

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
BANDAR UDARA INTERNASIONAL EL TARI KUPANG
Tanggal 11 Desember 2023 – 1 Maret 2024



Disusun Oleh :

ALVIN ALVARIZ

NIT. 30621026

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
BANDAR UDARA INTERNASIONAL EL TARI KUPANG
Tanggal 11 Desember 2023 – 1 Maret 2024



Disusun Oleh :

ALVIN ALVARIZ

NIT. 30621026

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023

LEMBAR PERSETUJUAN LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Disusun Oleh :

ALVIN ALVARIZ

NIT. 30621026

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


ITTABIANA NABAWIYATI, A. Mc

NIP. 19991027 2021 12 2 001

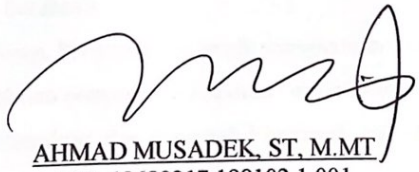

CHRISTIAN PETER DIRKS

NIP. 0682171-C

Mengetahui,

Ketua Program Studi

D3 Manajemen Transportasi Udara


AHMAD MUSADEK, ST, M.MT

NIP. 19680217 199102 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan Rahmat dan hidayat-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang mulai dilaksanakan mulai pada tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 1 Maret 2024 di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang.

Dengan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan. Diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

Dapat terlaksananya kegiatan *On the Job Training* (OJT) Ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, sehingga saya dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) dengan baik dan benar, oleh karena itu tidak lupa kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada :

1. Orang tua serta segenap keluarga yang telah memberikan dukungan motivasi baik secara moril ataupun materil kepada saya sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan maksimal;
2. Bapak Ir. Agus Pramuka, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak Lilik Pujianto selaku *General Manager* (GM) beserta tim yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melakukan penelitian di PT. Angkasa Pura I Aviiasi Bandar Udara Internasional El Tari Kupang;
4. Bapak Ahmad Musadek, S.T, M.T selaku Dosen Pembimbing sekaligus Kepala Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya;
5. Bapak/Ibu Dosen Penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan Laporan *On The Job Training* ini;
6. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Politeknik Penerbangan Surabaya;

DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	vii
 BAB 1 Pendahuluan	 1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.3 Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
 BAB 2 PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)	 4
2.1 Sejarah Singkat	4
2.2 Data Umum	5
2.2.1 Sisi Darat (<i>Landside</i>)	5
2.2.2 Sisi Darat (<i>Airside</i>)	7
2.3 <i>Layout</i> Bandar Udara Internasional El Tari Kupang	8
2.4 Struktur Organisasi Perusahaan	9
 BAB 3 Tinjauan Teori	 11
3.1 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	11
3.2 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	13
3.3 <i>Airport Commercial</i>	13
 BAB 4 Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	 18
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	21
4.1.1 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	21
4.1.2 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	23
4.1.3 <i>Airport Commercial</i>	24
4.2 Jadwal	25
4.2.1 Jadwal Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	25
4.2.2 Jadwal Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	25
4.2.3 Jadwal Unit <i>Airport Commercial</i>	26
4.3 Permasalahan	26
4.3.1 Permasalahan Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	26
4.3.2 Permasalahan Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	27
4.3.3 Permasalahan Unit <i>Airport Commercial</i>	28
4.4 Penyelesaian Masalah	29
4.4.1 Penyelesaian Masalah Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	29
4.4.2 Penyelesaian Masalah Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	30
4.4.3 Penyelesaian Masalah Unit <i>Airport Commercial</i>	31

BAB 5 Penutup	31
5.1 Kesimpulan	32
4.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB 4	32
4.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).32	
5.2 Saran	33
4.1.1 Saran Terhadap BAB 4	33
4.1.2 Saran Terhadap Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	33
DAFTAR PUSTAKA	34
LAMPIRAN	35



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024)	4
Gambar 2. 2 Layout Terminal Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024).....	9
Gambar 2. 3 Layout Airside Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024)	9
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024).....	10
Gambar 2. 10 Aviobridge 09 Dengan Kondisi Atap Bocor	28
Gambar 4. 1 Kegiatan Apel Bersama Personil Aviation Security (AVSEC) (2024)	23
Gambar 4. 2 Kegiatan Unit Apron Movement Control (AMC) (2024)	24
Gambar 4. 3 Jadwal Dinas On The Job Training (OJT) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024)	25
Gambar 4. 4 Jadwal On The Job Training (OJT) Unit Apron Movement Control (AMC) (2024)	25
Gambar 4. 5 Jadwal On The Job Training (OJT) Unit Aviation Security (AVSEC) (2024)	25
Gambar 4. 6 Jadwal On The Job Training (OJT) Unit Airport Commercial (2024).....	26
Gambar 4. 7 Benda Elektronik Penumpang Yang Berada di Bagasi Tercatat.....	27



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Fasilitas di Area Terminal (2024)	7
Tabel 2. 2 Spesifikasi Runway Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024)	8
Tabel 2. 3 Fasilitas di Area Airside (2024)	8



BAB 1

PENDAHULUAN

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

On the Job Training (OJT) Praktek kerja lapangan adalah penerapan mahasiswa pada dunia kerja nyata yang sesungguhnya, yang bertujuan untuk mengembangkan keterampilan dan etika pekerjaan, serta untuk mendapatkan kesempatan dalam menerapkan ilmu pengetahuan dan ketrampilan yang ada kaitannya dengan kurikulum pendidikan. Sejalan dengan perkembangan jaman, transportasi menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat khususnya transportasi udara. Semakin majunya suatu era, menjadikan penerbangan menjadi lebih berkembang dan tumbuh begitu cepat. Perkembangan tersebut dapat dilihat dengan bertambahnya kemunculan bandara bandara di berbagai pulau Indonesia.

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan lembaga diploma di bidang Teknik, Manajemen dan Keselamatan Penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan oleh fasilitas dan tenaga pengajar. Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training* (OJT). Pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum tiap-tiap Program Studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan ketrampilan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau lembaga sesuai bidang terkait.

Selain itu *On the Job Training* (OJT) juga menjadi salah satu program yang harus dilaksanakan untuk memenuhi persyaratan kelulusan. Maka dari itu sebagai taruni Diploma D-III Manajemen Transportasi Udara, wajib mengikuti program *On the Job Training* (OJT). Dalam memenuhi kewajiban tersebut, praktek melaksanakan OJT Angkasa Pura I pada unit *Apron Movement Control* (AMC), *Aviation Service* (AVSEC), dan *Commercil*.

Sehubungan dengan itu, terkadang tidak semua materi atau teori yang didapatkan dalam perkuliahan sesuai dengan praktik di dunia nyata. Misalnya dalam pembelajaran di kampus semua materi yang sudah di ajarkan hanya mendasar saja dalam setiap Unit yang ada di Bandara sehingga masi banyak pengetahuan tentang kebandarudaraan yang belum di ajar sebelumnya.

Berdasarkan hal tersebut maka diharapkan tempat *On the Job Training* (OJT) yang berada dalam bidang yang sama ini dapat memberikan pengalaman yang nyata bagi pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tersebut. Melalui kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini daharapkan taruna dapat memperoleh wawasan dan pengalaman kerja sebelum mamasuki dunia kerja dan diharapkan *On the Job Training* (OJT) ini mampu menghasilkan kerjasama yang baik kerja dan diharapkan *On the Job Training* (OJT) ini mampu menghasilkan kerjasama yang baik antara Politeknik Penerbangan Suarabaya dengan perusahaan tempat taruna melaksanakan *On the Job Training* (OJT). Melalui *On the Job Training* (OJT) para taruna diharapkan bisa menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori dan mampu menemukan penyelesaian dari setiap permasalahan yang ada di lapangan. *On the Job Training* (OJT) adalah salah satu metode untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi udara sebagai *manager* yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga saat bekerja taruna diharapkan mampu menerapkan pengalaman pada instansi.

1.2 Tujuan Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

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

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional;
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di linkup nasional dan internasional;

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

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

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

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT);
2. Menyesuaikan dan 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.

BAB 2

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

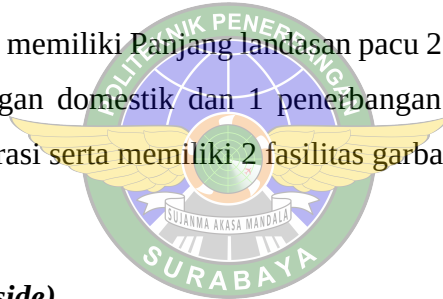


Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024)

Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (Bahasa Inggris: El Tari *International Airport*) (IATA : KOE, ICAO: WATT) adalah sebuah Bandar Udara Internasional El Tari terletak di Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur, tepatnya di kelurahan Penfui, Kecamatan Mualafa yang telah beroperasi sejak tahun 1928. Sebelumnya, Bandara Internasional El Tari Kupang merupakan lapangan terbang yang diberi nama dengan Pangkalan Militer Penfui. Ketika Belanda berkuasa, bandara Penfui difungsikan sebagai Lapangan Terbang Militer dari tahun 1941 hingga 1942. Kemudian diduduki oleh Jepang sebagai Pangkalan Militer untuk melawan musuh di Australia. Pada tahun 1945, Dimana terjadi peristiwa pengeboman Kota Hiroshima dan Nagasaki oleh pasukan sekutu menyebabkan memaksa Jepang mundur dan menyerah dari tanah air. Dalam Perundingan Konferensi Meja Bundar di Den Haag Belanda pada tanggal 27 Desember 1949, menandai berakhirnya masa Kolonial Belanda di Indonesia.

Pada tanggal 6 Mei 1950 Pangkalan Militer Penfui diserahkan kepada pemerintah Indonesia oleh militer Belanda.

Pangkalan Militer Penfui berubah Namanya menjadi Pangkalan Angkatan Udara El Tari Kupang pada tanggal 20 Desember 1978. Bandara ini kemudian resmi menyandang nama Bandar Udara Internasional El Tari Kupang pada tahun 1988 dengan tujuan untuk mengenang jasa Jenderal TNI Anumerta Elias Tari, seorang gubernur NTT pada periode 1966-1978. Bandar Udara Internasional El Tari Kupang saat itu melayani penerbangan sipil karena pada saat itu belum ada organisasi penghubung udara. Pada 1 April 1999, Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Udara bekerja sama dengan pihak PT Angkasa Pura I untuk mengelola penerbangan sipil dan operasional. Bandar Udara Internasional El Tari Kupang ditetapkan sebagai Bandara Internasional pada tahun 2000. Bandar Udara Internasional El Tari Kupang dikelola oleh PT Angkasa Pura I yang memiliki Panjang landasan pacu 2.500 meter dan melayani sekitar 20 penerbangan domestik dan 1 penerbangan internasional dengan 9 airlines yang beroperasi serta memiliki 2 fasilitas garbarata



2.2 Data Umum

2.2.1 Sisi Darat (*Landside*)

Landside adalah istilah yang digunakan dalam industri penerbangan untuk merujuk pada area di bandara yang berada di luar zona keamanan atau area terbatas yang hanya dapat diakses oleh penumpang yang telah melewati proses pemeriksaan keamanan. Landside mencakup area seperti terminal, tempat parkir, jalan masuk dan keluar bandara, dan area transportasi umum seperti stasiun kereta api atau bus. Di landside, penumpang dapat melakukan berbagai aktivitas seperti check-in, pengambilan bagasi, pembelian tiket, dan berbagai kegiatan lainnya sebelum memasuki zona keamanan. Landside juga merupakan area yang penting bagi pihak bandara dan maskapai penerbangan untuk mengatur lalu lintas penumpang dan kendaraan, serta memastikan pengalaman perjalanan yang aman dan nyaman bagi semua pihak yang terlibat. Berikut beberapa fasilitas yang terdapat pada *Landside* :

NO	Fasilitas	Lokasi
1	<i>Check in Area</i>	TERMINAL
2	<i>Arrival Hall</i>	
3	<i>Smoking Area</i>	
4	Pelayanan Informasi	TERMINAL
5	<i>ATM Center</i>	
6	<i>Boarding Lounge</i>	
7	Toilet	
8	<i>Nursery Room</i>	
9	<i>Difable Room</i>	
10	Musholla	
11	<i>Kids Zone</i>	
12	ATM	
13	<i>Money Changer</i>	
14	Wifi	
15	<i>Charging Station</i>	
16	<i>Rest Area</i>	
17	Pembelian Tiket	
18	Eksekutif Lounge	
19	<i>Hospitality</i>	
20	<i>Immigration</i>	
21	<i>Bea Cukai and Customs</i>	
22	<i>Fasilitas Drinking Water</i>	
23	<i>Public Transportation</i>	
24	<i>Ruang Airport Security</i>	
25	Ruang APS	
26	Lift	
27	Eskalator	
28	Travelator	
29	Restoran	

30	Pusat Oleh-oleh	
31	Fasilitas Berbelanja	
32	Area VIP	

Tabel 2. 1 Fasilitas di Area Terminal (2024)

Selain pada terminal, berikut beberapa fasilitas yang termasuk dari bagian *Landside* :

1. *Parking area*
2. Terminal kargo
3. Gedung PKP-PK
4. Tower Airnav
5. *Customer Service Airline*

2.2.2 Sisi Darat (*Airside*)

Airside adalah istilah yang digunakan dalam industri penerbangan untuk merujuk pada area di bandara yang terbatas dan hanya dapat diakses oleh pesawat, awak pesawat, dan personel terkait. Area *airside* meliputi landasan pacu, apron, dan terminal khusus untuk keberangkatan dan kedatangan pesawat. Di area *airside*, berbagai kegiatan terkait operasional penerbangan dilakukan, seperti proses parkir, bongkar muat, dan perawatan pesawat. Selain itu, area *airside* juga mencakup fasilitas-fasilitas pendukung seperti tower kontrol, area penyimpanan bahan bakar, dan fasilitas penanganan kargo. Akses ke area *airside* sangat ketat dan diawasi ketat untuk menjaga keamanan dan keselamatan operasional penerbangan. Berikut beberapa fasilitas yang terdapat pada sisi udara (*Airside*) :

No	Fasilitas	KETERANGAN					
		Dimensi (m)	PCN (m)	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	Apron :						
	Alfa (<i>Aircraft stand 1-11</i>)	405x105	PCN.42/ R/A/X/T	-	-	-	-

	Bravo (Aircraft Stand 12- 17)	173x732	PCN.35/ R/B/W/T	-	-	-	-
2	Taxiway :						
	Alfa	202,5 x 23	PCN.48 F/B/X/T	-	-	-	-
	Bravo	202,5 x 23	PCN.50 F/C/X/T	-	-	-	-
3	Runway :	2500 x 45	55				
	08		F/C/X/T	2500	2710	2560	2500
	26		Asphalt	2500	2650	2500	2500

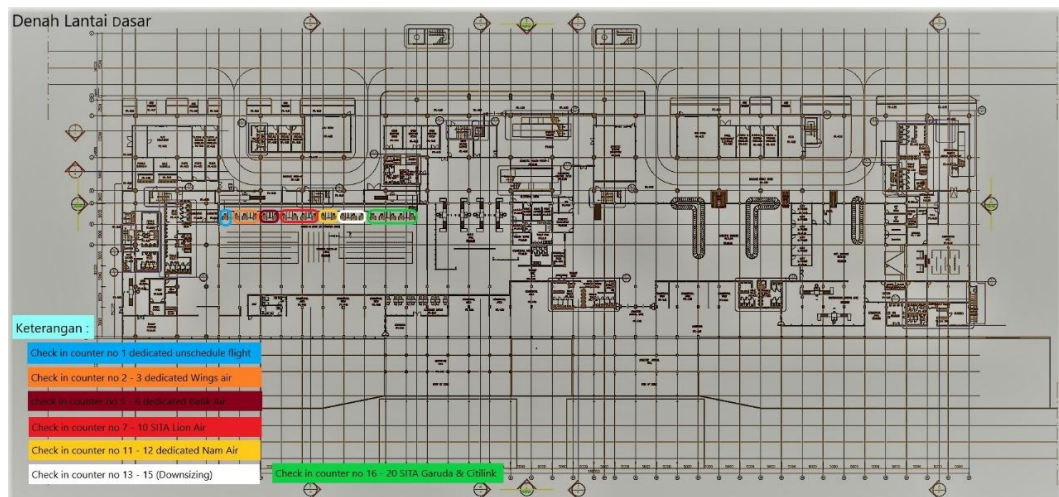
Tabel 2. 2 Spesifikasi *Runway* Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024)

Selain pada tabel diatas, berikut beberapa fasilitas yang termasuk didalam sisi udara (*Airside*) :

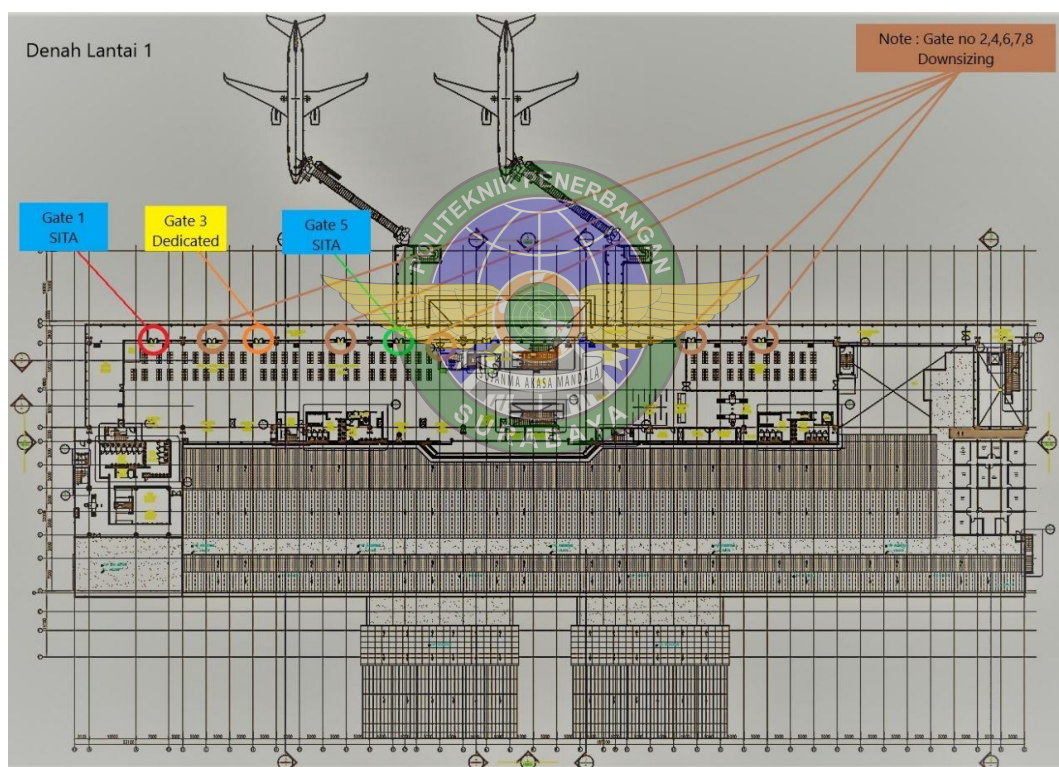
No	Fasilitas	Keterangan
1	Aviobridge	2
2	Follow Me Car	1
3	Runway Designated Number :	08 / 26
4	Parking Stand	17

Tabel 2. 3 Fasilitas di Area *Airside* (2024)

2.3 Layout Bandar Udara Internasional El Tari Kupang



Gambar 2. 2 *Layout Terminal* Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024)

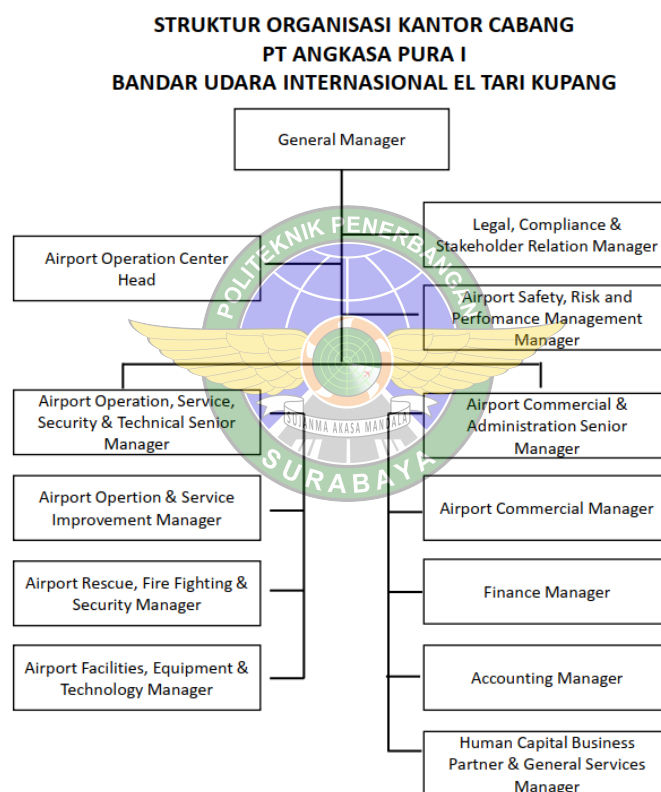


Gambar 2. 3 *Layout Airside* Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024)

2.4 Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi adalah cara di mana sebuah perusahaan atau organisasi mengatur dan mengelola tugas, tanggung jawab, dan hubungan antara anggota tim dan departemen yang berbeda. Struktur organisasi mencakup pembagian tugas dan

tanggung jawab, hierarki manajemen, dan alur komunikasi. Struktur organisasi yang baik dapat membantu meningkatkan efisiensi dan produktivitas perusahaan, serta memastikan bahwa setiap anggota tim memahami perannya dan tanggung jawabnya. Ada berbagai jenis struktur organisasi, termasuk struktur hierarkis, struktur matriks, dan struktur flat. Setiap jenis struktur organisasi memiliki kelebihan dan kekurangan, dan perusahaan harus memilih struktur yang paling sesuai dengan kebutuhan dan tujuan bisnis mereka. Berikut merupakan susunan struktur organisasi perusahaan pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang.



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024)

BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 *Aviation Security* (AVSEC)

Menurut PM 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional dijelaskan bahwa Personel Pengamanan Penerbangan adalah personel yang mempunyai lisensi yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang Keamanan. Dalam hal ini, personil yang memiliki sertifikat atau lisensi adalah personil *Aviation Security* (AVSEC). *Aviation Security* (AVSEC) berasal dari bahasa Inggris. “*Aviation*” yang berarti penerbangan dan “*Security*” yang berarti keamanan. Maka, secara mudahnya *Aviation Security* (AVSEC) merupakan personil keamanan yang mengamankan Seluruh rangkaian penerbangan. Menurut (Susanto , Hartono, & Hermawan, 2019) *Aviation Security* (AVSEC) merupakan unit yang memiliki wewenang dalam keamanan kegiatan penerbangan dan fasilitas pada bandar udara yang mencakup keamanan penumpang, barang, pesawat, fasilitas, objek vital, sisi udara dan sisi darat. Selain itu, menurut SKEP/2765/XII/2010, *Aviation Security* (AVSEC) merupakan personil keamanan penerbangan yang sudah (Wajib) memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi wewenang dan tanggung jawab untuk mengamankan operasional penerbangan.

Secara detail, wewenang dan tanggung jawab personil *Aviation Security* (AVSEC) dijelaskan dalam Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Udara No. SKEP/40/II/1995 Tentang Penertiban Penumpang Barang, dan Kargo yang diangkut pada pesawat sipil. Beberapa diantaranya :

- a. Pemeriksaan dokumen
- b. Pemeriksaan penumpang, bagasi, baik tercatat maupun tidak tercatat
- c. Pemeriksaan awak pesawat
- d. Penanganan senjata api
- e. Penanganan penumpang khusus
- f. Penanganan barang berbahaya (DG), dan
- g. Pemeriksaan fasilitas-fasilitas bandar udara

Terdapat beberapa bagian personel di dalam *Aviation Security* (AVSEC). Menurut PM 28 Tahun 2021, personel-personel itu dibagi menjadi 3, yaitu :

- a. Personel penjaga keamanan (*Aviation Security Guard / Basic AVSEC*)
- b. Personel pemeriksa keamanan penerbangan (*Aviation Security Screener / Junior AVSEC*), dan
- c. Personel pengawas keamanan penerbangan (*Aviation Security Supervisor / Senior AVSEC*).

Personil *Aviation Security* (AVSEC) pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang berjumlah 64 personil. Dari 64 personil tersebut dibagi menjadi beberapa tingkatan diantaranya :

- a. *Basic Aviation Security* (AVSEC) 15 personil
- b. *Junior Aviation Security* (AVSEC) 38 personil
- c. *Senior Aviation Security* (AVSE) 7 personil

Selain itu, ada personil *Chieff Aviation Security* (AVSEC) sebanyak 1 personil, dan personil *Supervisor Aviation Security* (AVSEC) 3 personil.

Terdapat dua macam personil *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang, yaitu *Organic* dan *Out Sourcing* (OS). Untuk *Organic* merupakan personil *Aviation Security* (AVSEC) yang memiliki NIP dan merupakan bagian dari PT. Angkasa Pura I, sedangkan *Out Sourcing* (OS) merupakan personil *Aviation Security* (AVSEC) yang termasuk dari anak perusahaan PT. Angkasa Pura, yaitu PT Angkasa Pura Solusi (APS). Untuk pembedaan keduanya ditandai dari evolet. Untuk personil *Aviation Security* (AVSEC) PT Angkasa Pura I diberikan list warna kuning sedangkan personil *Aviation Security* (AVSEC) PT Angkasa Pura Solusion (APS) diberikan list warna putih.

3.2 Apron Movement Control (AMC)

Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah *Airport Operation & Service Improvement Manager*. Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki tugas pengawasan sisi udara yang meliputi pengawasan dan pengendalian GSE (Ground Support Equipment), pemanduan dan parkir pesawat, pengawasan pelayanan garbarata, dan penentuan alokasi parking stand pesawat udara, ruang tunggu, dan pengambilan bagasi pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Menurut Undang Undang No. 9 Tahun 2001 Tentang Penerbangan, *Apron Movement Control* (AMC) merupakan personel pengatur pergerakan pesawat udara. *Apron Movement Control* (AMC) adalah unit di bandara yang bertanggung jawab atas pengaturan dan pengawasan pergerakan pesawat, kendaraan, dan personel di area apron, yang merupakan bagian dari wilayah airside bandara. Tugas utama *Apron Movement Control* (AMC) meliputi pengaturan parkir pesawat, pengawasan pergerakan pesawat menuju dan dari area parkir, serta koordinasi dengan pihak terkait seperti ground handling dan maskapai penerbangan untuk memastikan kelancaran operasi di apron. *Apron Movement Control* (AMC) juga bertanggung jawab untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan penerbangan dan prosedur operasional standar di area apron guna mencegah insiden dan kecelakaan.

Pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang, tugas *Apron Movement Control* (AMC) tidak hanya melulu di bagian *airside* saja, tetapi merangkap di bagian terminal, *landside*, dan kargo. Untuk melaksanakan tugas tersebut, unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi :

1. Input data penerbangan;
 - a. Input data penerbangan merupakan salah satu proses penyampaian informasi oleh petugas bandar udara ke dalam sistem SIOPSKOM dan *Apron Movement Control* (AMC) *Sheets* pada *Googel Sheets*.

- b. Input data penerbangan dilaksanakan berdasarkan pada jadwal penerbangan satu musim yang sudah mendapatkan izin rute dari Direktorat Jendral Perhubungan secara berkala, kemudian dihimpun dan dimasukkan ke dalam sistem menjadi *seasonal schedule*.
 - c. Input data penerbangan dilakukan ke dalam komputer meliputi data *Block On/Block Off*, *Flight Number*, Registrasi Pesawat udara, Tipe pesawat udara, *Parking Stand* dan penggunaan Garbarata
2. Pengawasan kendaraan dan ground support equipment;
 - a. Pengawasan kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE) ditujukan untuk memastikan keteraturan, kelancaran dan keselamatan operasional di wilayah sisi udara sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - b. Pada saat melaksanakan pengawasan, petugas bandara diharuskan melengkapi diri dengan Alat Pelindung Diri (APD) dan alat komunikasi dua arah *Handy Talkie* (HT).
 - c. Pengawasan kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE), dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara:
 - a) Monitor *Closed Circuit Television* (CCTV) di ruang operasional;
 - b) Pengawasan dilaksanakan bersama dengan kegiatan patroli di sisi udara
3. Penanganan incident dan accident di sisi udara;
 - a. *Incident* adalah suatu peristiwa selain kecelakaan yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang mempengaruhi atau dapat mempengaruhi keselamatan operasi pesawat udara.
 - b. *Accident* adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius.
4. Kegiatan razia di sisi udara;

- a. Kegiatan razia di sisi udara merupakan pelaksanaan untuk menertibkan kendaraan/ *Ground Service Equipment* (GSE) dan orang yang ada di sisi udara agar memenuhi aturan yang berlaku;
 - b. Kegiatan Razia di sisi udara merupakan tugas dan fungsi unit Pengawasan Sisi Udara yang pelaksanaannya melibatkan unit dan instansi lain seperti *Aviation Security* (AVSEC), PKP-PK, *Maintenance & Facility*, *Safety and Risk Management* dan Otoritas Bandar Udara.
 - c. Kegiatan Razia di sisi udara dilaksanakan sekurangnya 1 kali dalam 1 tahun.
5. Pengawasan tumpahan bahan bakar minyak dan oli;
- a. Tumpahan bahan bakar/oli di apron adalah tumpahan yang berasal dari pesawat udara, kendaraan/*Ground Support Equipment* (GSE) yang dapat mengakibatkan kerusakan fasilitas *apron* atau membahayakan keselamatan pergerakan di *apron*.
 - b. Tujuan pengawasan tumpahan bahan bakar/oli adalah menjaga fasilitas *apron* terhindar dari kerusakan marka, permukaan *apron* dan *joint sealant* yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.
 - c. Petugas bandar udara mengawasi pembersihan tumpahan bahan bakar dan oli (*fuel/oil spillage*) di apron.
 - d. Tumpahan bahan bakar/oli di *apron*, untuk pembersihannya dapat dilakukan oleh *airline/groundhandling* dan apabila tidak dapat dilakukan oleh *airline/groundhandling* dapat meminta bantuan dari unit yang ditunjuk.
6. Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara;
- a. Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara merupakan proses pengendalian terhadap ketertiban orang yang masuk di area *apron* yang dilakukan bersama dengan kegiatan patrol di sisi udara untuk menciptakan ketertiban di sisi udara dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.

7. Pengawasan fasilitas di sisi udara;
 - a. Pengawasan dan pengkoordinasian fasilitas di sisi udara ditujukan untuk memastikan kelayakan dan atau kesiapan fasilitas di sisi udara yang meliputi: *Apron*, Garbarata, marka *Apron*, *Parking Stand Identification Box/Stand Number Light*, *Flood Light*, *Apron Edge Light*, *Apron Guidance Light*, *Hydrant Pit*, dan *Visual Docking Guidance System (VDGS)*.
8. Pengawasan kebersihan di sisi udara;
 - a. Pengawasan kebersihan ditujukan untuk memastikan kondisi kebersihan di area sisi udara. Ruang lingkup pengawasan kebersihan meliputi: *service road*, *baggage make up /break down area* dan *apron* agar terpenuhinya standar operasi keselamatan di wilayah sisi udara
 - b. Pengawasan kebersihan dilaksanakan secara periodik bersama dengan kegiatan patrol di sisi udara.
9. Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara;
 - a. Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara ditujukan untuk memastikan operasi pelayanan pergerakan pesawat udara di apron terbebas dari gangguan *Obstacle & Foreign Object Debrish (FOD)*.
 - b. Petugas bandar udara melaksanakan pengawasan daerah pergerakan pesawat udara di *apron* baik untuk pesawat udara yang datang maupun berangkat, pesawat udara ke/dari hangar, perpindahan pesawat udara dari satu *parking stand* ke *parking stand* lainnya (RSS) dan pesawat udara yang kembali ke *parking stand* (RTA/RTB), sebagai upaya pencegahan terjadinya kerusakan pesawat udara akibat *obstacle & Foreign Object Debrish (FOD)* di *apron*.
 - c. Pada saat melaksanakan inspeksi lapangan, petugas bandar udara diharuskan melengkapi diri dengan Alat Pelindung Diri (APD) dan alat komunikasi dua arah *Handy Talkie (HT)*.

- d. Pengawasan pergerakan pesawat udara di apron, dapat dilakukan dengan 2 cara:
 - a) Monitor *Closed Circuit Television* (CCTV) di ruang opsional;
 - b) Bersama dengan kegiatan patrol di sisi udara

10. Pengawasan pelayanan garbarata;

- a. Pengawasan Pelayanan Garbarata merupakan proses pengawasan pengoperasian garbarata yang digunakan untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dan *crew* pesawat udara.
- b. Garbarata bekerja secara *motorized* yang dioperasikan oleh operator yang memiliki *License* berupa SKP yang masih berlaku.
- c. Operator Garbarata harus selalu memonitor jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat udara yang akan dilayani garbarata agar pelayanan yang diberikan tepat waktu.

11. Pengawasan pelayanan marshalling pesawat udara;

- a. Pengawasan Pelayanan *Marshalling* pesawat udara adalah pengawasan terhadap pelayanan yang diberikan oleh seorang petugas/*marshaller* dalam memandu pesawat udara dari/ke *parking stand* yang ditentukan.

12. Pelayanan pemanduan kendaraan *Very Important Person* (VIP) atau *Very Very Important Person* (VVIP) datang;

- a. Pemanduan kendaraan *Very Important Person* (VIP) / *Very Very Important Person* (VVIP) datang adalah proses pemanduan yang dilakukan oleh petugas bandar udara untuk kendaraan protokoler kenegaraan yang berisi Pejabat Negara setingkat Presiden/Kepala Negara/Kepala Pemerintahan.
- b. Permintaan pemanduan kendaraan *Very Important Person* (VIP) / *Very Very Important Person* (VVIP) diterima dari Petugas bandar udara/OIC/Protokoler *Very Important Person* (VIP) / *Very Very Important Person* (VVIP) Room atau penanggung jawab operasi atas permintaan protokoler kenegaraan.

- c. Pemanduan dilakukan menggunakan kendaraan *Follow me*.
- d. Pada saat melakukan pemanduan Petugas bandar udara diharuskan menggunakan Alat Pelindung Diri (APD).
- e. Rute pemanduan kendaraan;
 - a) *Very Important Person (VIP) - Room-Service Road - Menuju Lokasi Penjemputan;*
 - b) *Lokasi Penjemputan Service Road Menuju Very Important Person (VIP) Room.*

13. Pelayanan pemanduan pesawat udara;

- a. Pelayanan pemanduan pesawat udara dalam prosedur ini adalah proses pemanduan oleh petugas bandar udara yang ditunjuk untuk melaksanakan pemanduan apabila pesawat udara sedang mengalami kondisi sebagai berikut:
- b. Pemanduan pesawat udara yang mengalami ancaman bom, sabotase dan pembajakan (*Hijacking*);
- c. Pemanduan pesawat udara yang mengalami permasalahan teknis (*Trouble Engine, Emergency Landing Gear*, dsb);
- d. Pemanduan pesawat udara yang mengalami disorientasi.
 - Pemanduan dilakukan oleh petugas yang sudah mengetahui layout bandar udara, dengan Kegiatan antar jemput bus jamaah Haji;
 - Rombongan kendaraan tamu negara;
 - Rombongan kendaraan polisi & TNI;
- e. Kendaraan yang melakukan kegiatan bersifat insidentil persyaratan pengemudi harus mempunyai TIM dan PAS yang masih berlaku dengan melaksanakan pemanduan menggunakan kendaraan *Follow Me*

3.3 Airport Commercial

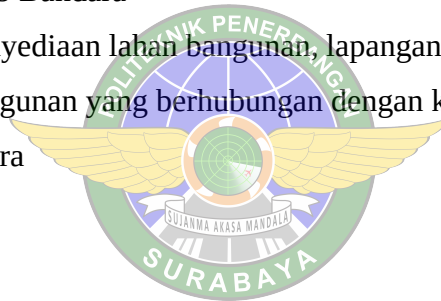
Unit *Airport Commercial* merupakan Unit PT. Angkasa Pura I yang bertugas untuk menghitung pendapatan *aeronautika* dan *non-aeronautika*. Pendapatan *aeronautika* adalah pendapatan bandar udara yang berasal atau

bersumber dari bisnis pesawat, *airlines*, fasilitas di bandar udara, dan lain sebagainya. Sedangkan untuk pendapatan *non-aeronautika* berasal atau bersumber dari luar bisnis *aeronautika*, seperti sewa-sewa ruang dan tempat atau *tenant*, event atau promosi, parkir mobil atau motor, dan lain sebagainya.

Menurut PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara, pendapatan di bandar udara didapat dari pendapatan aeronautikal dan non-aeronautikal. Berikut rincian jenis pendapatan *aeronautika* dan non-aeronautika Bandar Udara Internasional El Tari Kupang.

1. Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U) adalah pelayanan jasa kebandarudaraan yang jenisnya terdiri dari :
 - a. Jasa Pendaratan yang mana dihitung dari satuan waktu dan ukuran tarif yang disesuaikan sesuai dengan ketentuan Bandar Udara Internasional El Tari Kupang
 - b. Jasa Penempatan yang dihitung dari satuan waktu, dan ukuran tarif yang disesuaikan dengan ketentuan Bandar Udara Internasional El Tari Kupang
 - c. Jasa Penyimpanan yang dihitung dari satuan waktu, dan ukuran tarif yang disesuaikan dengan ketentuan Bandar Udara Internasional El Tari
2. Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U/PSC) atau *Passenger Service Charge* adalah pelayanan jasa yang diberikan kepada penumpang Pesawat Udara dalam bentuk penggunaan fasilitas bandar udara, sejak memasuki beranda (*curb*) keberangkatan, pintu keberangkatan, sampai dengan pintu kedatangan (*arrival gate*) dan beranda (*curb*) kedatangan penumpang.
3. Pelayanan Jasa Penerbangan (PJP) merupakan pelayanan terhadap pesawat udara yang melakukan penerbangan di wilayah udara pengoperasian., termasuk penerbangan pesawat yang mendarat atau lepas landas dari bandar udara dan/atau lapangan udara di Indonesia dan penerbangan internasional

4. *Counter Check-in* merupakan pelayanan yang sudah ditetapkan untuk lokasi pelaporan keberangkatan (*check-in counter*) unit angkutan udara niaga dan perusahaan angkutan udara asing dengan menggunakan lokasi pelaporan keberangkatan (*check-in counter*), serta kelengkapan dan sistem
5. Pendapatan Non-aeronautikal berasal dari kegiatan komersial yang tidak berkaitan dengan aktivitas penerbangan di terminal dan lahan Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. Contoh pendapatan Non-aeronautikal diantaranya :
 - a. Penyewaan Gudang, lahan, ruangan, serta fasilitas lainnya
 - b. Kegiatan kuesioner
 - c. Parkir kendaraan
 - d. PAS Bandara
 - e. Penyediaan lahan bangunan, lapangan, dan industri, serta bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara



BAB 4

PELAKSANAAN OJT

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

Dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT), penulis mendapatkan pengalaman kerja di tiga unit yang berbeda. Diantaranya *Aviation Security* (AVSEC), *Apron Movement Control* (AMC), dan *Commercial On The Job Training* (OJT) bertujuan agar taruna mendapatkan bayangan tentang dunia pekerjaan, terutama pada unit-unit tersebut.

4.1.1 *Aviation Security* (AVSEC)

Aviation Security (Avsec) adalah Personil Keamanan Penerbangan yang telah (wajib) memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (SKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9). Avsec adalah sebuah unit kerja yang bertugas sebagai pengelola dan penyedia jasa keamanan bandar udara.

Tugas, tanggung jawab, dan tujuan utama dari petugas *Aviation Security* (Avsec) dalam penerbangan adalah sebagai berikut :

1. Keselamatan penumpang, awak pesawat, petugas, dan masyarakat umum terhadap kembali melawan hukum dengan mencegah terangkutnya barang-barang yang dapat membahayakan penerbangan;
2. Penerapan pemeriksaan terhadap pemeriksaan penumpang, awak pesawat, dan bagasi;
3. Penerapan pengawasan terhadap pengawasan kargo dan pengawasan akses control ke sisi udara;
4. Ruang lingkup pengamanan *Aviation Security* (AVSEC) yaitu daerah tertutup, daerah terbatas, dan daerah embal.

Personel *Aviation Security* (AVSEC) harus memahami berbagai macam karakter dan sifat-sifat para pengguna jasa baik dalam masalah penanganan masalah

pengamanan maupun pelayanan. *Aviation Security* (AVSEC) harus dapat menangani masalah dengan profesional dan tepat yang kembali mengacu kepada regulasi yang ketat.

Dalam melaksanakan tugas dan kewajiban tersebut, personil *Aviation Security* (AVSEC) memiliki rutinitas rutin dalam menjaga keamanan dan keselamatan, seperti :

1. Apel kelengkapan Bersama personil *Aviation Security* (AVSEC);
2. Cek kelengkapan pengamanan dalam menunjang aktifitas, seperti kelengkapan *Handy-talkie* (HT);
3. Menempati pos-pos penjagaan tertentu sesuai jadwal;
4. Melakukan patroli disekitar daerah terminal Bandar Udara Internasional El Tari Kupang;
5. *Checklist* di setiap sudut daerah bandar udara untuk mengecek keadaan fasilitas yang berada di daerah tersebut; dan
6. Patroli ke daerah sisi perimeter bandar udara.

Dalam menjalankan tugasnya, personil *Aviation Security* (AVSEC) berjumlah 64 personil yang terbagi dalam tiga regu, yaitu Alfa, Bravo, dan Charlie. Tiap-tiap personil menempati pos penjagaan, diantaranya pos 1-13 yang berlokasi didalam maupun diluar terminal Bandar Udara Internasional El Tari Kupang.



Gambar 4. 1 Kegiatan Apel Bersama Personil *Aviation Security* (AVSEC) (2024)

4.1.2 *Apron Movement Control* (AMC)

Pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang, personil *Apron Movement Control* (AMC) berjumlah 17 personil. 15 personil merupakan pegawai *Organic* dan dua personil merupakan pegawai *Out Sourcing* (OS). Untuk waktu masuk dinas personil *Apron Movement Control* (AMC) dibagi menjadi dua *shift*, diantaranya :

- a. *Shift* pagi dimulai dari pukul 05.00 – 13.00 wita
- b. *Shift* siang dimulai dari pukul 13.00 – *Last flight* yang tersedia

Untuk satu hari dinas, dibagi menjadi 2 tim, yaitu Tim Alfa dan Tim Bravo. Masing-masing berjumlah 3 orang.

Pada unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional El Tari Kupang berbeda dengan unit *Apron Movement Control* (AMC) pada bandar udara lainnya. Perbedaan ini terletak pada wilayah kerjanya yang mana unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang merangkap hampir semua area di Bandar udara Internasional El Tari Kupang. Area kerja Unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang bukan hanya di area *Airside* saja, namun merangkap ke area terminal, *landside*, dan Kargo. Selain itu, unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang sering menjadi operator daripada *aviobridge* .

Untuk area terminal, *landside*, dan kargo, kegiatan unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional hanya memantau perkembangan, operasi, dan keadaan lingkungan sehari-hari. Maka dari itu, unit *Apron Movement Control* (AMC) melakukan inspeksi atau *checklist* di tiap-tiap daerah dengan menggunakan aplikasi *MyInspection*. Titik-titik lokasi *checklist* dari tiap-tiap area berbeda-beda. Bukan hanya *checklist* saja, namun terdapat survei diantaranya *Level of Service* (LOS) *Performance* dari fasilitas *check-in counter*, *Level of Service* (LOS) *Performance* dari fasilitas *Toll Gate* masuk dan keluar untuk roda 2 dan roda 4, serta *Level of Service* (LOS) *Performance* dari area *Baggage Claim Area*.

Untuk kegiatan di area *airside*, untuk sehari-harinya, Unit *Apron Movement Control* (AMC) memantau pergerakan yang ada di area *apron* melalui *Closed*

Circuit Television (CCTV). Tidak hanya memantau, tetapi juga menentukan lokasi *parking stand* dari pesawat terbang tersebut. Setelah itu, unit *Apron Movement Control (AMC)* akan mencatat data seperti waktu *block-on*, *block off*, *estimate*, *actual landing* dan *take-off*. Nantinya data tersebut akan di-input ke dalam *Apron Movement Control (AMC) sheet* dan akan direkap. Setelah itu unit *Apron Movement Control (AMC)* akan meng-input *flight plan* untuk keesokan harinya dan membuat jadwal penerbangan di aplikasi SIOPSKOM.



Gambar 4. 2 Kegiatan Unit *Apron Movement Control (AMC)* (2024)

4.1.3 Airport Commercial

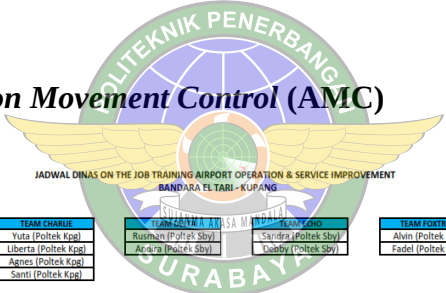
4.2 Jadwal

Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang, penulis menerapkan jadwal *shift* kerja. Untuk tiap unit berbeda jam masuk dinas. Maka dari itu, penulis membuat gambaran secara umum tentang jadwal *shift* kerja *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang sebagai berikut :

NO.	NAMA	DESEMBER			JANUARI				FEBRUARI				MARET
		11 s/d 16	17 s/d 24	25 s/d 31	01 s/d 07	08 s/d 15	16 s/d 23	24 s/d 31	01 s/d 10	11 s/d 19	20 s/d 26	27 s/d 29	
1.	ANDIRA	AVSEC				AMC			COMMERCIAL		AMC		PENYUSUNAN LAPORAN OJT
2.	MAULANA	AVSEC				AMC							PENYUSUNAN LAPORAN OJT
3.	SANDRA	AVSEC				AMC			AMC	COMMERCIAL	AMC		PENYUSUNAN LAPORAN OJT
4.	DEBBY	AVSEC				AMC							PENYUSUNAN LAPORAN OJT
5.	ALVIN	AVSEC				AMC							PENYUSUNAN LAPORAN OJT
6.	FADEL	AVSEC				AMC			AMC	COMMERCIAL	AMC		PENYUSUNAN LAPORAN OJT
JADWAL KEGIATAN OJT UNIT AVSEC													
OFFICE HOUR : SENIN-JUM'AT : 07:30 - 17.00													
SABTU-MINGGU : LIBUR													

Gambar 4. 3 Jadwal Dinas *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (2024)

4.2.1 Jadwal Unit Apron Movement Control (AMC)



JADWAL DINAS ON THE JOB TRAINING AIRPORT OPERATION & SERVICE IMPROVEMENT
BANDARA EL TARI - KUPANG

PERIODE: Feb-24

NO	NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
1	TEAM ALPHA	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S
2	TEAM BRAVO	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L
3	TEAM CHARLIE	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P
4	TEAM DELTA					AC																								
5	TEAM ECHO	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K
6	TEAM FOXTROT	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K
7	TEAM GOLF	PL	PL	L	L	PL	PL	L	L	PL	PL	L	L	PL	PL	L	L	PL	PL	L	L	PL	PL	L	L	PL	PL	L	L	PL
8	TEAM HOTEL	CS	CS	CS	CS		CS	CS	CS	CS		CS	CS	CS	CS		CS	CS	CS	CS		CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS

KETERANGAN

PAGI OPERASIONAL	:P	06.00 - 12.00 WITA
SANG OPERASIONAL	:S	12.00 - 18.00 WITA
KANTOR OPERASIONAL	:K	09.00 - 15.00 WITA
KANTOR PELAYANAN	:PL	08.00 - 16.30 WITA
KANTOR CUSTOMER SERVICE	:CS	08.00 - 16.30 WITA
AIRPORT COMMERCIAL	:AC	
LIBUR	:L	

KUPANG, 06 FEBRUARI 2023
AIRPORT OPERATION & SERVICE IMPROVEMENT
MANAGER

CHRISTIAN PETER DIRKS

Gambar 4. 4 Jadwal *On The Job Training* (OJT) Unit Apron Movement Control (AMC) (2024)

4.2.2 Jadwal Unit Aviation Security (AVSEC)

No	Hari	Jam	Keterangan
1	Senin – Jumat	08.00 – 17.00 WITA	Office Hour
2	Sabtu – minggu Hari Libur Nasional	-	Libur

Gambar 4. 5 Jadwal *On The Job Training* (OJT) Unit Aviation Security (AVSEC) (2024)

4.2.3 Jadwal Unit Airport Commercial

JADWAL DINAS ON THE JOB TRAINING AIRPORT OPERATION & SERVICE IMPROVEMENT
BANDARA EL TARI - KUPANG

PERIODE

Feb-24



TEAM ALPHA	TEAM BRAVO	TEAM CHARLIE	TEAM DELTA	TEAM ECHO	TEAM FOXTROT	TEAM GOLF	TEAM HOTEL
Yelisia (Merdeka Mig)	Andra (Poltek Kpg)	Yuta (Poltek Kpg)	Rusman (Poltek Sby)	Sandra (Poltek Sby)	Alvin (Poltek Sby)	Olifana (Poltek Kpg)	Ine (Poltek Kpg)
Rahmawati (Ama Jaga)	Galoria (Poltek Kpg)	Liberta (Poltek Kpg)	Andira (Poltek Sby)	Debby (Poltek Sby)	Fadel (Poltek Sby)	Neny (Poltek Kpg)	Aurelia (Poltek Kpg)
Yip (STTKD Jaga)	Merani (Poltek Kpg)	Agnes (Poltek Kpg)					
Ummu (STTKD Jaga)	Dendy (Poltek Kpg)	Santi (Poltek Kpg)					

NO	NAMA	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	TEAM ALPHA	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S
2	TEAM BRAVO	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L
3	TEAM CHARLIE	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P
4	TEAM DELTA	AC																												
5	TEAM ECHO	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K
6	TEAM FOXTROT	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K	P	L	S	K
7	TEAM GOLF	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL	PL
8	TEAM HOTEL	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS	CS

KETERANGAN

PAGI OPERASIONAL	: P 06:00 - 12:00 WITA
SANG OPERASIONAL	: S 12:00 - 18:00 WITA
KANTOR OPERASIONAL	: K 09:00 - 15:00 WITA
KANTOR PELAYANAN	: PL 08:00 - 16:30 WITA
KANTOR CUSTOMER SERVICE	: CS 08:00 - 16:30 WITA
AIRPORT COMMERCIAL	: AC
LIBUR	: L

KUPANG, 06 FEBRUARI 2023
AIRPORT OPERATION & SERVICE IMPROVEMENT
MANAGER



CHRISTIAN PETER DIRKS

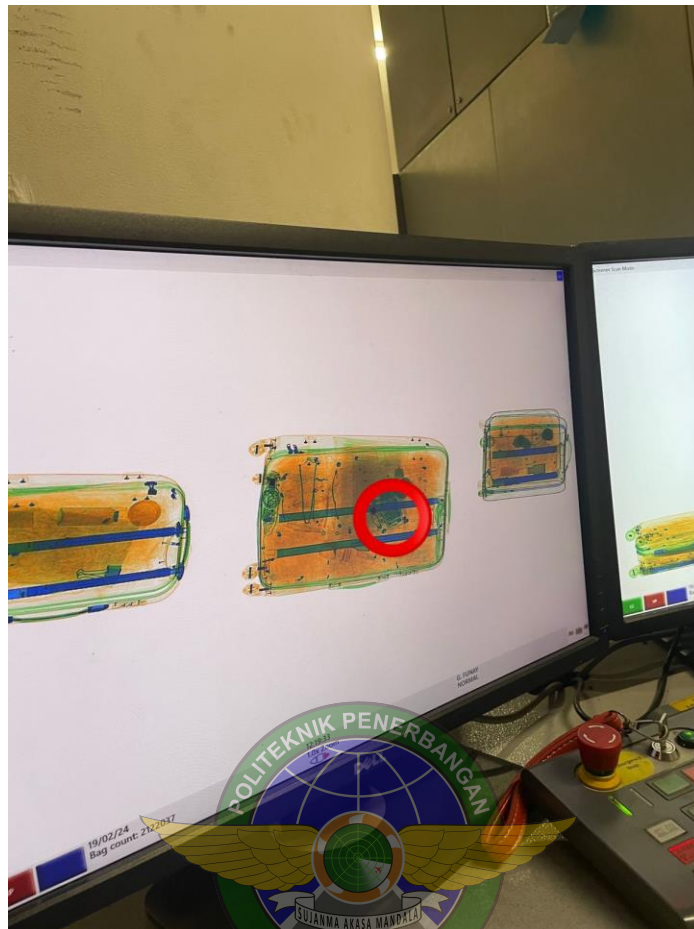
Gambar 4. 6 Jadwal On The Job Training (OJT) Unit Airport Commercial (2024)

4.3 Permasalahan

Dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang yang dimulai pada tanggal 11 Desember 2023, penulis menemukan masalah di tiap-tiap unit. Beberapa permasalahan dirumuskan dalam penjelasan di bawah ini.

4.3.1 Permasalahan Unit Aviation Security (AVSEC)

Ketika penulis sedang melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di unit *Aviation Security* (AVSEC), terjadi satu permasalahan yang sering terjadi. Penumpang memasukkan barang-barang elektronik yang tidak boleh dimasukkan pada bagasi tercatat. Hal ini dapat mengganggu kelancaran kegiatan penerbangan pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang atau bahkan yang paling parahnya bisa menyebabkan *Accident* dan *Incident*. Kejadian ini sering terjadi karena kurangnya literasi atau pemahaman daripada penumpang tentang resiko yang akan terjadi bila memasukkan barang-barang elektronik ke dalam bagasi tercatat.



Gambar 4. 7 Benda Elektronik Penumpang Yang Berada di Bagasi Tercatat

4.3.2 Permasalahan Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Ketika penulis melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di unit *Apron Movement Control* (AMC) terdapat satu masalah. Untuk unit *Apron Movement Control* (AMC) sendiri pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang tidak hanya mengurus masalah di *Airside* saja, namun merangkap pada Terminal, *Landside*, dan kargo. Pada hal ini, penulis menemukan masalah pada fasilitas garbarata dimana kondisinya terdapat kebocoran di atapnya. Hal ini mengakibatkan bau yang tidak sedap dan mengurangi kenyamanan bagi para penumpang dan karyawan pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang.

Kebocoran bukanlah masalah yang cukup serius, namun jika tidak ditangani segera, dampak yang akan terjadi bisa dikatakan lebih dari serius. Seperti kerusakan

pada garbarata tersebut, terjadi pengroposan pada garbarata, dan bisa mengakibatkan *accident* maupun *incident*.



Gambar 2. 5 Aviobridge 09 Dengan Kondisi Atap Bocor

4.3.3 Permasalahan Unit *Airport Commercial*

Ketika melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Unit *Airport Commercial* selama sekitar 6 hari, penulis menemukan satu masalah disektor *toll gate* di area kargo Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. Saat hendak memasuki area kargo, pengunjung, baik jenis kendaraan maupun jumlah pengunjung tersebut akan dikenakan *charge* jika kendaraan yang digunakan tidak berlangganan tarif parkir di area kargo tersebut dan mendapatkan tiket sebagai tanda masuk parkir di area kargo Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. Tarif parkir tersebut berbeda beda bergantung pada jumlah pengunjung dan jenis kendaraan yang digunakan. Pada area kargo Bandar Udara Internasional El Tari Kupang diberlakukan regulasi tarif parkir sesuai dengan ketentuan

yang ditetapkan oleh AURI TNI-AU. Tetapi dari pihak PT Angkasa Pura I terutama unit *Airport Commercial* menetapkan tarif berlangganan dengan jangka perbulan dan pertahunnya. Tarif tersebut ditetapkan pada Surat Edaran Nomor AP.I.1255/KB.03/2023/GM.KOE-B Tentang Pemberitahuan Perubahan Operasional Parkir Terminal Kargo dan Pos di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang.

Ketika peneliti melakukan kunjungan, penulis menemukan suatu kejadian Dimana pengunjung belum berlangganan tarif parkir di area kargo Bandar Udara Internasional El Tari Kupang dan kehilangan karcis tersebut. Hal ini menyebabkan kendaraan tersebut bisa masuk tetapi tidak bisa keluar. Peran karcis disini sangat penting karena sebagai tanda masuk kendaraan ke area kargo di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. Setelah kejadian ini, pengunjung dan pihak terkait unit *Airport Commercial* mendiskusikan agar mendapatkan jalan keluar yang sesuai dengan peraturan yang berlaku.



Gambar 4. 8 Toll Gate Masuk dan Keluar Area Kargo Bandar Udara Internasional El Tari Kupang

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Penyelesaian Masalah Unit *Aviation Security* (AVSEC)

Alat elektronik seperti *Handphone* merupakan suatu fasilitas penunjang bagi tiap orang. Hampir setiap orang pada masa ini memiliki *handphone*. Banyak

manfaat yang ditawarkan oleh *handphone* itu sendiri, salah satunya menunjang kegiatan berkomunikasi. Tetapi dalam dunia penerbangan, pembawaan *handphone* memiliki peraturan tersendiri. Jika ini diabaikan, maka akan berdampak pada operasi penerbangan tersebut.

Dalam dunia penerbangan, ada beberapa barang yang boleh tanpa syarat dibawa masuk, boleh tetapi dengan syarat, dan tidak boleh dibawah sama sekali ke dalam *cabin* atau bagasi tercatat didalam pesawat. *Handphone* sendiri termasuk ke dalam benda yang boleh dibawah tetapi dengan syarat tertentu. Menurut Annex 18 Tentang *The Safe Transport of Dangerous Goods*, baterai *handphone* mengandung *lithium ion* yang termasuk *Dangerous Goods* kelas 9 bahan berbahaya (*miscellaneous*). Baterai *handphone* dapat beresiko menyebabkan ledakan dalam pesawat tersebut.

Dari penjelasan diatas, penyelesaian masalah yang dapat dilakukan yaitu dengan membawa *handphone* tersebut ke dalam *carry-on baggage*. Dengan membawa *handphone* ke dalam *carry-on baggage*, penumpang telah mematuhi peraturan yang berlaku dan mengurangi resiko terjadinya *incident* atau *accident*.

4.4.2 Penyelesaian Masalah Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Garbarata, atau yang dikenal juga sebagai jet bridge atau aviobridge, merupakan sebuah fasilitas di bandar udara yang digunakan untuk memungkinkan penumpang naik dan turun pesawat dengan nyaman dan aman. Garbarata biasanya berbentuk terowongan yang terhubung langsung ke pintu pesawat, sehingga penumpang dapat masuk atau keluar dari kabin pesawat tanpa perlu melalui tangga pesawat atau berjalan di apron bandara. Garbarata umumnya dilengkapi dengan sistem pengatur suhu dan perlindungan dari cuaca eksternal, serta merupakan bagian penting dalam meningkatkan efisiensi dan kenyamanan proses bongkar muat penumpang di bandar udara.

Dengan penjelasan diatas, seharusnya *aviobridge* harus selalu melaksanakan *maintenance* agar performa *aviobridge* pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang tetap optimal sesuai dengan bunyi dari PM 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara Pasal 8 berbunyi

“Untuk menjamin kelaikan operasi fasilitas bandar udara, setiap fasilitas bandar udara dilakukan pemeriksaan fisik dan/ atau uji kelaikan sesuai dengan standar teknis fasilitas bandar udara dan/atau pemeriksaan dokumen fasilitas bandar udara”. *Aviobridge* harus selalu diperhatikan perawatannya. Dengan perawatan yang maksimal, penumpang dan personil akan merasa nyaman dan mengurangi resiko terjadinya *accident* atau *incident*.

4.4.3 Penyelesaian Masalah Unit *Airport Commercial*

Dari penjelasan masalah diatas, Solusi yang dapat penulis sampaikan adalah dengan membayar denda kehilangan karcis sebesar Rp20.000,00 sesuai dengan ketetapan AURI TNI-AU yang berlaku pada saat ini di area kargo Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. Tertulis jelas pada peraturan tersebut bahwa “Jika penumpang kehilangan karcis, akan dikenakan denda sebesar RP20.000,00” . Solusi tersebut merupakan Solusi yang tepat, karena ketetapan tersebut sudah menjadi kesepakatan bersama antara pihak PT Angkasa Pura I dengan AURI TNI-AU.

Selain itu, Solusi yang dapat penulis sarankan atas permasalahan diatas adalah dengan mendaftar tarif parkir berlangganan. Dengan berlangganan tarif parkir, pengunjung tidak perlu merasa kehilangan karcis, karena dalam surat edaran tersebut dijelaskan bahwa syarat agar kendaraan bisa masuk kedalam area kargo Bandar Udara Internasional El Tari Kupang hanya dengan menunjukkan kartu berlangganan saja selain itu, nama kita akan dicatat didalam sistem agar proses verifikasi data lebih mudah dan efisien. Selain itu, untuk keluar masuk juga tidak perlu membayar tarif parkir lagi.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB 4

Bandar Udara Internasional El Tari Kupang adalah bandar udara yang memiliki kepadatan penumpang, kepadatan penerbangan serta arus penumpang umroh dan haji. Dengan demikian, sudah sepantasnya Bandar Udara Internasional El Tari Kupang memiliki tingkat keamanan yang tinggi, sumber daya manusia yang bermutu dan berkualitas, serta penunjang fasilitas yang sesuai dengan standar pelayanan pengguna jasa bandar udara. Dari permasalahan yang ada, selama melaksanakan *On the Work Preparing (OJT)* di beberapa unit pada Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya yang bertugas sebagai personel lapangan sebagai pengawas di sisi darat maupun sisi udara dan wilayah terminal, dapat disimpulkan bahwa masih kurang optimalnya penjagaan di daerah pintu keberangkatan, masih kurangnya pengawasan di wilayah sisi udara, masih kurang optimalnya pengawasan fasilitas yang ada di terminal

4.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training (OJT)*

Melalui program *On The Job Training (OJT)* penulis dapat memperoleh wawasan dan pengalaman kerja sebelum memasuki duniakerja serta mampu menghasilkan kerjasama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan tempat pelaksanaan *On The Job Training (OJT)*. *On The Job Training (OJT)* ini dilaksanakan di Bandar Udara El Tari Kupang. Kegiatan *On The Job Training* merupakan salah satu persyaratan untuk taruna / taruni memenuhi syarat untuk bisa menyelesaikan pendidikan di sekolah tinggi teknologi kedirgantaraan tetapi tidak hanya sebagai persyaratan untuk bisa menyelesaikan tugas akhir saja, Kegiatan *On The Job Training (OJT)* juga menjadi gambaran penting untuk para taruna taruni sebagai bekal menghadapi dunia kerja yang sebenarnya, setelah mengikuti OJT selama 3 bulan para taruna taruni memiliki ilmu baru yang bisa dikembangkan menjadi keterampilan dan para taruna taruni mampu membentuk etika bekerja yang baik dan benar, kami mendapatkan kesempatan

untuk dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang sudah kami miliki semenjak berada di Politeknik Penerbangan Surabaya dan kami bisa menerapkan ilmu tersebut kedalam dunia nyata

5.2 Saran

4.1.1 Saran Terhadap BAB 4

Bandar Udara Internasional El Tari Kupang adalah bandar udara yang memiliki kepadatan penumpang, kepadatan penerbangan serta arus penumpang umroh dan haji. Dengan demikian, sudah sepantasnya Bandar Udara Internasional El Tari Kupang memiliki tingkat keamanan yang tinggi, sumber daya manusia yang bermutu dan berkualitas, serta penunjang fasilitas yang sesuai dengan standar pelayanan pengguna jasa bandar udara. Dari permasalahan yang ada, selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di beberapa unit pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang yang bertugas sebagai personel lapangan sebagai pengawas di sisi darat maupun sisi udara dan wilayah terminal, dapat disimpulkan bahwa masih kurang optimalnya penjagaan di daerah pintu keberangkatan, masih kurangnya pengawasan di wilayah sisi udara, masih kurang optimalnya pengawasan fasilitas yang ada di terminal

4.1.2 Saran Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Berdasarkan pengalaman yang telah di dapat melalui *On The Job Training* (OJT), penulis memiliki saran-saran bagi semua pihak yang diharapkan dapat berguna agar kegiatan *On The Job Training* (OJT) dapat berjalan lebih baik dikemudian hari. Berikut saran-saran dikemukakan :

- a. Agar dapat selalu terjalin kedekatan hubungan kerja antara senior dan junior sehingga terciptanya koordinasi yang baik dalam bekerja.
- b. Tetap dapat mempertahankan kedisiplinan personil dalam menjalankan tugas sehari-hari
- c. Tetap menjaga komunikasi antara senior dengan junior dengan baik.
- d. Tetap menjaga kerjasama yang baik dalam bekerja

DAFTAR PUSTAKA

Indonesia, R. (2019). *KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*. Jakarta : Kementerian Perhubungan.

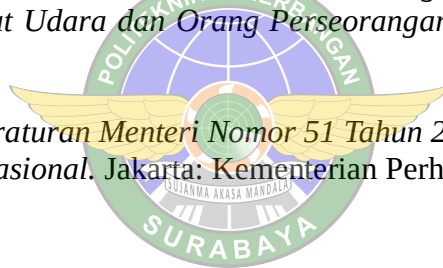
Indonesia, R. (2023). *PM Nomor 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

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

Republik, I. (2009). *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik, I. (2010). *SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Republik, I. (2020). *Peraturan Menteri Nomor 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional*. Jakarta: Kementerian Perhubungan



LAMPIRAN

DOKUMENTASI SELAMA PELAKSANAAN OJT

1. Dokumentasi Unit *Aviation Security* (AVSEC)



Dokumentasi Kegiatan *Partial Exercise*

Foto Bersama *Airport Operation, and Service Improvement Manager*



Dokumentasi *Inpeksi Rutin*



Dokumentasi *Apel Bersama Personil Aviation Security (AVSEC)*



Kegiatan Mengawasi Area Kedatangan



Perayaan Tahun Baru Personil *Aviation Security* (AVSEC)

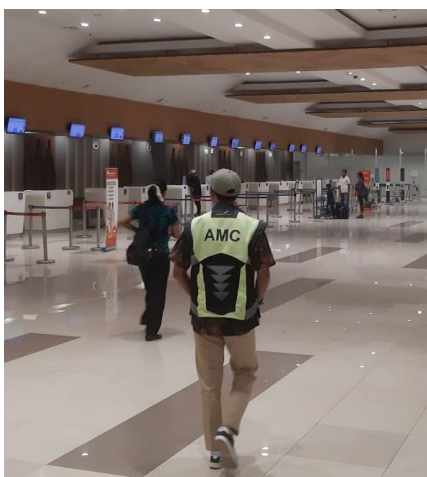
2. Dokumentasi Unit *Apron Movement Control* (AMC)



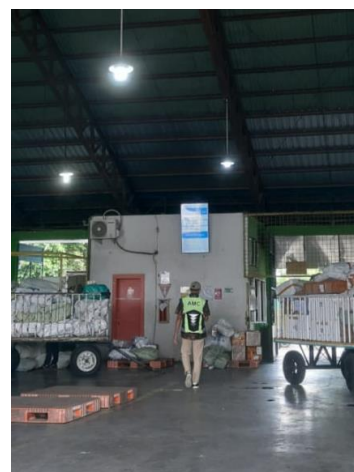
Kegiatan Inspeksi PAS Bandara



Kegiatan Jumat Bersih



Kegiatan Inpeksi Area *Check-in Counter*



Kegiatan Inpeksi Area Kargo



Kegiatan Meng-input Data SIOPSKOM



Kegiatan *Checklist Apron*

3. Dokumentasi *Airport Commercial*



Kegiatan Unit *Airport Commercial*



Kegiatan Unit *Airport Commercial*