

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) BANDAR UDARA
DJALALUDDIN GORONTALO**



Disusun Oleh:

RIVAL AULIO RAMADHAN
NIT. 30621018

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) BANDAR UDARA
DJALALUDDIN GORONTALO**



Disusun Oleh:

RIVAL AULIO RAMADHAN
NIT. 30621018

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

HALAMAN PENGESAHAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)* BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO

Disusun Oleh:

RIVAL AULIO RAMADHAN
NIT. 30621018

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)*.

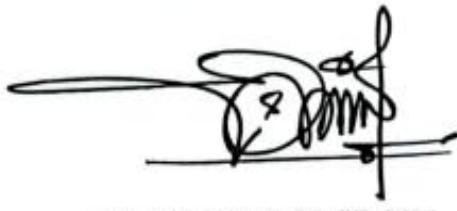
Disetujui Oleh:

Supervisor



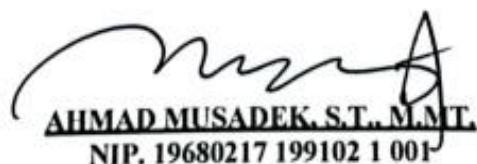
ARIS BAHUWA
NIP. 19870608 200912 1 004

Dosen Pembimbing



RIDHO RENALDI, SE, MM
NIP. 19800522 200012 1 001

Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT), di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo dan menyelesaikan penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan sebaik-baiknya.

On the Job Training (OJT) atau Praktek Kerja Lapangan (PKL) adalah gambaran sesungguhnya tentang kondisi lapangan kerja, pengaplikasian ilmu pengetahuan serta pengalaman secara langsung yang telah dipelajari dalam setiap mata kuliah di Politeknik Penerbangan Surabaya. *On the Job Training* (OJT) ini bertujuan untuk menambah wawasan serta pengalaman dalam kegiatan pekerjaan sesuai program studi.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak terkait yang telah berpartisipasi membantu demi kelancaran *On the Job Training* yang telah dilaksanakan, khususnya kepada:

1. Bapak Ir. Agus Peamuka, M.M selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.MT. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
3. Bapak Joko Harjani, S.T., M.Si selaku Kepala Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.
4. Bapak Aris Bahuwa selaku pembimbing penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini.
5. Bapak Ridho Renaldi, SE, MM selaku pembimbing selama melaksanakan kegiatan OJT.
6. Semua pihak bandara yang telah membantu demi kelancaran *On the Job Training* (OJT) dan penyusunan laporan.
7. Kedua orang tua yang telah memberikan Ridho, Restu, Do'a dan dukungan kepada penulis sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini dengan lancar serta menyelesaikan laporan dengan baik.
8. Rekan-rekan taruna OJT Gorontalo dan Manajemen Transportasi Udara yang saling mendukung dan menjadi penyemangat selama kegiatan *On the Job Training* berlangsung.

Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca, terutama untuk adik-adik yang akan melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo selanjutnya.

Gorontalo, 29 Februari 2024

Rival Aulio Ramdhan
NIT. 30621018



DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan Kegiatan <i>On the Job Training (OJT)</i>	2
1.2.1 Bagi Kampus	2
1.2.2 Bagi Taruna	3
1.3 Manfaat Kegiatan <i>On the Job Training (OJT)</i>	4
1.4 Tempat dan Waktu Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>	4
1.4.1 Tempat <i>On the Job Training (OJT)</i>	4
1.4.2 Waktu <i>On the Job Training (OJT)</i>	5
BAB 2 TINJAUAN <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i>	14
2.1 Profil Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo	14
2.3 Fasilitas Lokasi OJT	15
2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara	16
2.5 Gambaran Umum Masing-masing Tugas dan Fungsi Unit Kerja di Bandar Udara Terkait <i>On the Job Training (OJT)</i>	17
2.5.1 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	17
2.5.2 <i>Aviation Security (AVSEC)</i>	19
2.5.3 <i>Terminal Inspection Service (TIS)</i>	22
2.5.4 Informasi	23
2.5.5 Kargo	23
BAB 3 HASIL PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i>	27
3.1 Analisis Masalah	27
3.2 Penyelesaian Masalah	28

BAB 4 PENUTUP	29
4.1 Kesimpulan.....	29
4.2 Saran.....	30
DAFTAR PUSTAKA	31
LAMPIRAN	32



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Layout Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo	4
Gambar 1.2 Jadwal Kegiatan OJT	5
Gambar 2.1 Struktur organisasi bandar udara.....	17



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Uraian Kegiatan.....	5
Tabel 2.1 Data umum lokasi OJT	14
Tabel 2.2 Fasilitas Lokasi OJT	15
Tabel 2.3 Daftar Personil Apron Movement Control (AMC)	19



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya merupakan Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) yang memiliki tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma dibidang Keselamatan Penerbangan, Teknik Penerbangan dan Manajemen Penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai lembaga pendidikan dan/atau pelatihan memiliki tugas utama mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara, dan memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya keselamatan dan keamanan penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya saat ini memiliki 7 Program Studi Diploma III salah satunya, yaitu Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU).

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna Politeknik Penerbangan Surabaya adalah kegiatan *On the Job Training* (OJT) dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap program studi dan berfungsi untuk menerapkan ilmu 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. *On the Job Training* (OJT) merupakan 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.

Perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan 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. Jaminan keselamatan penerbangan merupakan faktor utama yang sangat penting dalam dunia penerbangan. Dalam hal tersebut pemerintah berupaya dan 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 (SDM) yang ada.

Manajemen Transportasi Udara menjadi salah satu bagian dari pelayanan jasa transportasi udara yang perlu terbentuk secara profesional, tanggung jawab dan disiplin melihat peranannya yang sangat besar terhadap keselamatan, keamanan dan efisiensi penerbangan. Untuk menghasilkan sumber daya manusia yang handal dan profesional di bidang Manajemen Transportasi Udara, Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya khususnya program studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU) mengadakan pelatihan bagi para tarunanya agar mengetahui kondisi sesungguhnya dari apa yang selama ini dipelajari, sehingga mengetahui apa yang akan mereka hadapi di dunia kerja. Dan melalui kegiatan *On the Job Training* (OJT) diharapkan para peserta didik di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan segala aspek ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan dapat menyelesaikan kendala serta penalaran dari permasalahan-permasalahan yang timbul dan dihadapi yang ada di lapangan.

1.2 Tujuan Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

1.2.1 Bagi Kampus

Tujuan dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III 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 di lingkup nasional dan internasional.
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pelayanan jasa dan membangun pengalaman memasuki industri penerbangan.
4. Menjalin hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik penerbangan surabaya dengan bandar udara, perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

1.2.2 Bagi Taruna

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

1. Agar taruna *On the Job Training* (OJT) mengetahui keadaan sesungguhnya di lapangan berkaitan dengan operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu bandar udara tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tersebut.
2. Mengetahui apa saja peran dan fungsi kerja dari unit dan fasilitas yang terdapat di bandar udara lokasi *On the Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, komersial bandar udara, keamanan penerbangan, dan kargo.
3. Taruna dapat memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
4. Dapat bekerja sama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang berkaitan dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar. Sehingga tercipta suasana teamwork dan pribadi yang disiplin dengan tanggung jawab yang tinggi.

1.3 Manfaat Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

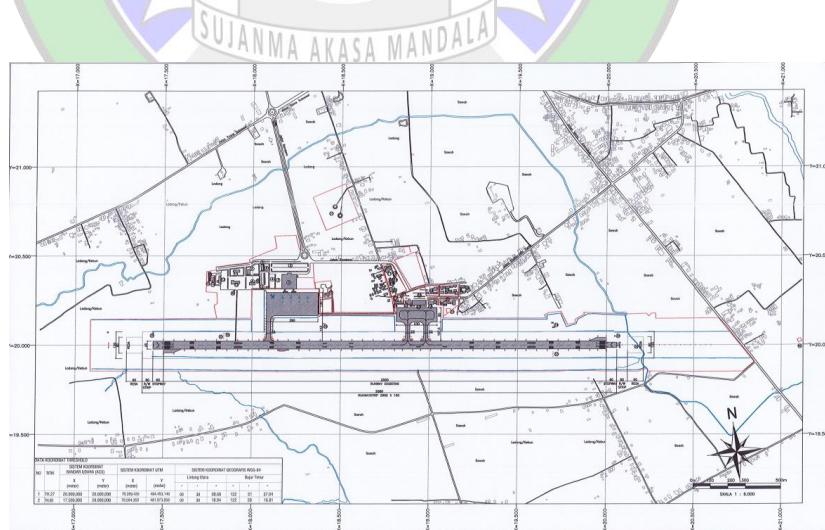
Adapun manfaat dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kegiatan kerja yang dilakukan saat memasuki dunia kerja nantinya dengan berpedoman pada pengalaman saat *On the Job Training* (OJT).
2. Mengetahui atau mempraktikan secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT).
3. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
4. Mengetahui masalah-masalah yang ada di dunia kerja serta cara bagaimana penyelesaiannya.

1.4 Tempat dan Waktu Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

1.4.1 Tempat *On the Job Training* (OJT)

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara Djalauddin Gorontalo. Berlokasi di Jl. Satria Angkasa No.274 Tolotio, Kab. Gorontalo - Telpon. 0813 8009 8010



1.4.2 Waktu *On the Job Training* (OJT)

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan selama 3 bulan sejak tanggal 11 Desember 2023 sampai 28 Februari 2024.

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

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

JADWAL ON THE JOB TRAINING (OJT)							
NO	NAMA	DESEMBER		JANUARI		FEBRUARI	
		11 s/d 31	01 s/d 11	12 s/d 31	01 s/d 09	12 s/d 16	19 s/d 23
1	Afrizal	AMC		AVSEC		TIS	INFORMASI
2	Elya Hana	AVSEC		AMC		INFORMASI	KARGO
3	Hananda	AMC		AVSEC		KARGO	TIS
4	Rizkiatul	AMC		AVSEC		TIS	INFORMASI
5	Rival Aulio	AVSEC		AMC		INFORMASI	KARGO
6	Triyuwandi	AVSEC		AMC		KARGO	TIS
						TIS	INFORMASI

Gambar 1.2 Jadwal Kegiatan OJT

Tabel 1.1 Uraian Kegiatan

No	Tanggal	Unit	Uraian Kegiatan
1	11/12/2023	-	Pengenalan dan pengarahan kepala bandara, kasi dan kanit berkaitan dengan tugas, tanggung jawab dan pembagian jadwal setiap unit dan pengenalan singkat tentang Bandar Udara Djalaluddin.
2	12/12/2023	AVSEC	Pengenalan terkait unit <i>Aviation Security</i> , bagian-bagian, fungsi serta tugasnya.
3	13/12/2023	AVSEC	Melakukan pemeriksaan berkaitan dengan barang bawaan penumpang pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.

4	14/12/2023	AVSEC	Mengatur <i>Flow Chart</i> pemeriksaan barang bawaan penumpang dimesin <i>X-ray</i> pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1.
5	15/12/2023	AVSEC	Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD) pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.
6	18/12/2023	AVSEC	Kegiatan berkaitan dengan administrasi keamanan penerbangan seperti perpanjangan dan pembuatan Pas Bandara di gedung <i>Emergency Operation Center</i> (EOC).
7	19/12/2023	AVSEC	Melakukan pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang, mengingatkan dan menyita ketika ada barang bawaan yang dilarang (<i>prohibited items</i>) di kabin pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.
8	20/12/2023	AVSEC	Standby pada AVSEC Cargo dan melakukan pemeriksaan, pemberian sticker <i>security check</i> sebagai tanda barang telah melalui pemeriksaan serta pembuatan berkas deklarasi keamanan kiriman.

9	21/12/2023	AVSEC	Melakukan pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang, mengingatkan dan menyita ketika ada barang bawaan yang dilarang (<i>prohibited items</i>) di kabin pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1.
10	22/12/2023	AVSEC	Standby pada AVSEC Cargo dan melakukan pemeriksaan, pemberian sticker <i>security check</i> sebagai tanda barang telah melalui pemeriksaan serta pembuatan berkas deklarasi keamanan kiriman.
11	25/12/2023	AVSEC	Melakukan pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang, mengingatkan dan menyita ketika ada barang bawaan yang dilarang (<i>prohibited items</i>) di kabin pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.
12	26/12/2023	AVSEC	Standby pada AVSEC Cargo dan melakukan pemeriksaan, pemberian sticker <i>security check</i> sebagai tanda barang telah melalui pemeriksaan serta pembuatan berkas deklarasi keamanan kiriman.
13	27/12/2023	AVSEC	Melakukan pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang, mengingatkan dan menyita ketika ada barang bawaan yang dilarang (<i>prohibited items</i>) di kabin pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1.

14	28/12/2023	AVSEC	Standby pada AVSEC Cargo dan melakukan pemeriksaan, pemberian sticker <i>security check</i> sebagai tanda barang telah melalui pemeriksaan serta pembuatan berkas deklarasi keamanan kiriman.
15	29/12/2023	AVSEC	Melakukan pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang, mengingatkan dan menyita ketika ada barang bawaan yang dilarang (<i>prohibited items</i>) di kabin pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.
16	1/1/2024	AVSEC	Standby pada AVSEC Cargo dan melakukan pemeriksaan, pemberian sticker <i>security check</i> sebagai tanda barang telah melalui pemeriksaan serta pembuatan berkas deklarasi keamanan kiriman.
17	2/1/2024	AVSEC	Mengatur <i>Flow Chart</i> pemeriksaan barang bawaan penumpang dimesin X-ray pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1.
18	3/1/2024	AVSEC	Standby pada AVSEC Cargo dan melakukan pemeriksaan, pemberian sticker <i>security check</i> sebagai tanda barang telah melalui pemeriksaan serta pembuatan berkas deklarasi keamanan kiriman.

19	4/1/2024	AVSEC	Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD) dan mesin <i>Body Scanner</i> di <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.
20	5/1/2024	AVSEC	Standby pada AVSEC Cargo dan melakukan pemeriksaan, pemberian sticker <i>security check</i> sebagai tanda barang telah melalui pemeriksaan serta pembuatan berkas deklarasi keamanan kiriman.
21	8/1/2024	AVSEC	Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD) dan mesin <i>Body Scanner</i> di <i>Security Check Point</i> (SCP) 1.
22	9/1/2024	AVSEC	Standby pada AVSEC Cargo dan melakukan pemeriksaan, pemberian sticker <i>security check</i> sebagai tanda barang telah melalui pemeriksaan serta pembuatan berkas deklarasi keamanan kiriman.
23	10/1/2024	AVSEC	Melakukan pemeriksaan <i>Body Search</i> menggunakan mesin <i>Body Scanner</i> di <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.

24	11/1/2024	AVSEC	Standby pada AVSEC Cargo dan melakukan pemeriksaan, pemberian sticker <i>security check</i> sebagai tanda barang telah melalui pemeriksaan serta pembuatan berkas deklarasi keamanan kiriman.
25	12/1/2024	AMC	Perkenalan beberapa kegiatan di AMC termasuk perkenalan kantor, apron alpha dan bravo serta <i>aviobridge</i> .
26	15/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan sebagai operator yang mencatat data AMC Sheet dan data penerbangan.
27	16/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> <i>aviobridge</i> yang diawasi oleh personil AMC.
28	17/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan parkir pesawat yang diawasi oleh personil AMC.
29	18/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan sebagai operator yang mencatat data AMC Sheet dan data penerbangan.
30	19/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> <i>aviobridge</i> yang diawasi oleh personil AMC.
31	22/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan parkir pesawat yang diawasi oleh personil AMC.
32	23/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan sebagai operator yang mencatat data AMC Sheet dan data penerbangan.

33	24/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> <i>aviobridge</i> yang diawasi oleh personil AMC.
34	25/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan parkir pesawat yang diawasi oleh personil AMC.
35	26/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan sebagai operator yang mencatat data AMC Sheet dan data penerbangan.
36	29/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> <i>aviobridge</i> yang diawasi oleh personil AMC.
37	30/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan parkir pesawat yang diawasi oleh personil AMC.
38	31/01/2024	AMC	Melakukan pelayanan sebagai operator yang mencatat data AMC Sheet dan data penerbangan.
39	1/02/2024	AMC	Melakukan pelayanan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> <i>aviobridge</i> yang diawasi oleh personil AMC.
40	2/02/2024	AMC	Melakukan pelayanan parkir pesawat yang diawasi oleh personil AMC.
41	5/02/2024	AMC	Melakukan pelayanan sebagai operator yang mencatat data AMC Sheet dan data penerbangan.
42	6/02/2024	AMC	Melakukan pelayanan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> <i>aviobridge</i> yang diawasi oleh personil AMC.
43	8/02/2024	AMC	Melakukan pelayanan parkir pesawat yang diawasi oleh personil AMC.

44	12/02/2024	INFORMASI	Pengenalan pada ruang informasi terkait dengan peralatan dan tugas, serta fungsi petugas informasi.
45	13/02/2024	INFORMASI	Pemberian informasi terkait <i>last and final call</i> calon penumpang dengan menyebutkan nama calon penumpang.
45	14/02/2024	INFORMASI	Pemberian informasi terkait ditemukannya tas dan beberapa barang lain yang tertinggal pada SCP 1
46	15/02/2024	INFORMASI	Pemberian informasi terkait ditemukannya tas dan beberapa barang lain yang tertinggal pada SCP 2
47	16/02/2024	INFORMASI	Penyiaran terkait dengan larangan merokok di area bandar udara untuk kenyamanan bersama dan pemberitahuan kepada pemilik kendaraan yang berhenti di <i>drop zone area</i> untuk segera memindahkan kendaraan di tempat parkir yang telah disediakan.
48	19/02/2024	KARGO	Pengenalan tugas, wewenang pokok, dan fungsi sebagai staf kargo oleh Angkasa Pura Logistik
49	20/02/2024	KARGO	Penjelasan tentang proses <i>Outgoing</i> dan <i>Incoming</i>
50	21/02/2024	KARGO	Memasukkan data barang kargo melalui sistem Angkasa Pura Logistik
51	22/02/2024	KARGO	Pemberian label terhadap barang <i>Perishable Goods</i>

52	23/02/2024	KARGO	Pemahaman tentang sistem Angkasa Pura Logistik dari segi <i>agent cargo</i>
53	26/02/2024	TIS	Pengenalan objek di ruang TIS dan pengenalan terkait tugas, pokok, dan fungsi personel
54	27/02/2024	TIS	Pengecekan fasilitas pada toilet terkait dengan saluran air dan kebersihan toilet
55	28/02/2024	TIS	Pengecekan fasilitas dan melaporkan kerusakan pada TV Led <i>counter check in</i>
56	29/02/2024	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	Penyusunan laporan OJT dan <i>Finishing</i> serta pemantapan hasil penulisan setelah melalui praktik kerja di berbagai unit yang telah ditentukan



BAB 2

TINJAUAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Profil Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo (IATA: GTO, ICAO: WAMG) adalah Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas I yang melayani penerbangan untuk provinsi Gorontalo dan daerah lain disekitar yang beralamat di Jl. Satria Angkasa No.274 Tolotio, Kec. Tibawa, Kab. Gorontalo, Gorontalo. Pendaratan pesawat pertama kali di bandar udara ini pada tahun 1955. Bandara ini merupakan bandar udara yang menjadi pintu gerbang alternatif penerbangan ke bagian utara serta kawasan timur Indonesia.

Terminal baru Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo yang terdiri dari dua lantai dengan luas 11.865m^2 dan mampu menampung penumpang dan penjemput sejumlah 2500 orang.

2.2 Data Umum Lokasi OJT

Adapun data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Data umum lokasi OJT

1.	Nama Bandar Udara	BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO
2.	Lokasi Bandar Udara	KAB. GORONTALO – GORONTALO
3.	Indikator Lokasi Bandar Udara	IATA: GTO; ICAO: WAMG
4.	Koordinat	00°38'17"N - 122°51'08"E
5.	Penyelenggara	UPT DITJEN HUBUD
6.	Dimensi Runway	2500m x 45m
7.	Peralatan navigasi	VOR/DME, ILS/LOC, GP, T-DME, MM
8.	Arah dan Jarak dari kota	32 KM

9.	PKP-PK	Kategori 7 : <ul style="list-style-type: none"> - 1 Unit Foam Tender Type I - 1 Unit Foam Tender Type II - 2 Units Foam Tender Type IV - 1 Unit Rescue Car - 1 Unit Commando Car 3 Units Ambulance
10.	Jam Operasi	07:00 – 18:00 WITA
11.	E-mail	djalaluddingorontalo@gmail.com
12.	No. Telepon	0813 8009 8010

2.3 Fasilitas Lokasi OJT

Tabel 2.2 Fasilitas Lokasi OJT

NO	URAIAN	EKSISTING	KET
I	FASILITAS SISI UDARA		
	Arah landas Pacu	09 - 27	
	Landasan Pacu (Runway)	2.500 x 45	m2
	Kekuatan Landas Pacu	41/F/B/X/T	
	Runway Strip	2.740 x 300	
	Stopway	60 x 45	m2
	Runway End & Safety Area	90 x 90	m2
	TORA	2.500	m
	TODA	2.500	m
	LDA	2.620	m
	ASDA	2.500	m
	Penghubung landasan pacu (Taxiway)		
	-Taxiway A	107,5 x 23	m2
	-Taxiway B	107,5 x 23	m2
	-Taxiway C	142 x 23	m2
	Kekuatan Taxiway		

	-Taxiway A	39/F/B/X/T	
	-Taxiway B	39/F/B/X/T	
	-Taxiway C	60/F/B/X/T	
	Tempat parkir pesawat (Apron)		
	-Apron A	18.400	m2
	-Apron B	49.569	m2
	Kekuatan Apron		
	-Apron A	60/F/B/X/T	
	-Apron B	122/R/B/W/T	
	Garbarata (aviobridge)	2	Unit
II	FASILITAS SISI DARAT		
	Bangunan Terminal Penumpang	21.000	m2
	Area Parkir	9.853	m2
	Tempat Ibadah	90	m2
	Terminal Kargo	2.780	m2
	Gedung EMPU	330	m2
	Toilet	4	Unit
	Baggage Handling System		Level 3
	Baggage Claim Conveyor	2	Unit
	ATM Center	1	Unit
	Fasilitas Kesehatan	1	Unit
	Fasilitas Karantina	1	Unit

2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara

Setiap bandar udara memiliki susunan atau struktur organisasi guna memudahkan dalam menyelesaikan pekerjaan serta agar suatu organisasi dapat lebih terstruktur, oleh karena itu struktur organisasi di Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo bisa dilihat pada gambar 2.1 sebagai berikut.



Gambar 2.1 Struktur organisasi bandar udara

2.5 Gambaran Umum Masing-masing Tugas dan Fungsi Unit Kerja di Bandar Udara Terkait *On the Job Training* (OJT)

Unit Kerja yang ada di Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo meliputi:

2.5.1 Apron Movement Control (AMC)

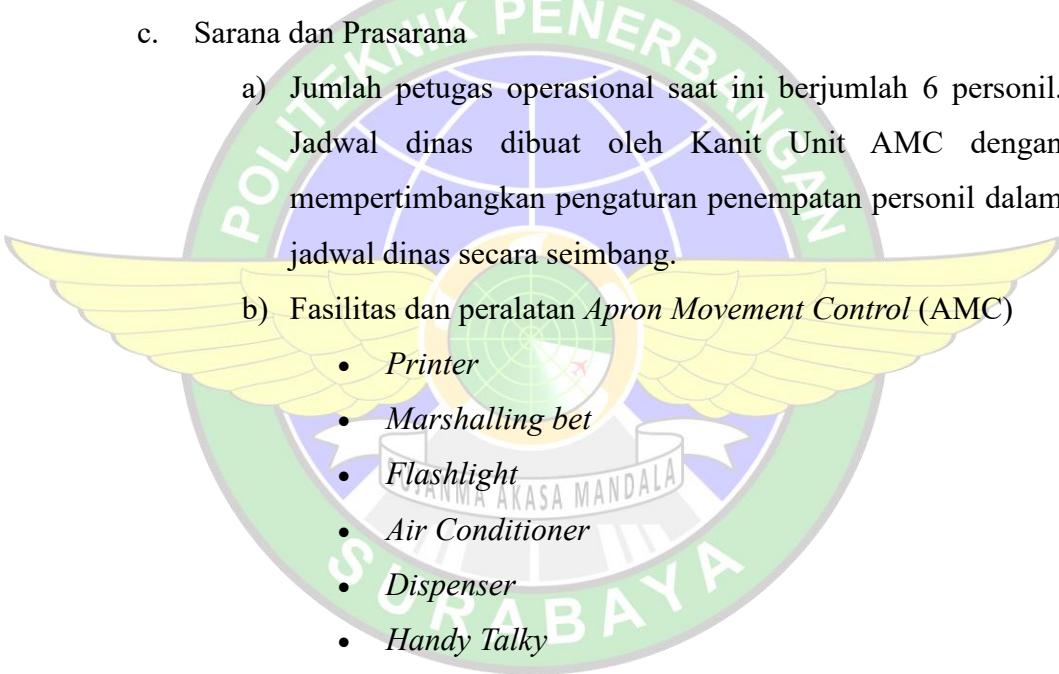
a. Tugas Pokok

Unit AMC memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan.

b. Fungsi

Untuk melaksanakan tugas tersebut unit AMC mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

- Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
- Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.
- Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di apron dengan ADC (*Aerodrome Control*).

- 
- The logo of Penerbangan Surabaya is circular. It features a green outer ring with the words "PENERBANGAN" at the top and "SURABAYA" at the bottom. Inside the ring is a yellow section containing a globe with a red and white airplane icon. Below the globe is a purple section with a white star. A banner across the center contains the text "MANAJEMEN AKASA MANDALA". The entire logo is set against a white background.
- d) Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari FOD (*Foreign Object Debris*) dan sampah.
 - e) Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara.
 - f) Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan
 - g) Pelayanan uji laik kendaraan dan GSE (*Ground Support Equipment*) yang beroperasi di sisi udara
 - h) Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara.
 - i) Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon TIM.
- c. Sarana dan Prasarana
- a) Jumlah petugas operasional saat ini berjumlah 6 personil. Jadwal dinas dibuat oleh Kanit Unit AMC dengan mempertimbangkan pengaturan penempatan personil dalam jadwal dinas secara seimbang.
 - b) Fasilitas dan peralatan *Apron Movement Control* (AMC)
 - *Printer*
 - *Marshalling belt*
 - *Flashlight*
 - *Air Conditioner*
 - *Dispenser*
 - *Handy Talky*
 - *Follow Me Car*
 - *Ear Muff*
 - *Radio Rig*
 - *Binocular* atau teropong
 - Televisi
 - Rompi
 - Meja kerja
 - Kursi kerja
 - Komputer

Tabel 2.3 Daftar Personil Apron Movement Control (AMC)

NO	NAMA	NIP	JABATAN
1	Aris Bahuwa	19870608 200912 1 004	Kanit AMC
2	Burhanuddin Y. Ibrahim	19780227 200912 1 001	Anggota AMC
3	Olvan Tjoke	19831002 200712 1 001	Anggota AMC
4	Subatian S. Munadji	-	Anggota AMC
5	Ayu Juju Lestari	-	Anggota AMC
6	Fadillah Farhasari Abdul	-	Anggota AMC

Sesuai dengan peraturan yang diatur dalam SKEP/140/VI/1999

Pasal 28 tentang aturan terkait kecepatan kendaraan yang beroperasi di sisi udara, maka petugas AMC wajib mengawasi kecepatan pergerakan kendaraan dan lalu lintas di sisi udara. Suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan yaitu:

- a. *Access road* 40 km/jam
- b. *Service road* 25 km/jam
- c. *Make-up & Breakdown area* 15 km/jam
- d. *Apron* 10 km/jam

Selain aturan operasional kendaraan di sisi udara, para petugas AMC mengawasi para petugas pada kawasan sisi udara. Adapun beberapa larangan pada saat bekerja di sisi udara:

- a. Meninggalkan kendaraan tanpa pengawasan.
- b. Mendahului kendaraan lain yang menuju ke arah yang sama.
- c. Mengisi bahan bakar.
- d. Mengemudikan kendaraan dengan berbagai macam kecepatan (ugal-ugalan).
- e. Menjalankan kendaraan menuju ke arah pesawat yang mesinnya dalam keadaan jalan atau hidup.

2.5.2 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) merupakan petugas atau petugas yang bekerja di bandar udara yang bertanggung jawab untuk menjamin kemanan pengguna jasa penerbangan dan area bandar udara. Ruang lingkup dari *Aviation Security* (AVSEC) adalah pada area Tertutup,

Terbuka, dan area publik. Petugas atau Petugas Keamanan Penerbangan wajib memiliki Lisesnsi atau surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) dalam melaksanakan Tugasnya (Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab 1 Butir 9. Di Indonesia sendiri pengamanan Bandar Udara (*Aviation Security*) adalah sebuah unit kerja dalam memenuhi aturan-aturan internasional dan nasional sebagai pengelola dan penyedia jasa keamanan bandar udara Undang Undang No 1 tahun 2009 tentang penerbangan, yang terkait dengan pengamanan (*security*) bandar udara yaitu Bab VIII pasal 3, yang berbunyi: “Penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancaran pelayanannya”.

Aviation Security (AVSEC) memiliki tugas menjaga dan menjamin keamanan, keteraturan dan efisiensi serta keselamatan penerbangan pada seluruh area penerbangan. *Aviation Security* (AVSEC) juga bertugas untuk memberikan perlindungan kepada awak pesawat, penumpang, petugas sisi darat, masyarakat serta instansi yang berada dalam bandar udara dari Tindakan yang melawan hukum dan standar peraturan nasional dan internasional. Dalam *International Civil Aviation Organization* (ICAO), aturan keamanan penerbangan terdapat pada *Annex 17 Security* yaitu *Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*.

Petugas *Aviation Security* (AVSEC) memiliki beberapa tugas dan tanggung jawab, yaitu:

1. Pemeriksaan Dokumen
2. Pemeriksaan penumpang, bagasi, dan bagasi kabin
3. Pelaporan (*Check -In*)
4. Pemeriksaan awak pesawat
5. Pemeriksaan penumpang *Transit & Transfer*
6. Penanganan senjata
7. Penanganan bagasi kabin & bagasi
8. Penanganan penumpang khusus

9. Pemeriksaan Jamaah haji, bagasi kabin dan bagasinya
10. Pengawasan jalur dari *Check-in* ke ruang tunggu dan ke sisi udara
11. Pengawasan jalur menuju ke dan dari pesawat udara
12. Penertiban kargo
13. Penggolongan
14. Pengiriman
15. Pengawasan
16. Penanganan bahan dan/atau barang berbahaya
17. Kiriman Pos
18. Kiriman Diplomatik

Para petugas AVSEC juga dibekali dengan peralatan untuk menunjang pekerjaan selama memberikan pengamanan di bandar udara seperti :

1. Peralatan pendeksi *Hand Helth Metal Detector* (HHMD) dan *Walk Through Metal Detector* (WTMD)
2. Peralatan pendeksi bahan *organic* dan *non-organic* (*x-ray*)
3. Peralatan pendeksi bahan nuklir, biologi, kimia, dan radioaktif
4. Peralatan pendeksi bahan peledak (*Explosive Detector*)
5. Kendaraan patrol keamanan penerbangan
6. Peralatan pemantau lalu lintas orang, kargo, pos, kendaraan, dan pesawat udara di bandar udara
7. Peralatan pusat penanggulangan kendaraan darurat (*Emergency Operation Centre*)
8. Peralatan pengendalian jalan masuk (*Acces Control*)
9. Peralatan pendeksi penyusup pagar perimeter (*Perimeter Instruction Detection System*)
10. Peralatan Komunikasi petugas keamanan

Sesuai dengan klasifikasi, Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo seharusnya memiliki 5 petugas untuk menjaga di tiap *Security Check Point* (SCP) yaitu Pengendalian barang dan pengaturan

penumpang dan barang, pemeriksaan penumpang, pengoperasian mesin (*x-ray*), pemeriksaan barang, pengawasan pemeriksaan.

2.5.3 Terminal Inspection Service (TIS)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 178 Tahun 2015 pasal 2 ayat 2 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, “Standar pelayanan pengguna jasa bandar udara ini merupakan acuan dalam memberikan pelayanan jasa kebandarudaraan bagi badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara.” Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 178 Tahun 2015 pasal 3 ayat 1 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, standar pelayanan sebagaimana yang dimaksud pada Pasal 2 meliputi:

- a. Fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang;
- b. Fasilitas yang memberikan kenyamanan terhadap penumpang;
- c. Fasilitas yang memberikan nilai tambah;
- d. Kapasitas terminal bandar udara dalam menampung penumpang pada jam sibuk.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 178 Tahun 2015 pasal 4 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, peran dari personil *Terminal Inspection Service* (TIS) melakukan pengawasan pada:

- 1) Fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (1) huruf a meliputi:
 - a. Pemeriksaan penumpang dan bagasi;
 - b. Pelayanan *Check-in*;
 - c. Imigrasi Keberangkatan;
 - d. Imigrasi Kedatangan;
 - e. Pelayanan Bea Cukai;
 - f. Ruang Tunggu Keberangkatan;
 - g. Pelayanan Bagasi.

- 2) Fasilitas yang memberikan kenyamanan pada penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (1) huruf b meliputi:
- Pengkondisian Suhu;
 - Pengkondisian Cahaya;
 - Kemudahan Pengangkutan Bagasi;
 - Kebersihan;
 - Pelayanan Informasi;
 - Toilet;

2.5.4 Informasi

Informasi merupakan salah satu unit yang berperan penting dalam sebuah bandar udara. Pada Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo unit informasi memiliki beberapa tugas yakni sebagai berikut :

- Melakukan *entry* data penerbangan datang (*Arrival Flight*) yang mencatat *Belt Number, Flight Status Update*.
- Melakukan *entry* data penerbangan pergi (*Departure Flight*) yang mencatat *Check In Desk Number, Boarding Gate Number, Flight Status Update*.
- Sebagai tempat menyalurkan keluhan, kritik, dan saran dari para pengguna jasa bandar udara.
- Menyiarkan berita kehilangan barang atau penemuan suatu barang milik pengguna jasa bandar udara maupun pengguna jasa penerbangan yang sedang berada di sekitar terminal bandar udara.

2.5.5 Kargo

Kargo udara adalah segala jenis barang yang akan dikirim atau diangkut dengan menggunakan pesawat terbang yang telah dilengkapi dengan dokumen pengiriman barang seperti SMU (Surat Muatan Udara) atau AWB (*Air way bill*) serta dokumen pelengkap lainnya.

Dalam IATA (*International Air Transport Association*) *Cargo Regulations* (1998) dijelaskan: *Air Cargo* adalah suatu jenis barang selain barang pos dan barang lain, yang termasuk dalam barang pos seperti yang

tercantum dalam Konferensi Post Internasional adalah barang tanpa didampingi penumpang dan orang lain dari perusahaan penerbangan yang bersangkutan.

2.5.5.1 General Cargo

General cargo adalah kargo atau barang yang pada umumnya memiliki sifat yang tidak membahayakan, tidak mudah rusak, busuk atau mati, barang yang tidak memerlukan penanganan khusus, persyaratan pengangkutan memenuhi ketentuan yang berlaku, serta ukuran dan beratnya dapat ditampung kedalam ruangan (*Compartment*) pesawat udara, sehingga barang-barang tersebut dapat diberangkatkan seperti *garmen*, *spare part*, dan elektronik.

2.5.5.2 Special Cargo

Special cargo adalah barang atau barang-barang yang memerlukan penanganan khusus baik dalam penerimaan, penyampaian, atau pengangkutan seperti;

- a. *Life Animal* (AVI) adalah hewan-hewan hidup yang dikirim melalui pesawat udara seperti anak ayam, kuda, kambing, ikan dll;
- b. *Perishable Goods* (PER) adalah barang - barang yang mudah sekali rusak, hancur, atau busuk, seperti buah-buahan, sayuran, daging, bunga, ikan dan bibit tanaman;
- c. *Human Remain* (HUM) adalah mayat manusia. HUM, yang dibagi menjadi dua, yaitu ;
 - 1) *Uncremated in coffin* adalah mayat yang masih berbentuk jasad yang di angkut dengan menggunakan peti jenazah
 - 2) *Cremated* yaitu jenazah yang sudah berupa abu (*ashes*) dan biasanya dikirim dengan menggunakan kotak guci atau kotak kayu.

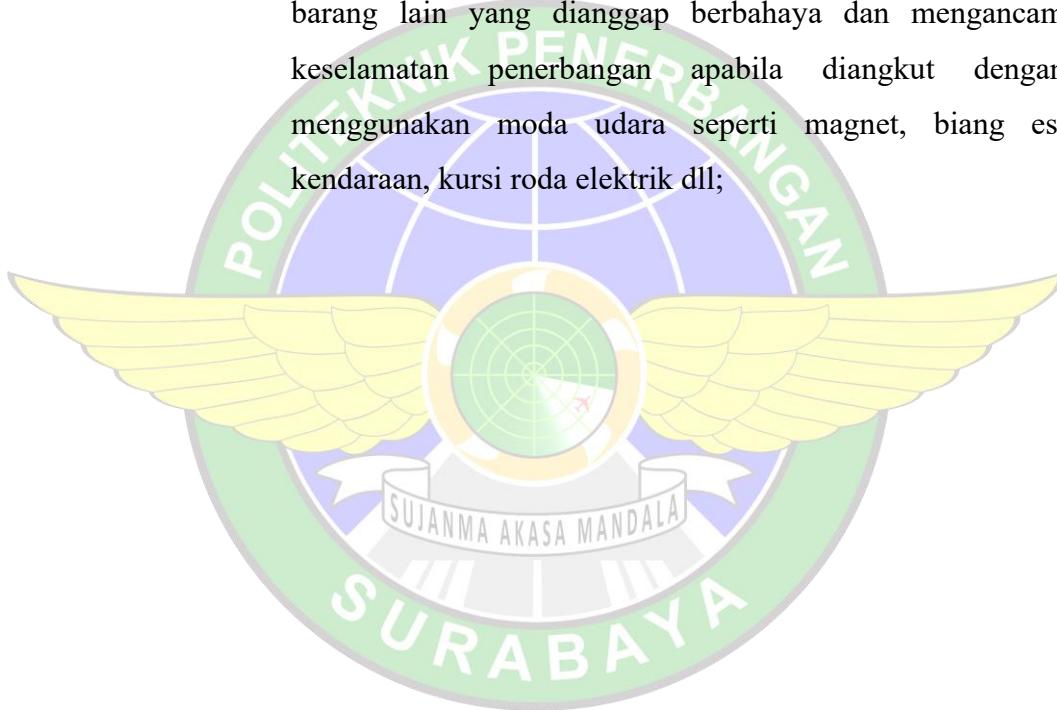
- d. *Valuable goods* (VAL) adalah barang-barang yang memiliki nilai yang tinggi atau barang-barang berharga seperti emas, intan, berlian, cek, platina, dll;
- e. *Strongly smelling goods* yaitu barang yang memiliki bau yang sangat menyengat seperti durian, minyak wangi, minyak kayu putih;
- f. *Life Human Organ* (LHO) adalah barang - barang yang berupa organ tubuh manusia yang masih berfungsi seperti bola mata, ginjal, hati;
- g. *Diplomatic Pouch* (DIP) yaitu barang-barang kiriman diplomatik.

2.5.5.3 Dangerous Goods

Dangerous goods (DG) adalah kargo atau barang-barang yang berbahaya yang dapat mengakibatkan terganggunya kesehatan, dan keselamatan penerbangan. *Dangerous goods* terbagi menjadi sembilan kelas yaitu ;

- a. *Exsplosive goods* (REX) adalah barang-barang berbahaya yang mudah meledak seperti mesiu, peluru, petasan, kembang api;
- b. *Gasses* (RPG) adalah barang - barang yang mudah menguap seperti *Butane, Hydrogen, Propane*;
- c. *Flammable liquids* (RFL) adalah barang -barang yang bersifat zat cair dan mudah terbakar seperti *certain paints, Alcohols, Varnishes*;
- d. *Flammable Solids* (RFS) adalah barang - barang zat padat dan mudah terbakar seperti *Matches* (Korek api);
- e. *Oxidizing Substances* (ROX) & *Organic peroxide* adalah barang - barang yang mudah menguap, jika dihirup manusia mengakibatkan pusing atau mengantuk seperti *Calcium chlorate, ammonium nitrate*;

- f. *Toxic (RPB) & Infectious Substances (RIS)* adalah barang -barang yang mengandung racun seperti sianida,pestisida, virus hidup,bakteri hidup, virus HIV;
- g. *Radioactive Material (RFW)* adalah zat yang bila terkena sinar akan bereaksi dan dapat membahayakan bagi manusia, hewan dan beberapa jenis kargo;
- h. *Corrosives (RCM)* adalah barang-barang yang mengandung karat seperti asam baterai dan merkuri;
- i. *Miscellaneous Dangerous goods (RMD)* adalah barang-barang lain yang dianggap berbahaya dan mengancam keselamatan penerbangan apabila diangkut dengan menggunakan moda udara seperti magnet, biang es, kendaraan, kursi roda elektrik dll;



BAB 3

HASIL PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo dikelola oleh Unit Pelayanan Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Bandar udara ini terletak di Jalan Satria/Angkasa No. 274, Isimu Sel, Desa Tolotio, Kecamatan Tibawa, Kabupaten Gorontalo yang diresmikan pada tanggal 1 Mei tahun 2016. Bandar Udara Djalaluddin ini memiliki kode IATA yaitu GTO, dan ICAO yakni WAMG serta menjadi bandar udara yang sangat diandalkan oleh masyarakat Gorontalo dan sekitarnya sebagai bandar udara penghubung rute perintis di wilayah Otoritas Bandar Udara (OTBAN) wilayah VIII atau Manado.

Setelah melaksanakan kegiatan OJT di Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo ini selama 3 bulan, ada beberapa masalah yang penulis temukan di lapangan yang sangat mempengaruhi keamanan, keselamatan penerbangan dan efisiensi pemeriksaan penumpang dan juga kurang maksimalnya kinerja dari para karyawan.

3.1 Analisis Masalah

Dalam pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* mulai dari tanggal 11 Desember hingga 29 Februari 2024, penulis menemukan beberapa permasalahan yang dapat menghambat pelayanan yang optimal di Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo, khususnya pada unit Informasi dan , antara lain:

1. Kurangnya personil unit informasi di Bandar Udara Djalaluddin yang menyebabkan kurang maksimalnya pemberitahuan atau informasi yang disampaikan untuk penumpang, pengantar, penjemput, atau juga bagi pegawai bandara itu sendiri. Kondisi saat ini pada unit informasi terdapat 3 orang pegawai,2 pegawai diantaranya memakai sistem *shift* dan 1 pegawai selaku menjadi kepala unit memakai jam operasional
2. Tampilan monitor mesin *x-ray* yang masih dalam bentuk *single view* mempersulit petugas dalam pendekripsi barang sehingga *scan* ulang barang sering dilakukan karena pada tampilan monitor layar benda yang

terlihat tidak beraturan. Selain memakan banyak waktu, kondisi ini bisa menyebabkan kelolosan barang dilarang karena pendekstrian barang belum maksimal. Historicalnya juga pernah kejadian barang prohibited item berupa parang dikarenakan tidak bisa melihat scan barang tersebut melalui single view dari sisi yang lain.

3.2 Penyelesaian Masalah

1. Penambahan SDM/personil Unit Informasi untuk mengoptimalkan pemeriksaan. Hal ini harus segera diperhatikan karena pentingnya personil pihak informasi bandar udara yang bertugas menginformasikan suatu pemberitahuan yang ditujukan untuk penumpang Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.
2. Penambahan tampilan sisi dari monitor x-ray sehingga barang terlihat jelas dan mempermudah pendekstrian barang. Kelolosan barang tidak akan terjadi ketika pemeriksaan dilakukan secara maksimal. Dengan ditambahnya tampilan sudut pandang monitor x-ray akan sangat membantu mempermudah pemeriksaan, scan ulang yang biasanya dilakukan petugas avsec Bandar Udara Djalaluddin memakan banyak waktu dan menimbulkan penumpukan penumpang di SCP 1. Tampilan monitor x-ray dengan dua sisi ini tentu akan mempercepat pendekstrian barang, hal yang paling fatal dapat terhindari karena tampilan monitor yang bagus dan sekali scan barang dapat diperiksa secara langsung serta tanpa melakukan scan ulang yang memakan banyak waktu.

BAB 4

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Selama tiga bulan menjalankan OJT Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo, kami menemukan berbagai permasalahan yang telah kami rangkum pada bab sebelumnya agar dapat dijadikan evaluasi bagi Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo.

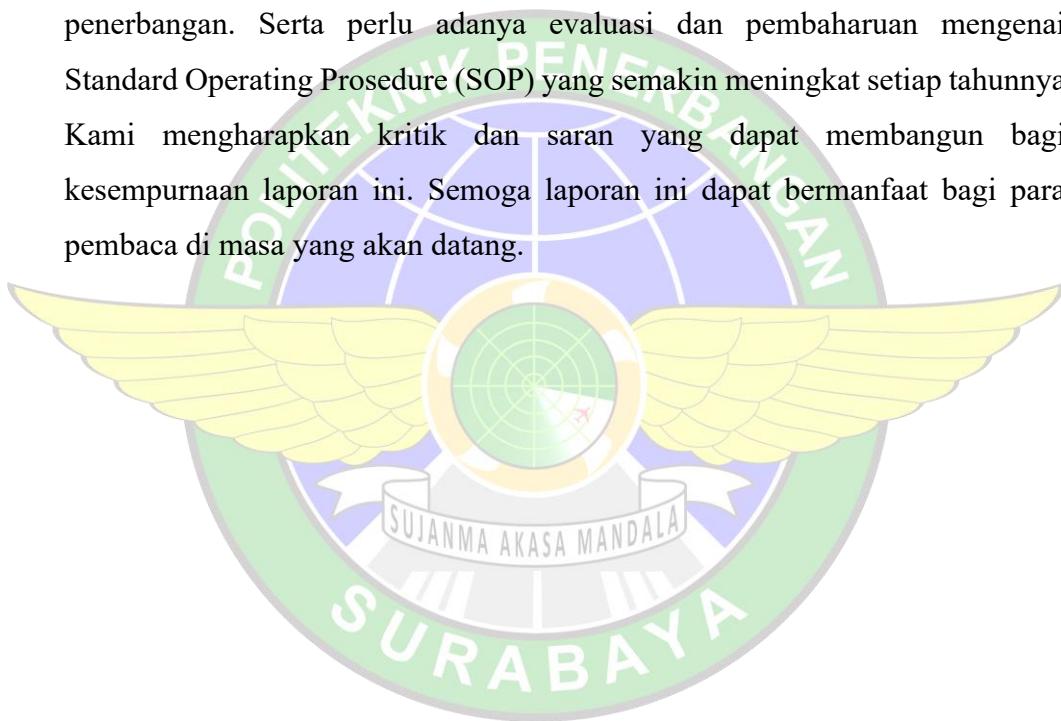
Dari masalah yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan bahwa pentingnya penambahan personil Unit Informasi untuk mengoptimalkan tugas dan peranan yang dilakukan. Hal ini sangat penting karena banyak sekali informasi yang harus disampaikan untuk para penumpang, pengantar, dan penjemput. Hal ini dilakukan juga untuk menghindari banyaknya kejadian yang kurang mengenakkan terutama bagi penumpang dan pihak bandara sendiri yang mungkin saja dirugikan apabila tidak mendapatkan informasi tersebut

Kurangnya fasilitas keamanan bandar udara antara lain terbatasnya personil Avsec di Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo yang menyebabkan kurang maksimalnya pemeriksaan tampilan monitor mesin x-ray yang masih dalam bentuk single view mempersulit petugas dalam pendekatan barang. Penulis harap agar dapat dijadikan evaluasi bagi Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo untuk meningkatkan sistem keamanan dan keselamatan penerbangan. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan On the Job Training (OJT) ini dan mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca di masa yang akan datang.

Kami menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan OJT ini. Kami mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca di masa yang akan datang.

4.2 Saran

Selama tiga bulan menjalankan OJT di Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo, kami menemukan berbagai permasalahan yang telah kami rangkum pada bab sebelumnya agar dapat dijadikan evaluasi bagi Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo. Mengingat bahwa Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo memiliki peranan yang penting dalam pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan, 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 Prosedure (SOP) yang semakin meningkat setiap tahunnya Kami mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca di masa yang akan datang.

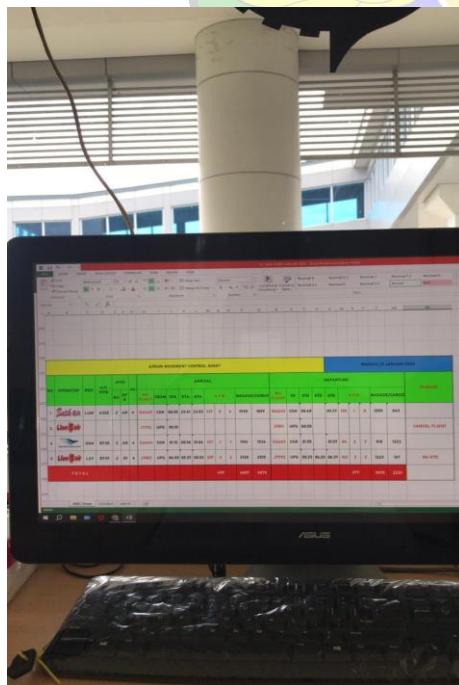


DAFTAR PUSTAKA

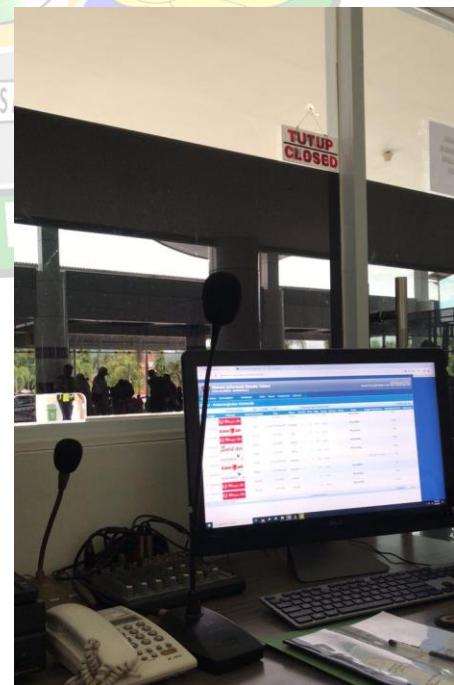
LAMPIRAN



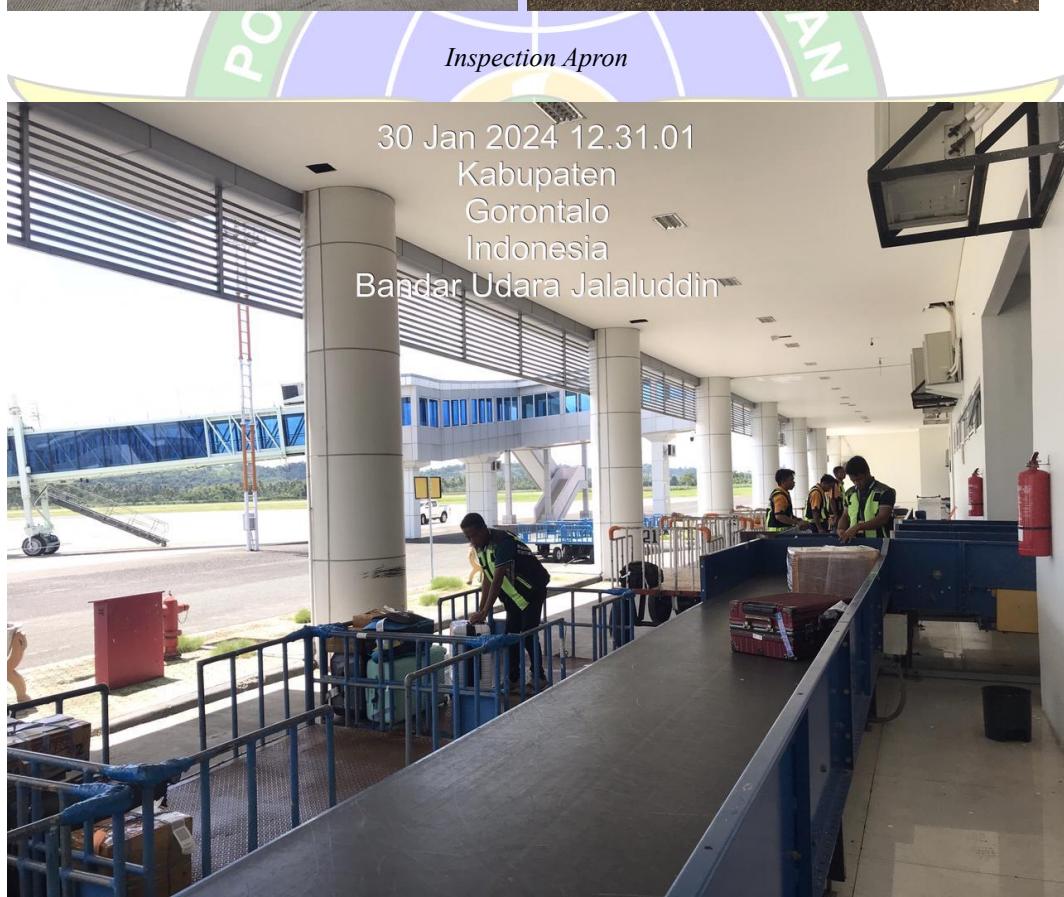
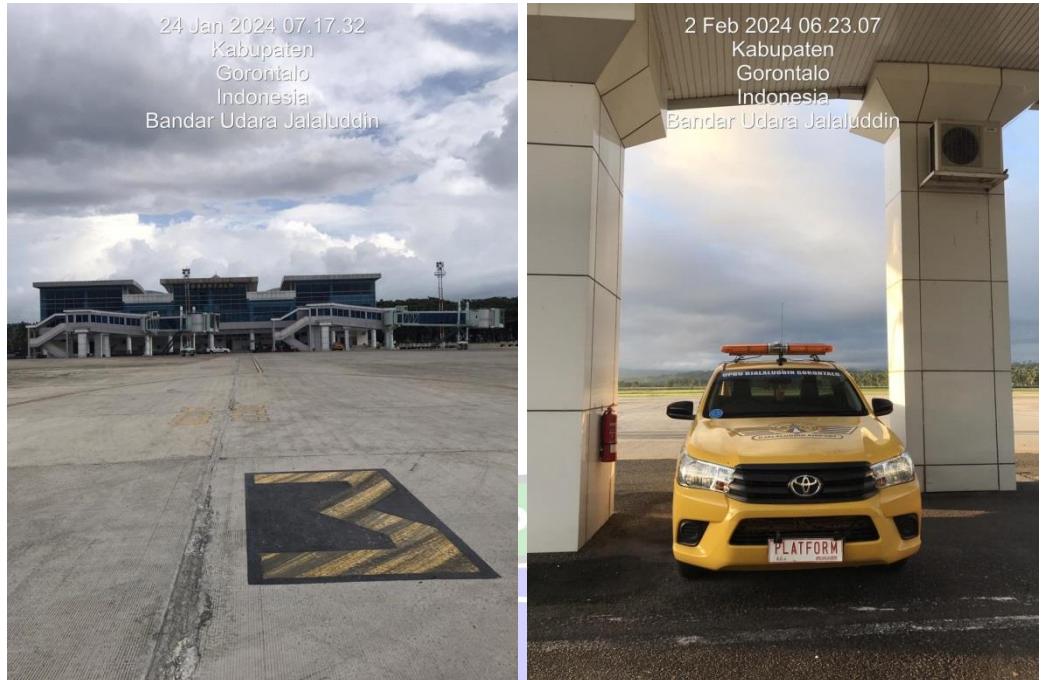
Pengawasan Packing dan Labeling di Terminal Kargo



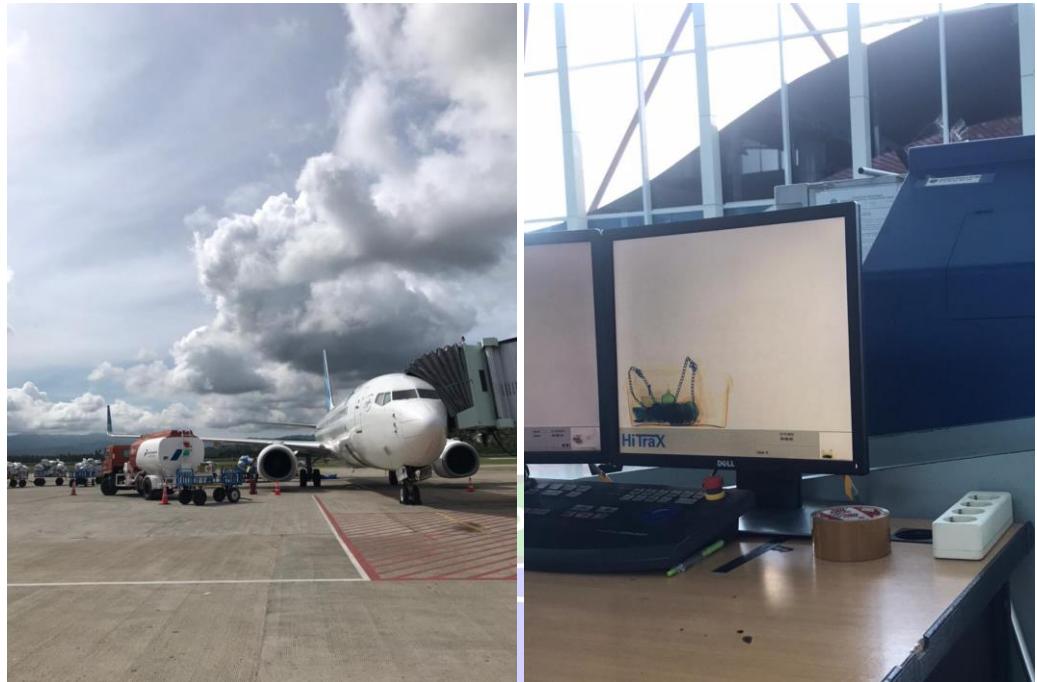
Pengisian AMC Sheet



Kegiatan Announcement



Pengawasan Pelayanan Bagasi di *Make up Area*



Pengawasan Pelayanan Pesawat Udara

Pengawasan Monitor X-Ray

