

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



Disusun Oleh:

MOCHAMMAD ALI NUR ROHMAN

NIT. 30621038

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2023

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



Disusun Oleh:

MOCHAMMAD ALI NUR ROHMAN

NIT. 30621038

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

LEMBAR PENGESAHAN

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) BANDAR UDARA KELAS 1 KALIMARAU – BERAU

Oleh:

MOCHAMMAD ALI NUR ROHMAN
NIT. 30621038

Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah di terima dan disahkan untuk menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh:

Supervisor

MUHAMMAD ALFIAN
NIP.1985051820091007

Dosen Pembimbing

Dr. PRASETYO ISWAHYUDI, ST, MM
NIP. 19730916 199703 1 004

Ketua Program Studi D3
Manajemen Transportasi Udara

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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat rahmat dan Hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kelas I Kalimantan pada tanggal 11 Desember 2023 hingga 28 Februari 2024 dan dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* ini. Laporan Praktek Kerja Lapangan (*On The Job Training*) ini merupakan salah satu syarat setelah melaksanakan Praktek Kerja Lapangan (*On The Job Training*).

Dapat terlaksananya kegiatan *On The Job Training* ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, oleh karena itu tidak lupa penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada :

1. Orang tua serta keluarga yang telah memberikan bantuan dan dukungan kepada penulis sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* ini serta menyelesaikan laporannya.
2. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Ahmad Musadek, ST, M.MT, selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Dr. Prasetyo Iswahyudi, ST, MM, selaku pembimbing penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini.
5. Bapak Ferdinan Nurdin S.H., S.SI.T., M.M.TR selaku Kepala Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau.
6. Kepala Unit dan segenap jajaran staff serta karyawan UPBU Kelas I Kalimantan dan yang bekerja di unit *Aviation Security* dan *Apron Movement Control* Bandara Kelas I Kalimantan.
7. Seluruh senior yang bertugas di Bandar Udara Kelas I Kalimantan, yang telah membantu serta membimbing penulis hingga dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* ini.

8. Orang tua yang telah memberikan ridho, restu, dan do'a serta dukungan moral kepada penulis sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan baik dan lancar.
9. Teman–teman taruna 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

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan.



Berau, 8 Februari 2023


Mochammad Ali Nur Rohman

DAFTAR ISI

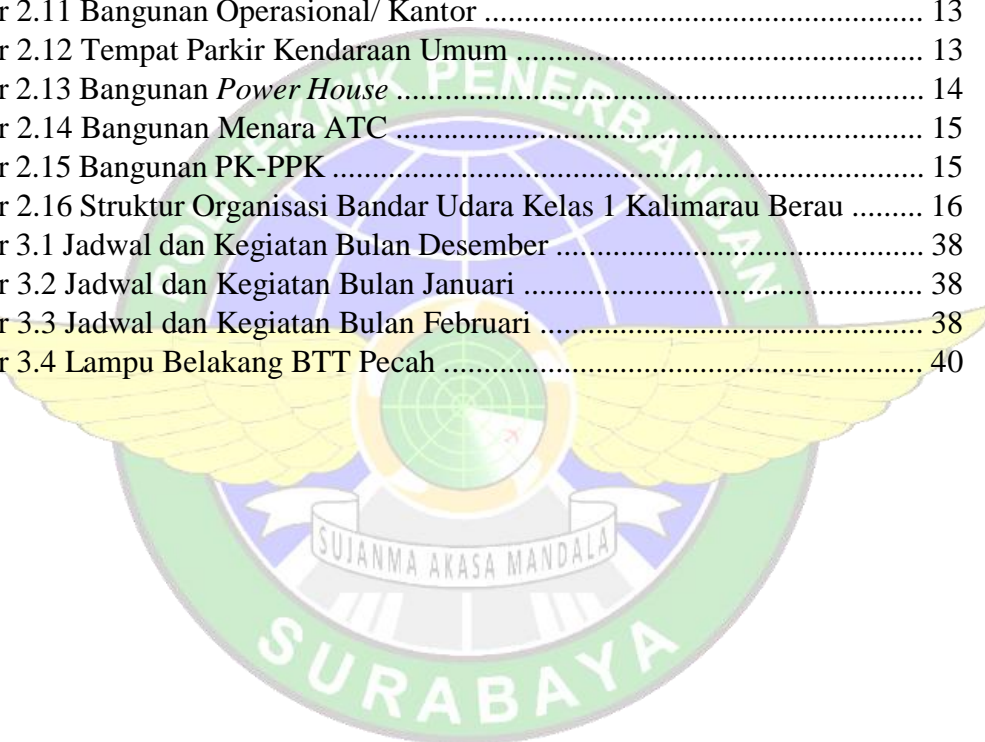
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	2
1.3 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	3
BAB 2 TINJAUAN OJT.....	5
2.1 Profil Singkat Bandar Udara Kalimantan Berau	5
2.2 Data Umum	6
2.2.1 Data Umum Bandar Udara	6
2.2.2 Layout Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan	7
2.2.3 Fasilitas Sisi Udara	8
2.2.4 Fasilitas Sisi Darat	10
2.3 Struktur Organisasi	15
2.4 Gambaran Umum	16
BAB 3 HASIL PELAKSANAAN OJT	23
3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT	23
3.1.1 <i>Unit Aviation Security (AVSEC)</i>	23
3.1.2 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	29
3.2 Jadwal dan Kegiatan.....	36
3.2.1 Jadwal Pelaksanaan	36
3.3 Permasalahan.....	37
3.4 Penyelesaian	39
BAB 4 PENUTUP	41
4.1 Kesimpulan.....	41
4.1.1 Kesimpulan terhadap Permasalahan.....	41

4.2 Saran.....	41
4.2.1 Saran Terhadap Permasalahan.....	41
DAFTAR PUSTAKA	43
LAMPIRAN.....	44
NILAI ON THE JOB TRAINING (OJT)	49
SERTIFIKAT <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	54



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Layout</i> Sisi Udara	7
Gambar 2.2 <i>Layout</i> Landasan Pacu	7
Gambar 2.3 <i>Runway</i>	8
Gambar 2.4 <i>Runway Strip</i>	8
Gambar 2.5 <i>Apron</i>	9
Gambar 2.6 <i>Taxiway</i>	10
Gambar 2.7 <i>Ground Support Equipment</i> (GSE)	10
Gambar 2.8 Terminal	11
Gambar 2.9 Bangunan belakang kargo	12
Gambar 2.10 Bangunan depan kargo	12
Gambar 2.11 Bangunan Operasional/ Kantor	13
Gambar 2.12 Tempat Parkir Kendaraan Umum	13
Gambar 2.13 Bangunan <i>Power House</i>	14
Gambar 2.14 Bangunan Menara ATC	15
Gambar 2.15 Bangunan PK-PPK	15
Gambar 2.16 Struktur Organisasi Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan Berau	16
Gambar 3.1 Jadwal dan Kegiatan Bulan Desember	38
Gambar 3.2 Jadwal dan Kegiatan Bulan Januari	38
Gambar 3.3 Jadwal dan Kegiatan Bulan Februari	38
Gambar 3.4 Lampu Belakang BTT Pecah	40



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum Bandar Udara	7
Tabel 3.1 Personil AMC	37



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training*

Dunia penerbangan saat ini mengalami perkembangan yang sangat pesat dan merupakan salah satu unsur penting dalam menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa serta mendukung pengembangan wilayah dan meningkatkan hubungan internasional.

Bandar Udara Kelas I Kalimantan adalah salah satu bandara yang berada di pulau Kalimantan tepatnya berada di wilayah Kecamatan Teluk Bayur, Kabupaten Berau, Kalimantan Timur. Bandar Udara Kelas I Kalimantan menjadi bukti kemajuan Kabupaten Berau, dimana Bandara ini dibangun oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Berau bekerja sama dengan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Fasilitas Bandar Udara Kelas I Kalimantan telah beberapa kali dilakukan peningkatan, diantaranya ialah peningkatan landasan pacu (*runway*) yang kemudian menjadikan Bandar Udara Kalimantan menjadi Bandar Udara Kelas I. Disamping itu juga, Bandar Udara Kelas I Kalimantan memiliki tugas pokok yaitu melaksanakan pelayanan jasa operasional transportasi udara dan juga memberikan rasa nyaman bagi para penumpang pengguna transportasi udara, sesuai dengan fungsi bandar udara sebagai simpul pergerakan penumpang atau barang dari transportasi udara ke transportasi darat atau sebaliknya.

Politeknik Penerbangan Surabaya mengirimkan sejumlah taruna/i ke setiap bandar udara untuk melaksanakan *On Job Training* (OJT) yang merupakan salah satu dari kegiatan pendidikan dan pelatihan dari kampus. OJT ini dimaksudkan agar taruna/i menerapkan pengetahuan dan keterampilan dari pendidikan baik teori maupun praktek ke lingkungan kerja yang sesungguhnya

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah dengan melakukan kegiatan wajib yaitu *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya dan dapat berfungsi untuk menerapkan pengetahuan serta keterampilan yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata.

On The Job Training adalah latihan kerja lapangan bagi taruna sesuai dengan ilmu yang didapatkan selama dibangku perkuliahan serta mengaplikasikannya dalam bentuk praktik kerja agar kelak para taruna yang telah dinyatakan lulus dapat dengan segera menyesuaikan diri dengan lingkungan kerjanya dan diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah diserap selama menjalani kegiatan *On The Job Training* serta menjadikan taruna menjadi insan perhubungan yang cerdas, gesit, tanggap dan beriman.

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) penulis belajar mengamati keadaan di lapangan secara langsung. Selain itu diharapkan juga merupakan sarana untuk memperluas wawasan serta peralihan dari dunia pendidikan ke lingkungan kerja yang nyata

1.2 Dasar Pelaksanaan *On The Job Training*

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 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 86 Tahun 2014 Tahun 2014 tanggal 16 Desember 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tanggal 06 Mei 2015 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan *On The Job Training* dilakukan berdasarkan suatu tujuan. Tujuan dalam pelaksanaan *On The Job Training* oleh taruna Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

Sebagai syarat kelulusan taruna Diploma III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.

1. Menerapkan ilmu yang didapatkan dipendidikan secara langsung terhadap peralatan dilokasi OJT.
2. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi.
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan).
4. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan).

Adapun manfaat dalam Pelaksanaan *On The Job Training* di Politeknik Penerbangan Surabaya bagi taruna sebagai berikut :

1. Mengetahi dan memahami kegiatan yang dilakukan pada saat didunia kerja nantinya dengan berpedoman pengalaman saat *On The Job Training*.
2. Memahami budaya kerja dalam industry penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industry (penerbangan).
3. Mengetahui serta melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terpana di tempat *On The Job Training*.
4. Membina hubungan kerjasama 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.

Manfaat dari pelaksanaan *On The Job Training* Bagi Perusahaan Tempat *On The Job Training* yaitu :

1. Dengan dilaksanakannya kegiatan *On The Job Training* ini diharapkan dapat mempererat hubungan di bidang pendidikan penerbangan dan bandar udara dengan sekolah penerbangan
2. Sebagai acuan untuk melihat potensi kerja peserta *On The Job Training*, sehingga akan lebih mudah untuk perencanaan peningkatan di bidang Sumber Daya Manusia (SDM).
3. Sebagai wadah penyerapan karyawan atau tenaga yang dihasilkan dari potensi kerja peserta *On The Job Training* itu sendiri.



BAB 2 TINJAUAN OJT

2.1 Profil Singkat Bandar Udara Kalimantan Berau

Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan adalah bandar udara yang terletak di Kecamatan Teluk Bayur, Kabupaten Berau, Kalimantan Timur. Nama Kalimantan berasal dari anak sungai yang mengalir di depan terminal bandar udara. Kecamatan ini dahulu adalah sebuah kota yang berjaya pada masa lalu dan menjadi pusat industri batu bara yang ditandai dengan hadirnya perusahaan *Stenkollen Matschappy Parapattan* (SMP). Perusahaan penambangan batu bara milik Belanda yang berdiri pada tahun 1912 itu menandai terbukanya Teluk Bayur bagi para pendatang.

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 650 meter mengingat pesawat yang mendarat hanya pesawat kecil jenis MAF 506 dengan jumlah penumpang 5 orang dan 2 awak pesawat. Pesawat jenis ini, sering disebut pesawat Capung dan *Apron* saat itu masih menggunakan plat.

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. Awal letak Bandar Udara berada pada dekat jembatan dekatnya komplek UPBU yang sekarang, dengan berjalannya waktu bandara di pindah ke skadron. Karena perkembangan didunia penerbangan semakin maju, bandara kalimaraui di pindah ke lokasi yang sekarang. Dengan ancaman dari banyak penduduk dilakukan penggusuran itu pun demi kemajuan perekonomian mereka.

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di

bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara, yang keberadaannya secara hukum didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dipimpin oleh seorang Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

2.2 Data Umum

2.2.1 Data Umum Bandar Udara

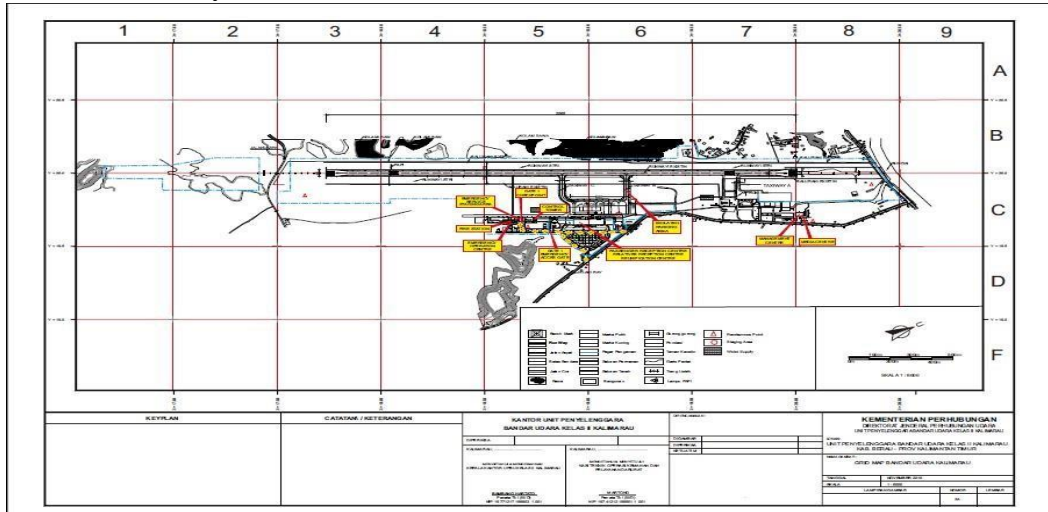
Data Umum Bandar Udara Kelas I Kalimantan adalah sebagai berikut :

1.	Nama Bandar Udara	UPBU KELAS I KALIMARAU.
2.	Lokasi	TANJUNG REDEB – BERAU
3.	Status Penggunaan	BANDARA KOMERSIL
4.	Koordinat ARP	
	- <i>Latitude</i>	02° 09'00'' N
	- <i>Longitude</i>	117 ° 26' 00'' E
5.	Penyelenggara	DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
6.	Dimensi <i>Runway</i>	2250 m x 45 m
7.	Kode Referensi Bandar Udara	WAQT
8.	Tipe <i>Runway</i>	Rwy FLEXIBEL
9.	Tipe Pesawat Udara Terkritis	VFR/IFR
10.	Kategori PKP-PK	VI
11.	Jam Operasi	23.00 - 13.00 UTC.
12.	Kode IATA	BEJ
13.	Kode ICAO	WAQT

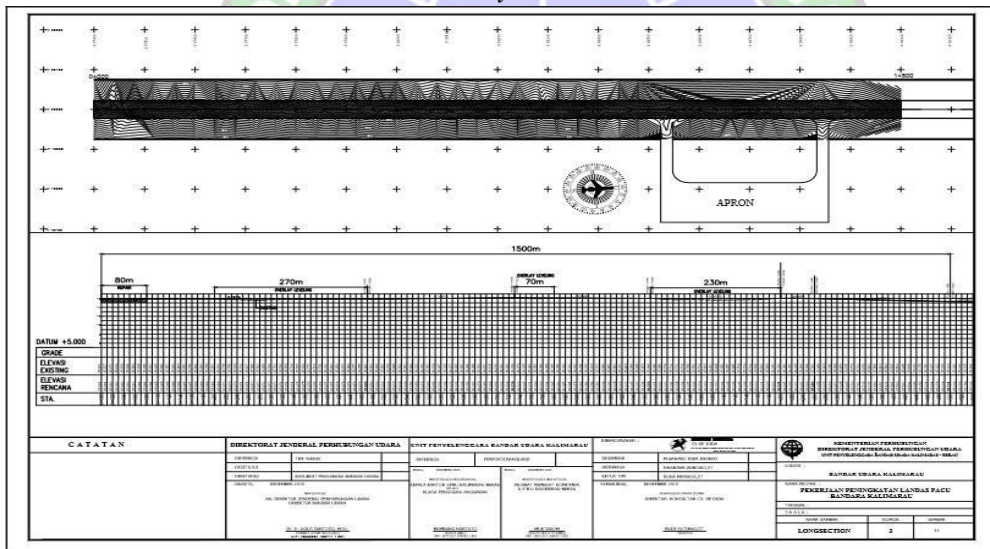
Tabel 2.1 Data Umum Bandar Udara

2.2.2 Layout Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan

Berikut Layout Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau



Gambar 2.1 Layout Sisi Udara



Gambar 2.2 Layout Landasan Pacu

2.2.3 Fasilitas Sisi Udara

A. Runway



Gambar 2.3 Runway

Spesifikasi dari Runway

Permukaan Runway dan Kekuatan (*strength*) Runway

- 1) Permukaan : *Flexible*
- 2) Kekuatan (PCN) : *39/Asphalt Hotmix*
- 3) Kondisi : Baik
- 4) Dimensi

Area 01 : 45m X 2250m

Area 19 : 45m X 2250m

B. Runway Strip



Gambar 2.4 Runway Strip

Sumber : *Google Maps*

Spesifikasi Runway Strip

- 5) Luas : 2850m X 150m
- 6) Permukaan : Urugan Tanah Pilihan
- 7) Kondisi : Butuh Perbaikan

C. Apron

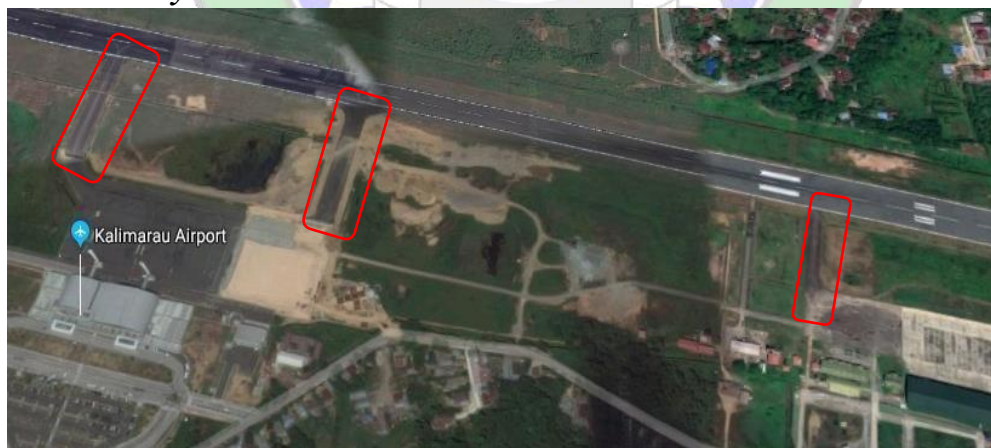


Gambar 2.5 Apron

Spesifikasi pada permukaan dan kekuatan Apron

1. Permukaan : Asphalt/Rigid
2. Kekuatan (PCN) : 125.500Lbs/Asphalt/B/X/T/Rigid
3. Dimensi : 288 M X 100 M 27 100 M

D. Taxiway



Gambar 2.6 Taxiway
Sumber : Google Maps

Permukaan Taxiway dan Kekuatan (*strength*) TAXIWAY

1. Permukaan : Asphalt/Rigid
2. Kekuatan : 125.500Lbs /Asphalt 3.
- Kondisi : Baik

4. Dimensi	:
T/X WAY(Skadron)	: 108 M X 15 M
T/X WAY B	: 179 M X 23 M
T/X WAY C	: 179 M X 23 M

E. *Ground Support Equipment (GSE)*



Gambar 2.7 *Ground Support Equipment (GSE)*

Spesifikasi *Ground Support Equipment (GSE)*

- | | | |
|--------------|---|-------------------|
| 1) Luas | : | 736m ² |
| 2) Permukaan | : | Beton |
| 3) Kondisi | : | Baik |

2.2.4 Fasilitas Sisi Darat

A. Terminal



Gambar 2.8 Terminal

Spesifikasi Terminal :

- 1) Luas : 16.162 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

Fasilitas di Terminal antara lain :

- A. *Arrival Hall*
- B. *Departure Hall*
- C. *Smoking Area*
- D. *ATM Center*
- E. *Ruang Avsec*
- F. *Customer Service*
- G. *Money Changer*
- H. *Commercial Area*
- I. *Check In Area*
- J. *Lounge*
- K. *Ruang AMC*
- L. *Nursery Room*
- M. *Immigration*
- N. *Ruang Ticketing*

B. Bangunan Kargo



Gambar 2.9 Bangunan belakang kargo



Gambar 2.10 Bangunan depan kargo

Spesifikasi Dari Kargo

- 1) Luas : 592m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

C. Bangunan Operasional



Gambar 2.11 Bangunan Operasional/ Kantor

Spesifikasi Bangunan Operasional

- 1) Luas : 703m²

- 2) Permukaan : Beton
3) Kondisi : Baik

D. Tempat Parkir Kendaraan Umum



Gambar 2.12 Tempat Parkir Kendaraan Umum

Spesifikasi Tempat Parkir kendaraan Umum :

- 1) Luas : - 13.250m² (Motor) - 30.916m² (Mobil)
2) Permukaan : *Asphalt*
3) Kondisi : Baik namun masih butuh sedikit perbaikan

E. Bangunan Power House



Gambar 2.13 Bangunan *Power House*

Spesifikasi Bangunan *Power House* :

- 1) Luas : 522m² 2)
- Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

F. Bangunan Menara ATC



Gambar 2.14 Bangunan Menara ATC

Spesifikasi Dari Menara ATC

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

G. Bangunan PK-PPK

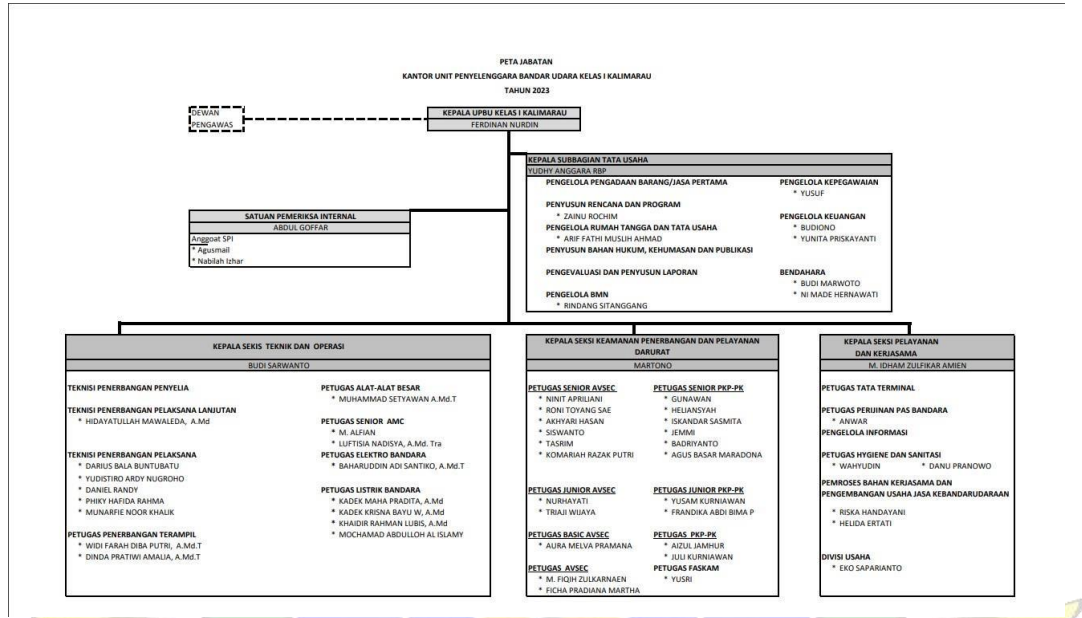


Gambar 2.15 Bangunan PK-PPK

Spesifikasi Dari PK-PPK

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

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2.16 Struktur Organisasi Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan Berau

Tugas dan tanggung jawab setiap bidang 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 diushakan secara kormesial
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 melakukan pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar

udara serta fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control*) AMC, penyusunan jadwal penerbangan (*slot time*), penyiapan penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), *Aerodrome Manual*, pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata, 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/ ASr*" Program Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Planf Aer*) dan *contingency plan*.

4. Kepala Seksi Pelayanan dan Kerjasama mempunyai tugas melakukan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian *hygiene* dan sanitasi, pengawasan dan pengendalian pelayanan minimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sarna 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 fungsioanl.
6. Kelompok jabatan fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan.

2.4 Gambaran Umum

Unit kerja yang terdapat di Bandar Udara Kalimantan antara lain :

1. *Apron Movement Control* (AMC)

✦ 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.

✦ 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 menghindari 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 ADC (*Aerodrome Control*).
4. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari FOD (*Foreign Object Debris*) dan sampah.
5. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara
6. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan
7. Pelayanan uji laik kendaraan dan GSE (*Ground Support Equipment*) yang beroperasi di sisi udara
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan disisi udara.
9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon TIM.

A. Pelaksanaan Tugas Operasional

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.

Fasilitas/ peralatan:

- a) Komputer dengan printer
- b) *Handy Talky*

- c) *Marshalling bet*
- d) *Flash light*
- e) *Ear muff*
- f) *Follow me car*
- g) AC
- h) Dispenser
- i) Meja kerja
- j) Kursi kerja

2. *Aviation Security (AVSEC)*

Organisasi kerja unit *Aviation Security (AVSEC)* di Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan, yaitu Unit AVSEC adalah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah Bidang Keamanan dan Keselamatan Bandar Udara (*Airport Security & Safety*).

- Tugas

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

- Fungsi

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

1. Pemeriksaan terhadap seluruh orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah terbatas di bandara
 2. Pengawasan terhadap area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan
 3. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan
 4. Pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan.
- Fasilitas Pendukung Unit AVSEC Bandar Udara Kalimantan Berau
 - A Mesin *x-ray*
 - B. *Hand Held Metal Detector (HHMD)*
 - C. *Walk Through Metal Detector (WTMD)*

D. *Handly Talky* (HT)

E. Telepon Local

F. CCTV

G. Mobil Patroli

3. Unit *Cargo*

✦ Tugas Pokok

Unit Kargo Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan mempunyai tugas pokok melakukan Inspeksi di daerah terminal kargo dan memberikan pelayanan bagi pengguna jasa terminal kargo di Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan.

✦ Tugas Utama

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Unit Pelayanan Kargo Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan mempunyai tugas utama:

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
11. Berkoordinasi dengan unit-unit terkait untuk menjaga kesiapan fasilitas dan kelancaran operasional Terminal Kargo.
12. Memberi Kelancaran *Flow* kendaraan kargo :
 - i. Mengendalikan kelancaran flow kendaraan kargo.
 - ii. Membantu penanganan pengiriman dan penerimaan kargo yang mengalami kesulitan dan koordinasi terkait penanganannya.
 - iii. Memantau kelancaran kendaraan di pelataran parkir, lini 2 dan lini 1.
 - iv. Memantau pergerakan kendaraan GSE di gedung terminal kargo lini 1.
 - v. Memantau keadaan area parkir kendaraan empuk.

✦ Fasilitas yang ada pada unit cargo terdiri dari :

- Mesin x-ray
- Cool storage
- Palet
- Ruang DG

4. Unit Kantor

- 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.

- Fungsi

Unit Kantor memiliki fungsi sebagai berikut:

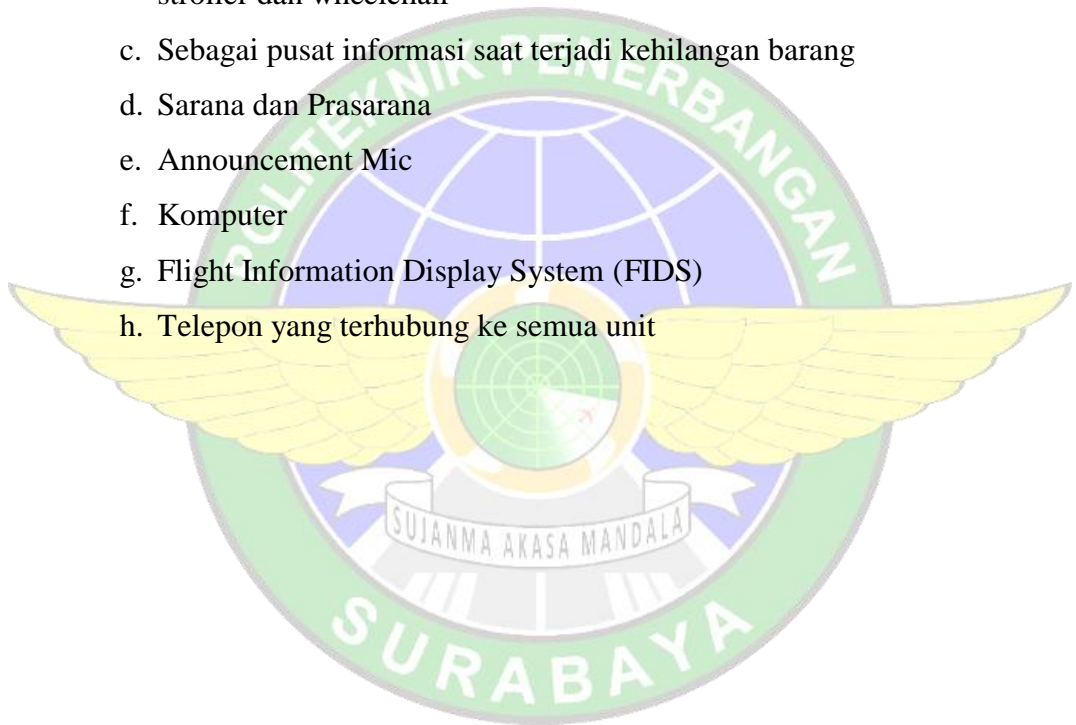
1. Pengawasan fasilitas kebutuhan umum dan dampak lingkungan, disampaikan kepada Team Leader agar diteruskan untuk mendapatkan tindak lanjut seperti:
 - Pengawasan penyediaan air bersih di area terminal penumpang dan terminal kargo
 - Pengawasan terhadap ketersediaan dan berfungsinya fasilitas di toilet terminal bandar udara
 - Pengawasan suhu ruangan
2. Pengawasan kebersihan di area terminal dan gudang kargo
3. Penerimaan laporan tentang kerusakan peralatan/fasilitas di terminal untuk diteruskan ke unit kerja terkait. Pada Bandar Udara Kelas I 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.
5. Unit Pelayanan Informasi (Airport Information Service)
 - Tugas Pokok

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

- 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
- d. Sarana dan Prasarana
- e. Announcement Mic
- f. Komputer
- g. Flight Information Display System (FIDS)
- h. Telepon yang terhubung ke semua unit



BAB 3 HASIL PELAKSANAAN OJT

3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam melaksanakan *On The Job Training* Taruna D III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan. Berikut wilayah kerjanya antara lain meliputi:

- Unit *Aviation Security* (AVSEC)
- Unit *Cargo*
- Unit *Apron Movement Controller* (AMC)
- Unit Kantor
- Penerangan/ Informasi

3.1.1 Unit *Aviation Security* (AVSEC)

AVSEC (*Aviation Security*) adalah personil yang telah (WAJIB) memiliki lisensi / Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas & tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9)

Dalam lisensi tersebut dijelaskan kewenangan petugas keamanan penerbangan (AVSEC) dan jika sudah memiliki lisensi maka sudah dinyatakan memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Pemeriksaan penumpang, personel pesawat udara dan barang bawaan serta perorangan. Setiap penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas harus dilakukan pemeriksaan keamanan yang telah di atur dalam SKEP 2765/XII/2010.

Tugas dari *Aviation Security* itu sendiri adalah sebagai:

1. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan pelaksanaan orang dan barang yang memasuki daerah terbatas (RPA/NPA) di terminal penumpang maupun daerah kargo termasuk terminal khusus

2. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, pengoperasian CCTV security, patrol di kawasan terminal dan *airside* bandara.
3. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, patrol di kawasan non terminal, objek vital, perkantoral.

3.1.1.1 Fasilitas Aviation Security (AVSEC)

Dalam menunjang dari unit *aviation security* berikut beberapa fasilitas pendukung antara lain :

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

3.1.1.2 Ruang Lingkup Wilayah Kerja Aviation Security

Wilayah kerja Aviation Security dibagi menjadi 3 antara lain :

1. Terminal Protection Security Section

Avsec ini elakukan pengamanan dan pemeriksaan pada pintu *airside* (PA), Terminal Kedadagan dan SCP 1 di Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan, yang terdiri dari:

- a. Pemeriksaan Ijin Masuk daerah keamanan terbatas/Pas Bandar Udara;
- b. Pemeriksaan Khusus Personel Bandar Udara Beserta Barang Bawaan;
- c. Pemeriksaan Barang Konsesioner.
- d. Pengawasan Pintu – Pintu ke Daerah keamanan terbatas
- e. Patroli daerah keamanan terbatas
- f. Patroli Loby Terminal.
- g. Pengoperasian CCTV.

2. Non Terminal Protection security section

Standar Operasi Prosedur (SOP) & Perimeter ini digunakan sebagai petunjuk dalam proses dan pelaksanaan pengamanan Publik Area dan Sisi Udara pada Pos Lima, Pos Mike dan Pos Kargo di Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan, yang terdiri dari:

- a. Pemeriksaan kendaraan masuk sisi udara;
- b. Pengamanan daerah publik area ;
- c. Patroli di daerah publik area dan sisi udara;
- d. Menjaga keamanan dan ketertiban publik area;
- e. Pengamanan sisi udara;
- f. Pengamanan perimeter;
- g. Daerah kargo;
- h. Gedung *Administration Operation Building* (AOB);
- i. Daerah *Service Road*;
- j. *Drop Zone* dan *pick up zone*.

3. Airport Security Screening section

Airport Security Screening section ini adalah petugas yang memeriksa penumpang maupun barang di beberapa tempat, yaitu:

- *Security Check Point*
- *Out Of Gauge (OOG) Screening*
- *Security Check Point*
- *Hold Baggage Screening*

Di *Security Check Point* (SCP) ini terdapat alat pemeriksaan keamanan, yaitu Gawang Detektor Logam (*Walk Through Metal Detector / WTMD*) & *X-ray Conveyor Belt*. Setiap penumpang, personel pesawat udara dan perseorangan wajib melepas mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci dan barang-barang yang mengandung unsur logam dan meletakkan

kedalam tas atau wadah (tray) yang disediakan dan diperiksa melalui mesin x-ray dan diatur oleh personel keamanan bandar udara yang bertugas sebagai pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan.

Apabila alarm gawang detektor logam (*Walk Through Metal Detector / WTMD*) berbunyi, petugas keamanan bandar udara (AVSEC) berhak untuk meminta penumpang untuk kembali memeriksa dan melepas barang yang dibawa atau digunakan serta meminta penumpang / personel pesawat mengulang kembali pemeriksaan melalui gawang detektor logam (*Walk Through Metal Detector / WTMD*) dan juga pemeriksaan manual secara menyeluruh.

Jika Anda membawa benda tajam atau pun senjata api, laporkan kepada petugas untuk didaftarkan pada bagasi tercatat atau *security items*. Pemeriksaan ini merupakan sebuah keharusan karena berkaitan dengan keselamatan dan keamanan penerbangan.

Di area Terminal Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan terdapat 2 SCP. Yang pertama ada di depan pintu masuk bandara sebelum area *check in* dan yang kedua terletak pada pintu masuk ruang tunggu. Dalam hal ini peserta *On The Job Training (OJT)* melakukan praktek lapangan tentang tata cara pemeriksaan keamanan di area SCP Terminal Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan. Pada daerah SCP 1 dan 2 taruna *On The Job Training (OJT)* melaksanakan pemeriksaan penumpang, personel pesawat udara dan barang bawaan dan orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan tidak membawa barang dilarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum. Setiap tempat pemeriksaan keamanan (*Security Check Point*) harus memiliki sekurangnya 1 (satu) jalur pemeriksaan yang menggunakan peralatan keamanan penerbangan dan mempunyai peralatan keamanan paling sedikit meliputi: {SKEP 2765/XII/2010}

1. Mesin *x-ray* bagasi kabin

2. Gawang detektor logam (*Walk Through Metal Detector / WTMD*) dan

3. Detektor logam genggam (*Hand Held Metal Detector / HHMD*).

Taruna *On The Job Training (OJT)* yang melakukan pemeriksaan di area SCP akan diawasi oleh senior AVSEC yang bertugas mengatur serta mengawasi personel keamanan bandar udara lainnya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Berikut adalah tugas dan fungsi seorang personel keamanan penerbangan dalam melakukan pemeriksaan.

a. Memeriksa boarding pass, kartu identitas penumpang dan Pass Id

b. pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan (*flow control*)

c. operator mesin *x-ray*

d. pemeriksa bagasi dan

e. pemeriksa penumpang menggunakan *hand held metal detector*

Dalam hal ini taruna *On The Job Training (OJT)* yang bertugas di area SCP bertugas sebagai pemeriksa boardingpass, pas id, pengatur *flow control* dan memeriksa bagasi penumpang yang mencurigakan pada saat dilakukan pemeriksaan di *X-Ray*. Berikut adalah tugas pengatur *flow control* dan pemeriksa bagasi penumpang antara lain:

a. Memeriksa izin masuk ke daerah keamanan terbatas dan ruang tunggu

b. Mengatur, memeriksa dan mengarahkan serta memastikan, antara lain:

1. Bagasi atau barang bawaan yang ditempatkan pada conveyor belt mesin *x-ray* pada posisi yang tepat untuk pemeriksaan dan memastikan jarak antara dua bagasi atau barang bawaan

2. Mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci dan barang-barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui mesin *x-ray*

3. Laptop dan barang elektronik lainnya dengan ukuran yang sama dikeluarkan dari tas/bagasi dan diperiksa melalui mesin *x-ray*
 4. Semua cairan, aerosol dan gel diperiksa melalui mesin *x-ray*; dan
 5. Setiap penumpang, personel pesawat udara, orang perseorangan dan barang bawaan masuk melalui jalur pemeriksaan pada tempat pemeriksaan keamanan (*Security Check Point/SCP*)
- c. Mengatur antrian penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan yang akan dilakukan pemeriksaan.

Untuk pemeriksaan bagasi dilaksanakan apabila Bagasi atau barang bawaan dikategorikan mencurigakan yang terlihat pada layar monitor mesin *x-ray* terdapat tampilan benda yang mencurigakan, maka operator mesin *x-ray* menginformasikan kepada pemeriksa bagasi mengenai keterangan detail dari benda yang mencurigakan untuk dilakukan pemeriksaan secara manual dan pemeriksaan diawasi oleh pemilik barang tersebut. Berikut langka-langka pemeriksaan bagasi penumpang antara lain:

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

Apabila Personel keamanan bandar udara yang melakukan pemeriksaan bagasi dan memastikan hasil pemeriksaan aman maka Personel keamanan yang memeriksa bagasi tercatat harus memasang label *security check* dan Label *security check* terlekat kuat, dan tidak dapat digunakan untuk kedua kalinya apabila bagasi tercatat dibuka. Sedangkan untuk operator x ray dan pemeriksaan penumpang menggunakan alat HHMD.

3.1.2 Apron Movement Control (AMC)

✦ 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.

✦ 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 menghindarkan 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.

✦ **Pelaksanaan Operasional**

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. Fasilitas/ peralatan:

- a) Komputer dengan printer
- b) Handy Talky
- c) Marshalling bet
- d) Flash light
- e) Ear muff
- f) Follow me car
- g) AC
- h) Dispenser
- i) Meja kerja
- j) Kursi kerja
- k) Radio Rig
- l) Telepon PABX

Prosedur Pelayanan dan Pengawasan Pergerakan Di Sisi Udara yang dilaksanakan oleh unit AMC adalah sebagai berikut:

A. Tahapan Persiapan

Setiap Kendaraan / Peralatan yang beroperasi di daerah sisi udara wajib memenuhi persyaratan teknis sebagai berikut:

- 1) Seluruh bagian atau seluruh peralatan dalam kondisi dan berfungsi dengan baik.
- 2) Roda Kendaraan/Peralatan harus terbuat dari roda karet yang masih laik pakai sesuai ketentuan yang berlaku.
- 3) Tidak ada kebocoran pada daerah pengapian.

- 4) Dilengkapi dengan alat pemadam kebakaran (1 Kg dry powder atau CO 2 untuk kelas api A,B dan C) yang masih laik pakai dan dipasang dengan aman pada tempat yang mudah dan siap digunakan.
- 5) Memiliki STNK yang masih berlaku bagi Kendaraan.
- 6) Pada samping kiri dan kanan kendaraan terdapat tulisan nama perusahaan pemilik atau operator beserta logo perusahaan.
- 7) Memasang tanda dilarang merokok "No Smoking" didalam kendaraan yang mudah dilihat dan dibaca dengan mudah oleh seluruh penumpang baik dalam keadaan gelap maupun terang.
- 8) Kendaraan tamu yang akan masuk sisi udara untuk sesuatu kepentingan harus mendapatkan izin dari Pengelola bandara dan Kantor Otoritas Bandara (OTBAN) dan dilakukan pemeriksaan sesuai dengan peraturan yang berlaku dan bagi pengemudinya harus memiliki Tanda Ijin Mengemudi Khusus di Sisi Udara (TIM). B. Tahapan Pengawasan Terhadap Pengemudi dan Kendaraan.

- 1) Mengendarai kendaraan melebihi kecepatan yang ditentukan :
 - a. Daerah di luar *apron* (*access road*) maksimal 40 km/ jam
 - b. Jalan didaerah parkir pesawat udara (*service road*) maksimal 25 km/ jam
 - c. Daerah *make-up* / *break down* maksimal 15 km / jam
 - d. Daerah parkir pesawat udara (*apron*) maksimal 10 km / jam
- 2) Meninggalkan kendaraan mesin dalam kondisi masih hidup dan tanpa pengawasan, mendahului kendaraan lain yang menuju arah yang sama.
- 3) Mengemudikan kendaraan karena pengaruh alkohol atau obat terlarang dan kendaraan yang masuk dan keluar daerah terbatas tidak melalui pintu yang ditentukan.
- 4) Mengisi bahan bakar dan perbaikan kendaraan di *apron* serta menjalankan kendaraan didepan pesawat yang sedang bergerak / ditarik
- 5) Menempatkan kendaraan jarak kurang dari 8 meterdi depan atau 80 meter di belakang mesin jet yang dalam keadaan hidup.

- 6) Memarkir kendaraan di dekat pesawat, dalam keadaan tidak sedang melakukan pelayanan.
- 7) Menggunakan kendaraan/peralatan yang tidak sesuai dengan fungsinya.
- 8) Menghidupkan mesin kendaraan pada jarak kurang dari 15 meter dari pesawat udara yang sedang mengisi bahan bakar.
- 9) Mengemudikan kendaraan menuju atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor dan atau badan pesawat udara, dengan posisi kendaraan sejajar dengan pesawat kecuali sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara.
- 10) Memundurkan atau menyebabkan kendaraan berjalan mundur kearah pesawat udara kecuali sedang melakukan pelayanan kepada pesawat udara dan dipandu.
- 11) Persyaratan personil, persyaratan kendaraan, pelanggaran marka dan rambu-rambu serta prosedur operasi.
- 12) Mengendarai kendaraan harus memberikan prioritas pada pesawat udara bergerak, kendaraan *Fire Fighting & Rescue, Ambulance, Airport Security patrol*

C. Tahapan pengawasan dalam penanganan tumpahan bahanbakar di *apron*:

1. *Apron Movement Control* (AMC) melakukan pengawasan berkala minimal 3 kali sehari, untuk mengetahui fakta di *apron* terhadap tumpahan BBM / BP.
2. *Apron Movement Control* (AMC) melakukan pencegahan terhadap GSE yang menimbulkan tumpahan BBM/BP, dan diperiksa berkala dari kebocoran dengan melihat langsung GSE dan memperbaiki peralatan tersebut.
3. Pengguna jasa segera menampung tumpahan BBM agar tidak tertuang ke *apron* menjadi lebih banyak.
4. Pengguna jasa wajib melakukan pembersihan BBM dimaksud.
5. Pengguna jasa/*airline/ground handling* yang melihat, mengetahui terjadinya tumpahan bahan bakar minyak (BBM) harus segera melaporkan kepada *Apron Movement Control* (AMC).

6. *Apron Movement Control* (AMC) setelah menerima laporan segera mengecek di lokasi ceceran / tumpahan.
7. Apabila tumpahan tersebut oleh pihak pengguna jasa tidak bersedia membersihkan maka *Apron Movement Control* (AMC) bekerja sama dengan petugas *Airport Facilities Readiness* dan *Fire Fighting & Rescue* untuk mengambil tindakan pembersihan.

D. Pengawasan Pembersihan Apron

Berikut tahapan pengawasan pembersihan *Apron*:

1. Petugas AMC melaksanakan pengawasan kebersihan *apron* minimal 3 kali sehari. Hasil pengawasan dicatat dalam suatu format yang tersedia dan melaporkan hal tersebut kepada atasan serta unit terkait.
2. Pelaksanaan pembersihan *apron* dilakukan oleh pihak yang mengotori atau oleh Petugas *Airport Facilities Readiness*.
3. Pembersihan *apron* dapat dilakukan secara manual atau menggunakan mobil *sweeper* dan jika dianggap perlu dapat menggunakan bahan kimia.
4. Guna mencegah hal-hal yang tidak diinginkan, maka setiap orang wajib memelihara kebersihan *apron* dengan membuang sampah pada tempatnya.
5. Petugas AMC yang mendapatkan laporan tersebut wajib segera mengecek ke lokasi dimaksud dan mengambil langkah-langkah pengamanan dan bila diperlukan segera menghubungi petugas kebersihan landasan atau unit lain yang terkait.

E. Pengawasan Terhadap Pelaksanaan *Clearance Push Back* dan *Star Engine*

Tahapan Pelaksanaan *Clearance Push Back* dan *Start Engine*:

1. Pesawat yang akan berangkat wajib di *Push Back* terlebih dulu.
2. Operator *Push back* harus mengetahui tipe pesawat, STD (*Schedule Time Departure*) dan posisi pesawat yang akan dilayani, memeriksa kesiapan *push back tractor* serta *towbar*.
3. Sebelum keberangkatan *tow bar* dan *push back tractor* sudah siap di pesawat.

4. Sebelum pesawat didorong, Operator *push back* harus melakukan *around check*.5)
5. *Push back* dilaksanakan setelah area sekitar pergerakan pesawat aman, pintu pesawat tertutup, tangga penumpang, serta mendapat clearance dari ATC (*Air Traffic Control*.)
6. Setelah *Push back clearance* dari ATC, pesawat segera didorong.
7. Waktu mendorong pesawat, Operator *Push back tractor* wajib dibantu oleh *wing-man* & pesawat harus mengikuti marka sampai di *Taxi-way center line*.
8. *Start Engine* dilaksanakan setelah mendapat *clearance* dari Tower dan dilakukan setelah *Push back* selesai.

F. Prosedur Layanan Pengaturan Parkir Pesawat Udara

Prosedur pengaturan parkir pesawat udara dimaksudkan agar dapat mengatur penempatan pesawat udara di Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau sesuai dengan kondisi dilapangan pada saat itu. Pengaturan alokasi parkir pesawat ini dilakukan dengan memperhatikan tipe pesawat, sifat penerbangan, *ground time*, kapasitas dari *parking stand* yang tersedia serta efisiensi penggunaan *apron* dengan tujuan untuk menjamin keselamatan dan ketepatan alokasi pesawat sehingga *apron* dapat digunakan secara efisien.

- Prinsip Pengalokasian Parkir Pesawat Udara

1. Keselamatan.

Dalam pengaturan parkir pesawat udara, faktor keselamatan menjadi prioritas utama dengan memperhatikan standar clearance antar pesawat serta akibat yang ditimbulkan oleh semburan mesin pesawat.

2. Kelancaran

Disamping faktor keselamatan yang tidak kalah pentingnya adalah kelancaran dalam arti bagaimana pesawat diatur penempatannya sehingga tidak mengganggu kelancaran pergerakan pesawat itu sendiri ataupun pesawat lainnya.

3. Efisiensi

Untuk dapat menggunakan apron secara efisien perlu diperhatikan tipe pesawat, sifat penerbangan, *ground time*, kapasitas dari parking stand yang tersedia. 4. *First Come First Serve*

Prinsip ini wajib diterapkan untuk memberikan jaminan terhadap pelayanan yang adil (*fair*) dengan tetap mempertimbangkan faktor efisiensi dan optimalisasi pelayanan bandar udara.

5. Pemerataan Pemakaian Fasilitas Apron.

Sehubungan dengan prinsip *First Come First Serve* juga terkandung pengertian pemerataan penggunaan fasilitas apron. Hal ini dimaksudkan agar ada keseimbangan beban penggunaan (utilitas) fasilitas di satu *parking stand* dengan *parking stand* yang lainnya.

G. Tahapan Pengaturan *Parking Stand*

- Tahap Persiapan:

Berdasarkan *flight schedule* yang telah ada dan dikombinasikan dengan *schedule* harian yang diberikan oleh *airlines/ground handling agent*.

- Tahap Pelaksanaan & Pendistribusian

1. Rencana parkir yang telah dibuat, disampaikan ke ATC dan juga ke *Airlines* / *Ground Handling* yang bersangkutan serta di edit dalam computer FDD (*flight data display*) oleh petugas AMC
2. Apabila apron penuh yang menyebabkan suatu pesawat harus di-holding atau ditempatkan pada suatu tempat tertentu (misal : dibelakang pesawat lainnya atau *West Alarm Area*) maka petugas AMC dapat menentukan tempat parkir sementara setelah terlebih dahulu mengadakan koordinasi dengan *Airlines & Ground handling* yang bersangkutan
3. Hasil koordinasi ini dijadikan pegangan bersama dalam menangani dan mengawasi pelaksanaan handling pesawat tersebut.
4. Setiap permintaan pemindahan atau perubahan tempat parkir pesawat dari *airline* harus mendapat persetujuan dari AMC

- ✦ Personil

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

Tabel 3.1 Personil AMC

3.2 Jadwal dan Kegiatan

Jadwal dan kegiatan yaitu berisi jadwal pelaksanaan kegiatan OJT Taruna MTU VII di Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan adalah sebagai berikut:

3.2.1 Jadwal Pelaksanaan

Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan terlampir pada daftar sket dinas OJT. Berikut ini adalah jadwal pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di beberapa unit:

JADWAL BULAN DESEMBER 2023
MTU 7 BANDAR UDARA KALIMARAU

NO	TANGGAL	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
		KAM	JUM	SAB	MING	SEN	SEL	RAB	KAM	JUM	SAB	MING	SEN	SEL	RAB	KAM	JUM	SAB	SAB
1	IQBAL LAZUARDI WIBOWO	AMC	AMC	AMC	CG	AV	AV	CG	CG	AV	AV	AV	AV	AV	CG	AV	AV	AMC	
2	TILKA RATU NADILA	AMC	AMC	AMC	AMC	CG	AV	AV	AV	CG	AV	AV	AMC	CG	AV	AV	AV	AV	
3	NABILA KARTIKA DWI CANDRA	AV	AV	AV	AV	AV	CG	AMC	AMC	AMC	CG	AMC	AV	AV	AMC	AV	AV	AV	
4	M ALI NUR ROHMAN	AV	AV	AV	AMC	AMC	AMC	AMC	AV	AV	AV	CG	CG	AMC	CG	CG	AV	AV	
5	I GUSTI NGURAH DARMA RAJA	CG	CG	CG	AV	AV	AV	AV	AV	AMC	AMC	AV	AV	AMC	AV	AMC	AMC	CG	
AV	04.30 - 12.00 WITA																		
AMC	04.30 - 12.00 WITA																		
CARGO	04.30 - 12.00 WITA																		
AV	AVSEC																		
AMC	AMC																		
	KANTOR JAM 08.00-16.30/(sampai tidak ada kegiatan)																		
	CARGO																		
	TIS & INFORMASI																		

jadwal kegiatan wajib SELASA,RABU,KAMIS,JUMAT ,

Gambar 3.1 Jadwal dan Kegiatan Bulan Desember

JADWAL BULAN JANUARI 2024
MTU 7 BANDAR UDARA KALIMARAU

NO	TANGGAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
		SEN	SEL	RAB	KAM	JUM	SAB	DOM	SEN	SEL	RAB	KAM	JUM	SAB	DOM	SEN	SEL	RAB	KAM	JUM	SAB	DOM	SEN	SEL	RAB	KAM	JUM	SAB	DOM	SEN	SEL	RAB
1	IQBAL LAZUARDI WIBOWO		AMC	AMC				TIS	AV	AV			AMC	AMC	AMC	AV									AMC	AV	AV	AMC	AV	AMC	AV	
2	TILKA RATU NADILA								AV	AMC	AMC	AV																				
3	NABILA KARTIKA DWI CANDRA		TIS	TIS	TIS	K		AMC																								
4	M ALI NUR ROHMAN		L	AV	AV	AV	AMC																									
5	I GUSTI NGURAH DARMA RAJA		AV	L	AMC	AMC	AV	AV																								

AV 04.30 - 12.00 WITA
AMC 04.30 - 12.00 WITA
CARGO 04.30 - 12.00 WITA
AV AVSEC
AMC AMC
KANTOR JAM 08.00-16.30/(sampai tidak ada kegiatan)
CARGO
TIS & INFORMASI
jadwal kegiatan wajib SELASA,RABU,KAMIS,JUMAT,
SENIN : UPACARA SORE
DLAHRAGA SORE : JAM 16.00 -SELESAI

Gambar 3.2 Jadwal dan Kegiatan Bulan Januari

JADWAL BULAN FEBRUARI 2024
OJT MTU 7 BANDAR UDARA KALIMARAU

NO	TANGGAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
		KAM	JUM	SAB	DOM	SEN	SEL	RAB	KAM	JUM	SAB	DOM	SEN	SEL	RAB	KAM	JUM	SAB	DOM	SEN	SEL	RAB	KAM	JUM	SAB	DOM	SEN	SEL	RAB	KAM	JUM	SAB	DOM	
1	IQBAL LAZUARDI WIBOWO																																	
2	TILKA RATU NADILA																																	
3	NABILA KARTIKA DWI CANDRA																																	
4	M ALI NUR ROHMAN																																	
5	I GUSTI NGURAH DARMA RAJA																																	

AV 04.30 - 12.00 WITA
AMC 04.30 - 12.00 WITA
CARGO 04.30 - 12.00 WITA
AV AVSEC
AMC AMC
KANTOR JAM 08.00-16.30/(sampai tidak ada kegiatan)
CARGO
TIS & INFORMASI

Gambar 3.3 Jadwal dan Kegiatan Bulan Februari

Waktu pelaksanaan OJT pada unit AMC dilaksanakan sesuai jam dinas yang telah terjadwal :

Hari dinas : Lima hari kerja (5 hari kerja)

Hari libur : Satu hari libur (1 hari libur)

Pukul : 04.30 WITA s/d 12.00 WITA

3.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) mulai dari tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 28 Februari 2024, penulis menemukan beberapa permasalahan dimana terdapat banyak aktivitas yang dilakukan di lapangan yang dapat mengganggu kegiatan operasinonal dalam memberikan pelayanan yang optimal di Bandar Udara Kelas I Kalimantan. Penulis mendapati bahwa pengawasan terhadap peralatan/kendaraan ground support equipment yang ada di area sisi udara perlu ditingkatkan kembali karena hal ini dapat membahayakan personel ground handling serta operasional yang ada di sisi udara terutama pada service road. Berdasarkan kondisi ketika melakukan kegiatan *On The Job Training* (OJT) terdapat kendaraan yang tidak laik operasi masih beroperasi di wilayah Sisi Udara.

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara Nomor : KP 326 Tahun 2019 Tentang Standard Teknis dan Operasional Peraturan

Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (AERODROME). Menyatakan bahwa

Tugas Personel Apron Movement Control (AMC) sebagai berikut :

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron;
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron;
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat di apron;
4. Menjamin kebersihan di apron ;
5. Menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik;
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron;
7. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat peak hour / peak season;
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat ;
9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron;
10. Melakukan investigasi terhadap incident /accident di apron dan melakukan pelaporan;
11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar incident / accident tidak terulang lagi.

Berdasarkan kondisi ketika melakukan On The Job Training (OJT) terdapat peralatan yang tidak laik operasi masih beroperasi di wilayah Sisi Udara, hal ini perlu adanya peningkatan pengawasan oleh Personel Apron Movement Control terhadap kendaraan dan peralatan ground support equipment yang beroperasi di Sisi Udara. Berikut merupakan dokumentasi peralatan ground support equipment yang sudah tidak laik



Gambar 3.4 Lampu Belakang BTT Pecah

3.4 Penyelesaian

Perlu adanya penyelesaian masalah yang relevan memadukan landasan teori yang ada sehingga tercapainya upaya yang dikehendaki untuk memecahkan masalah yang sudah dijelaskan sebelumnya. Pemecahan masalah yang dianalisa meliputi peningkatan pengawasan personel Apron Movement Control terhadap kendaraan dan peralatan yang beroperasi di wilayah sisi udara. Berdasarkan tugas pokok dan fungsi personel Apron Movement Control, personel AMC lebih terfokus kepada fungsi pelayanan oleh karena itu fungsi pengawasan terhadap kendaraan dan peralatan Ground Support Equipment belum berjalan secara optimal. Agar fungsi pengawasan menjadi optimal perlu dilakukan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Personel Apron Movement Control berkoordinasi dengan pihak Ground Handling untuk kendaraan dan peralatan Ground Support Equipment yang beroperasi harus sudah memenuhi Standard Kelaikan.
2. Pembagian tugas terhadap para personel Apron Movement Control (AMC), petugas yang melaksanakan fungsi pengawasan tidak merangkap kepada fungsi pelayanan. Hal ini bertujuan agar personel lebih fokus terhadap pengawasan kendaraan dan peralatan Ground Support Equipment yang beroperasi di Sisi Udara.

3. Perlu adanya kampanye Ramp Safety Campaign agar pihak Ground Handling dapat menerima penyuluhan serta sosialisasi terhadap peraturan yang berlaku tentang standar kelaikan kendaraan dan peralatan ground support equipment untuk meminimalisir terjadinya incident.



BAB 4 PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan terhadap Permasalahan

Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) taruna/I banyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman bekerja di lapangan. Taruna/I juga banyak menemukan masalah, diantaranya yang penulis paparkan di Bab III. Karena adanya permasalahan tersebut taruna/I jadi mendapatkan pengetahuan bagaimana masalah itu bisa terjadi atau penyebab masalah itu dan bagaimana cara menyelesaikan masalah tersebut.

Prosedur dapat diterapkan asal tidak menyimpang dari peraturan baku yang telah ditetapkan serta sesuai untuk kondisi kerja di lokasi tersebut. Karena diperlukan sistem regulasi atau peraturan dan prosedur yang baik dan sesuai dengan kondisi lapangan, serta pemberian pelayanan sebagai mana mestinya dan maksimal.

Dari masalah yang telah di jelaskan pada bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan bahwa perlu peningkatan pengawasan terhadap kendaraan ataupun peralatan ground support equipment dan uji kelaikan ground support equipment yang ada di Bandar Udara Kelas I Kalimantan. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan OJT ini dan mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca di masa yang akan datang

4.2 Saran

4.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

Ada beberapa saran yang dapat diberikan dari Pelaksanaan *On The Job Training* di Bandar Udara Kelas I Kalimantan dalam pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan, yaitu:

1. Perlunya dukungan terhadap fasilitas teknologi dan fasilitas bandar udara yang lebih baik dari sebelumnya. Karena menurut penulis ada beberapa kendaraan dan peralatan yang di gunakan sudah terlalu tua dan perlu ada peremajaan kembali agar pelayanan menjadi maksimal.
2. Dalam pelaksanaan OJT diharapkan bisa lebih dari 3 bulan, karena dirasa belum cukup untuk memperdalam ilmu yang kita dapat kan serta permasalahan di lapangan. Selain itu, banyaknya unit yang harus dilaksanakan menjadi pendukung utama agar pelaksanaan On The Job Training ini memiliki durasi yang panjang.



DAFTAR PUSTAKA

- Buku Pedoman On The Job Training MTU, Politeknik Penerbangan Surabaya. 2014
- 14, A. (2013, July). Aerodromes Operational Services, Equipment and Installation.
- KP Nomor 326. (2019). Standard Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 SKEP/100/XI. (1985). tentang Peraturan dan Tata Tertib.
- Undang-Undang Nomor 1. (2009). tentang penerbangan.



LAMPIRAN



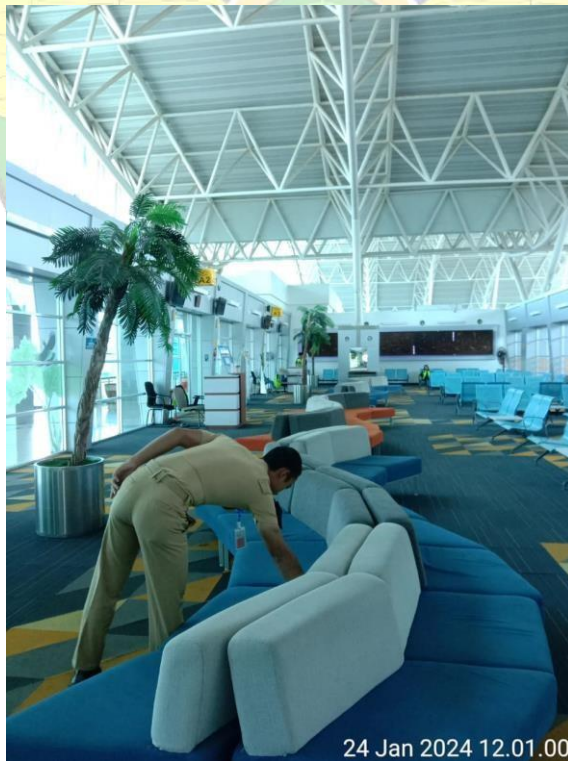
Manual Body Search



Body Search (HHMD)



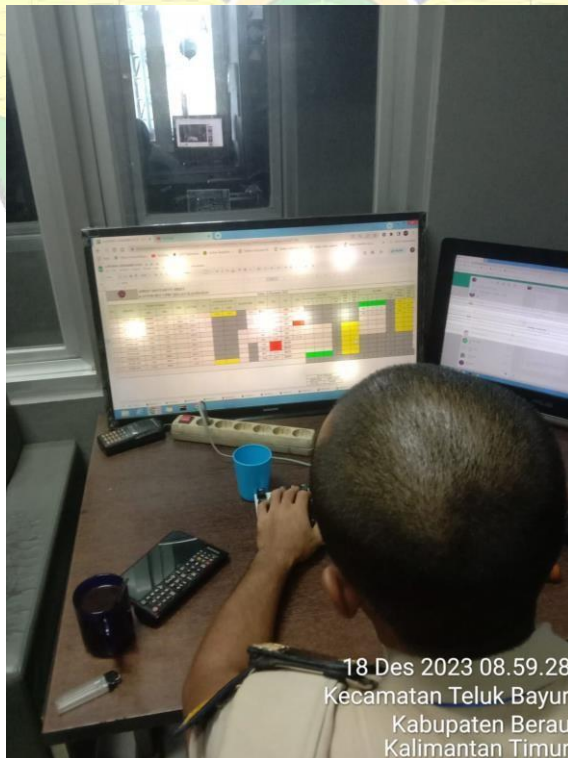
Input Data Boarding Pass Penumpang



Inspeksi Ruang Tunggu Penumpang



Pengoperasian Garbarata



Pengisian Apron Movement Sheet



Marshaller



Inspeksi Runway dan Apron



Kegiatan Announcement



NILAI ON THE JOB TRAINING (OJT)



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : Mochammad Ali Nur Rohman
 NIT : 30621038
 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 %	95	14,25
3	Inisiatif	15 %	90	13,50
4	Tanggungjawab	15 %	95	14,25
5	Kerjasama	15 %	95	14,25
6	Kerajinan	10 %	95	9,5
7	Sikap	15 %	98	14,70
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


 (.....)


 (.....)



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Mochammad Ali Nur Rohman
NIT : 30621038
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 %	95	14,25
2	Disiplin	15 %	95	14,25
3	Inisiatif	15 %	95	14,25
4	Tanggungjawab	10 %	98	9,80
5	Kerjasama	15 %	95	14,25
6	Kerajinan	15 %	95	14,25
7	Sikap	15 %	95	14,25
JUMLAH				95,30

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

(.....
BUDI SABRYANTO.....)

(.....
ELCO WINARMO.....)



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Mochammad Ali Nur Rohman
NIT : 30621038
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%	85	12,75
2	Disiplin	15%	92	13,80
3	Inisiatif	10%	92	9,20
4	Tanggungjawab	15%	98	14,70
5	Kerjasama	15%	90	13,50
6	Kerajinan	15%	95	14,25
7	Sikap	15%	92	13,80
JUMLAH				92,00

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


(.....RUDI SAPWANTO.....)


(.....M. And-Ido.....)



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Mochammad Ali Nur Rohman
NIT : 30621038
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	10%	98	98,00
2	Disiplin	15%	95	14,25
3	Inisiatif	15%	95	14,25
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				94,50

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


(BUDI GARWANTO...)


(AFHYATI HASAN...)



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Mochammad Ali Nur Rohman
NIT : 30621038
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 %	95	14,25
2	Disiplin	15 %	98	14,70
3	Inisiatif	15 %	95	14,25
4	Tanggungjawab	15 %	95	14,25
5	Kerjasama	15 %	95	14,25
6	Kerajinan	15 %	95	14,25
7	Sikap	10 %	90	0,90
JUMLAH				86,85

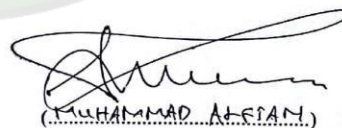
Keterangan :

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


(.....RUDI SALWANTO.....)


(.....MUHAMMAD ARIEFAN.....)

SERTIFIKAT *ON THE JOB TRAINING* (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.006/2/24.1/UPBU-BEJ-2024

SERTIFIKAT DI BERIKAN KEPADA

Moch. Ali Nur Rohman

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"

Berau, 22 Februari 2024
Kepala Kantor Unit Penyelenggara UPBU Kelas I Kalimantan



BANDAR UDARA KALIMARAU

