

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BLU UPBU KELAS I HALU OLEO KENDARI**



Disusun oleh:

ZELLYN SAFARA
NIT. 30621024

**PROGRAM STUDI D III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BLU UPBU KELAS I HALU OLEO KENDARI**



Disusun oleh:

ZELLYN SAFARA
NIT. 30621024

**POGRAM STUDI D III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BLU UPBU KELAS I HALU OLEO KENDARI

Disusun Oleh:

ZELLYN SAFARA
NIT. 30621024

Program Studi D III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan

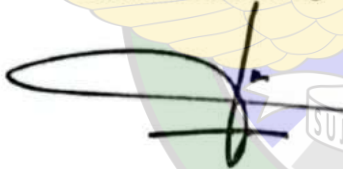
Surabaya

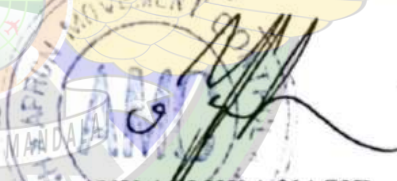
Laporan *On the Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On the Job Training* (OJT)

Disetujui oleh:

Dosen Pembimbing

Supervisor Bandara Halu Oleo


MAULANA ANIFA SILVIA, SE, MM
NIP. 19840513 200912 2 006


AYU ASMIRA NASIR
NIP. 19920201 201012 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara


AHMAD MUSADEK, S.T, M.MT.
NIP. 19680217 199102 01 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kelas I Halu Oleo selama 2 bulan 19 hari sejak tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan tanggal 1 Maret 2024.

Praktek kerja lapangan atau *On the Job Training* ini adalah gambaran sesungguhnya kondisi kerja lapangan dan pengaplikasian langsung ilmu pengetahuan khususnya di bidang Manajemen Transportasi Udara yang telah didapatkan dan dipelajari selama mengikuti pendidikan di kelas maupun di laboratorium secara teori maupun praktik.

On the Job Training ini juga dilaksanakan sebagai bagian dari persyaratan kelulusan pada program pendidikan D III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VII. Penulis juga banyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman baru di dunia penerbangan terutama dibidang manajemen transportasi udara.

Selama penyusunan laporan ini banyak pihak yang telah memberikan bantuan, perhatian, dan dorongan kepada penulis. Untuk itu, penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Orang tua yang telah memberikan ridho, restu, do'a, dan dukungan kepada penulis sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini dengan lancar serta menyelesaikan laporan dengan baik.
2. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.MT. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Ibu Maulana Anifa Silvia, SE, MM selaku Pembimbing penulisan laporan OJT ini.
5. Bapak Benyamin Noach Apituley, SE., M.Pd selaku Kepala BLU UPBU Kelas I Halu Oleo Kendari.
6. Ibu Ayu Asmira Nasir selaku Kepala Unit *Apron Movement Control* (AMC) dan Supervisor kami selama berada di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.

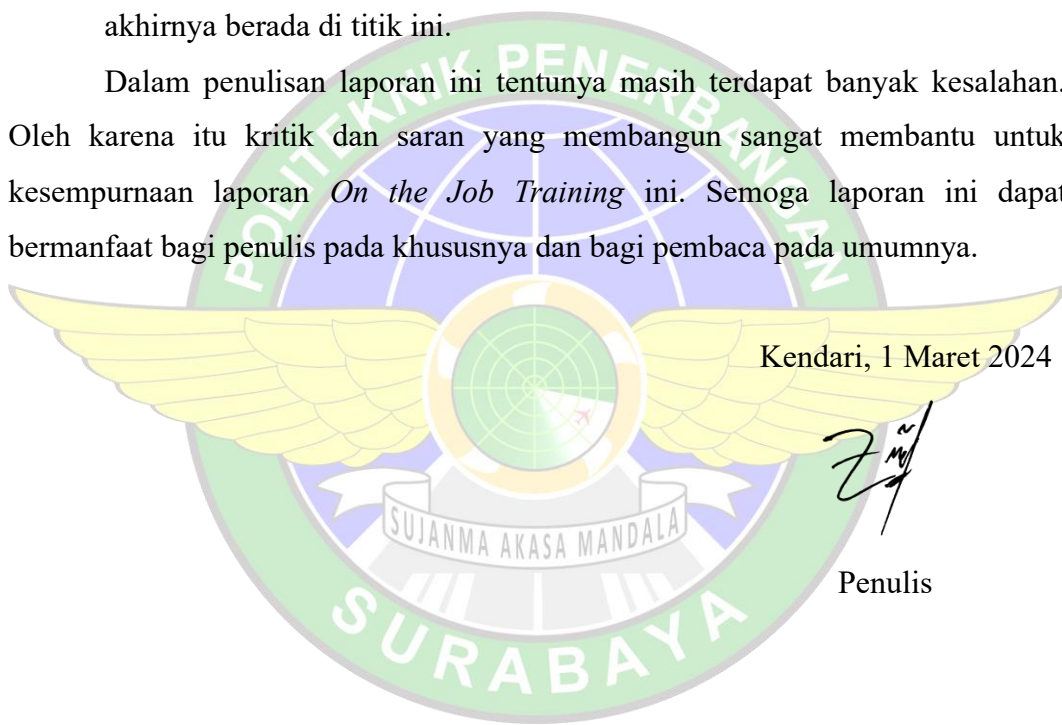
7. Bapak Alam Kosasih selaku Kepala Unit *Aviation Security* (AVSEC) Bandar Udara Halu Oleo Kendari.
8. Seluruh senior unit AMC dan AVSEC serta jajaran staff dan karyawan Bandar Udara Halu Oleo, yang berkenan membantu penulis dalam pengumpulan data-data yang diperlukan dalam penulisan ini.
9. Senior Alumni Politeknik Penerbangan Surabaya yang saat ini sedang melaksanakan dinas di Bandar Udara Halu Oleo atas bimbingan dan dukungannya selama berada di Kendari, Sulawesi Tenggara.
10. Dan rekan-rekan seperjuangan MTU VII yang sama-sama berjuang sampai akhirnya berada di titik ini.

Dalam penulisan laporan ini tentunya masih terdapat banyak kesalahan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat membantu untuk kesempurnaan laporan *On the Job Training* ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi penulis pada khususnya dan bagi pembaca pada umumnya.

Kendari, 1 Maret 2024



Penulis



DAFTAR ISI

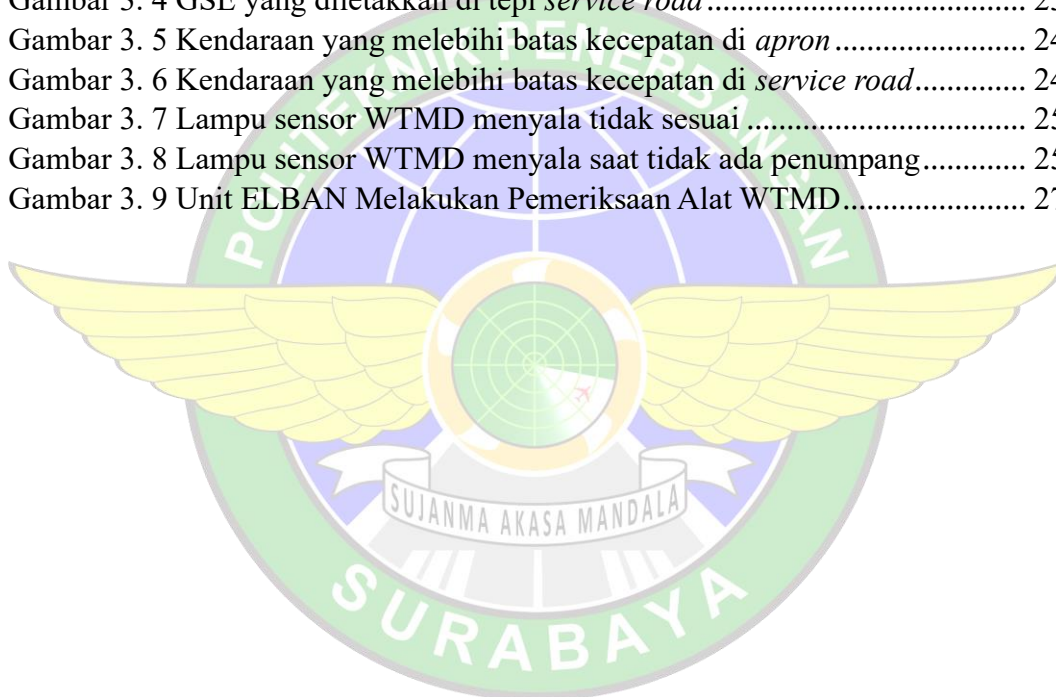
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Dasar Pelaksanaan OJT	2
1.3 Maksud dan Tujuan	2
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING.....	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Halu Oleo	4
2.2 Data Umum Lokasi OJT.....	5
2.2.1 Fasilitas Sisi Udara.....	6
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat.....	7
2.2.3 <i>Layout</i> Bandar Udara Halu Oleo.....	9
2.3 Struktur Organisasi.....	10
2.4 Gambaran Umum	11
2.4.1 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	11
2.4.2 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	12
BAB III PELAKSANAAN ON THE JOB TARINING	13
3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT	13
3.2 Jadwal Pelaksanaan	13
3.2.1 Jadwal Pelaksanaan.....	13
3.3 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	15
3.4 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	16
3.5 Permasalahan.....	21
3.5.1 Permasalahan 1 (Unit AMC).....	22
3.5.2 Permasalahan 2 (Unit AMC).....	23
3.5.3 Permasalahan 3 (Unit AVSEC)	24
3.6 Penyelesaian	25

3.6.1	Penyelesaian 1	25
3.6.2	Penyelesaian 2	26
3.6.3	Penyelesaian 3	26
BAB IV KESIMPULAN.....		28
4.1	Kesimpulan.....	28
4.1.1	Kesimpulan Terhadap BAB III	28
4.1.2	Kesimpulan <i>On the Job Training</i>	29
4.2	Saran	29
DAFTAR PUSTAKA		30
DAFTAR LAMPIRAN		31



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Gedung PKP-PK	7
Gambar 2. 2 Menara ATC	7
Gambar 2. 3 Terminal Penumpang.....	8
Gambar 2. 4 Terminal Kargo.....	8
Gambar 2. 5 Lahan Parkir	9
Gambar 2. 6 <i>Layout</i> Bandar Udara Halu Oleo Kendari.....	9
Gambar 2. 7 Stuktur Organisasi Bandar Udara Halu Oleo	10
Gambar 3. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT Desember s/d Januari.....	14
Gambar 3. 2 Jadwal Pelaksanaan OJT Februari s/d Maret	14
Gambar 3. 3 <i>Equipment Parking Area</i>	22
Gambar 3. 4 GSE yang diletakkan di tepi <i>service road</i>	23
Gambar 3. 5 Kendaraan yang melebihi batas kecepatan di <i>apron</i>	24
Gambar 3. 6 Kendaraan yang melebihi batas kecepatan di <i>service road</i>	24
Gambar 3. 7 Lampu sensor WTMD menyala tidak sesuai	25
Gambar 3. 8 Lampu sensor WTMD menyala saat tidak ada penumpang.....	25
Gambar 3. 9 Unit ELBAN Melakukan Pemeriksaan Alat WTMD.....	27



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Halu Oleo	5
Tabel 3. 1 Personel AMC	16



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Form</i> Kegiatan Harian OJT	31
Lampiran 2 Kegiatan di Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	43
Lampiran 3 Kegiatan di Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	44
Lampiran 4 Nilai Praktik Kerja Lapangan	45
Lampiran 5 Sertifikat <i>On the Job Training</i> (OJT)	47



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) adalah suatu rangkaian kegiatan yang merupakan bagian dari Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian). Tujuan OJT adalah untuk memberikan pemahaman taruna yang lebih baik tentang pekerjaan yang sesuai dengan bidangnya. Diharapkan juga dapat membantu taruna berkembang menjadi individu yang kompeten, terutama dalam hal penerbangan. Perkembangan industri penerbangan internasional, regional, dan nasional sangat berdampak pada pengadaan dan pertumbuhan layanan penerbangan di Indonesia. Di era modern ini, industri penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat seiring dengan perkembangan transportasi global, yang merupakan kebutuhan penting bagi masyarakat. Penerbangan di Indonesia sendiri terus berkembang, mulai dari bandara besar hingga bandara di berbagai pulau kecil.

On the Job Training (OJT) adalah syarat kelulusan taruna. OJT disesuaikan dengan kurikulum setiap program studi dan bertujuan untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang dipelajari selama perkuliahan ke dunia kerja nyata, baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait. Praktek kerja lapangan diharapkan membantu calon tenaga manajemen transportasi udara ini menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang muncul dan dihadapi selama pelatihan kerja lapangan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas memberikan layanan transportasi udara. Latihan kerja pada suatu bandar udara yang telah ditentukan bertujuan untuk menghasilkan sumber daya manusia (SDM) yang terampil, cakap, dan ahli sesuai persyaratan yang berlaku. Pendidikan dan pelatihan diberikan melalui tatap muka di kelas dan praktik di laboratorium. Teori-teori yang dipelajari digunakan dalam kegiatan *On the Job Training*. Tujuan dari pelaksanaan *On the Job Training* adalah agar para taruna dapat menerapkan pengetahuan yang mereka pelajari dalam praktik mereka pada generasi berikutnya dalam bidang manajemen transportasi udara.

On The Job Training berlangsung di Bandara Kelas I Halu Oleo, Kendari. Diharapkan melalui OJT ini, taruna dapat menggunakan semua aspek ilmu dalam tahapan belajar teori dan menyelesaikan masalah. Salah satu cara untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi udara untuk menjadi manajer yang dapat dipercaya dan bertanggung jawab atas pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan adalah melalui pelatihan di tempat kerja. Diharapkan bahwa taruna akan memiliki pengalaman menerapkannya di tempat kerja.

1.2 Dasar Pelaksanaan OJT

Berikut ini adalah dasar pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya:

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Tujuan

Tujuan dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut:

1. Agar taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada

lingkungan kerja

2. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional
3. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional
4. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan)
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

Adapun maksud dalam pelaksanaan OJT Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT (*On the Job Training*).
2. Menyesuaikan atau menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT (*On the Job Training*).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. 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, keamanan penerbangan, *terminal service*, dan kargo.

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Halu Oleo

Pada awalnya setelah Proklamasi Kemerdekaan 17 Agustus 1945, seluruh peninggalan Jepang menjadi milik Pemerintah Republik Indonesia termasuk Pangkalan TNI Angkatan Udara yang berada di Kendari. Kemudian pada tahun 1950 sampai dengan tahun 1958 terbentuklah Detasemen Angkatan Udara yang bemarkas di Pangkalan TNI Angkatan Udara Kendari dan pada tanggal 27 Mei 1958 nama Detasemen Angkatan Udara diubah menjadi Pangkalan TNI Angkatan Udara Wolter Monginsidi Kendari.

Tahun 1975 terbentuklah Satuan Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai Surat Perintah Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SPRINT/23/VIII/1975 tanggal 01 Agustus 1975 dan efektif beroperasi tanggal 01 April 1976 dan berada dalam wilayah/tanah TNI-AU di Pangkalan Udara Wolter Monginsidi Kendari. Tahun 1979 status Pejabat Kepala Perwakilan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di Kendari dengan No. SPRINT/692/VII/1979 tanggal 01 Juli 1979 diubah menjadi Pejabat Pelaksana Harian Kepala Pelabuhan Udara Kelas III Wolter Monginsidi Kendari.

Tahun 1985 sesuai Intruksi Menteri Perhubungan No. 379/PLX/PHB/VIII/1985 tanggal 28 Agustus 1985, istilah Pelabuhan Udara diganti menjadi Bandar Udara yang disingkat "BANDARA" Terhitung 01 September 1985 dan terakhir disempurnakan dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.4 tahun 1995 tanggal 31 Januari 1995 tentang penyempurnaan Bandara, Bandar Udara Wolter Monginsidi ditingkatkan kelasnya dari Bandar Udara Kelas III Menjadi Bandar Udara Kelas II, Unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Dan terakhir disempurnakan dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 7 Tahun 2008 Tanggal 28 Januari 2010. Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 43 Tahun 2010, Bandar Udara Wolter Monginsidi Kendari berganti nama menjadi Bandar Udara Halu Oleo Kendari hingga sekarang. Segala kebijakan Bandar Udara adalah implementasi dari

kebijakan dan peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara serta dioperasikan untuk Bandar Udara Umum.

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

2.2 Data Umum Lokasi OJT

Adapun data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Halu Oleo adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Halu Oleo

Nama Bandar Udara	:	Bandar Udara Kelas I Halu Oleo
Nama Kota	:	Konawe Selatan, Sulawesi Tenggara
Alamat	:	Jl. Bandara Halu Oleo, Ambaipua, Kec. Ranomeeto, Kabupaten Konawe Selatan, Sulawesi Tenggara 93871
Status Penggunaan	:	Domestik
Koordinat Titik Referensi Bandara	:	4°4'53.79"S 122°25'05.63"E
Penyelenggara	:	UPT Ditjen Hubud
Kelas Bandar Udara	:	Kelas I
Elevasi / Referensi Temperatur Bandara	:	164 ft / 27° C
Dimensi <i>Runway</i>	:	2500 X 45 m
Jumlah <i>Taxiway</i>	:	2 (Alpha dan Bravo)
Jumlah <i>Parking Stand</i>	:	7 (Tujuh)
Kategori PKP-PK	:	VII (Tujuh)
Jam Operasional	:	07.00 – 20.00 WITA
Kode IATA	:	KDI

Kode ICAO	:	WAWW
-----------	---	------

2.2.1 Fasilitas Sisi Udara

A. Runway

Spesifikasi *Runway*:

- 1) Permukaan: *Ashpalt concrete*
- 2) Kekuatan: PCN 44 F/C/X/T
- 3) Kondisi: Baik
- 4) Dimensi:
 - Area 08: 2500 x 45m
 - Area 26: 2500 x 45 m

B. Taxiway

Spesifikasi *Taxiway*:

- 1) Permukaan: *Asphalt*
- 2) Kondisi: Baik
- 3) Dimensi:
 - *Taxiway Alpha*
 - 1) Panjang x Lebar: 355 x 23 m
 - 2) Permukaan: *Asphalt*
 - 3) Kekuatan: 56 FCXT
 - *Taxiway Bravo*
 - 1) Panjang x Lebar: 355 x 23 m
 - 2) Permukaan: *Asphalt*
 - 3) Kekuatan: 50 FCXT

C. Apron

Spesifikasi *Apron*:

- 1) Permukaan: *Concrete*
- 2) Kekuatan: PCN 69/R/C/X/T
- 3) Dimensi: 373 x 113 m

D. Helicopter Landing Area

Spesifikasi *Helicopter Landing Area*:

- 1) Permukaan: *Rigid*

2) Kekuatan: PCN 69 R/C/X/T

3) Dimensi: 16 x 16 m

2.2.2 Fasilitas Sisi Darat

A. Gedung PKP-PK



Gambar 2. 1 Gedung PKP-PK

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Gedung PKP-PK:

- 1) Luas: 410 m^2
- 2) Permukaan: Beton
- 3) Kondisi: Baik

B. Menara ATC



Gambar 2. 2 Menara ATC

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Menara ATC:

- 1) Luas: 180 m^2

2) Permukaan: Beton

3) Kondisi: Baik

C. Terminal Penumpang



Gambar 2. 3 Terminal Penumpang

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Terminal Penumpang:

1). Luas: $16.780 m^2$

2). Permukaan: Beton

3). Kondisi: Baik

D. Terminal Kargo



Gambar 2. 4 Terminal Kargo

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Terminal Kargo:

1) Luas: $1.000 m^2$

2) Permukaan: Beton

3) Kondisi: Baik

E. Lahan Parkir



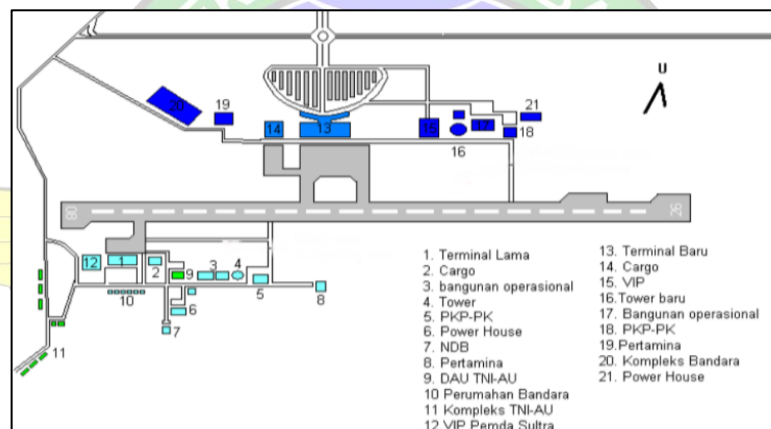
Gambar 2. 5 Lahan Parkir

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Lahan Parkir:

- 1) Luas: 21.000 m^2
- 2) Permukaan: Beton
- 3) Kondisi: Baik

2.2.3 Layout Bandar Udara Halu Oleo



Gambar 2. 6 Layout Bandar Udara Halu Oleo Kendari

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 7 Stuktur Organisasi Bandar Udara Halu Oleo

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

1. Kepala Bandar Udara ditunjuk sebagai pejabat pemegang fungsi koordinasi pelaksanaan kegiatan, fungsi pemerintahan dan pelayanan jasa kebandarudaraan, dan mempunyai wewenang:
 - a. Mengkoordinasikan kegiatan fungsi pemerintahan terkait dan kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan guna menjamin kelancaran kegiatan operasional di bandar udara.
 - b. Menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional bandar udara yang tidak dapat diselesaikan oleh instansi pemerintah dan badan hukum Indonesia atau unit kerja terkait lainnya secara sendiri-sendiri.
2. Kepala Sub Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program, evaluasi dan pelaporan kegiatan bandar udara serta pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga. kepala sub bagian tata usaha membawahi beberapa kornit dan unit, diantaranya adalah:
 - a. Penanggung Jawab Keuangan

- b. Penanggung Jawab Perlengkapan
 - c. Penanggung Jawab Kepegawaian
 - d. Penanggung Jawab Tata Usaha
3. Kepala Seksi teknik dan Operasi mempunyai tugas dan bertanggung jawab atas kegiatan teknik dan operasi yang berada di lingkungan Bandar udara. adapun kepala seksi teknik dan operasi memiliki anggota untuk menunjang kegiatan dengan dibantu oleh setiap anggota ketua kelompok jabatan fungsional diantaranya:
- a. Pimpinan Kelompok Teknisi Elektronika Bandara (ELBAN)
 - b. Pimpinan Kelompok Teknisi Alat-Alat Besar (A2B)
 - c. Pimpinan Kelompok Teknisi *Apron Movement Control* (AMC)
 - d. Pimpinan Kelompok Teknisi Listrik
 - e. Pimpinan Kelompok Teknisi Bangunan
 - f. Pimpinan Kelompok Teknisi Landasan
4. Kepala Seksi Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melaksanakan kegiatan operasional keamanan bandar udara dan angkutan udara serta pengawasan dan pengendalian keamanan penerbangan. Bidang Keamanan Penerbangan terdiri dari:
- a. Koordinator Pelaksana Keamanan Penerbangan
 - b. Koordinator Unit Pelayanan Darurat Penerbangan (PKP-PK)
5. Kepala Seksi Pelayanan dan Kerja Sama mempunyai tugas bertanggung jawab terhadap pelayanan jasa pada bandar udara. Seperti:
- a. PJP2U
 - b. PJP4U
 - c. dll.

2.4 Gambaran Umum

Unit Kerja yang ada di Bandar Udara Halu Oleo meliputi:

2.4.1 *Apron Movement Control* (AMC)

Unit *Apron Movement Control* (AMC) berperan 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.

Dalam melaksanakan kegiatan, Unit AMC memiliki fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

1. Pengawasan kendaraan di sisi udara (*Airside*)
2. Penanganan tumpahan bahan bakar (*Fuel*)
3. Penanganan *Hazardous Material* / FOD
4. Pengaturan parkir pesawat udara
5. Pembersihan *apron*
6. Pembuatan laporan *incident* dan *accident*
7. *Clearance pushback* dan *start engine*
8. Pengawasan pengisian bahan bakar pesawat udara (*Refueling*)
9. *Docking* dan *Undocking Boarding bridge/Aviobridge*
10. *Marshalling*
11. *Follow me car service*

2.4.2 Aviation Security (AVSEC)

Unit *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Halu Oleo memiliki tugas dari unit ini adalah menyelenggarakan ketertiban, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penerbangan. Dalam melaksanakan tugas, unit AVSEC memiliki fungsi, pelayanan, pengawasan, pemeriksaan, dan pengkoordinasian yang meliputi pemeriksaan terhadap seluruh orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah terbatas di bandara, pengawasan terhadap area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan, pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan dan pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara Halu Oleo.

BAB III

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam melaksanakan *On the Job Training*, taruna D III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya di BLU UPBU kelas I Halu Oleo, Kendari dibagi dalam beberapa lingkup pelaksanaan. Ruang lingkup pelaksanaannya meliputi:

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

3.2 Jadwal Pelaksanaan

Jadwal dan kegiatan yaitu berisi jadwal pelaksanaan kegiatan OJT Taruna MTU VII di Bandar Udara Halu Oleo Kendari adalah sebagai berikut:

3.2.1 Jadwal Pelaksanaan

On the Job Training dilaksanakan selama dua bulan sembilan belas hari terhitung mulai tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 1 Maret 2024 di UPBU Kelas I Halu Oleo, Kendari. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) waktu pelaksanaan OJT dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (*Office Hours*) pada:

- Masuk : Senin - Jumat
- Pukul : 08.00 WIB s.d 16.30 WIB
- Libur : Sabtu & Minggu

**JADWAL PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING TARUNA POLITEKNIK PENENERBANGAN SURABAYA
BANDAR UDARA HALUOLEO KENDARI BULAN DESEMBER 2023**

		Tanggal																														
No	Nama Taruna	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	Anggella Breliant Reedy Santoso																															
2	Thesalonika Adventia Hari Kanugrahan																															
3	Zellyn Safara																															
4	Andra Pramudya Putra Mahardika																															
5	Devin Dewanto Raharja																															
6	Moch. Zaky Musaffa'																															

Keterangan:

Jam Operasional: 08.00 – 16.30 WITA

Classroom	:	
AMC	:	
AVSEC	:	
Hari Libur	:	
Penulisan Laporan	:	
OJT	:	

**JADWAL PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING TARUNA POLITEKNIK PENENERBANGAN SURABAYA
BANDAR UDARA HALUOLEO KENDARI BULAN JANUARI 2024**

No	Nama Taruna	Tanggal																														
		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	Anggella Breliant Reedy Santoso																															
2	Thesalonika Adventia Hari Kanugrahan																															
3	Zellyn Safara																															
4	Andra Pramudya Putra Mahardika																															
5	Devin Dewanto Raharja																															
6	Moch. Zaky Musaffa'																															

Keterangan:

Jam Operasional: 08.00 – 16.30 WITA

Classroom	:	
AMC	:	
AVSEC	:	
Hari Libur	:	
Penulisan Laporan	:	
OJT	:	

Gambar 3. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT Desember s/d Januari

**JADWAL PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING TARUNA POLITEKNIK PENENERBANGAN SURABAYA
BANDAR UDARA HALUOLEO KENDARI BULAN FEBRUARI 2024**

No	Nama Taruna	Tanggal																												
		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
1	Anggella Breliant Reedy Santoso																													
2	Thesalonika Adventia Hari Kanugrahan																													
3	Zellyn Safara																													
4	Andra Pramudya Putra Mahardika																													
5	Devin Dewanto Raharja																													
6	Moch. Zaky Musaffa'																													

Keterangan:

Jam Operasional: 08.00 – 16.30 WITA

Classroom	:	
AMC	:	
AVSEC	:	
Hari Libur	:	
Penulisan Laporan	:	
OJT	:	

**JADWAL PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING TARUNA POLITEKNIK PENENERBANGAN SURABAYA
BANDAR UDARA HALUOLEO KENDARI BULAN MARET 2024**

No	Nama Taruna	Tanggal																														
		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	Anggella Breliant Reedy Santoso																															
2	Thesalonika Adventia Hari Kanugrahan																															
3	Zellyn Safara																															
4	Andra Pramudya Putra Mahardika																															
5	Devin Dewanto Raharja																															
6	Moch. Zaky Musaffi'																															

Keterangan:

Jam Operasional: 08.00 – 16.30 WITA

Classroom	:	
AMC	:	
AVSEC	:	
Hari Libur	:	
Penulisan Laporan	:	
OJT	:	

Gambar 3. 2 Jadwal Pelaksanaan OJT Februari s/d Maret

3.3 *Apron Movement Control (AMC)*

- Tugas pokok

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit yang memiliki tugas pokok untuk mengatur dan mengawasi segala pergerakan di sisi udara.

- Kegiatan Pelayanan AMC

1. *Marshaller* dan *follow me car service*
2. *Docking* dan *undocking aviobridge*
3. *Airside facility inspection*
4. *Parking stand allocation*
5. *Emergency assistance*

6. *Airside safety control*

- Fungsi AMC:

1. Pengawasan kendaraan di sisi udara (*Airside*)
2. Penanganan tumpahan bahan bakar (*Fuel*)
3. Penanganan *Hazardous Material* / FOD
4. Pengaturan parkir pesawat udara
5. Pembersihan *apron*
6. Pembuatan laporan *incident* dan *accident*
7. *Clearance pushback* dan *start engine*
8. Pengawasan pengisian bahan bakar pesawat udara (*refueling*)
9. *Docking* dan *Undocking Boarding bridge/Aviobridge*
10. *Marshalling*
11. *Follow me car service*

- Pelaksanaan Operasional

Jumlah petugas operasional saat ini berjumlah 13 personel. Jadwal dinas personal AMC dibuat oleh Kepala Unit AMC dengan mempertimbangkan pengaturan penempatan personel dalam jadwal dinas secara seimbang.

- Sarana dan Prasarana

Dalam melaksanakan tugas pengawasan airside bandar udara, unit AMC membagi tugasnya dengan jumlah personel 13 orang. Adapun jam dinasnya sebagai berikut:

- Kepala unit: 1 orang
- Jumlah personel:
 - *Shift* : 10 orang (05.30 s/d selesai penerbangan)
 - *Office Hour* : 2 orang (08.00 s/d 16.30 WITA)

Tabel 3. 1 Personel AMC

No	Nama	Keterangan
1	Ayu Asmira Nasir	Kepala Unit
2	Miswan Ryanti	Anggota
3	Dwi Cahyo R	Anggota
4	Rian Rifaldi	Anggota
5	Roy Marten	Anggota
6	Alqadri Yusuf	Anggota
7	Muh. Shaum Ramadhani	Anggota
8	Rivaldy Afriansyah	Anggota
9	Hening Wisnu Pranajaya	Anggota
10	Monika Silitonga	Anggota
11	Rury Ramdhan	Anggota
12	Risna Handayani	Anggota
13	Rezkhy Amelia Utami	Anggota

Fasilitas/peralatan yang terdapat pada unit AMC antara lain komputer, *printer*, *Handy Talky* (HT), *mashalling bet*, *flash light*, *ear muff*, *follow me car*, *Air Conditioner* (AC), dispenser, meja kerja, kursi kerja, telepon, PABX.

3.4 *Aviation Security* (AVSEC)

AVSEC (*Aviation Security*) adalah personil dengan yang diberi tugas & tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9) yang bertugas melakukan pemeriksaan penumpang, personel pesawat udara dan barang bawaan serta perorangan. Setiap penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas harus dilakukan pemeriksaan keamanan yang telah di atur dalam SKEP 2765/XII/2010.

- Tugas dari *Aviation Security* diantaranya:
 1. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan pelaksanaan orang dan barang yang memasuki daerah terbatas (RPA/NPA) di terminal penumpang maupun daerah kargo termasuk terminal khusus
 2. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, pengoperasian *CCTV security*, patroli di kawasan terminal dan *airside* bandara.
 3. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, patrol di kawasan non terminal, objek vital, perkantoran.

- Sarana prasarana

Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara, unit AVSEC membagi tugasnya dalam 4 regu dengan jumlah 18-19 orang dalam setiap pergantian regunya. Adapun perinciannya adalah sebagai berikut:



- Kepala Unit AVSEC	: 1 Orang
- Kepala Unit Fas. Kampen	: 1 Orang
- Admin AVSEC	: 1 Orang
- Quality Control	: 3 Orang
- Komandan Jaga	: 3 Orang
- Supervisor	: 11 Orang
- Komandan Regu	: 4 Orang
- Wakil Komandan Regu	: 4 Orang
- Regu A	: 17 Orang
- Regu B	: 17 Orang
- Regu C	: 16 Orang
- Regu D	: 16 Orang

- Jam kerja pesonel AVSEC di Bandar Udara Halu Oleo Kendari:

1. Shift Pagi APS : 05.45 – 18.00 WITA
2. Shift Malam APS : 17.45 – 06.00 WITA
3. Shift Pagi ASN : 06.00 – 13.300 WITA
4. Shift Siang ASN : 13.30 – 20.00 WITA

- Posisi dinas sebagai berikut:
 1. HBSCP (SCP 1)
 2. PSCP (SCP 2)
 3. *Arrival*
 4. Kargo
 5. *Pickup Zone*
 6. *Drop Zone*
 7. TOC (Ruang CCTV)
- Fasilitas pendukung pada unit AVSEC Bandara Halu Oleo diantaranya mesin *x-ray*, *Hand Held Metal Detector* (HHMD), *Walk Through Metal Detector* (WTMD), *Handly Talky* (HT), telepon lokal, *CCTV*, dan mobil patroli.
- Ruang lingkup wilayah kerja *Aviation Security* dibagi menjadi 3 antara lain:
 1. Pemeriksaan di area terminal penumpang SCP 1
 2. Pemeriksaan di area terminal penumpang SCP 1
 3. Pemeriksaan di area terminal kargo

Di area terminal penumpang Bandar Udara Halu Oleo Kendari terdapat 2 SCP. SCP 1 terletak di depan pintu masuk bandara sebelum area *check-in*, yaitu di lantai 1. SCP 2 terletak pada pintu masuk ruang tunggu yang terletak di lantai 2. Dalam hal ini peserta *On The Job Training* (OJT) melakukan praktek lapangan tentang tata cara pemeriksaan keamanan di area SCP Terminal Penumpang Bandar Udara Halu Oleo. Pada daerah SCP 1 dan 2 taruna *On The Job Training* (OJT) melaksanakan pemeriksaan baik penumpang, personel pesawat udara, dan barang bawaan bagi calon penumpang. Setiap tempat pemeriksaan keamanan (*Security Check Point*) harus memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) jalur pemeriksaan yang menggunakan peralatan keamanan penerbangan dan mempunyai peralatan keamanan paling sedikit meliputi: {SKEP 2765/XII/2010}

1. Mesin *x-ray* bagasi kabin
2. Gawang detektor logam (*walk through metal detector* / WTMD)
3. Detektor logam genggam (*Hand Held Metal Detector* / HHMD).

Pada pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Taruna akan diawasi oleh personel AVSEC yang bertugas mengatur serta mengawasi penumpang dan

personel keamanan bandar udara lainnya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Berikut adalah tugas dan fungsi seorang personel keamanan penerbangan dalam melakukan pemeriksaan.

1. Memeriksa *boarding pass*, kartu identitas penumpang, dan *Pass ID*
2. Pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan (*flow control*)
3. Operator mesin *x-ray*
4. Pemeriksaan bagasi
5. Pemeriksaan penumpang menggunakan *Hand Held Metal Detector* (HHMD)

Dalam hal ini taruna bertugas sebagai pemeriksa *boardingpass*, *pass id*, pengatur *flow control* dan memeriksa bagasi penumpang yang mencurigakan pada saat dilakukan pemeriksaan di *x-ray*. Berikut adalah tugas pengatur *flow control* dan pemeriksa bagasi penumpang antara lain:

- a. Memeriksa izin masuk ke daerah keamanan terbatas dan ruang tunggu
- b. Mengatur, memeriksa dan mengarahkan serta memastikan, antara lain:
 - Bagasi atau barang bawaan yang ditempatkan pada *conveyor belt* mesin *x-ray* pada posisi yang tepat untuk pemeriksaan dan memastikan jarak antara dua bagasi atau barang bawaan
 - Mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci dan barang-barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui mesin *x-ray*
 - Laptop dan barang elektronik lainnya dengan ukuran yang sama dikeluarkan dari tas/bagasi dan diperiksa melalui mesin *x-ray*
 - Semua cairan, aerosol dan gel diperiksa melalui mesin *x-ray*
 - Setiap penumpang, personel pesawat udara, orang perseorangan, dan barang bawaan masuk melalui jalur pemeriksaan pada Tempat Pemeriksaan Keamanan (*Security Check Point/SCP*)
- c. Mengatur antrian penumpang, personel pesawat udara, dan orang perseorangan yang akan dilakukan pemeriksaan.

Untuk pemeriksaan bagasi dilaksanakan apabila bagasi atau barang bawaan dikategorikan mencurigakan yang terlihat pada layar monitor mesin *x-ray* terdapat tampilan benda yang mencurigakan, maka operator mesin *x-ray* menginformasikan

kepada pemeriksa bagasi mengenai keterangan detail dari benda yang mencurigakan untuk dilakukan pemeriksaan secara manual dan pemeriksaan diawasi oleh pemilik barang tersebut. Berikut langkah-langka pemeriksaan bagasi penumpang antara lain:

- a. Memastikan kepemilikan bagasi atau barang bawaan
- b. Memerintahkan pemilik untuk membuka bagasi dengan memperhatikan reaksi dari pemilik
- c. Melakukan pemeriksaan bagasi dengan seizin dan disaksikan pemilik
- d. Melakukan pemeriksaan bagasi secara keseluruhan dari luar ke dalam untuk menemukan benda yang diinformasikan oleh operator mesin *x-ray*
- e. Apabila bagasi telah selesai diperiksa harus mengembalikan semua barang ke dalam tas dan penumpang dapat membantu untuk merapikan kembali tasnya
- f. Apabila barang tidak dapat diperiksa secara manual maka barang tersebut diperiksa secara terpisah dengan menggunakan mesin *x-ray*
- g. Apabila benda yang dikategorikan mencurigakan telah ditemukan dan teratasi maka bagasi tersebut harus diperiksa ulang menggunakan mesin *x-ray*
- h. Apabila tampilan bagasi atau barang bawaan di layar monitor terdeteksi berupa benda berwarna hitam, dilakukan pemeriksaan terhadap benda tersebut dan dilakukan pemeriksaan di belakang. Benda tersebut dikeluarkan dan bagasi tersebut harus diperiksa ulang dengan mesin *x-ray*.

Selain kegiatan pemeriksaan di terminal penumpang, AVSEC juga melakukan kegiatan pemeriksaan terhadap barang di terminal kargo. Kegiatan pemeriksaan tersebut bertujuan memeriksa barang yang akan dikirimkan melalui pesawat udara bukan merupakan barang berbahaya (*Dangerous Goods*), barang yang dikirimkan harus merupakan barang yang aman dan layak untuk dikirimkan. Tahapan-tahapan pemeriksaan barang di terminal kargo adalah sebagai berikut:

1. Barang datang dari jasa pengirim kargo memberikan Pemberitahuan Tentang Isi (PTI) yang memuat nama pengirim, alamat pengirim, nama penerima, alamat tujuan pengiriman, isi dari barang yang dikirimkan, berat

barang, jumlah dari satuan barang kiriman (jumlah koli), satuan barang, dan surat muatan udara (SMU) atau yang biasa disebut *Airway bill* kepada pihak kargo, yaitu Angkasa Pura Logistics.

2. Pihak Angkasa Pura Logistics membuatkan *Cargo Security Declaration* (CSD) yang tersambung pada website yang dapat diakses oleh AVSEC.
3. PTI diserahkan kepada AVSEC untuk dicek kesesuaiannya dengan CSD yang tetera pada website di komputer.
4. Data CSD pada komputer tersebut memuat tentang status barang, SMU, isi barang kiriman, jumlah koli, berat barang, dan tujuan pengiriman.
5. Jika sudah sesuai antara PTI dengan data CSD, maka cetak CSD dalam sebuah kertas.
6. Kertas CSD tersebut kemudian disatukan dengan PTI lalu ditandatangani oleh AVSEC yang menandakan bahwa barang tersebut aman dan layak (*released*) untuk dikirimkan melalui angkutan udara.
7. PTI dan CSD yang telah disatukan tersebut kemudian diserahkan kembali pada pihak Angkasa Pura Logistics.
8. Setelah dinyatakan *released* maka barang akan dimasukkan ke dalam mesin x-ray untuk dapat mengetahui kesesuaian isi barang dengan PTI yang telah diterima.
9. Setelah diketahui barang sesuai, maka AVSEC akan memberikan label bertuliskan "*SECURITY CHECK*" untuk menandakan bahwa barang tersebut telah melalui pemeriksaan keamanan dan dinyatakan aman untuk diangkut di pesawat udara.

3.5 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dimulai pada tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 1 Maret 2024, penulis menemukan beberapa permasalahan yang terjadi di Bandar Udara Halu Oleo Kendari, khususnya di unit AMC dan AVSEC, permasalahan tersebut akan diuraikan pada penjelasan di bawah ini.

3.5.1 Permasalahan 1 (Unit AMC)

Ground Support Equipment (GSE) atau peralatan penunjang pelayanan darat dapat diartikan sebagai alat-alat bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara di darat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan, pemuatan dan/atau penurunan penumpang, kargo dan pos. Pelaksanaan pengoperasian *Ground Support Equipment* (GSE) di Bandara Halu Oleo dilakukan oleh pihak *Ground Handling* yaitu pihak PT. Global Sky Aviassi. Dalam fungsi pengawasan, pengoperasian GSE dilakukan oleh unit AMC.



Gambar 3. 3 *Equipment Parking Area*
Sumber: Dokumentasi Penulis

Dapat dilihat pada gambar di atas, Bandara Halu Oleo memiliki *Equipment Parking Area* (EPA) yang dimanfaatkan untuk peletakan GSE. Namun, pada kenyataannya masih ada saja personel *Ground Handling* yang meletakkan GSE tidak sesuai dengan tempat parkirnya. Hal tersebut dapat dilihat pada gambar 3.4 Di bawah ini.



Gambar 3. 4 GSE yang diletakkan di tepi *service road*
 Sumber: Dokumentasi Penulis

3.5.2 Permasalahan 2 (Unit AMC)

Dengan banyaknya kendaraan yang beroperasi di bandara, tentunya dibutuhkan aturan untuk menjamin keamanan, keselamatan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas di sisi udara. Aturan tersebut tidak sama dengan yang berlaku di jalan raya atau jalankan umum. Khusus untuk persyaratan dan prosedur kendaraan di sisi udara di negara republik Indonesia, aturan tersebut diatur dalam Kep. Dirjen Perhubungan Udara SKEP/140/VI/1999. Berikut tata tertib berlalu lintas di daerah pergerakan sesuai Kep. Dirjen Hubud SKEP/140/VI/1999 pasal 28. Setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan, yaitu:

- Di luar *apron* (*access road*) 40 km/jam
- Pada jalan-jalan lingkungan perparkiran pesawat udara (*service road*) 25 km/jam
- Di daerah *make-up / break down area* 15 km/jam
- Pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (*apron*) 10 km/jam

Walaupun telah terdapat aturan seperti demikian, masih ada pengemudi kendaraan di sisi udara yang mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan melebihi aturan yang telah ditetapkan.



Gambar 3. 5 Kendaraan yang melebihi batas kecepatan di *apron*
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 3. 6 Kendaraan yang melebihi batas kecepatan di *service road*
Sumber: Dokumentasi Penulis

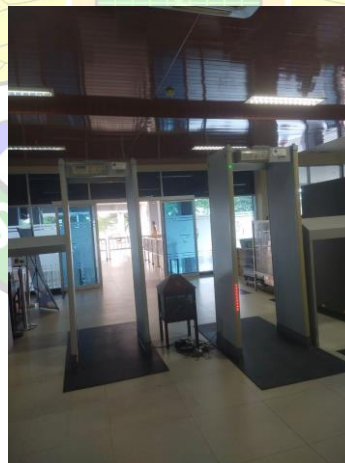
3.5.3 Permasalahan 3 (Unit AVSEC)

Walk Through Metal Detection (WTMD) merupakan alat yang berfungsi untuk mendeteksi semua barang bawaan penumpang yang berada dalam pakaian/badan calon penumpang pesawat udara yang berupa metal dan dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Alat ini merupakan salah satu fasilitas unit AVSEC yang berada di SCP. Jika WTMD berbunyi dan lampu warna merah menyala, itu menandakan bahwa dalam badan penumpang terdapat sesuatu yang berbahan metal. Itulah yang menyebabkan petugas AVSEC harus melakukan pemeriksaan (*body search*) secara manual kepada penumpang untuk memastikan bahwa barang yang terdeteksi bukan barang yang membahayakan. Namun, pada Bnadar Udara Haluoleo alat WTMD kadang bermasalah, yaitu lampu merah yang

menyala tidak sesuai dengan letak benda pada badan penumpang bahkan lampu merah menyala saat tidak ada penumpang yang melaluinya.



Gambar 3. 7 Lampu sensor WTMD menyala tidak sesuai
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 3. 8 Lampu sensor WTMD menyala saat tidak ada penumpang
Sumber: Dokumentasi Penulis

3.6 Penyelesaian

3.6.1 Penyelesaian 1

Dengan adanya permasalahan *Ground Support Equipment* (GSE) yang tidak terparkir sesuai pada tempatnya, maka personel AMC harus memberikan sosialisasi. Sosialisasi tersebut diberikan kepada pngemudi GSE mengenai

peletakan GSE yang sesuai dan pada tempatnya, yaitu pada *Equipment Parking Area* (EPA). Jika dirasa EPA tidak cukup untuk memarkirkan seluruh GSE maka seharusnya dilakukan perluasan atau pengadaan EPA baru untuk dapat memuat keseluruhan kendaraan GSE. Hal tersebut tentunya untuk menjaga area sisi udara tetap steril dari kendaraan-kendaraan yang keberadaannya bisa mengganggu pergerakan kendaraan lain.

3.6.2 Penyelesaian 2

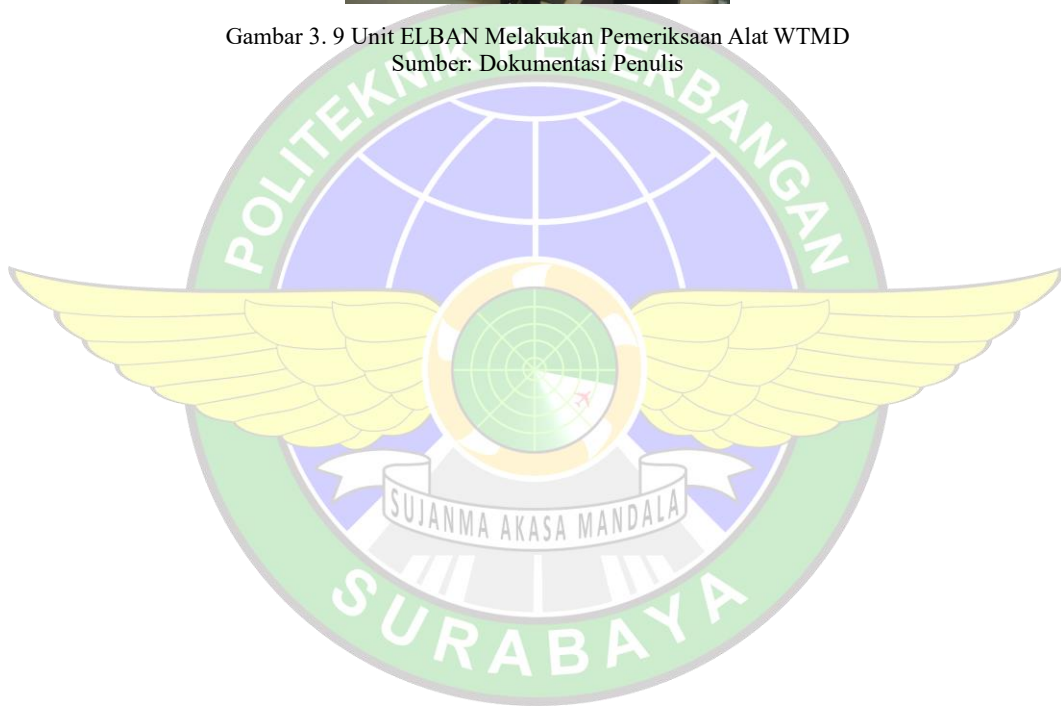
Dengan adanya pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan di sisi udara, maka petugas AMC harus memberikan sosialisasi tentang batas kecepatan maksimal laju kendaraan saat melintasi sisi udara. Sosialisasi tersebut harus diberikan kepada seluruh pengemudi kendaraan yang akan melewati daerah sisi udara, terutama pada petugas *Ground Handling* yang sering melintasi area sisi udara untuk penanganan pesawat udara maupun kargo. Bagi pengemudi yang melanggar aturan tersebut, AMC sebagai pengawas harus memberikan teguran, peringatan, bahkan sanksi kepada pengemudi kendaraan yang melakukan pelanggaran tersebut. Hal-hal tersebut dilakukan untuk memberikan pengetahuan kepada pengemudi yang belum mengerti tentang aturan tersebut serta memberikan efek jera, sehingga pengemudi yang melanggar tidak akan mengulangi kesalahannya kembali.

3.6.3 Penyelesaian 3

Dengan adanya masalah pada alat penunjang pemeriksaan keamanan bagi penumpang, yang biasa disebut dengan *Walk Through Metal Detector* (WTMD), personel AVSEC harus berkoordinasi dan melapor kepada unit elektronika bandara (ELBAN) untuk melakukan perbaikan dan pemeriksaan secara berkala. Hal tersebut dilakukan untuk memeriksa kondisi alat selalu dalam kondisi baik dan siap untuk digunakan. Untuk menunjang keamanan dan keselamatan penerbangan.



Gambar 3. 9 Unit ELBAN Melakukan Pemeriksaan Alat WTMD
Sumber: Dokumentasi Penulis



BAB IV

KESIMPULAN

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB III

Dari masalah yang telah di jelaskan pada bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan bahwa hal itu terjadi karena :

1. Penggunaan *Equipment Parking Area* (EPA) masih dirasa kurang optimal dikarenakan masih terdapat unit GSE yang parkir tidak pada tempatnya. Hal ini dapat diatasi dengan memberikan sosialisasi kepada pengemudi GSE untuk memarkirkan kendaraan tersebut pada EPA.
2. Adanya kendaraan yang melintasi sisi udara (*Airside*) dengan kecepatan yang melebihi aturan yang telah ditetapkan, mengartikan bahwa masih adanya pengemudi kendaraan di sisi udara yang belum tau dengan aturan tersebut. Oleh karena itu perlu diberikan sosialisasi mengenai apa saja aturan-aturan tentang kegiatan di sisi udara yang tentunya bertujuan untuk menunjang keselamatan penerbangan.
3. Gangguan yang kadang terjadi pada alat keamanan, yaitu *Walk Through Metal Detection* (WTMD) seharusnya dapat diatasi dengan adanya perbaikan kepada alat tersebut. Sering dilakukannya pengecekan untuk memastikan alat sudah siap pakai saat akan digunakan. Karena jika alat tersebut tidak bekerja secara optimal maka akan ada kemungkinan orang maupun barang yang masuk ke bandara merupakan sesuatu yang dapat mengancam keamanan dan keselamatan di bandara hingga pada penerbangan yang akan berlangsung.

Penulis berharap agar dapat dijadikan evaluasi bagi Bandar Udara Halu Oleo untuk meningkatkan sistem keamanan dan keselamatan penerbangan. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan 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.

4.1.2 Kesimpulan *On the Job Training*

On the Job Training merupakan suatu kegiatan yang dilakukan untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten dan mampu bersaing karena mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional. Kami sudah sangat terbantu dengan adanya kegiatan OJT ini. Personel di Bandar Udara Halu Oleo sangat tanggap terhadap keluhan ataupun pertanyaan seputar pelaksanaan OJT dan pemaparan yang diberikan sesuai dengan pelajaran yang kami dapat di kelas sebelumnya. jadi kami tidak perlu khawatir terhadap kekeliruan informasi atau apapun yang dapat merugikan dalam melaksanakan OJT. Para pegawai dan staff sangat membantu saya untuk mengetahui dan mempelajari seluk beluk tentang AMC dan AVSEC.

4.2 Saran

Ada beberapa saran yang dapat disimpulkan dari Pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Haluoleo Kendari dalam pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan, yaitu:

1. Sisi udara (*Airside*) adalah tempat vital di bandar udara dimana seluruh kegiatan pergerakan pesawat dilakukan. Oleh karena itu diperlukan SDM yang unggul dan profesional dikarenakan sedikit kesalahan dapat menimbulkan masalah yang fatal dan dapat merugikan dengan ganti rugi yang banyak. Maka dari itu diharapkan pihak bandar udara dapat menyaring pegawai maupun petugas yang unggul dan profesional.
2. Memberikan sosialisasi kepada pihak ketiga yang bekerja sama dengan bandar udara untuk kemudahan suatu penerbangan. Hal tersebut dilakukan tentunya untuk menghindari ketidak tahuan petugas yang dapat merugikan banyak pihak, terutama bagi petugas yang beroperasi di sisi udara (*Airside*) karena mereka berhubungan langsung dnegan pergerakan pesawat udara.
3. Pemeriksaan kepada seluruh peralatan yang menunjang keamanan dan keselamatan penerbangan harus dilakukan secara berkala. Hal tersebut untuk memastikan penerbangan berjalan dengan aman dan tidak adanya *accident* maupun *incident* yang dapat merugikan banyak pihak.

DAFTAR PUSTAKA

International Civil Aviation Organization (ICAO). Facilitation, Annex 9.

Junipitoyo, Bambang. 2018. Buku Pedoman On The Job Training. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya.

Keputusan Menteri No. 155 Tahun 2019 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

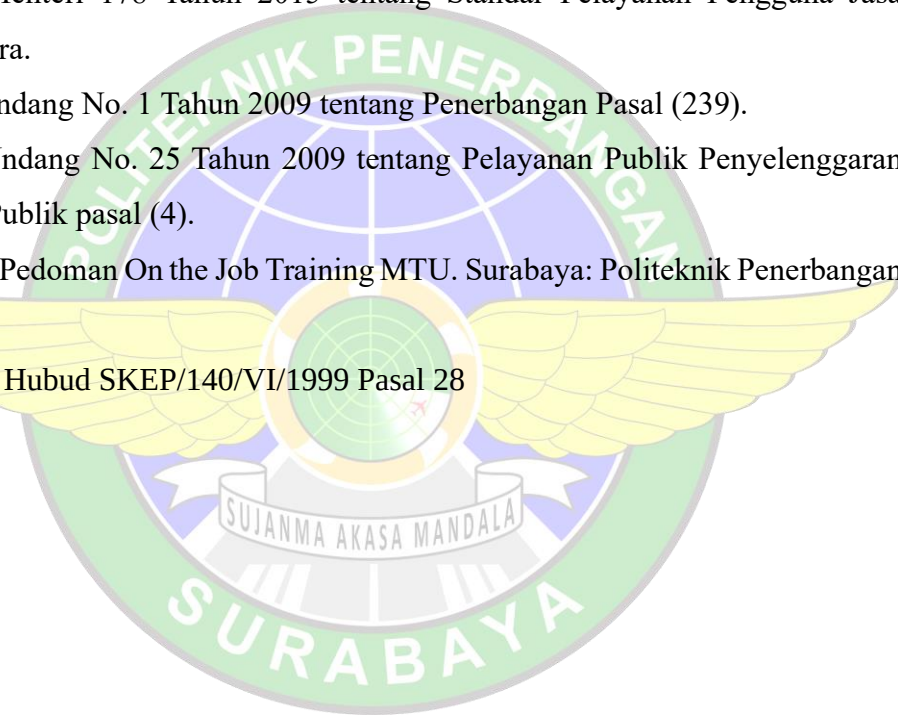
Peraturan Menteri 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara.

Undang - Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal (239).

Undang - Undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik Penyelenggaran Pelayanan Publik pasal (4).

2021. Buku Pedoman On the Job Training MTU. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya.

Kep. Dirjen Hubud SKEP/140/VI/1999 Pasal 28



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 *Form* Kegiatan Harian OJT

Nama : Zellyn Safara

NIT : 30621024

Unit Kerja : AMC dan AVSEC

Lokasi : Bandar Udara Halu Oleo Kendari

No	Tanggal	Uraian Kegiatan
1	Senin, 11 Desember 2023	- Datang di Bandar Udara Halu Oleo Kendari - Perkenalan dengan Kepala Seksi Teknik dan Operasi selaku perwakilan dari Kepala Bandar Udara yang sedang tidak berada di tempat - Perkenalan fasilitas terminal penumpang bandar udara
2	Selasa, 12 Desember 2023	Pemberian materi dasar (<i>classroom</i>) terkait unit AMC dan AVSEC
3	Rabu, 13 Desember 2023	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer
4	Kamis, 14 Desember 2023	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT)

		- Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer
5	Jumat, 15 Desember 2023	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer
6	Senin, 18 Desember 2023	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i>
7	Selasa, 19 Desember 2023	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i>
8	Rabu, 20 Desember 2023	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i>

		- Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat kargo dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
9	Kamis, 21 Desember 2023	 - Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
10	Jumat, 22 Desember 2023	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i>

		- Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
11	Rabu, 27 Desember 2023	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat kargo dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
12	Kamis, 28 Desember 2023	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
13	Jumat, 29 Desember 2023	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT)

		- Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
14	Selasa, 2 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
15	Rabu, 3 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat kargo dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
16	Kamis, 4 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i>

		- Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
17	Jumat, 5 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
18	Senin, 8 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i>

		- Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
19	Selasa, 9 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
20	Rabu, 10 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
21	Kamis, 11 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT)

		- Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
22	Jumat, 12 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat kargo dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
23	Senin, 15 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
24	Selasa, 16 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i>

		- Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
25	Rabu, 17 Januari 2024	- Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Praktik parkir pesawat yang dinilai oleh personel AMC
26	Kamis, 18 Januari 2024	- Pelaksanaan ujian teori - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer
27	Jumat, 19 Januari 2024	- Perkenalan dengan Kepala Unit AVSEC

		- Meminta arahan kepada Komandan Jaga dan Supervisor - Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2
28	Senin, 22 Januari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2
29	Selasa, 23 Januari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2
30	Rabu, 24 Januari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2
31	Kamis, 25 Januari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2
32	Jumat, 26 Januari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2
33	Senin, 29 Januari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2
34	Selasa, 30 Januari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di terminal kargo
35	Rabu, 31 Januari 2024	- Membantu pemeriksaan di terminal kargo - Membantu pemeriksaan di SCP 2
36	Kamis, 1 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2
37	Jumat, 2 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di terminal kargo
38	Senin, 5 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di terminal kargo - Membantu pemeriksaan di SCP 2

39	Selasa, 6 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2
40	Rabu, 7 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di terminal kargo
41	Senin, 12 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di terminal kargo - Membantu pemeriksaan di SCP 2
42	Selasa, 13 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2
43	Kamis, 15 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di terminal kargo
44	Jumat, 16 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di terminal kargo - Membantu pemeriksaan di SCP 2
45	Senin, 19 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2
46	Selasa, 20 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di terminal kargo
47	Rabu, 21 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di terminal kargo - Membantu pemeriksaan di SCP 2
48	Kamis, 22 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di SCP 2 - Penilaian praktik <i>body search</i> baik secara manual maupun menggunakan HHMD

49	Jumat, 23 Februari 2024	- Membantu pemeriksaan di SCP 1 - Membantu pemeriksaan di terminal kargo
50	Senin, 26 Februari 2024	Penulisan laporan OJT
51	Selasa, 27 Februari 2024	Penulisan laporan OJT
52	Rabu, 28 Februari 2024	Penulisan laporan OJT
53	Kamis, 29 Februari 2024	Penulisan laporan OJT
54	Jumat, 1 Maret 2024	Penulisan laporan OJT



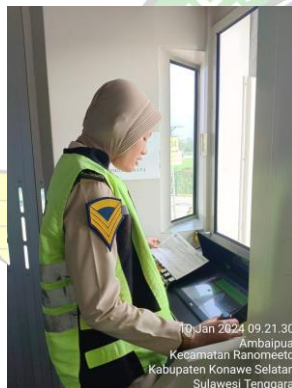
Lampiran 2 Kegiatan di Unit *Apron Movement Control* (AMC)



Mengisi *movement sheet*



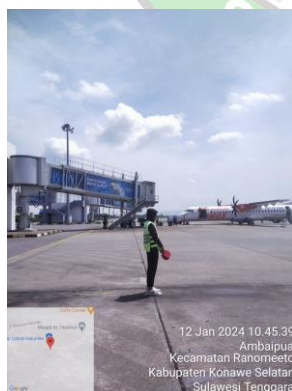
Input data *movement sheet* ke dalam komputer



Docking/Undocking garbarata

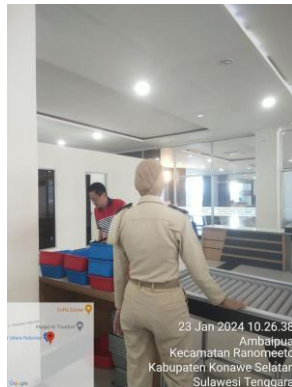


Inspeksi apron



Parkir pesawat

Lampiran 3 Kegiatan di Unit *Aviation Security* (AVSEC)



Pengatur lalu lintas penumpang dan barang Pengecekan barang dan menempelkan label “security check”



Pemeriksaan dokumen penumpang Pemeriksaan data PTI dan CSD

Lampiran 4 Nilai Praktik Kerja Lapangan



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTIK KERJA LAPANGAN**

Nama : Zellyn Safara
 NIT : 30621024
 Jurusan : DIII-Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : *Apron Movement Control (AMC)*
 Periode PKL : 11 Desember 2023 - 1 Maret 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT x NILAI
1.	Kemampuan Kerja	15 %	99	14,25
2.	Disiplin	15 %	98	14,7
3.	Inisiatif	15 %	98	14,7
4.	Tanggung jawab	15 %	96	14,4
5.	Kerjasama	15 %	95	14,25
6.	Kerajinan	15 %	98	14,7
7.	Sikap	10 %	98	9,8
JUMLAH				96,8

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

Kendari, 22 Februari 2024



Mengajar,
Kepala Unit *AMC*
(AYU AMIKA NASYRU)
NIP. 19920201 201012 2 002



Penilai,
(RULLY RAMDHAN)
NIP. 1991229 202112 1 001

Form Penilaian Unit AMC



**FORMULIR NILAI
PRAKTIK KERJA LAPANGAN**

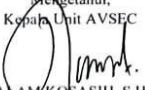
Nama : Zellyn Safara
NIT : 30621024
Jurusan : DIII-Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Aviation Security (AVSEC)
Periode PKL : 11 Desember 2023 - 1 Maret 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1.	Kemampuan Kerja	15%	93	13,95
2.	Disiplin	15%	92	13,80
3.	Inisiatif	15%	91	13,65
4.	Tanggung jawab	15%	93	13,95
5.	Kerjasama	15%	92	13,80
6.	Kerajinan	10%	90	9,0
7.	Sikap	15%	93	13,95
JUMLAH				92,1

Keterangan :

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

Kendari, 22 Februari 2024

Mengetahui,
Kepala Unit AVSEC

(ADAM KOSASIH, S.H.)
NIP. 19740624 200212 1 002

Penilai,

(FARAH RIZKIA SAFIRA)
NIP. 19990604 202203 2 020

Form Penilaian Unit AVSEC

Lampiran 5 Sertifikat *On the Job Training* (OJT)



Sertifikat *On the Job Training*

