepada petugas/operator *Ground Support Equipment* (GSE) tentang pentingnya menaati aturan batas/marka yang terdapat pada area *apron* terhadap keselamatan penerbangan serta peraturan dan tata tertib di sisi udara perlu diadakannya kegiatan yang dapat meminimalisir pelanggaran-pelanggaran di sisi udara. Upaya tersebut bisa dilakukan dengan mengadakan penyuluhan tentang keselamatan penerbangan (*Ramp Safety Campaign*).
3. Melengkapi marka yang masih kurang di apron agar peralatan Ground Support Equipment (GSE) dapat diletakkan sesuai dengan tempatnya dan aturannya.



Gambar 4.2 Kegiatan Sosialisasi



BAB 5 PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) taruna/i banyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman bekerja di lapangan. Taruna/i juga banyak menemukan masalah, diantaranya yang penulis paparkan pada Bab IV. Karena adanya permasalahan tersebut taruna/i menjadi mendapatkan pengetahuan dan wawasan terkait penyebab permasalahan dan cara menyelesaikan permasalahan tersebut. Permasalahan tersebut juga agar dapat dijadikan evaluasi bagi Unit Penyelenggara Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende.

Dalam merancang suatu Bandara diperlukan perencanaan desain bandara yang baik mulai dari fasilitas di *land side* seperti fasilitas terminal ataupun parkir maupun fasilitas *airside* seperti *runway*, *taxiway*, *apron* bahkan marka dan rambu-rambu juga perlu diperhatikan dan disesuaikan dengan standar yang tertera dalam regulasi yang ada.

Penerapan prosedur juga harus diperhatikan dan dilakukan sesuai prosedur yang ada dan berlaku tanpa adanya pengecualian, serta diperlukan pemberian sanksi yang tegas terhadap pelanggar agar tidak bersikap lalai dan meremehkan dari aturan yang ada.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) bagi taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat menerapkan ilmu yang telah didapat selama proses belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya dan mendapatkan gambaran ketika nantinya masuk dalam dunia kerja, selain itu juga dapat memperoleh pengetahuan yang belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Selama OJT taruna/i dapat terjun secara langsung ke lapangan untuk belajar dan mengamati proses kerja personil bandar udara terutama pada bagian AVSEC,

AMC, dan Kargo. Dalam pelaksanaan OJT taruna/i diawasi oleh supervisor yang ada pada unit terkait.

Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini. Kami mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun bagi kebaikan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca di masa yang akan datang.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

1. Perlu diadakan peninjauan dan penyesuaian kembali fasilitas sisi udara berdasarkan regulasi terkait baik dari bentuk maupun ukuran dan kesesuaian kondisi fasilitas tersebut.
2. Perlunya tingkat kesadaran yang tinggi untuk menciptakan kawasan yang menunjang keselamatan dan keamanan penerbangan terutama di wilayah sisi udara, dan perlu adanya pengontrolan secara berkala.
3. Mengadakan patroli di sisi udara secara berkala dan rutin untuk memastikan keamanan dan keselamatan di area runway.
4. Memberikan sanksi/ denda yang tegas bagi seseorang yang melanggar aturan yang telah ditetapkan.

5.2.2 Saran Terhadap OJT

Saran yang dapat disimpulkan selama tiga bulan pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Unit Penyelenggara Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende, Nusa Tenggara Timur, yaitu mengingat bahwa Unit Penyelenggara Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende memiliki peranan yang penting dalam pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan di Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende perlu di dukung pula dengan adanya fasilitas teknologi dan fasilitas bandar udara yang lebih baik lagi sehingga dapat memaksimalkan pemberian pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan. Serta perlu adanya evaluasi dan pembaharuan mengenai Standard Operating Procedure (SOP) yang semakin meningkat setiap tahunnya.

Selain hal tersebut agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan maksimal hendaknya setiap taruna/i dibekali dengan ilmu yang sesuai dengan ruang lingkup

pelaksanaan OJT selama pendidikan sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan. Selain itu, Waktu dalam pelaksanaan OJT diharapkan kedepannya untuk lebih dari 3 bulan, karena dirasa belum cukup untuk memperdalam ilmu lapangan.



DAFTAR PUSTAKA

- Horonjeff & McKelvey. (2018). *Perencanaan dan Perancangan Bandar Udara*.
- International Civil Aviation Organization. (2022). *Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation - Aerodromes - Volume I - Aerodrome Design and Operations* (Vol. 9, Issue July). <https://store.icao.int/en/annex-14-aerodromes>
- Kementerian Perhubungan. (2021). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 99 TAHUN 2021 TENTANG ORGANISASI DAN TATA KERJA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA*. <http://hubdat.dephub.go.id/km/tahun-2018/2669-peraturan-menteri-perhubungan-republik-indonesia-nomor-pm-115-tahun-2018-tentang-pengaturan-lalu-lintas-operasional-mobil-barang-selama-masa-angkutan-natal-tahun-2018-dan-tahun-baru-2019/download>
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (1985). *SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara*.
- Menteri Perhubungan. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 21 Tahun 2018 Tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya*. In *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 32 Tahun 2017 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya* (pp. 1–24).
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (1999). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/347/XII/1999 tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara* (Issue 2017). www.aging-us.com
- Pemerintah Indonesia. (2014). *Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi. Standar Nasional Pendidikan*, 37. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/5441/pp-no-4-tahun-2014>
- Presiden Republik Indonesia. (2003). *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 20 TAHUN 2003 TENTANG SISTEM PENDIDIKAN NASIONAL*.
- Presiden Republik Indonesia. (2009). *UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan* (Vol. 2, Issue 5, p. 255).
- Presiden Republik Indonesia. (2012). *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 12 TAHUN 2012 TENTANG PENDIDIKAN TINGGI*.

LAMPIRAN

A. FORM KEGIATAN HARIAN OJT

NAMA : ANDIKA PRASETIA ALFIANTO
 NIT : 30621002
 LOKASI : BANDAR UDARA H. HASAN AROEBOESMAN, ENDE

No	Tanggal	Unit	Uraian Kegiatan
1.	11/12/2023	AMC	Menghadap Kepala Bandar Udara, Pembagian Supervisi dan Tim, Pengenalan jobdesk kerja di unit AMC
2.	12/12/2023	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
3.	13/12/2023	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
4.	14/12/2023	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
5.	15/12/2023	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
6.	16/12/2023	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
7.	18/12/2023	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
8.	19/12/2023	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
9.	20/12/2023	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .

10.	21/12/2023	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
11.	22/12/2023	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
12.	24/12/2023	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
13.	25/12/2023	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
14.	26/12/2023	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
15.	27/12/2023	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
16.	28/12/2023	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
17.	29/12/2023	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
18.	31/12/2023	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
19.	01/01/2024	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
20.	02/01/2024	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
21.	03/01/2024	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .

22.	04/01/2024	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
23.	05/01/2023	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
24.	07/01/2024	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
25.	08/01/2024	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
26.	09/01/2024	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
27.	10/01/2024	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
28.	11/01/2024	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
29.	12/01/2024	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
30.	14/01/2024	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
31.	15/01/2024	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
32.	16/01/2024	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
33.	17/01/2024	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .

34.	18/01/2024	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
35.	19/01/2024	AMC	<i>Contact tower</i> mengenai info <i>parking stand</i> dan pencatatan <i>ground time</i> pesawat dari <i>landing</i> sampai <i>take off</i> .
36.	21/01/2024	AMC	Inspeksi <i>runway</i> dan <i>apron</i> , serta mengamati pergerakan <i>ground handling</i> .
37.	22/01/2024	AVSEC	Menghadap Kepala Bandar Udara, Pembagian Supervisi dan Tim, Pengenalan jobdesk kerja di unit AVSEC.
38.	23/01/2024	AVSEC	Mempelajari prosedur pemeriksaan keamanan di <i>Security Check Point 1</i> .
39.	24/01/2024	AVSEC	Mempelajari prosedur pemeriksaan keamanan di pintu masuk terminal.
40.	25/01/2024	AVSEC	Mempelajari prosedur pemeriksaan keamanan di <i>Security Check Point 2</i> .
41.	26/01/2024	AVSEC	Mempelajari prosedur pemeriksaan keamanan di <i>Security Check Point 2</i> .
42.	27/01/2024	AVSEC	Mempelajari prosedur pemeriksaan keamanan di <i>Security Check Point 1</i> .
43.	29/01/2024	KARGO	Mempelajari prosedur <i>outgoing cargo</i> mulai dari proses <i>booking</i> hingga kargo <i>on board</i> .
44.	30/01/2024	KARGO	Mempelajari prosedur <i>incoming cargo</i> mulai dari pengecekan kargo sesuai <i>manifest</i> , pendataan <i>incoming cargo</i> , hingga kargo diambil oleh <i>consignee</i> .
45.	31/01/2024	KARGO	Mempelajari prosedur <i>outgoing cargo</i> mulai dari proses <i>booking</i> hingga kargo <i>on board</i> .
46.	01/02/2024	KARGO	Mempelajari prosedur <i>incoming cargo</i> mulai dari pengecekan kargo sesuai <i>manifest</i> ,

			pendataan incoming cargo, hingga kargo diambil oleh <i>consignee</i> .
47.	02/02/2024	KARGO	Mempelajari prosedur <i>outgoing cargo</i> mulai dari proses <i>booking</i> hingga kargo <i>on board</i> .
48.	03/02/2024	KARGO	Mempelajari prosedur <i>incoming cargo</i> mulai dari pengecekan kargo sesuai <i>manifest</i> , pendataan incoming cargo, hingga kargo diambil oleh <i>consignee</i> .
49.	05/02/2024	AVSEC	Melakukan pengecekan parimeter
50.	06/02/2024	AVSEC	Melakukan patroli sisi udara
51.	07/02/2024	AVSEC	Melakukan patroli sisi darat
52.	08/02/2024	AVSEC	Melakukan penjagaan di hall kedatangan
53.	09/02/2024	AVSEC	Melakukan pemantauan CCTV
54.	10/02/2024	AVSEC	Melakukan pemeriksaan keamanan di pintu masuk terminal.
55.	12/02/2024	AVSEC	Melakukan pemeriksaan keamanan di <i>Security Check Point 1</i> .
56.	13/02/2024	AVSEC	Melakukan pemeriksaan keamanan di <i>Security Check Point 2</i> .
57.	14/02/2024	AVSEC	Melakukan pengecekan parimeter
58.	15/02/2024	AVSEC	Melakukan patroli sisi udara
59.	16/02/2024	AVSEC	Melakukan patroli sisi darat
60.	17/02/2024	AVSEC	Melakukan penjagaan di hall kedatangan
61.	19/02/2024	AVSEC	Melakukan pemantauan CCTV
62.	20/02/2024	AVSEC	Melakukan pemeriksaan keamanan di pintu masuk terminal.
63.	21/02/2024	AVSEC	Melakukan pemeriksaan keamanan di <i>Security Check Point 1</i> .
64.	22/02/2024	AVSEC	Melakukan pemeriksaan keamanan di <i>Security Check Point 2</i> .

65.	23/02/2024	AVSEC	Melakukan pengecekan parimeter
66.	24/02/2024	AVSEC	Melakuan patroli sisi udara
67.	26/02/2024	AVSEC	Melakuan patroli sisi darat
68.	27/02/2024	AVSEC	Melakukan penjagaan di hall kedatangan
69.	28/02/2024	Penulisan dan penyusunan laporan OJT	
70.	29/02/2024	Penulisan dan penyusunan laporan OJT	
71.	01/03/2024	Penulisan dan penyusunan laporan OJT	



B. FOTO KEGIATAN *ON THE JOB TRAINING*



Kegiatan pengecekan barang di SCP 1.



Proses pencatatan kargo.



Kegiatan audit Ground Handling oleh petugas AMC.



Kegiatan sosialisasi *safety awareness*.



Kegiatan mengawasi *Ground Handling* di apron.



Mengamati penumpang yang sedang *boarding*.

C. FORM PENILAIAN ON THE JOB TRAINING



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Andika Prasetya Alfianto
 NIT : 30621002
 Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : *Avion Movement Control (AMC)*
 Periode PKL : 11 Desember 2023 – 1 Maret 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT*NILAI
1	Kemampuan Kerja	15 %	95	14,25
2	Disiplin	15 %	96	14,40
3	Inisiatif	13 %	94	12,22
4	Tanggung jawab	15 %	98	14,70
5	Kerjasama	14 %	97	13,58
6	Kerajinan	13 %	95	12,35
7	Sikap	15 %	96	14,40
JUMLAH				95,90

Keterangan :
 Sangat Baik : 85 – 100
 Baik : 70 – 84
 Cukup : 60 – 69
 Kurang : 40 – 59
 Buruk : 0 – 39

Mengetahui
Kepala Seksi Teknik Operasi
Keamanan dan Pelayanan Darurat


 David Nelson Y. Banumu, S.S.T.

Ende, 20 Februari 2024
Penilai,


 Abner Ehanus, S.E.



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Andika Prasetya Alfianto
 NIT : 30621002
 Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : *Aviation Security (AVSEC)*
 Periode PKL : 11 Desember 2023 – 1 Maret 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT*NILAI
1	Kemampuan Kerja	15 %	94	14,1
2	Disiplin	15 %	95	14,25
3	Inisiatif	13 %	98	12,75
4	Tanggung jawab	15 %	97	14,55
5	Kerjasama	14 %	96	13,44
6	Kerajinan	13 %	97	12,61
7	Sikap	15 %	95	14,25
JUMLAH				95,94

Keterangan :
 Sangat Baik : 85 – 100
 Baik : 70 – 84
 Cukup : 60 – 69
 Kurang : 40 – 59
 Buruk : 0 – 39

Mengetahui
Kepala Seksi Teknik Operasi
Keamanan dan Pelayanan Darurat


 David Nelson Y. Banumu, S.S.T.

Ende, 20 Februari 2024
Penilai,


 Naxabandi Sulaiman, S.I.Kom.



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : Andika Prasetya Alfianto
NIT : 30621002
Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Kargo
Periode PKL : 11 Desember 2023 - 1 Maret 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT*NILAI
1	Kemampuan Kerja	15%	95	14,25
2	Disiplin	15%	96	14,40
3	Inisiatif	13%	99	12,87
4	Tanggung jawab	15%	99	14,85
5	Kerjasama	14%	95	13,30
6	Kerajinan	13%	96	12,48
7	Sikap	15%	99	14,85
JUMLAH				95,74

Keterangan:

Sangat Baik : 85 - 100

Baik : 70 - 84

Cukup : 60 - 69

Kurang : 40 - 59

Buruk : 0 - 39

Ende, 20 Februari 2024
Penilai,

Mengetahui
Kepala Seksi Teknik Operasi
Keamanan dan Pelayanan Darurat

David Nelson Y. Banunu, S.S.T.

Vasenthus Bate

D. SERTIFIKAT ON THE JOB TRAINING

