

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
BANDAR UDARA KALIMARAU**



Oleh:

NABILA KARTIKA DWI CANDRA
NIT: 30621064

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MAJANEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) BANDAR UDARA KALIMARAU

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Mendapatkan Gelar Ahli Madya
(A.Md.) pada Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara



Oleh:

NABILA KARTIKA DWI CANDRA
NIT: 30621064

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MAJANEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA KELAS I KALIMARAU BERAU**

Oleh:

NABILA KARTIKA DWI CANDRA
NIT. 30621064

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:

Dosen Pembimbing

Supervisor



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



NINIT AMALIA APRILIANTI
NIP. 19840428 201012 2 001

Dosen Pembimbing

Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara



FAOYAN A.F., S.Pd.Ing., M.Pd
NIP. 19840819 201902 1 001



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT), di BLU UPBU Kelas I Kalimantan Berau mulai tanggal 11 Desember 2023 hingga tanggal 28 Februari 2024 dan menyelesaikan laporan *On The Job Training* ini.

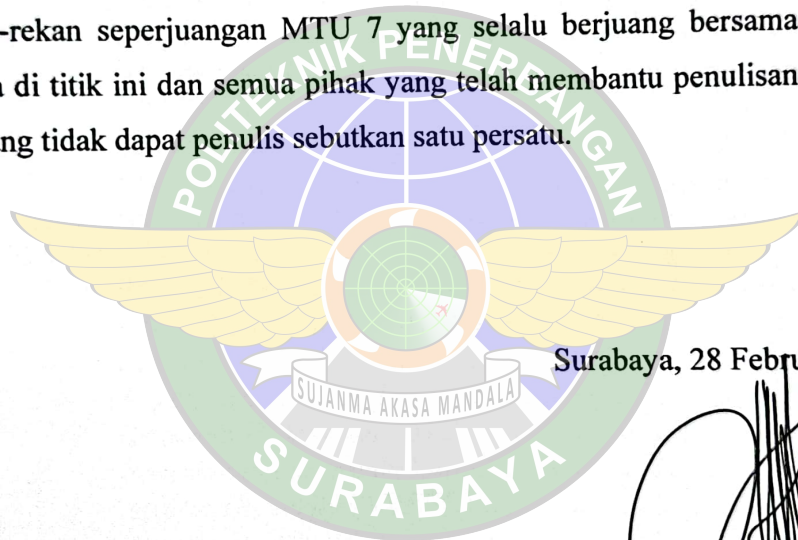
Praktek Kerja Lapangan atau yang bisa disebut dengan *On the Job Training* (OJT) merupakan gambaran sesungguhnya tentang kondisi lapangan kerja dan pengaplikasian ilmu pengetahuan secara langsung di bidang manajemen transportasi udara yang telah dipelajari selama mengikuti pendidikan di kelas maupun laboratorium secara teori maupun praktek.

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini juga dilaksanakan sebagai bagian dari persyaratan kelulusan pada program studi D3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan 7 Kelas Charlie. Dalam kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Kalimantan ini, penulis mendapatkan banyak pengalaman dan pengetahuan baru di dunia penerbangan terutama di bidang manajemen transportasi udara.

Dalam penulisan laporan *On the Job Training* ini, terdapat beberapa kendala yang sedikit menghambat proses penulisannya. Namun berkat bantuan dari beberapa pihak maka akhirnya laporan ini dapat diselesaikan. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Orang Tua yang telah memberikan bantuan dan dukungan kepada penulis sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini serta menyelesaikan laporannya.
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. Bapak Anton Budiarto, S.E., M.T. selaku pembimbing penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini.
5. Bapak Faoyan Agus Furyanto, S.Pd.Ing., M.Pd. selaku pembimbing penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini.
6. Bapak Ferdinan Nurdin selaku Kepala Bandar Udara Kalimantan.
7. Kepala unit dan jajaran staff serta karyawan Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan yang berkenan membantu penulis dalam pengumpulan data-data yang diperlukan dalam penulisan ini.
8. Seluruh senior yang bertugas di Bandar Udara Kalimantan.
9. Teman-teman taruna *On The Job Training* (OJT) Berau yang saling mendukung selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) berlangsung.
10. Rekan-rekan seperjuangan MTU 7 yang selalu berjuang bersama sampai berada di titik ini dan semua pihak yang telah membantu penulisan laporan ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.



Surabaya, 28 Februari 2024

Nabila Kartika Dwi Candra

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	1
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>	3
1.3 Maksud Dan Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	4
BAB 2 PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i>	6
2.1 Sejarah Singkat.....	6
2.2 Data Umum.....	7
2.2.1 Fasilitas Sisi Udara.....	8
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat.....	12
2.2.3 Layout Bandara Kalimantan.....	16
2.3 Struktur Organisasi.....	17
2.4 Gambaran Umum	18
BAB 3 TINJAUAN TEORI.....	26
3.1 Bandar Udara	26
3.2 Apron Movement Control (AMC)	26
3.2.1 Pengertian AMC.....	26
3.2.2 Tugas dan Fungsi AMC.....	26
3.2.3 Kegiatan Pelayanan AMC.....	27
3.2.4 Pengembangan Fungsi AMC.....	28
3.3 Aviation Security (AVSEC).....	28
3.4 Apron	28
3.5 Kargo	30
BAB 4 PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	31
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	31
4.1.1 Apron Movement Control	31
4.1.2 Aviation Security (AVSEC).....	32
4.1.3 Pelayanan Kargo.....	37
4.1.4 Unit Informasi.....	38
4.1.5 Unit Kantor.....	39
4.2 Jadwal dan Kegiatan.....	40
4.2.1 Jadwal Pelaksanaan.....	40
4.2.2 Kegiatan yang Dilakukan	41
4.3 Permasalahan dan Penyelesaian	41
4.3.1 Permasalahan.....	41
4.3.2 Penyelesaian.....	42

BAB 5 PENUTUP	43
5.1 Kesimpulan	43
5.1.1 <i>Kesimpulan Terhadap Permasalah</i>	43
5.1.2 <i>Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT</i>	43
5.2 Saran	44
DAFTAR PUSTAKA	45
DAFTAR LAMPIRAN	46
FOTO KEGIATAN OJT	46
NILAI OJT	49
SERTIFIKAT OJT	54



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 <i>Runway</i>	8
Gambar 2. 2 <i>Taxiway</i>	9
Gambar 2. 3 <i>Taxiway A (Skadron)</i>	9
Gambar 2. 4 <i>Taxiway B</i>	9
Gambar 2. 5 <i>Taxiway C</i>	9
Gambar 2. 6 <i>Apron</i>	10
Gambar 2. 7 <i>Apron</i>	10
Gambar 2. 8 <i>Runway Strip</i>	11
Gambar 2. 9 <i>Ground Support Equipment Parking</i>	11
Gambar 2. 10 Gedung Terminal	12
Gambar 2. 11 <i>Parking Area</i>	13
Gambar 2. 12 Kantor UPBU Kalimantan	13
Gambar 2. 13 Gedung Kargo	14
Gambar 2. 14 <i>Power House</i>	14
Gambar 2. 15 Menara <i>Air Traffic Controller (ATC)</i>	15
Gambar 2. 16 Gedung PKP-PK	15
Gambar 2. 17 <i>Layout Sisi Udara</i>	16
Gambar 2. 18 <i>Layout Runway</i>	16
Gambar 2. 19 Struktur Organisasi	17
Gambar 4. 1 <i>Flowchart</i> Pengiriman Kargo Bandara Kalimantan	38
Gambar 4. 2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	41

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandara.....	8
Tabel 4. 1 Personel AMC.....	32



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Praktik Kerja Lapangan atau yang bisa disebut sebagai *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. Di era ini bidang penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandara-bandara diberbagai pulau.

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma dibidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan/ atau pelatihan yang memiliki tugas utama mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya keselamatan penerbangan. Program Studi Diploma III pada Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Diploma III Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara (TNU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma III Komunikasi Penerbangan (KP) Diploma III Teknik

Bangunan dan Landasan (TBL).

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training* (OJT) dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap Program Studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait.

Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training*. Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara. *On the Job Training* dapat didefinisikan sebagai latihan kerja pada suatu Bandar Udara yang telah ditentukan, sekaligus mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil cakap dan ahli sesuai persyaratan yang berlaku. Proses pendidikan dan pelatihan diberikan dengan metode tatap muka dikelas dan praktek di laboratorium serta mengaplikasikan teori yang didapat di kelas didalam kegiatan *On the Job Training*. Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training*. Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara. *On the Job Training* dapat didefinisikan sebagai latihan kerja pada suatu Bandar Udara yang telah ditentukan, sekaligus mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil cakap dan ahli sesuai persyaratan yang berlaku. Proses pendidikan dan pelatihan diberikan dengan metode tatap muka di kelas dan praktek di laboratorium serta mengaplikasikan teori yang didapat di kelas didalam kegiatan *On the Job Training*.

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

Melalui OJT tersebut diharapkan para peserta didik dapat menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori, selain itu para peserta didik dapat menyelesaikan segala masalah yang ada di lapangan. *On the Job Training* merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi udara sebagai *manager* yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga pada saat bekerja taruna diharapkan dapat menerapkan pengalaman pada instansi.

1.2 Dasar Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

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

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 Tentang 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 Pelaksanaan *On The Job Training*

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

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan)
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan *On the Job Training (OJT)* dan Tugas Akhir)
5. Untuk melatih kerjasama taruna dengan personil lain, maupun pada unit – unit yang lain. Sehingga tercipta suasana *teamwork* dan pribadi yang disiplin dengan tanggung jawab yang tinggi.

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

1. Mengetahui atau memahami kegiatan yang dilakukan pada saat di dunia kerja nantinya dengan berpedoman pengalaman saat *On the Job Training*.

2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik penerbangan surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Mengetahui masalah – masalah yang ada di dunia kerja serta cara penyelesaiannya.



BAB 2

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Kalimantan didirikan tahun 1976 dengan kategori bandara perintis. Fasilitas Bandar Udara Kalimantan telah beberapa kali dilakukan peningkatan, diantaranya mulai peningkatan landasan pacu (runway) dan peralatan navigasi yang kemudian menjadikan Bandar Udara Kalimantan sebagai bandar udara Kelas I. Sejarah awal berdirinya Bandar Udara Kalimantan mempunyai panjang runway pada hanya 650meter mengingat pesawat yang mendarat hanya pesawat kecil jenis MAF 506 dengan jumlah penumpang 5 orang dan 2 awak pesawat. Memasuki periode tahun 1990an dilakukan peningkatan dengan pesawat yang mendarat dengan jenis Cassa dengan Airlines Deraya, Pelita, Asahi, DAS dengan type 100 dan 200 dengan menggunakan landasan lama yang berada tepat di sisi jalan raya Teluk Bayur. Sehubungan dengan telah banyak dilakukan pengembangan dan renovasi untuk peningkatan fasilitas, jenis pesawat yang mendarat juga mengalami peningkatan pada tahun 2002 dibandingkan yakni jenis ATR 42 milik perusahaan penerbangan yang beroperasi di Kalimantan seperti Deraya, DAS, dan Kal Star.

Pada tahun 2010, Bandara Kalimantan dilakukan pengembangan pembangunan gedung terminal baru yang dananya berasal dari APBD Kabupaten Berau dengan nilai Rp. 480 Miliar. Terminal baru dilengkapi dengan gedung terminal 2 lantai dan 2 unit Garabarata. Peletakan batu pertama pembangunan dilakukan oleh Gubernur Kalimantan Timur. Kemudian, pada tahun 2011 dilakukan perpanjangan landas pacu dari 1.850 Mx30 M menjadi 2.250 m x 45 m dan diresmikan pada tahun 2012. Dengan landas pacu baru, Bandara Kalimantan dapat didarati maskapai Trigana Air menggunakan Boeing 737-200 dan Sriwijaya Air menggunakan Boeing 737- 300. Gedung terminal baru Bandara Kalimantan diresmikan secara kolektif oleh Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 24 Oktober 2014 di Balikpapan. Bandara kalimaraui ini awalnya berada pada dekat jembatan dekatnya komplek upbu yang sekarang, dengan berjalannya waktu bandara di pindah ke skadron. Karena perkembangan

didunia penerbangan semakin maju, bandara kalimarau di pindah ke lokasi yang sekarang. Dengan ancaman dari banyak penduduk dilakukan penggusuran itu pun demi kemajuan perekonomian mereka juga. Pada wilayah bandara nya sendiri, terdapat gunung yang terdapat pada depan landasan 01 yang awalnya menjadi obstacle yang sangat berbahaya sempat terjadi tabrakan antara gunung dengan pesawat. Namun sekarang *obstacle* tersebut telah dihilangkan oleh pemerintah, dan pengoperasian bandara pun berjalan dengan lancar

2.2 Data Umum

Bandar Udara Kalimantan - Berau adalah Bandar Udara yang terletak di Kabupaten Berau Provinsi Kalimantan Timur. Bandar Udara ini memiliki data umum yang terdiri dari data geografis dan data administrasi sebagai berikut:

1.	Nama Bandar Udara	UPBU KELAS 1 KALIMARAU
2.	Alamat	Jalan Kalimantan, Teluk Bayur Kabupaten Berau, Kalimantan Timur 77315
3.	Status Penggunaan	Bandara Komersil
4.	Koordinat Titik Referensi Bandar Udara	02° 09' 00" N ; 117° 26' 00" E
5.	Penyelenggara	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
6.	Elevasi masing-masing Threshold (MLS)	Runway 01: 16ft / 4,88m (MLS) Runway 19: 19ft / 5,795m (MLS)
7.	Tipe Runway	Runway Flexible
8.	Tipe Pesawat Udara Terkritis	VFR/IFR
9.	Kategori PKP-PK	VI
10.	No. Telepon	085262146214
11.	E-mail	bandara_kalimarau@yahoo.com
12.	Kode IATA	BEJ

13.	Kode ICAO	WAQT
-----	-----------	------

Tabel 2. 1 Data Umum Bandara

2.2.1 Fasilitas Sisi Udara

a. Runway



Gambar 2. 1 Runway

Sumber: Google Maps

Spesifikasi permukaan *runway* dan kekuatan (*strength*) *runway*:

1. Permukaan : *Flexible*
2. Kekuatan (PCN) : *39/ hotmix asphalt*
3. Kondisi : Baik
4. Dimensi
 - Area 01 : 45m x 2250m
 - Area 19 : 45m x 2250m

b. Taxiway



Gambar 2. 2 *Taxiway*

Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 2. 3 *Taxiway A (Skadron)*

Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 2. 4 *Taxiway B*

Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 2. 5 *Taxiway C*

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi permukaan *taxiway* dan kekuatan (*strength*) *taxiway*:

1. Permukaan : *Asphalt/Rigid*
2. Kekuatan : 125.500lbs / *Asphalt*
3. Kondisi : Baik
4. Dimensi
 - T/X WAY A (Skadron) : 108m x 15m
 - T/X WAY B : 179m x 23m
 - T/X WAY C : 179m x 23m

c. Apron



Gambar 2. 6 Apron

Sumber: Google Maps



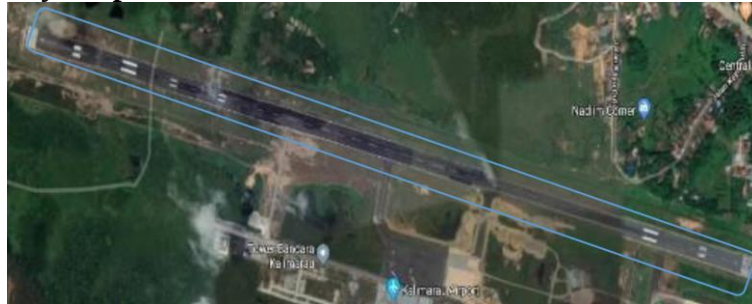
Gambar 2. 7 Apron

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi permukaan *apron* dan kekuatan (*strength*) *apron*:

- a. Permukaan : *Asphalt/Rigid*
- b. Kekuatan : 125.500lbs/*Asphalt/ B/X/T / Rigid*
- c. Kondisi : Baik
- d. Dimensi : 288m x 100m

d. Runway Strip



Gambar 2. 8 Runway Strip

Sumber: Google Maps

Spesifikasi permukaan dan kekuatan (*strength*) runway strip:

1. Permukaan : Urugan Tanah Pilihan
2. Luas : 2850m x 150m
3. Kondisi : Baik

e. Ground Support Equipment (GSE)



Gambar 2. 9 Ground Support Equipment Parking

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi permukaan dan kekuatan (*strength*) GSE parking:

1. Permukaan : Beton
2. Luas : 736m²
3. Kondisi : Baik

2.2.2 Fasilitas Sisi Darat

a. Gedung Terminal



Gambar 2. 10 Gedung Terminal

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi dari terminal:

1. Permukaan : Beton
2. Luas : 16.162m²
3. Kondisi : Baik

Fasilitas-fasilitas di terminal antara lain:

1. *Arrival hall*
2. *Departure hall*
3. *Smoking area*
4. *ATM Center*
5. *Ruang avsec*
6. *Customer Service*
7. *Money changer*
8. *Area komersil*
9. *Check-in area*
10. *Lounge*
11. *Ruang AMC*
12. *Nursery room*
13. *Immigration*
14. *Ruang ticketing*

b. *Parking Area*



Gambar 2. 11 *Parking Area*

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi *parking area*:

1. Permukaan : *Asphalt*
2. Luas
 - Parkir motor : 13.250m²
 - Parkir mobil : 30.916m²
3. Kondisi : Baik

c. Kantor



Gambar 2. 12 Kantor UPBU Kalimantan

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi dari Bangunan Operasional:

1. Permukaan : Beton
2. Luas : 703m²
3. Kondisi : Baik

d. Gedung Kargo



Gambar 2. 13 Gedung Kargo

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi dari bangunan kargo:

1. Permukaan : Beton
2. Luas : 592m²
3. Kondisi : Baik

e. Gedung Power House



Gambar 2. 14 Power House

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi dari Bangunan *Power House*:

1. Permukaan : Beton
2. Luas : 522m²
3. Kondisi : Baik

f. Menara Air Traffic Controller (ATC)



Gambar 2. 15 Menara Air Traffic Controller (ATC)

Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi dari Bangunan *Power House*:

1. Permukaan : Beton
2. Luas : 545m²
3. Kondisi : Baik

g. Gedung PKP-PK



Gambar 2. 16 Gedung PKP-PK

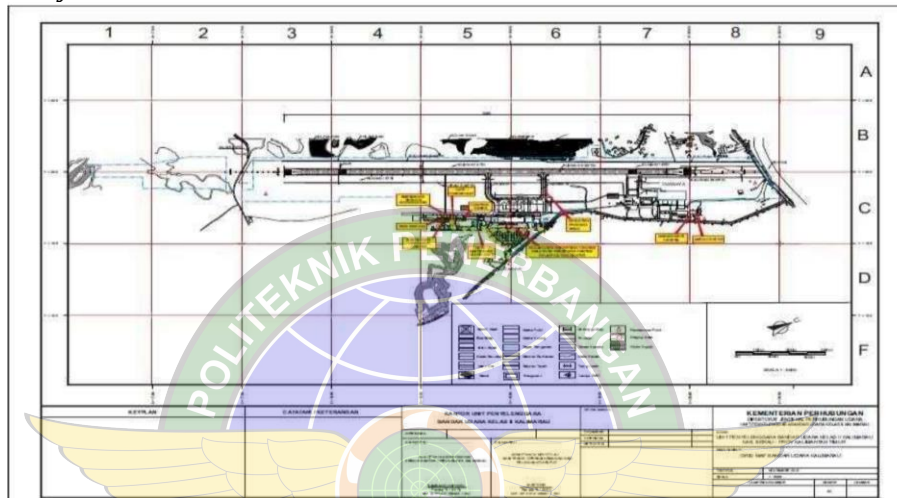
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi dari Gedung PKP-PK:

1. Permukaan : Beton
2. Luas : 1000m²
3. Kondisi : Baik

2.2.3 Layout Bandara Kalimantan

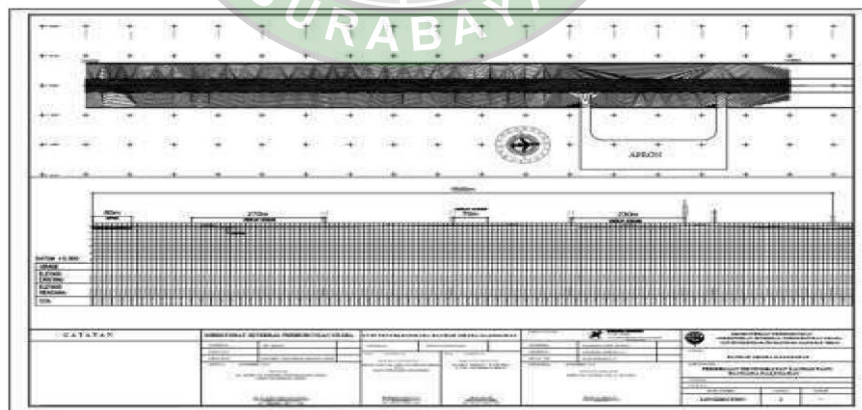
a. Layout Airside Area



Gambar 2. 17 Layout Sisi Udara

Sumber: Dokumentasi Penulis

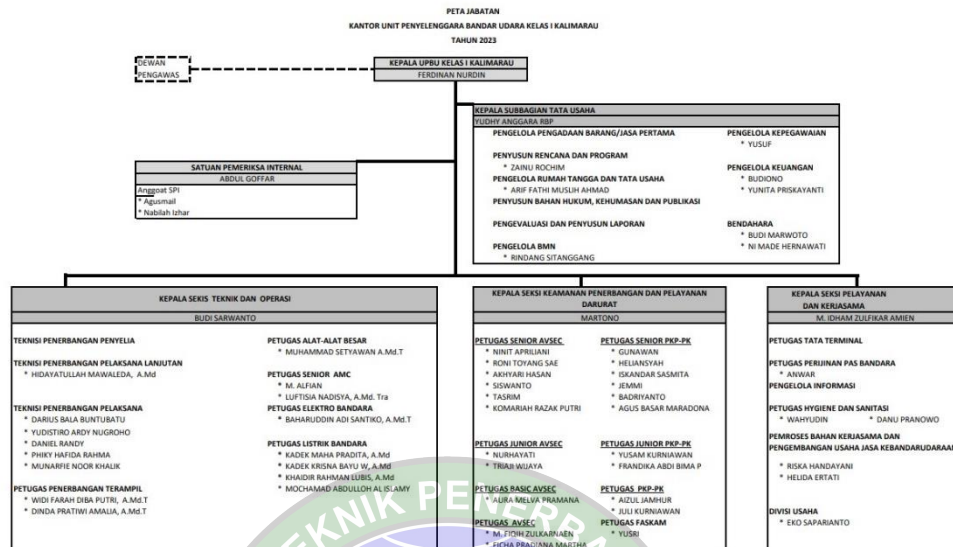
b. Layout Runway



Gambar 2. 18 Layout Runway

Sumber: Dokumentasi Penulis

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 19 Struktur Organisasi

Sumber: Dokumentasi Penulis

Tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut:

1. Kepala Kantor UPBU bertugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan, dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.
2. Kepala Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat, koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan.
3. Kepala Seksi Teknik, Operasi, Keamanan, dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas antara lain:
 - a. Melakukan pengoperasian, perawatan, dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang
 - b. Pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control*)

- c. Penyusunan jadwal penerbangan (*slot time*)
- d. Penyiapan penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU) dan *Aerodrome Manual*
- e. Pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata
- f. Pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara

Penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (*Airport Security Program*), Program Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan*), dan *contingency plan*

4. Kepala Seksi Pelayanan dan Kerjasama mempunyai tugas sebagai berikut:
 - a. Melakukan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo, dan penunjang
 - b. Pengelolaan dan pengendalian *hygiene* dan sanitasi
 - c. Pengawasan dan pengendalian pelayanan minimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sama, dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara
5. Ketua kelompok jabatan fungsional merupakan tenaga fungsional tertentu atau fungsional umum yang diberi tugas tambahan untuk membantu pimpinan unit kerja dalam mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan tugas jabatan fungsional.

Kelompok jabatan fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan.

2.4 Gambaran Umum

Unit kerja yang dituju selama melaksanakan kegiatan OJT di bandar udara Kalimantan yaitu :

a. *Apron Movement Control (AMC)*

Menurut (Amri, 2022) AMC merupakan personil Bandar Udara yang

memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta mencatat data penerbangan di apron.

1) 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.

2) Fungsi

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

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

3) Sarana dan Prasarana

a) Jumlah petugas operasional saat ini berjumlah 5 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 bet*
- *Flashlight*
- *Air Conditioner*
- *Dispenser*
- *Handy Talky*
- *DC Power Supply*
- *Follow Me Car*
- *Ear Muff*
- *Radio Rig*
- *Binocular* atau teropong
- *Televisi*
- *Rompi*
- Meja kerja
- Kursi kerja
- Komputer

b. *Aviation Security (AVSEC)*

Organisasi kerja unit Aviation Security (AVSEC) di Bandar Udara Kalimantan, yaitu Unit AVSEC adalah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah Bidang Keamanan dan Keselamatan Bandar Udara (Airport Security & Safety).

1) Tugas Pokok

Unit AVSEC memiliki tugas menyelenggarakan ketertiban, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penerbangan.

2) Fungsi

Unit AVSEC mempunyai fungsi, pelayanan, pengawasan, pemeriksaan, dan pengkoordinasian yang meliputi:

- a) Pemeriksaan terhadap seluruh orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah terbatas di bandara;
- b) Pengawasan terhadap area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan;
- c) Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan;
- d) Pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara Kalimantan.

3) Sarana dan Prasarana

Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara unit AVSEC membagi tugasnya dalam 2 regu dengan kekuatan 18 dan 17 orang.

Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

- *Shift Pagi* : 04.00 s/d 11.30 WITA
- *Shift Siang* : 11.30 s/d 19.00 WITA
- *Jaga Malam* : 3 orang (19.00 s/d 04.00 WITA)

Posisi dinas personil *aviation security* adalah sebagai berikut:

- *Shift pagi* : Pos Lima
: Pos Mike
: Pintu *Airside* (PA)
: *Security Check Point* 1
: *Security Check Point* 2
: Pintu Kedatangan
: Pos *Cargo*
: Patroli Terminal
- *Shift siang* : Pos Lima
: Pos Mike
: Pintu *Airside* (PA)
: *Security Check Point* 1

: *Security Check Point 2*

: Pintu Kedatangan

: *Pos Cargo*

: Patroli Terminal

- *Shift malam* : Pos Mike

Fasilitas pendukung pada unit *aviation security* Bandar Udara Kalimantan adalah sebagai berikut:

- Mesin *x-ray*
- *Hand Held Metal Detector* (HHMD)
- *Walk Through Metal Detector* (WTMD)
- *Handly Talky* (HT)
- Telepon Lokal
- CCTV
- Mobil Patroli

c. **Pelayanan Kargo**

1) Tugas Pokok

Unit Pelayanan Kargo (Cargo Service) Bandar Udara Kalimantan mempunyai tugas pokok melakukan inspeksi di daerah terminal kargo dan memberikan pelayanan bagi pengguna jasa terminal kargo di Bandar Udara Kalimantan.

2) Tugas Utama

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Unit Pelayanan Kargo Bandar Udara Kalimantan mempunyai tugas utama:

- a) Memastikan semua personil (Kasir, *Acceptance*, *Checker* dan *Avsec*) melakukan aktivitas di terminal kargo sesuai dengan 26 prosedur, kewenangan, tugas dan tanggung jawab masing-masing berdasarkan peraturan yang berlaku.
- b) Melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap produksi Terminal Kargo (*Incoming* dan *Outgoing*).
- c) Melakukan pengawasan terhadap keamanan di area terminal kargo bersama-sama dengan *Avsec*.

- d) Membuat *logbook* harian dan laporan kegiatan operasional terminal kargo secara berkala.
- e) Memantau kegiatan operasional dan fasilitas lainnya.
- f) Memantau kondisi umum dalam terminal kargo.
- g) Memantau ketertiban secara umum di area terminal kargo bandara.
- h) Memantau kebersihan seluruh terminal kargo.
- i) Memantau ketertiban peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) di terminal kargo tepatnya *Incoming* dan *Outgoing*.
- j) Pengawasan terhadap keseluruhan fasilitas dan pelayanan di terminal kargo:
 - Memantau kondisi toilet, dan musholla.
 - Memantau pelayanan bongkar muat barang kargo.
 - Memantau pelayanan kendaraan operasional.
 - Mengawasi kegiatan pelayanan *porter* kargo.
- k) Berkoordinasi dengan unit-unit terkait untuk menjaga kesiapan fasilitas dan kelancaran operasional Terminal Kargo.
- l) Memberi kelancaran *flow* kendaraan kargo:
 - Mengendalikan kelancaran *flow* kendaraan kargo.
 - Membantu penanganan pengiriman dan penerimaan kargo yang mengalami kesulitan dan koordinasi terkait penanganannya.
 - Memantau kelancaran kendaraan di pelataran parkir, lini 1 dan lini 2.
 - Memantau pergerakan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) di gedung terminal kargo lini 1.
 - Memantau keadaan area parkir kendaraan ekspedisi muatan pesawat udara (empu).

3) Sarana dan Prasarana

- a) Pelaksanaan tugas dalam unit Cargo hanya terbagi dalam 1 shift saja.
- b) Fasilitas yang ada pada Unit Cargo sendiri terdiri dari:
 - Mesin *x-ray*
 - *Cool storage*
 - *Pallette*
 - Ruang *Dangerous Goods*

d. Unit Kantor

1) Tugas Pokok

Membantu seluruh kelancaran kegiatan Operasi dengan cara melaksanakan pengawasan terhadap peralatan / fasilitas penunjang operasional yang berada di Sisi Darat dan Terminal Bandar Udara.

2) Fungsi

Unit Kantor memiliki fungsi sebagai berikut:

- a. Pengawasan fasilitas kebutuhan umum dan dampak lingkungan, disampaikan kepada *Team Leader* agar diteruskan untuk mendapatkan tindak lanjut seperti:
 - Pengawasan penyediaan air bersih di area terminal penumpang dan terminal kargo
 - Pengawasan terhadap ketersediaan dan berfungsinya fasilitas di toilet terminal bandar udara
 - Pengawasan suhu ruangan
- b. Pengawasan kebersihan di area terminal dan gudang kargo
- c. Penerimaan laporan tentang kerusakan peralatan/fasilitas di terminal untuk diteruskan ke unit kerja terkait. Pada Bandar Udara Kalimantan pelaksanaan inspeksi terminal dilakukan oleh unit-unit yang menangani bidang masing masing dengan uraian berikut:
 - Unit ELBAN (Elektronika Bandara) bertanggungjawab atas seluruh kesiapan setiap

peralatan atau fasilitas yang dioperasikan di terminal termasuk menghidupkan dan mematikan lampu, mesin x-ray dan gawang WTMD.

- Unit BANGLAN (Bangunan dan Landasan) bertanggungjawab atas kerapihan seluruh bangunan terminal dengan melaksanakan inspeksi terjadwal.
- Unit AVSEC (*Aviation Security*) bertanggungjawab atas kesiapan pengoperasian bandara dengan melakukan inspeksi sebelum kegiatan di bandara dimulai.
- Unit PKP-PK bertanggungjawab atas kesiapsiagaan penanganan kebakaran dengan melakukan pemeriksaan rutin ketersediaan APAR (Alat Pemadam Api Ringan) di gedung terminal.

e. **Pelayanan Informasi**

1) Tugas Pokok

Memberikan pelayanan jasa informasi penerbangan, kebandarudaraan, kepariwisataan dan kegiatan usaha di bandar udara serta menangani keluhan pelanggan secara terpadu.

2) Fungsi

Unit informasi mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a) Memberikan informasi kepada penumpang berupa tempat, sarana transportasi dan sebagainya
- b) Memberikan pelayanan fasilitas kepada penumpang berupa *baby stroller* dan *wheelchair*
- c) Sebagai pusat informasi saat terjadi kehilangan barang

3) Sarana dan Prasarana

- a) *Announcement Mic*
- b) Komputer
- c) *Flight Information Display System (FIDS)*
- d) Telepon yang terhubung ke semua unit

BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dalam Annex 14 “*Aerodromes*” Chapter I, 6th Edition, July 2013, menjelaskan pengertian bandar udara bahwa: “*Aerodrome is a defined area on land or water (including any buildings, installations, and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft*”. Adapun pengertian tersebut dijelaskan dalam terjemahan bahwa: Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan (termasuk setiap bangunan, instalasi, dan peralatan) yang dimaksudkan untuk digunakan baik seluruhnya maupun sebagian bagi kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan di darat dari pesawat udara.

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dijelaskan bahwa Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

3.2 Apron Movement Control (AMC)

3.2.1 Pengertian AMC

AMC merupakan personil Bandar Udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta mencatat data penerbangan di apron.

3.2.2 Tugas dan Fungsi AMC

AMC memiliki tugas sebagai penanggungjawab dalam melaksanakan kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, kebersihan di sisi udara serta pencatatan data penerbangan

dan penulisan laporan tugas.

Adapun fungsi dari AMC yaitu :

- a. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antara pesawat udara dengan pesawat udara dan antara pesawat udara dengan kendaraan / obstacle.
- b. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang ke luar dari apron dengan Aerodrome Control Tower/ADC.

Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan operasional lainnya.

3.2.3 Kegiatan Pelayanan AMC

Adapun kegiatan yang dilakukan oleh AMC yaitu :

- a. Menyiapkan Aircraft Parking Stand Allocation terlebih dahulu dalam bentuk forecast untuk memudahkan pemarkiran dan penanganan pesawat udara.
- b. Mengawasi kegiatan engine run up, aircraft towing, start up clearance yang diberikan oleh control tower untuk menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas di apron.
- c. Menyediakan pelayanan pemanduan parkir pesawat udara / marshalling dan kendaraan follow me service.
- d. Menyediakan bantuan bagi pesawat udara yang dalam keadaan emergency baik karena adanya ancaman bom, pembajakan, atau alasan teknis bahwa pesawat udara membutuhkan pemanduan menuju parking stand yang telah ditentukan.
- e. Menegakkan disiplin petugas airside/ apron ketentuan/peraturan beroperasi yang berlaku di apron.
- f. Menjamin kebersihan apron dengan melaksanakan dan menetapkan suatu program inspeksi dan standar pencemaran yang tepat.
- g. Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di apron dalam keadaan baik dan siap operasi.

- h. Menyediakan ruang untuk inspeksi pesawat, penumpang, kru pesawat dan barang-barang bawaan.

3.2.4 Pengembangan Fungsi AMC

- a. Pengoperasian Garbarata/Aviobridge.
- b. Mengadakan koordinasi dengan petugas airlines/ground handling agent untuk mengoperasikan Ground Power Unit.
- c. Pemarkiran Pesawat Udara/marshalling.
- d. Pemberian Tanda Izin Mengemudi khusus di airside.
- e. Pemberian Tanda Laik Operasi bagi kendaraan dan peralatan yang beroperasi di airside.
- f. Pencatatan data penerbangan yang meliputi: flight registration, block on dan block off time.
- g. Input data ke dalam sistem perhal data penerbangan.

3.3 Aviation Security (AVSEC)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2004 tentang Polisi Bandara atau Aviation Security merupakan gabungan sumber daya manusia, fasilitas dan materil serta prosedur untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum. Di Indonesia, Petugas Keamanan Bandara (Aviation Security) adalah sebuah unit kerja yang dibentuk oleh PT. Angkasa Pura dalam memenuhi aturan-aturan internasional dan nasional sebagai pengelola dan penyedia jasa keamanan bandara harus mempunyai lisensi yang dipersyaratkan sesuai posisi.

Demi menciptakan kondisi yang kondusif dan mengantisipasi terjadinya tindakan melawan hukum, maka dengan adanya Aviation Security (AVSEC) sebuah perusahaan penerbangan diharapkan dapat memberikan rasa aman dan nyaman terhadap penumpang yang ada di Bandar Udara dan terhindar dari tindakan tindakan yang melawan hukum.

3.4 Apron

Menurut SKEP/100/XI/1985, tanggal 12 november 1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara, apron adalah suatu daerah atau tempat di bandar

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

Berikut merupakan tata tertib berlalu lintas di daerah pergerakan sesuai Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara SKEP/140/VI/1999 pasal 28. Setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan, yaitu :

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

Adapun berikut merupakan beberapa hal yang tidak boleh dilakukan jika sedang berada di kawasan sisi udara atau apron :

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

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

3.5 Kargo

Kargo adalah semua barang yang dikirim melalui udara, laut, atau darat yang biasanya untuk diperdagangkan, baik antar wilayah/kota di dalam negeri maupun antar negara yang dikenal dengan istilah ekspor-impor. Apa pun jenisnya, semua barang kiriman, kecuali benda-benda pos dan bagasi penumpang, baik yang diperdagangkan maupun untuk keperluan lainnya dan dilengkapi dengan dokumen pengangkutan dikategorikan sebagai kargo.

Adapun proses pekerjaannya yaitu antara lain :

- a. Penerimaan (Acceptance).
- b. Timbang barang.
- c. Pembuatan Dokumen Angkut (Documentation).
- d. Build-up / Break-down dari dan pallet/container atau gerobak.
- e. Penarikan dari gudang ke pesawat dan sebaliknya.
- f. Loading ke pesawat dan unloading dari pesawat.
- g. Penyimpanan (storage).
- h. Pengiriman (delivery)

BAB 4

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di Bandar Udara Kalimantan. Unit kerja pelaksanaan *On the Job Training* antara lain:

- a. *Aviation Security* (AVSEC)
- b. *Apron Movement Control* (AMC)
- c. Unit Pelayanan Kargo
- d. Unit Kantor
- e. Unit Pelayanan Informasi

4.1.1 *Apron Movement Control*

- 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:

1. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
2. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.
3. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di apron dengan *Aerodrome Control* (ADC).
4. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *Foreign Object Debris* (FOD) dan sampah.

5. Pelayanan pemanduan parkir pesawat udara.
6. Pelayanan pencatatan data penerbangan.
7. Pelayanan uji laik kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di sisi udara.
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara.
9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon Tanda Izin Mengemudi (TIM).

c. Personel

No.	Nama	NIP	Jabatan
1.	Muhammad Alfian	1985051820091007	Kepala Unit AMC
2.	Nawir	413962.042	Anggota AMC
3.	Aris	413962.006	Anggota AMC
4.	Riska Febrianti	413862.108	Anggota AMC
5.	Syamsul Huda	413962.144	Anggota AMC
Jumlah			5

Tabel 4. 1 Personel AMC

d. Yang dilakukan Taruna pada saat dinas :

1. Inspeksi *runway* di pagi hari pada pukul 06.00 WITA
2. Menjadi pemandu parkir pesawat (*Marshaller*)
3. Alokasi parking *stand* pesawat
4. Mengisi *apron movement sheet*
5. Pengoperasian dan perawatan garbarata (*Aviobridge*)
6. Koordinasi dengan unit lain agar pengoperasian di sisi udara berjalan dengan aman dan lancar

4.1.2 Aviation Security (AVSEC)

a. Tugas

1. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan pelaksanaan orang dan barang yang memasuki daerah

keamanan 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, patroli di kawasan non terminal, objek vital, dan perkantoran.

b. Ruang Lingkup Wilayah Kerja AVSEC

1. *Terminal Protection Security Section*

Petugas avsec melakukan pengamanan dan pemeriksaan pada pintu *airside*, terminal kedatangan, dan *Security Check Point* 1 di Bandar Udara Kalimantan, adapun kegiatan yang dilakukan antara lain:

- a. Pemeriksaan Ijin Masuk atau Pas Bandara setiap orang yang akan memasuki daerah keamanan terbatas
- b. Pemeriksaan khusus personil bandar udara beserta barang bawaan
- c. Pemeriksaan barang konsesional
- d. Pengawasan pintu-pintu ke daerah keamanan terbatas
- e. Patroli daerah keamanan terbatas
- f. Patroli *lobby* terminal
- g. Pengoperasian CCTV

2. *Non Terminal Protection Security Section*

Standar Operasi Prosedur atau SOP dan Perimeter digunakan sebagai petunjuk dalam proses dan pelaksanaan pengamanan Publik Area dan Sisi Udara pada Pos Lima, Pos Mike, dan Pos Kargo di Bandar Udara Kalimantan dengan kegiatan pengamanan yang dilaksanakan adalah sebagai berikut:

- a. Pemeriksaan kendaraan yang akan masuk ke sisi udara
- b. Pengamanan daerah publik area
- c. Patroli di daerah publik area dan sisi udara

- d. Menjaga keamanan dan ketertiban di publik area
- e. Pengamanan sisi udara, perimeter, daerah kargo, gedung *Administration Operation Building*, daerah *Service Road*, *drop zone* dan *pick-up zone*.

3. *Airport Security Screening Section*

Pada bagian ini terdapat petugas yang memeriksa penumpang maupun barang di beberapa tempat, antara lain:

- a. *Security Check Point*
- b. *Out of Gauge Screening*
- c. *Hold Baggage Screening*

Pada area terminal Bandar Udara Kalimantan terdapat dua *security check point*, untuk SCP 1 terletak di depan pintu masuk bandara sebelum area *check-in* dan untuk SCP 2 terletak pada pintu masuk ruang tunggu yang berada di lantai 2. Peserta *On the Job Training* (OJT) melaksanakan praktik lapangan tentang tata cara pemeriksaan keamanan seperti pemeriksaan penumpang, personil pesawat udara, dan barang bawaan serta orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas, dengan demikian dapat meminimalisir lolosnya barang-barang yang dilarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum. Pada Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP 2765/XII/2010 dijelaskan bahwa setiap tempat pemeriksaan keamanan (*Security Check Point*) harus memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) jalur pemeriksaan dengan peralatan keamanan paling sedikit meliputi:

- 1. Mesin x-ray bagasi kabin
- 2. Gawang detektor logam (*Walk Through Metal Detector*)
- 3. Detektor logam genggam (*Hand Held Metal Detector*)

Pada area *Security Check Point* dilakukan pemeriksaan oleh taruna *On the Job Training* (OJT) yang diawasi oleh senior avsec yang bertugas mengatur serta mengawasi personil avsec lainnya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Tugas dan fungsi *aviation security* dalam melakukan pemeriksaan antara lain:

- 1. Memeriksa *boarding pass*, kartu identitas penumpang, dan *id pass*

2. Pengatur arus masuk penumpang, personil pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan (*flow control*)
3. Operator mesin *x-ray*
4. Pemeriksa bagasi
5. Pemeriksa penumpang menggunakan *hand held metal detector*

Pada saat melaksanakan dinas di area *security check point*, taruna *On the Job Training* (OJT) ditugaskan sebagai pemeriksa *boarding pass*, *id pass*, pengatur *flow control*, dan memeriksa bagasi penumpang ketika melewati mesin *x-ray*. Berikut adalah tugas pengatur *flow control* dan pemeriksa bagasi penumpang:

1. Memeriksa izin masuk ke daerah keamanan terbatas dan ruang tunggu
2. Mengatur, memeriksa, mengarahkan, dan memastikan:
 - a. Bagasi atau barang bawaan yang ditempatkan pada *conveyor belt* mesin *x-ray* pada posisi yang tepat untuk pemeriksaan dan memastikan jarak antara bagasi atau barang bawaan lainnya
 - b. Jaket, topi, ikat pinggang, *handphone*, jam tangan, kunci, mantel, dan barang-barang lain yang mengandung logam diperiksa melalui mesin *x-ray*
 - c. Laptop dan barang elektronik lain dengan ukuran yang sama dikeluarkan dari tas atau bagasi dan diperiksa menggunakan mesin *x-ray*
 - d. Semua jenis cairan, *aerosol*, dan *gel* diperiksa menggunakan mesin *x-ray*
3. Setiap penumpang, personil pesawat udara, orang perseorangan, dan barang bawaan masuk melalui *Walk Through Metal Detector*
4. Mengatur antrian penumpang, personil pesawat udara, dan orang perseorangan yang akan dilakukan pemeriksaan

Untuk pemeriksaan bagasi dilakukan ketika terdapat bagasi yang terlihat mencurigakan pada tampilan *monitor* mesin *x-ray*. Apabila hal ini terjadi, operator mesin *x-ray* akan menginformasikan kepada pemeriksa bagasi mengenai detail dari

visual barang yang mencurigakan tersebut, setelah itu pemeriksa bagasi melakukan pemeriksaan manual yang diawasi oleh pemilik barang tersebut. Langkah-langkah pemeriksaan bagasi penumpang adalah sebagai berikut:

1. Memastikan kepemilikan bagasi atau barang bawaan
 2. Memberi instruksi kepada pemilik bagasi untuk membuka bagasi dengan memperhatikan reaksi dari pemilik bagasi tersebut
 3. Melakukan pemeriksaan bagasi atas izin dan disaksikan oleh pemilik bagasi
 4. Melakukan pemeriksaan bagasi secara keseluruhan dari luar ke dalam untuk menemukan benda yang telah disampaikan oleh operator mesin *x-ray*
 5. Mengembalikan semua barang ke dalam tas atau bagasi setelah pemeriksaan bagasi dilakukan, dengan bantuan pemilik bagasi untuk merapikan kembali tas atau bagasinya
 6. Apabila barang yang dimaksud telah ditemukan dan tidak dapat diperiksa secara manual maka barang tersebut diperiksa secara terpisah menggunakan mesin *x-ray*
 7. Apabila tampilan bagasi atau barang yang dimaksud terlihat berwarna hitam, maka harus dilakukan pemeriksaan ulang pada benda tersebut dan dilakukan pemeriksaan di belakang atau di ruangan tertentu.
- c. Yang dilakukan Taruna pada saat dinas :
1. Melakukan Inspeksi di area publik, daerah keamanan terbatas, hingga ke area perimeter
 2. Melakukan pemeriksaan orang dan kendaraan di POS LIMA jalur masuk ke daerah keamanan terbatas
 3. Melakukan penyisiran di area ruang tunggu penumpang
 4. Melakukan scanning barcode boarding pass penumpang
 5. Menjadi pengatur penumpang dan barang bawaan (flow control)
 6. Melakukan pemeriksaan pada penumpang menggunakan alat HHMD ataupun secara manual

7. Melakukan pemeriksaan pada barang bawaan penumpang dan bagasi jika ditemukan kecurigaan terhadap barang yang dibawa

4.1.3 Pelayanan Kargo

a. Tugas Pokok

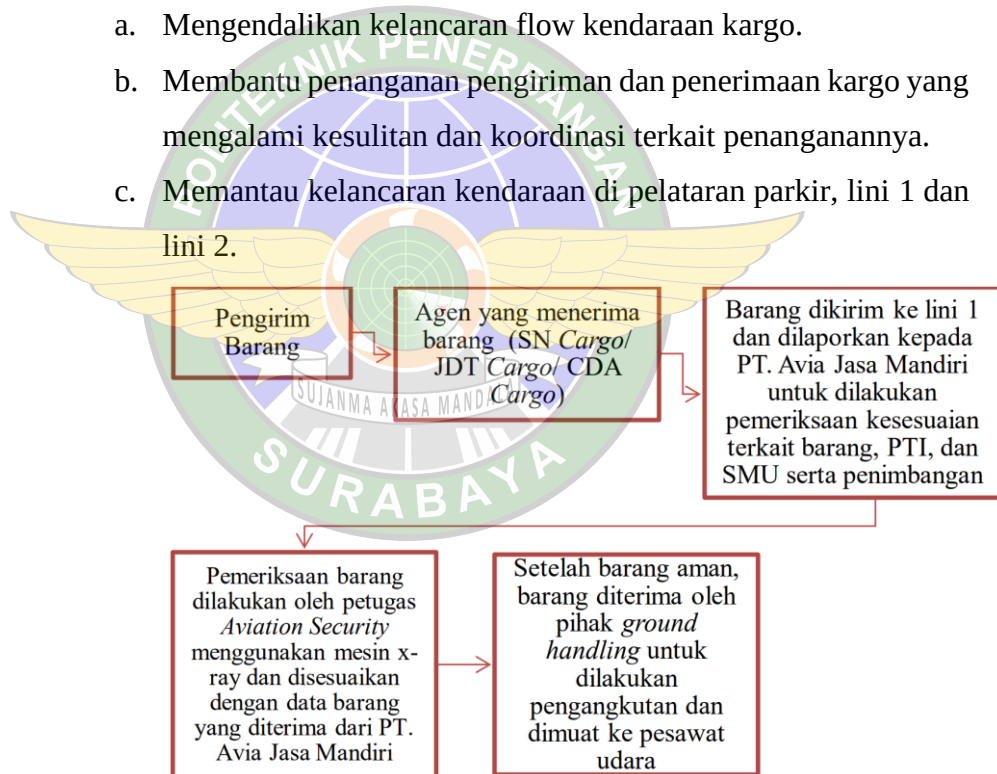
Unit Pergudangan dan Kargo Bandar Udara Kalimantan mempunyai tugas pokok melakukan Inspeksi di daerah terminal kargo dan memberikan pelayanan bagi pengguna jasa terminal kargo di Bandar Udara Kalimantan.

b. Tugas Utama

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Unit Pelayanan Kargo Bandar Udara Kalimantan mempunyai tugas utama, antara lain:

1. Memastikan semua personil (Kasir, Acceptance, Checker dan Avsec) melakukan aktivitas di terminal kargo sesuai dengan prosedur, kewenangan, tugas dan tanggung jawab masing – masing berdasarkan peraturan yang berlaku.
2. Melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap produksi Terminal Kargo (Incoming dan Outgoing).
3. Bersama sama dengan Avsec melakukan pengawasan terhadap keamanan di area Terminal Kargo.
4. Membuat *logbook* harian dan laporan kegiatan operasional terminal kargo secara berkala serta melaporkan kepada *Airport Operation Landside & Terminal Section Head*.
5. Memantau kegiatan operasional fasilitas Perimeter lini 1 dan lini 2.
6. Memantau kondisi umum dalam terminal kargo internasional dan domestik.
7. Memantau ketertiban secara umum di area terminal kargo bandara.
8. Memantau kebersihan seluruh terminal kargo.
9. Memantau ketertiban peralatan GSE di terminal kargo lini 1 *air side*.
10. Pengawasan terhadap keseluruhan Fasilitas dan Pelayanan di terminal kargo:

- a. Memantau kondisi toilet, kantin dan musholla.
 - b. Memantau ketersediaan air di toilet dan tempat wudhu di musholla
 - c. Memantau ketersediaan rambu dan marka parkir kendaraan.
 - d. Memantau pelayanan bongkar muat barang kargo.
 - e. Memantau pelayanan kendaraan operasional.
 - f. Mengawasi kegiatan pelayanan porter kargo.
11. Berkoordinasi dengan unit-unit terkait untuk menjaga kesiapan fasilitas dan kelancaran operasional Terminal Kargo.
12. Memberi kelancaran flow kendaraan kargo:
- a. Mengendalikan kelancaran flow kendaraan kargo.
 - b. Membantu penanganan pengiriman dan penerimaan kargo yang mengalami kesulitan dan koordinasi terkait penanganannya.
 - c. Memantau kelancaran kendaraan di pelataran parkir, lini 1 dan lini 2.



Gambar 4. 1 Flowchart Pengiriman Kargo Bandara Kalimarau

Sumber: Dokumentasi Penulis

4.1.4 Unit Informasi

- a. Tugas Pokok

Memberikan pelayanan jasa informasi penerbangan, kebandarudaraan, kepariwisataan dan kegiatan usaha di bandar udara serta menangani keluhan pelanggan secara terpadu.

b. Fungsi

Unit Informasi mempunyai fungsi:

1. Memberikan informasi kepada penumpang berupa tempat, sarana transportasi dan sebagainya.
2. Memberikan pelayanan fasilitas kepada penumpang berupa *baby stroller* dan *wheelchair*.
3. Sebagai pusat informasi saat terjadi kehilangan barang

c. Jenis Informasi yang Disampaikan

- a. Manual boarding / waktunya untuk boarding
- b. Manual check in / check in counter telah dibuka
- c. Manual landing / pesawat telah mendarat
- d. Manual last call / panggilan terakhir untuk penumpang
- e. Panggilan nama penumpang untuk check in
- f. Panggilan nama penumpang untuk segera boarding
- g. panggilan untuk memasuki ruang tunggu
- h. berita untuk barang yang hilang
- i. delay
- j. penerbangan yang dibatalkan
- k. estimasi kedatangan Pesawat
- l. pindah parkir untuk pengantar penumpang yang parkir kendaraannya di tempat yang salah

d. Fasilitas

Fasilitas yang dimiliki Unit Informasi antara lain:

1. *Mic Announcement*
2. *Flight Information Display System (FIDS)*
3. Komputer
4. Telepon yang terhubung ke semua unit

4.1.5 Unit Kantor

Unit Kantor Bandar Udara Kalimantan merupakan unit pelaksana tugas yang melakukan inspeksi di seluruh daerah terminal bandara dan memberikan pelayanan bagi pengguna jasa di bandara khususnya terminal. Adapun unit kantor memiliki

tugas pokok dan fungsi sebagai berikut:

a. Tugas

1. Pelaksanaan tugas pemeriksaan, pengontrolan atau inspeksi di setiap terminal.
2. Pengawasan pelayanan *trolley* di terminal penumpang.
3. Mengontrol atau mengawasi kondisi fasilitas elektrik dan mekanikal.
4. Penerimaan laporan kerusakan atau tidak berfungsinya fasilitas peralatan di terminal penumpang untuk diteruskan kepada unit kerja terkait.
5. Menindaklanjuti laporan dan keluhan atau saran kepada mitra kerja atau mitra usaha.
6. Pengawasan kebersihan terminal dan ketersediaan fasilitas di toilet.
7. Pengawasan personil kebersihan terminal.
8. Pengawasan dan pengaturan antrian penumpang.
9. Bersama dengan unit lainnya, menentukan lokasi atau posisi berbagai fasilitas di terminal.

b. Fungsi

Unit Kantor memiliki fungsi yaitu memberikan pelayanan bagi pengguna jasa terminal di Bandar Udara Kalimantan, unit kantor bertanggungjawab dalam memberikan rasa kenyamanan, ketertiban, kepuasan dan kelancaran kepada pengguna jasa di terminal Bandar Udara Kalimantan.

4.2 Jadwal dan Kegiatan

4.2.1 Jadwal Pelaksanaan

Kegiatan *On the Job Training* dilaksanakan selama tiga bulan terhitung mulai tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 28 Februari 2024 di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan. Dalam kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini dilaksanakan sesuai dengan jadwal berikut ini:

Masuk	: Senin – Jum'at
Pukul	: 05.00 WITA s.d 12.00 WITA

Libur : Sabtu dan Minggu

4.2.2 Kegiatan yang Dilakukan

Adapun kegiatan yang dilakukan selama *On The Job Training* yaitu sesuai dengan sket dinas yang telah ditentukan oleh Bandar Udara Kalimantan

The image displays three monthly duty rosters for OJT MTU 7 Bandar Udara Kalimantan. The rosters are for December 2023, January 2024, and February 2024. Each roster is a grid with columns for days of the month and rows for personnel. The grid is color-coded to represent different shifts: red for AM, blue for PM, and green for night. A legend at the bottom of each roster identifies the personnel: AVSEC, AMSEC, KANTOR JAM 08.00-16.30, KANTOR JAM 16.30-20.00, and TIS & INFORMASI.

Gambar 4. 2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

4.3 Permasalahan dan Penyelesaian

4.3.1 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) mulai dari tanggal 11 Desember 2023 hingga 28 Februari 2024, penulis menemukan beberapa permasalahan yang dapat menghambat pelayanan yang optimal di Bandar Udara Kalimantan, khususnya pada unit *Aviation Security*, antara lain:

1. Terbatasnya personil Avsec di Bandar Udara Kalimantan yang menyebabkan kurang maksimalnya pemeriksaan, kondisi saat ini pada *Security Check Point 2* terdapat 5-6 personil setiap *shift*, kondisi ini belum terhitung personil yang libur, izin sakit, dinas luar, maupun cuti.
2. Tampilan monitor mesin x-ray yang masih dalam bentuk *single view* mempersulit petugas dalam pendeteksian 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 pendeteksian barang belum maksimal.

3. Jika dilihat dalam jangka panjang menjadi tantangan baru ketika kedua *gate* dibuka secara bersamaan, situasi ini akan menyerap personil 2 kali lipat dari sebelumnya.

4.3.2 Penyelesaian

1. Penambahan Sumber Daya Manusia (SDM) atau personel *Aviation Security* (AVSEC) untuk mengoptimalkan pemeriksaan. Hal ini harus segera diperhatikan karena betapa pentingnya personel keamanan bandar udara yang bertugas memastikan penumpang dan barang bawaan yang memasuki daerah ruang tunggu tidak membawa barang dilarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum dalam penerbangan.
2. Penambahan tampilan sisi dari monitor *x-ray* sehingga barang terlihat jelas dan mempermudah pendeteksian barang. Kelolosan barang tidak akan terjadi ketika pemeriksaan dilakukan secara maksimal. Dengan ditambahkan tampilan sudut pandang monitor *x-ray* akan sangat membantu mempermudah pemeriksaan, scan ulang yang biasanya dilakukan petugas avsec Kalimantan memakan banyak waktu dan menimbulkan penumpukan penumpang di SCP 2. Tampilan monitor *x-ray* dengan dua sisi ini tentu akan mempercepat pendeteksian 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.
3. Seiring berjalannya waktu perkembangan suatu bandara pasti akan terjadi. Dalam jangka panjang untuk menunjang terbatasnya personil avsec ketika kedua *gate* dibuka secara bersamaan dan mengoptimalkan pemeriksaan, pemeriksaan dapat dilakukan dalam satu titik pemeriksaan dengan menggunakan 2 *x-ray* dan 2 *Hand Held Metal Detector* (HHMD) secara bersamaan.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan

Dari masalah yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan bahwa terdapat kurangnya fasilitas keamanan bandar udara antara lain terbatasnya personil Avsec di Bandar Udara Kalimantan yang menyebabkan kurang maksimalnya pemeriksaan terlebih jika di kemudian hari terjadi kembali beroperasinya pesawat *boeing*, tampilan monitor mesin *x-ray* yang masih dalam bentuk *single view* mempersulit petugas dalam pendeteksian barang, dan terbatasnya fasilitas *Hand Held Metal Detector* (HHMD).

Penulis harap agar dapat dijadikan evaluasi bagi Bandar Udara Kalimantan 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.

5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT

Dalam kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini penulis lebih mengenal lingkungan kerja yang sesungguhnya dan bertambahnya wawasan terhadap ilmu dan pengetahuan yang belum pernah didapat selama menjalani pendidikan di kampus, disamping itu penulis terdorong untuk menjadi individu yang kompeten dan mampu bersaing karena mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.

Selama kegiatan ini berlangsung, penulis sangat terbantu dikarenakan personil Bandar Udara Kalimantan yang terdiri dari unit *Aviation Security*, *Aeron Movement Control*, Unit Pelayanan Kargo, Unit Kantor, dan Unit Pelayanan Informasi sangat tanggap terhadap pertanyaan dan keluhan seputar kegiatan *On the Job Training* dan pemaparan yang diberikan sesuai dengan pelajaran yang telah didapat sebelumnya sehingga tidak ada kekhawatiran terhadap kekeliruan informasi yang dapat merugikan kegiatan *On the Job Training*.

5.2 Saran

Ada beberapa saran yang dapat disimpulkan dari pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Kalimantan perihal pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan, yaitu perlunya dukungan terhadap fasilitas teknologi dan fasilitas bandar udara yang lebih baik dari sebelumnya demi menunjang terciptanya keamanan dan kenyamanan dalam dunia penerbangan.



DAFTAR PUSTAKA

International Civil Aviation Organization (ICAO). *Aerodrome, Annex 14 Volume 1 Aerodrome Design and Operations*.

International Civil Aviation Organization (ICAO). *Security, Annex 17*.

International Civil Aviation Organization (ICAO). *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air, Annex 18*.

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Keputusan Menteri Nomor 54. (2004). Program Nasional Pengamanan Penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. PM 94 Tahun 2016 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional 2016.

SKEP/ 140/ VI. (1999). PERSYARATAN DAN PROSEDUR PENGOPERASIAN.

SKEP/100/XI. (1985). *tentang Peraturan dan Tata Tertib*.

SKEP 2765/XII/2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan yang Diangkut Dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan

DAFTAR LAMPIRAN
FOTO KEGIATAN OJT



Body Search Menggunakan Hand Held Metal Detector



Pengisian Apron Movement Sheet



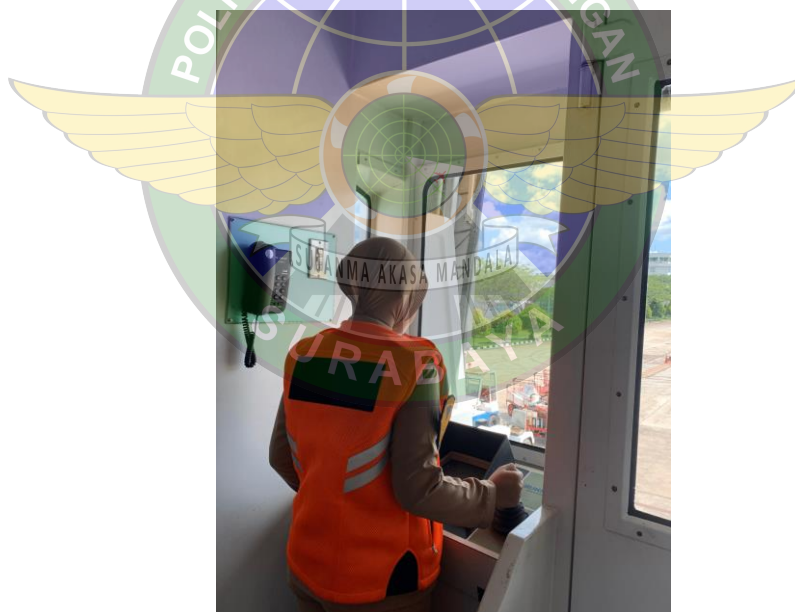
Kegiatan Announcement



Kegiatan Marshalling



Pengisian Airway Bill



Kegiatan Undocking Aviobridge

NILAI OJT



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : Nabila Kartika Dwi Candra
 NIT : 30621064
 Jurusan : Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : Apron Movement Control (AMC)
 Periode PKL : 11 Desember 2023 – 28 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT*NILAI
1	Kemampuan Kerja	15%	98	14,7
2	Disiplin	15%	98	14,7
3	Inisiatif	15%	98	14,7
4	Tanggungjawab	15%	96	14,4
5	Kerjasama	10%	98	9,8
6	Kerajinan	15%	98	14,7
7	Sikap	15%	98	14,7
JUMLAH				91,7

Keterangan :

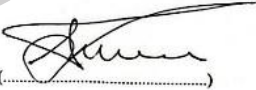
Sangat Baik	: 85 – 100
Baik	: 70 – 84
Cukup	: 60 – 69
Kurang	: 40 – 59
Buruk	: 0 – 39

Mengetahui,
Pihak yang berwenang



(.....)

Berau, 28 Februari 2024
Penilai
Unit Apron Movement Control



(.....)



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : Nabila Kartika Dwi Candra
 NIT : 30621064
 Jurusan : Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : Kargo
 Periode PKL : 11 Desember 2023 – 28 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15%	98	14,7
2	Disiplin	15%	98	14,7
3	Inisiatif	15%	97	14,55
4	Tanggungjawab	15%	98	14,7
5	Kerjasama	10%	96	9,6
6	Kerajinan	15%	97	14,55
7	Sikap	15%	98	14,7
JUMLAH				97,5

Keterangan :

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

Mengetahui,
 Pihak yang berwenang

Berau, 28 Februari 2024
 Penilai
 Unit Kargo


 (.....)


 (.....)



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : Nabila Kartika Dwi Candra
 NIT : 30621064
 Jurusan : Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : Aviation Security (AVSEC)
 Periode PKL : 11 Desember 2023 – 28 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15%	95	14,25
2	Disiplin	15%	98	14,70
3	Inisiatif	10%	95	9,5
4	Tanggungjawab	15%	95	14,25
5	Kerjasama	15%	95	14,25
6	Kerajinan	15%	90	13,50
7	Sikap	15%	95	14,25
JUMLAH				94,70

Keterangan :

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

Mengetahui,
 Pihak yang berwenang

Berau, 28 Februari 2024
 Penilai
 Unit Aviation Security


 (Nabila Kartika Dwi Candra)


 (Minat Amuliz Apriyanti)



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Nabila Kartika Dwi Candra
NIT : 30621064
Jurusan : Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Informasi
Periode PKL : 11 Desember 2023 – 28 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15%	98	14,7
2	Disiplin	15%	98	14,7
3	Inisiatif	15%	97	14,55
4	Tanggungjawab	15%	95	14,25
5	Kerjasama	10%	98	9,8
6	Kerajinan	15%	98	14,7
7	Sikap	15%	98	14,7
JUMLAH				97,4

Keterangan :

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

Mengetahui,
Pihak yang berwenang

Berau, 28 Februari 2024
Penilai
Unit Informasi

(.....)

(.....)



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Nabila Kartika Dwi Candra
NIT : 30621064
Jurusan : Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Kantor
Periode PKL : 11 Desember 2023 – 28 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15%	98	14,7
2	Disiplin	15%	97	14,55
3	Inisiatif	15%	98	14,7
4	Tanggungjawab	15%	98	14,7
5	Kerjasama	10%	96	9,6
6	Kerajinan	15%	98	14,7
7	Sikap	15%	97	14,55
JUMLAH				91,5

Keterangan :

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

Mengetahui,
Pihak yang berwenang

Berau, 28 Februari 2024
Penilai
Unit Kantor

(.....)

(.....)

SERTIFIKAT OJT



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
BADAN LAYANAN UMUM
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I KALIMARAU



SERTIFIKAT
ON THE JOB TRAINING
NOMOR : UM.006/2/24.4/UPBU-BEJ-2024

SERTIFIKAT DI BERIKAN KEPADA

Nabila Kartika Dwi Candra

Telah Melaksanakan On The Job Training (OJT) Pada Instansi
Yang Kami Pimpin Selama 3 Bulan, Mulai Dari 4 Desember 2023
Sampai Dengan 28 Februari 2024 Dengan Hasil "SANGAT BAIK"



BANDAR UDARA KALIMARAU

Berau, 22 Februari 2024
Kepala Kantor UPBU Kelas I Kalimantan



PERHUSMAN NURDIN
NIP. 19780623 200012 1 001