

**EVALUASI KELENGKAPAN DAN KELAIKAN FISIK
GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) DI BANDAR UDARA
HALU OLEO KENDARI
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



Disusun oleh:

EDLYN FAIRUS R
NIT : 30622008

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**EVALUASI KELENGKAPAN DAN KELAIKAN FISIK GROUND
SUPPORT EQUIPMENT (GSE) DI BANDAR UDARA HALU OLEO
KENDARI**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 6 Januari – 14 Maret 2025



Disusun oleh:

**EDLYN FAIRUS R
NIT : 30622008**

PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2025

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

EVALUASI KELENGKAPAN DAN KELAIKAN FISIK *GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)* DI BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI

Oleh :

**EDLYN FAIRUS R
NIT : 30622008**

Program Studi DIII 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

Pembimbing Lapangan

(ARNAZ OLIEVE., A.Md., S.E.)

NIP. 19880309 202112 2001

(AYU ASMIRA NASIR)

NIP.19920201201012

Mengetahui,

Kaprodi

Manajemen Transportasi Udara

(Dr. BAGJA GUMILAR., S.SiT., M.T.)

NIP. 19790912 200003 1 003

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 25 Februari 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On the Job Training

Tim Penguji

Ketua

Sekretaris

Anggota

ABDUL RAHMAN

NIP. 19830704 201012 1 001

AYU ASMIRA NASIR

NIP. 19920201 20102 2 002

ARNAZ OLIEVE A.Md., S.E

NIP. 19880309 202112 2 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

LADY SILK MOONLIGHT,S S. KOM, MT.

NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan puji dan Syukur terhadap kehadiran Tuhan yang Maha Kuasa atas rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) tepat waktu. yang telah dilaksanakan mulai tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 14 Maret 2025 di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.

On the Job Training ini juga dilaksanakan sebagai bagian dari persyaratan kelulusan pada program Pendidikan D III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII. Dengan diadakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan. Penulis juga banyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman baru di dunia penerbangan terutama dibidang manajemen transportasi udara.

Selama proses penyusunan laporan OJT penulis banyak menerima bimbingan dan arahan dari berbagai pihak baik material maupun saran. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa.
2. Kedua orang tua yang memberikan dukungan doa, moral dan material sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan OJT dengan baik.
3. Bapak Ir. Ahmad Bahrawi, S.E., M.,T selaku direktur Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah membantu terlaksanakannya *On the Job Training* (OJT)
4. Ibu Lady Silk Moonlight S. KOM. MT. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya
5. Bapak Bagja Gumilar ST,MT selaku kepala Bandar Udara Halu Oleo Kendari, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT).
6. Ibu Ayu Asmira Nasir Selaku Kepala Unit *Apron Movement Control* (AMC) dan Supervisor kami selama berada di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.
7. Bapak Alam Kosasih selaku Kepala Unit *Aviation Security* (AVSEC) Bandar Udara Halu Oleo Kendari.
8. Bapak Adurrahman selaku Supervisor kami di Unit *Aviatio Security* (AVSEC)
9. Seluruh senior unit AMC dan AVSEC serta jajaran staff dan karyawan Bandar Udara Halu Oleo, yang berkenan membantu penulis dalam pengumpulan data-data yang diperlukan dalam penulisan ini.

Kendari, 24 Februari 2025

Edlyn Fairus R

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat OJT.....	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	5
2.1 Sejarah Singkat.....	5
2.2 Data Umum	7
2.2.1 Layout Bandar Udara Haluoleo	7
2.2.2 Aerodrome Data	8
2.2.3 Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara	9
2.2.4 Fasilitas Sisi Darat.....	11
2.3 Struktur Organisasi.....	13
2.3.1 Fungsi dan Tugas	13
BAB III TINJAUAN TEORI	17
3.1 Bandar Udara	17
3.2 Apron Movement Control (AMC)	17
3.3 Ramp Check.....	18
3.4 Ground Support Equipment (GSE)	19
3.5 Standar Spesifikasi	21
3.6 Standar Kelaikan	22
BAB IV PELAKSANAAN OJT	23
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	23
4.1.1 Wilayah Kerja	23
4.1.2 Prosedur Pelayanan	23

4.1.3	Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT	26
4.2	Jadwal OJT.....	31
4.3	Permasalahan.....	32
4.3.1	Berdasarkan Data Ramp check	33
4.3.2	Data peralatan GSE	37
4.3.3	Logo dan Nomor Alat	39
4.4	Penyelesaian Permasalahan.....	40
4.4.1	Output Jangka Pendek.....	40
4.4.2	Output Jangka Panjang.....	40
BAB V	PENUTUP.....	42
5.1	Kesimpulan	42
5.1.1	Kesimpulan permasalahan	42
5.2	Saran.....	43
5.2.1	Saran Permasalahan	43
DAFTAR	PUSTAKA	45
LAMPIRAN	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandara Wolter Monginsidi Kendari	5
Gambar 2. 2 Bandara Halu Oleo Kendari	6
Gambar 2. 3 Layout Bandara Halu Oleo Kendari.....	8
Gambar 2. 4 Gedung PK-PPK	11
Gambar 2. 5 Menara ATC.....	11
Gambar 2. 6 Terminal Penumpang	12
Gambar 2. 7 Terminal Cargo	12
Gambar 2. 8 Lahan Parkir	13
Gambar 2. 9 Struktur Organisasi Bandar Udara Halu Oleo Kendari	13
Gambar 3. 1 Jumlah data peralatan GSE di Bandara Haluoleo Kendari	21
Gambar4. 1 Jadwal pelaksanaan OJT	32
Gambar4. 2 Data Ramp check PBS	33
Gambar4. 3 Data Ramp check PBS	33
Gambar4. 4 Data Ramp check PBS	33
Gambar4. 5 Rubber PBS yang keras.....	34
Gambar4. 6 PBS yang berkarat.....	34
Gambar4. 7 Rubber PBS yang keras.....	34
Gambar4. 8 Data Ramp check ATT	35
Gambar4. 9 Data Ramp check ATT.....	35
Gambar4. 10 Lampu rem ATT yang rusak	36
Gambar4. 11 APAR ATT expired	36
Gambar4. 12 Daftar peralatan pelayanan GSE	37
Gambar4. 13 Usia kendaraan BCT yang sudah expired	37
Gambar4. 14 Usia kendaraan BCT yang sudah expired	38
Gambar4. 15 Usia kendaraan BCT yang expired.....	38
Gambar4. 16 Nomor Alat Towbarless tractor (TBT) yang sudah tidak terlihat	39
Gambar4. 17 Alat Passanger boarding stairs (PBS) yang hilang logonya	39

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Maskapai.....	7
Tabel 2. 2 Aerodrome Data.....	8
Tabel 4. 1 Anggota personil AMC	24
Tabel 4. 2 Jurnal Aktivitas OJT AVSEC	27
Tabel 4. 3 Jurnal Aktivitas OJT AMC	28

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

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

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknik (UPT) dibawah naungan Balai Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) perhubungan. Sebagai perguruan tinggi vokasi, Politeknik Penerbangan Surabaya mempunyai tugas pokok sebagai penyelenggara Pendidikan atau pelatihan penerbangan guna menghasilkan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang unggul dan berkompetensi dalam bidang transportasi udara. Politeknik Penerbangan Surabaya menjalankan program Pendidikan vokasi untuk memperoleh kemampuan khusus yang bersifat operasional/praktek dengan spesifikasi tertentu. Politeknik Penerbangan Surabaya membuka beberapa jurusan Pendidikan dengan Program Studi Diploma III, diantaranya Diploma III Teknik Listrik Bandara (TLB), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Teknik Navigasi Udara (TNU), Diploma III Teknik Bangunan Landasan (TBL), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), dan juga Diploma III Komunikasi Penerbangan.

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

Istilah *On the Job Training* (OJT) atau dikenal dengan istilah magang terdapat dalam Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yaitu pada pasal 21-30 dan diatur dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No.Per.22/Men/IX/2009 tentang Penyelenggaraan Pemagangan di Dalam Negeri. Sebagai syarat utama daripada kelulusan taruna, *On the Job Training* (OJT) atau praktek kerja lapangan di suatu Bandar Udara menjadi salah satu rangkaian program kurikulum Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Dengan adanya kegiatan OJT ini, taruna diharapkan mampu menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama Pendidikan. Teori yang telah diperoleh selama Pendidikan dapat digunakan dalam menyelesaikan segala jenis permasalahan selama praktek kerja lapangan.

Dengan materi dan pengalaman yang didapatkan selama *On the Job Training* (OJT) diharapkan para taruna dapat mempersiapkan diri guna menjadi SDM yang terampil dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan. Serta menjadi pionir dari pada pimpinan di masa yang akan datang dan memberikan kemajuan di bidang transportasi Indonesia khususnya matra udara.

1.2 Maksud dan Manfaat OJT

Maksud dari *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir Pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut :

1. Agar taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja.
2. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
4. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa (penerbangan).

5. Membentuk kemampuan berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan *On the Job Training* (OJT)).
6. Agar taruna dapat memahami dan melakukan secara langsung praktik di dunia kerja.

Adapun Manfaat dalam pelaksanaan *On the Job nTraining* (OJT) bagi taruna adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami aktivitas nyata pekerjaan di tempat OJT.
2. Mempersiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Memahami secara langsung penggunaan dan peranan teknologi terapan di Lokasi OJT.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan Perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

Manfaat dari *On the Job Training* (OJT) bagi instansi/Perusahaan Lokasi *On the Job Training* (OJT) sebagai berikut :

1. Mempererat hubungan di bidang Pendidikan penerbangan dan bandar udara dengan Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Sebagai acuan untuk melihat potensi kerja peserta *On the Job Training*, Sehingga akan lebih mudah untuk perencanaan peningkatan di bidang sumber daya manusia.
3. Sebagai wadah penyerapan keryawan atau tenaga yang dihasilkan dari potensi kerja peserta *On the Job Training* (OJT) itu sendiri.

Kendari, 20 Februari 2025

Penulis

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Setelah deklarasi kemerdekaan Republik Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945, semua sisa militer Jepang, termasuk Pangkalan Angkutan Udara Indonesia di Kendari menjadi milik Pemerintah Republik Indonesia. Selanjutnya pada tahun 1950 sampai dengan tahun 1958 didirikanlah Detasemen Angkutan Udara yang bermarkas di Pangkalan Udara Kendari. Pada tanggal 27 Mei 1958, nama detasemen udara tersebut diubah menjadi Pangkalan Udara Walter Monginsidi Kendari.



Gambar 2. 1 Bandara Wolter Monginsidi Kendari

Tahun 1975 terbentuklah Satuan Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai Surat Perintah Direktur Jenderal Perhubungan Udara No.SPRINT/23/VIII/1975 tanggal 01 Agustus 1976 dan berada dalam wilayah/tanah TNI-AU di Pangkalan Udara Wolter Monginsidi Kendari.

Tahun 1979 status Pejabat Kepala Perwakilan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di Kendari dengan No.SPRINT/692/VII/1979 tanggal 01 Juli 1979 dirubah menjadi Pejabat Pelaksana Harian Kepala Pelabuhan Udara Kelas

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



Gambar 2. 2 Bandara Halu Oleo Kendari

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

Adapun maskapai dan armada pesawat Bandar Udara Halu Oleo yang hingga sekarang beroperasi dan juga yang sudah berhenti beroperasi ditunjukkan dalam Tabel 2.1

Tabel 2. 1 Data Maskapai

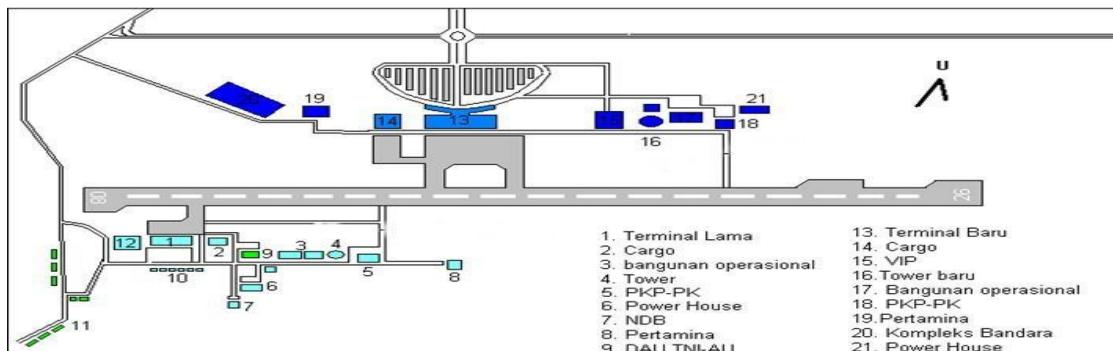
No.	Maskapai	Tipe Pesawat
1.	Citilink	Airbus A320
2.	Super Air Jet	Airbus A320
3.	Batik Air	Airbus A320
4.	Lion Air	Boeing B737 Series
5.	Garuda Indonesia	Boeing B737 Series
6.	Sriwijaya Air	B737 Series
7.	Trigana Air (Cargo)	B737 Series
8.	Rimbun Air (Cargo)	B737 Series

2.2 Data Umum

Berikut data-data umum Unit Pelaksana Bandar Udara Haluoleo Kendari :

2.2.1 Layout Bandar Udara Haluoleo

Bandar Udara Haluoleo mempunyai satu landasan pacu atau dua runway yang digunakan, yaitu *runway* 08 dan *runway* 26 dengan 2 apron dan 3 taxiway



Gambar 2. 3 Layout Bandara Halu Oleo Kendari

2.2.2 Aerodrome Data

Berikut ini adalah data-data mengenai Bandar Udara Haluoleo Kendari berdasarkan (AMANDAMEN SBU HALU OLEO , 2021):

Haluoleo Kendari berdasarkan AM SBU Haluoleo Kendari :

Tabel 2. 2 Aerodrome Data

Nama Kota	Kendari
Bandar Udara	Halu Oleo Kendari
Kelas Bandara	I (satu)
Pengelola	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan
Jam Operasi	07.00 s/d 20.00 WITA
Klasifikasi Operasi	VFR/IFR
Kemampuan Operasi	-
Pelayanan LLU	ADC/IFR
Kategori PKP-PK	VII
Koordinat Lokasi	04°05'03" S / 122°24'31" E
Elevasi	164 feet MSL
D.P.P.U	ADA
METEO	ADA (Milik Lanud TNI-AU)
Jarak Bandara Dari Ibu Kota Provinsi	25 KM
Jarak Bandara Dari Ibu Kota Negara	961 NM
Termasuk Provinsi	Sulawesi Tenggara
Kabupaten	Konawe Selatan

Kecamatan	Ranometo
Desa	Ambaipua
Alamat	JL. Wolter Monginsidi Ambaipua Kec. Ranometo Konawe Selatan 93372
Telp.	(0401) 3121833, 3121980

2.2.3 Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara

Data Fasilitas dan/atau peralatan Bandar Udara di dalam daerah lingkungan kerja Bandar Udara Haluoleo.

1. Runway

Ukuran (Panjang x Lebar)	: 2800 M1 x 45 M1
Konstruksi	: Asphalt Flexible
Arah/Designation	: 08 – 26
Kemampuan	: 47 F/C/X/T
Kondisi Saat ini	: Baik
Pelapisan Terakhir	: 2020
2. Taxiway

Ukuran (Panjang x Lebar) x 23 M1)	: Taxiway A (355 M1
x 23 M1)	Taxiway B (355 M1
x23M)	Taxiway C (75 M
Konstruksi	: Flexible Pavement
Kemampuan	: Taxiway A : 56
F/C/X/T	Taxiway B : 50
F/C/X/T	Taxiway C : 35
F/C/X/T	
Kondisi Saat ini: Baik	
Pelapisan Terakhir	: Taxiway A Tahun
2018	Taxiway B Tahun
2013	Taxiway C Tahun
1998	
3. Apron

Ukuran (Panjang x Lebar) 113 M1 60 M1	: Apron A373 M1 x Apron B 177 M1 x
Konstruksi	: Apron A Rigid
Pavement	Apron B Asphalt
Concrete	

Kemampuan	: Apron A 69 R/C/X/T Apron B 35 F/C/X/T
Kondisi Saat ini	: Baik
Pelapisan Terakhir	: Apron A 2013 Apron B 1998
4. Turning Area	
Luas	: 3 (1.500. M2)
Konstruksi	: Asphalt Concrete
Kemampuan	: 47/F/C/X/T
Kondisi Saat ini	: Baik
Pelapisan Terakhir	: 2019
5. Stopway	
Ukuran (Panjang x Lebar)	: 2 (60 M1 x 45 M1)
Konstruksi	: Asphalt Concrete
Kemampuan	: -
Kondisi Saat ini	: Baik
6. Shoulder	
Ukuran (Panjang x Lebar)	: 2.620 x 127,5 M1 2.620 M1 x 127,5M1
Konstruksi	: Urugan tanah pilihan
dan ditanami rumput	
Kondisi Saat ini	: Baik
7. Access Road	
Ukuran (Panjang x lebar)	: 550 M1 x 5,5 M1 (PKP-PK Runway) 450 M1 x 5 M1 (PKP-PK Apron)
8. Runway Strip	
Panjang	: 2.760 M1
Lebar	: 300 M1
Kondisi Saat ini	: Baik
9. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	
Hotel	: Tersedia Di Kota
Kendari	
Bank	: Tersedia Di Kota
Kendari	
Kantor Pos	: Tersedia

10. Rescue and Fire Fighting
Kategori PK-PPK

: CAT VII

2.2.4 Fasilitas Sisi Darat

A. Gedung PKP-PK



Gambar 2. 4 Gedung PK-PPK

Spesifikasi Gedung PKP-PK

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

B. Menara ATC



Gambar 2. 5 Menara ATC

Spesifikasi Menara ATC :

- 1.) Luas : $180 m^2$
- 2.) Permukaan : Beton
- 3.) Kondisi : Baik

C. Terminal Penumpang



Gambar 2. 6 Terminal Penumpang

Spesifikasi Terminal Penumpang :

- 1.) Luas : $16.780 m^2$
- 2.) Permukaan : Beton
- 3.) Kondisi : Baik

D. Terminal Kargo



Gambar 2. 7 Terminal Cargo

Spesifikasi Terminal Kargo :

- 1.) Luas : $1.000 m^2$
- 2.) Permukaan : Beton
- 3.) Kondisi : Baik

E. Lahan Parkir



Gambar 2. 8 Lahan Parkir

Spesifikasi Lahan Parkir :

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

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 9 Struktur Organisasi Bandar Udara Halu Oleo Kendari

2.3.1 Fungsi dan Tugas

Dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan tentang

organisasi dan tata kerja Bandar Udara, dijelaskan tentang tugas dan fungsi kerja setiap jabatan yang diduduki pada diagram struktur organisasi diatas.

1. Kepala Bandar Udara ditunjuk sebagai pejabat pemegang fungsi koordinasi pelaksanaan kegiatan, fungsi pemerintahan dan pelayanan jasa kebandarudaraan, dan mempunyai wewenang :
 - a. Mengkoordinasi kegiatan fungsi pemerintahan terkait dan kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan guna menjamin kelancaran kegiatan operasional di bandar udara.
 - b. Menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional Bandar udara yang tidak dapat diselesaikan oleh instansi pemerintah dan badan hukum Indonesia atau unit kerja terkait lainnya secara sendiri-sendiri.
2. Kepala seksi teknik dan operasi mempunyai tugas dan bertanggung jawab atas kegiatan teknik dan operasi yang berada di lingkungan Bandar udara. adapun kepala seksi teknik dan operasi memiliki anggota untuk menunjang kegiatan dengan dibantu oleh setiap anggota ketua kelompok jabatan fungsional di antaranya :
 - a. Penanggung Jawab Keuangan
 - b. Penanggung Jawab Perlengkapan
 - c. Penanggung Jawab Kepegawaian
 - d. Penanggung Jawab Tata Usaha
3. Kepala seksi teknik dan operasi mempunyai tugas dan bertanggung jawab atas kegiatan teknik dan operasi yang berada di lingkungan Bandar udara. adapun kepala seksi teknik dan operasi memiliki anggota untuk menunjang kegiatan dengan dibantu oleh setiap anggota ketua

kelompok jabatan fungsional di antaranya :

- a. Pimpinan Kelompok Teknisi Elektronika Bandara (ELBAN)
 - b. Pimpinan Kelompok Teknisi Alat-Alat Besar (A2B)
 - c. Pimpinan Kelompok Teknisi *Apron Movement Control* (AMC)
 - d. Pimpinan Kelompok Teknisi Listrik
 - e. Pimpinan Kelompok Teknisi Bangunan
 - f. Pimpinan Kelompok Teknisi Landasan
4. Kepala Seksi Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melaksanakan kegiatan operasional keamanan bandar udara dan angkutan udara serta pengawasan dan pengendalian keamanan penerbangan.
- Dalam melaksanakan tugas, Bidang Keamanan Penerbangan menyelenggarakan fungsi :
- a. Penyusunan program pengaman bandar udara dan program penanganan keadaan tidak terduga atau darurat.
 - b. Pelayanan pengangkutan dan pengamanan penumpang, awak pesawat udara, barang, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata.
 - c. Pengawasan dan rekomendasi pemberian ijin masuk orang dan kendaraan (*Person Area Service/PAS* dan Tanda Ijin Mengemudi/TIM) di daerah terbatas.
 - d. Penyediaan *home base* dalam rangka keadaan darurat.
 - e. Pengawasan dan pengendalian keamanan dan ketertiban dilingkungan kerja bandar udara
- Bidang Keamanan Penerbangan terdiri dari :
- a. Koordinator Pelaksana keamanan Penerbangan
 - b. Koordinator Unit Pelayanan Darurat penerbangan (PKP-PK)

5. Ketua Pelayanan dan Kerja sama mempunyai tugas melaksanakan pemeliharaan peralatan Elektronika Penerbangan, serta memberikan teori teknis peralatan kepada Teknisi Elektronika Penerbangan untuk mendapatkan sertifikat kecakapan ahli dan rating peralatan.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut (Perhubungan, Undang Undang Nomor 1, 2009) tentang Penerbangan, bandar udara didefinisikan sebagai:

“Kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya.”

Dalam Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization) disebutkan bahwa Bandar Udara diartikan sebagai suatu kawasan baik didaratan maupun perairan (yang didalamnya mencakup bangunan, instalasi dan peralatan) yang difungsikan secara total atau pun parsial untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

3.2 Apron Movement Control (AMC)

Menurut (Perhubungan, KP NO 21, 2015) tentang pedoman teknis operasional peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139-11, lisensi personel bandar udara menyatakan bahwa personel pengatur pergerakan pesawat AMC atau Apron Movement Control adalah personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk memantau ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas, dan penempatan parkir pesawat udara.

Menurut (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil , 2023) dijelaskan bahwa tugas personel Apron Movement Control (AMC) sebagai berikut.

- a. Melakukan pengawasan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron
- b. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron
- c. Melakukan pengaturan parkir pesawat di apron
- d. Menjamin kebersihan di apron
- e. Menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik
- f. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan, dan pesawat udara di apron

- g. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat peak hour/peak season
- h. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak baik
- i. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron
- j. Melakukan investigasi terhadap incident/accident di apron dan melakukan pelaporan
- k. Menganalisa, merekomendasikan, serta menjamin agar incident/accident tidak terulang lagi
- l. Melakukan monitoring secara virtual terhadap aircraft stand clearances

Untuk mewujudkan pelayanan keselamatan penerbangan di sisi udara maka dibutuhkan unit Apron Movement Control (AMC).

3.3 Ramp Check

Ramp check merupakan pemeriksaan kepatuhan keselamatan yang dilakukan oleh otoritas seperti DGCA/regulator lainnya untuk mengecek operasional di apron sesuai dengan regulasi yang berlaku. Kegiatan pengawasan ini biasanya dilakukan secara acak dan melibatkan dokumen seperti lisensi personil, kondisi peralatan, dan prosedur keselamatan.

Menurut (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan KP NO 220 tentang petunjuk teknis peraturan keselamatan penerbangan sipil , 2017) Dasar pelaksanaan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagai berikut :

- a. Audit dilaksanakan sebagai kegiatan pengawasan yang bersifat rutin, terjadwal dan menyeluruh.
- b. Inspeksi dilaksanakan apabila ditemukan adanya indikasi penyimpangan terhadap ketentuan perundang-undangan atau yang akan berdampak pada keselamatan operasi bandar udara.
- c. Pengamatan (*surveillance*) dilaksanakan sebagai lanjutan evaluasi terhadap pemenuhan rencana tindak lanjut hasil audit oleh penyelenggara bandar udara
- d. Pemantauan (monitoring) dilaksanakan untuk mengevaluasi data, laporan, dan informasi yang terkait dengan keselamatan operasi bandar udara.

Kegiatan *ramp check* ini bertujuan untuk memastikan kepatuhan personil serta fasilitas keamanan penerbangan yang ada di sisi udara termasuk pada kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) sesuai dengan standar

operasional prosedur (SOP). Pelaksanaan pengawasan dilaksanakan oleh personel pengawasan atau Tim Pengawasan Keselamatan yang khusus ditugaskan untuk melaksanakan pengawasan keselamatan operasi bandar udara (AMC)

3.4 Ground Support Equipment (GSE)

Menurut Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan KP Nomor 635 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE), 2015) tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara dalam Pasal 1 menguraikan bahwa Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) adalah peralatan bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara dan penumpang di darat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan, pemuatan dan/atau penurunan penumpang kargo, pos.

Peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan kendaraan operasional memiliki dua kriteria dalam pengoperasiannya yang terdiri dari :

a. Motorized

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan KP Nomor 635 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE), 2015) tentang Standar Peralatan Penunjang

Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) menjelaskan bahwa *Ground Support Equipment* (GSE) adalah peralatan bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara di darat yang pengoperasiannya atau mobilisasinya dilengkapi dengan penggerak mesin. *Ground Support Equipment* (GSE) Motorized dimaksudkan dapat bergerak sendiri tanpa bantuan towing dari kendaraan lain. Peralatan GSE *motorized* untuk pengoperasiannya memiliki dua batas maksimal usia penggunaan sebagai berikut.

1. Batas maksimum usia penggunaan peralatan selama 15 tahun untuk jenis peralatan sebagai berikut
 - a. *towbarless tractor (TBT)*
 - b. *aircraft towing tractor (ATT)*
 - c. *baggage towing tractor (BTT)*
 - d. *lower*
 - e. *upper deck loader (HLL)*

- f. *main deck loader (MDL)*
 - g. *incapacitated passenger loading vehicle (IPL)*
 - h. *cargo transporter loader (CTL)*
 - i. *refueling de-refueling truck (RDT)*
 - j. *fuel hydrant dispencer truck (HDT)*
 - k. *apron passenger bus (APB)*
 - l. *high lift catering truck (HCT), passenger boarding stairs (PBS)*
 - m. *ground power unit (GPU)*
 - n. *air starter unit (ASU), air conditioning unit (ACU)*
 - o. *conveyor belt loader (CBL)*
 - p. *forklift for loading aircraft lower deck (FLT)*
 - q. *lavatory service truck (LST)*
 - r. *water service truck (WST)*
 - s. *dan heli dollies.*
2. Batas maksimum usia penggunaan peralatan selama 10 tahun untuk jenis peralatan antara lain
 - a. kendaraan yang beroperasi di sisi udara (*Airside Operations Vehicle/AOV*)
 - b. *cre transportation vehicle (CTV)*
 - c. *catering truck (CTT), aircraft cleaning equipments (ACE) portable genset (P-GNS)*
 - d. *lavatory service cart (LSC)*
 - e. *water service car (WSC).*

b. Non Motorized

Peralatan GSE non-motorized merupakan peralatan bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara di darat yang pengoperasiannya atau mobilisasinya tidak dilengkapi dengan penggerak mesin. Peralatan ini memerlukan bantuan towing dari kendaraan lain untuk bisa berpindah lokasi. Peralatan GSE non-motorized untuk pengoperasiannya memiliki dua batas maksimal usia penggunaan sebagai berikut :

- 1) Batas usia maksimum penggunaan peralatan selama 15 tahun untuk jenis peralatan antara lain
 - a. *container dollies (CDL)*
 - b. *pallet dollies (PDL)*
 - c. *aircraft towing bar (ATB)*
 - d. *dan aircraft tail jack.*
- 2) Batas usia maksimum penggunaan peralatan selama 10 tahun untuk jenis peralatan antara lain
 - a. *baggage cart tractor (BCT)*
 - b. *towed passenger stair (TPS)*

- c. *airside aircraft inspection bridge (AIS)*
- d. *baggage sliding bridge (BSB)*
- e. *aircraft wheel chock (AWC)*
- f. *passenger wheel chair (PWC)*
- g. *aircraft passenger canopy.*

Berikut Ketersediaan Ground Support Equipment (GSE) pada Bandar Udara Halu Oleo Kendari :



PT. GLOBAL SKY AVIATION

STATUS GSE

TANGGAL	:	02/02/2025			
STATION	:	KDI			
NO	KODE GSE	NAMA GSE	TOTAL	SERVICEABLE	UNSERVICEABLE
1	ATN	Aircraft Towing Tractor	3	2	1
2	BC	Baggage Cart	48	45	3
3	BCJ	Baggage Cart Jenazah	1	1	0
4	BM	Bat Mashalling	1	1	0
5	BTT	Baggage Towing Tractor	4	3	1
6	CBL	Conveyor Belt Loader	3	2	1
7	FRX	FireX	12	12	0
8	GPU	Ground Power Unit	1	1	0
9	HP	Hand Pallet	1	1	0
10	HT	Handy Talky	35	35	0
11	LM	Light Mashalling	1	1	0
12	LST	Lavatory Service Tank	1	1	0
13	PBS	Passenger Boarding Stair	6	6	0
14	PYG	Payung	93	85	8
15	SC	Safety Cone	40	40	0
16	SR	Safety Rope	4	4	0
17	TBA	Towbar Airbus	2	2	0
18	TBATR	Towbar ATR	1	1	0
19	TBB	Towbar Boeing	3	2	1
20	TC	Tangga Cargo/Seluncuran	2	2	0
21	TPL	Terpal	35	35	0
22	TT	Tangga Teknik	2	2	0
23	WCC	Wheelchock	23	23	0
24	WHC	Wheelchair	5	5	0
25	WST	Water Service Tank	1	1	0

Demikian kami sampaikan,terima kasih atas perhatiannya.

Salam Hormat

W^{GSE (KDI) Team}

Gambar 3. 1 Jumlah data peralatan GSE di Bandara Haluoleo Kendari

3.5 Standar Spesifikasi

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan KP Nomor 635 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE), 2015) tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) pada pasal 1 menjelaskan bahwa Standar Spesifikasi teknis adalah pedoman kemampuan

unjuk kerja peralatan untuk dinyatakan laik operasi pesawat udara. Selain itu Menurut (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan KP Nomor 635 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE), 2015) pada pasal 4 menjelaskan bahwa Setiap peralatan yang diproduksi harus melengkapi unit dengan name plat yang memuat identifikasi peralatan, sebagai berikut :

- a. Merek/nama produsen
- b. Type/model
- c. Tahun pabrikasi
- d. Informasi kemampuan unit

3.6 Standar Kelaikan

Menurut (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan KP Nomor 635 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE), 2015) tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) menjelaskan bahwa Standar kelaikan adalah pedoman kemampuan unjuk kerja peralatan untuk dinyatakan laik operasi. Selain itu Menurut (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan KP Nomor 635 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE), 2015) pada pasal 5 yaitu

1. Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE) dan kendaraan operasional sisi udara yang dapat beroperasi di wilayah Republik Indonesia harus memenuhi standar kelaikan dan Batasan usia peralatan.
2. Standar kelaikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi standar spesifikasi teknis.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

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

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

4.1.1 Wilayah Kerja

4.1.1.1 Unit *Apron Movement Control (AMC)*

Apron Movement Control (AMC) merupakan salah satu unit yang berperan dalam apron. Unit ini memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan di daerah sisi udara serta mencatat data penerbangan di apron.

4.1.1.2 Unit *Aviation Security (AVSEC)*

Aviation Security merupakan unit yang bertanggung jawab dalam menjaminkan keamanan dan keselamatan penumpang, pesawat udara, kru pesawat, personel bandara dan fasilitas yang ada di bandara dari berbagai ancaman seperti perampokan, *sabotase*, *terorisme* dan ancaman lainnya yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan.

4.1.2 Prosedur Pelayanan

4.1.2.1 Unit *Apron Movement Control (AMC)*

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

Tugas dan tanggung jawab unit *Apron Movement Control (AMC)* adalah sebagai berikut :

1. Pengawasan kendaraan di sisi udara (Airside)
2. Penanganan tumpahan bahan bakar (Fuel)
3. Penanganan Hazardous Material / FOD
4. Pengaturan parkir pesawat udara
5. Pembersihan apron
6. Pembuatan laporan incident dan accident
7. Pengawasan pengisian bahan bakar pesawat udara (refueling)

8. *Docking dan Undocking Boarding bridge/Aviaobridge*

9. *Marshalling*

10. *Airside facility inspection*

Dalam melaksanakan fungsi tersebut, taruna membantu kegiatan personil amc yaitu sebagai berikut:

1. Melaksanakan inspeksi apron
2. Mengisi amc sheet
3. Mengoperasikan garbarata
4. Melakukan marshaller pesawat.

Dalam melaksanakan tugas pengawasan airside bandar udara, unit AMC membagi tugasnya dengan jumlah personel 12 orang. Adapun jam dinasnya sebagai berikut :

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

Tabel 4. 1 Anggota personil AMC

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

Fasilitas/peralatan yang terdapat pada unit AMC antara lain computer, printer, Handy Talky (HT), marshalling bet, flash light, ear

muff, follow me car, Air Conditioner (AC), dispenser, meja kerja, kursi kerja, telepon, PABX.

4.1.2.2 Unit Aviation Security (AVSEC)

Dalam *International Civil Aviation Organization* (ICAO) doc 9136 tertulis bahwa *Aviation Security* adalah pengamanan terhadap penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum. Unit *Aviation Security* (AVSEC) merupakan unit yang bertanggung jawab dalam menjamin keamanan penerbangan.

Tugas dan tanggung jawab unit *Aviation Security* adalah sebagai berikut:

1. Melakukan koordinasi dengan seluruh unit kerja yang ada di bandara.
2. Melaksanakan pemerikasaan orang dan barang yang memasuki daerah keamanan terbatas baik di terminal penumpang, akses karyawan dan terminal kargo.
3. Melakukan inspeksi dan *walking patroli* di setiap pergantian shift.

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

- Kepala Unit AVSEC : 1 Orang
 - Kepala Unit Fas. Kampen : 1 Orang
 - Admin AVSEC : 1 Orang
 - Quality Control : 3 Orang
 - Komandan Jaga : 3 Orang
 - Supervisor : 12 Orang
 - Regu A : 22 Orang
 - Regu B : 23 Orang
 - Regu C : 23 Orang
- Jam kerja personel AVSEC di Bandar Udara Halu Oleo Kendari :
1. Shift pagi : 05.00 – 13.00
 2. Shift siang : 13.00 – 21.00
 3. Shift malam : 21.00 – 05.00

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

Di area terminal penumpang Bandar Udara Halu Oleo Kendari terdapat 2 SCP. SCP 1 terletak di depan pintu masuk bandara sebelum area check-in, yaitu di lantai 1. SCP 2 terletak pada pintu masuk ruang tunggu yang terletak di lantai 2. Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) melakukan praktek lapangan tentang tata cara pemeriksaan keamaaan di area SCP Terminal Penumpang Bandar Udara Halu Oleo. Pada daerah SCP 1 dan 2 taruna On The Job Training (OJT) melaksanakan pemeriksaan baik penumpang, personel pesawat udara, dan barang bawaan bagi calon penumpang.

4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT

Nama	: Edlyn Fairus Rofikaz
NIT	: 30622008
Unit Kerja	: AMC dan AVSEC
Lokasi	: Bandar Udara Halu Oleo Kendari

Tabel 4. 2 Jurnal Aktivitas OJT AVSEC

No	Tanggal	Uraian Kegiatan
1	Senin, 06 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Datang di Bandar Udara Halu Oleo Kendari - Perkenalan dengan Kepala Seksi Teknik dan Operasi selaku perwakilan dari Kepala Bandar Udara yang sedang tidak berada di tempat - Perkenalan fasilitas terminal penumpang bandar udara
2	Selasa, 07 Januari 2025	Pemberian materi dasar (classroom) terkait unit AMC
3	Rabu, 08 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Pemberian materi dasar (classroom) terkait unit AVSEC
4	Kamis, 09 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Perkenalan dengan Kepala Unit AVSEC
5	Jumat, 10 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Meminta arahan kepada Komandan Jaga dan Supervisor - Membantu pemeriksaan di SCP 1
6	Sabtu, 11 Januari 2025	Libur
7	Minggu, 12 Januari 2025	Libur
8	Senin, 13 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
9	Selasa, 14 Januari 2025	Membantu Pemeriksaan di SCP 2
10	Rabu, 15 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
11	Kamis, 16 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
12	Jumat, 17 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
13	Sabtu, 18 Januari 2025	Libur
14	Minggu, 19 Januari 2025	Libur
15	Senin, 20 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
16	Selasa, 21 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
17	Rabu, 22 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
18	Kamis, 23 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
19	Jumat, 24 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
20	Sabtu, 25 Januari 2025	Libur
21	Minggu, 26 Januari 2025	Libur
22	Senin, 27 Januari 2025	Libur
23	Selasa, 28 Januari 2025	Libur
24	Rabu, 29 Januari 2025	Libur

25	Kamis, 30 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
26	Jumat, 31 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
27	Sabtu, 01 Februari 2025	Libur
28	Minggu, 02 Februari 2025	Libur
29	Senin, 03 Februari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
30	Selasa, 04 Februari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
31	Rabu, 05 Februari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
32	Kamis, 06 Februari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
33	Jumat, 07 Februari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
34	Sabtu, 08 Februari 2025	Libur
35	Minggu, 09 Februari 2025	Libur

Tabel 4. 3 Jurnal Aktivitas OJT AMC

No	Tanggal	Uraian Kegiatan
1	Senin, 10 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi movement sheet - Mengisi avio sheet - Komunikasi dengan Tower menggunakan Handy Talky (HT) - Menginput data movement sheet ke dalam komputer.
2	Selasa, 11 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi movement sheet - Mengisi avio sheet - Komunikasi dengan Tower menggunakan Handy Talky (HT) - Menginput data movement sheet ke dalam komputer
3	Rabu, 12 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi movement sheet - Mengisi avio sheet - Melakukan docking/undocking dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan Handy Talky (HT) - Menginput data movement sheet ke dalam komputer - Melakukan inspeksi apron

		<ul style="list-style-type: none"> - Praktik parkir pesawat yang dinilai oleh personel AMC
4	Kamis, 13 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi movement sheet - Mengisi avio sheet - Melakukan docking/undocking dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan Handy Talky (HT) - Menginput data movement sheet ke dalam komputer - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas marshaller - Melakukan inspeksi apron
5	Jumat, 14 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi movement sheet - Mengisi avio sheet - Melakukan docking/undocking dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan Handy Talky (HT) - Menginput data movement sheet ke dalam komputer - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas marshaller
6	Sabtu, 15 Februari 2025	Libur
7	Minggu, 16 Februari 2025	Libur
8	Senin, 17 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi movement sheet - Mengisi avio sheet - Melakukan docking/undocking dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan Handy Talky (HT) - Menginput data movement sheet ke dalam komputer
9	Selasa, 18 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi movement sheet - Mengisi avio sheet

		<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan docking/undocking dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan Handy Talky (HT) - Menginput data movement sheet ke dalam komputer
10	Rabu, 19 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi movement sheet - Mengisi avio sheet - Melakukan docking/undocking dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan Handy Talky (HT) - Menginput data movement sheet ke dalam komputer - Melakukan inspeksi apron - Praktik parkir pesawat yang dinilai oleh personel AMC
11	Kamis, 20 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi movement sheet - Mengisi avio sheet - Melakukan docking/undocking dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan Handy Talky (HT) - Menginput data movement sheet ke dalam komputer - Melakukan inspeksi apron - Praktik parkir pesawat yang dinilai oleh personel AMC
12	Jumat, 21 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi movement sheet - Mengisi avio sheet - Melakukan docking/undocking dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan Handy Talky (HT) - Menginput data movement sheet ke dalam komputer

		<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan inspeksi apron - Praktik parkir pesawat yang dinilai oleh personel AMC
13	Sabtu-Minggu	Libur
14	Senin, 24 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi movement sheet - Mengisi avio sheet - Melakukan docking/undocking dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan Handy Talky (HT) - Menginput data movement sheet ke dalam komputer - Melakukan inspeksi apron - Praktik parkir pesawat yang dinilai oleh personel AMC
15	Selasa, 25 Februari 2025	Penulisan laporan OJT
16	Rabu, 26 Februari 2025	Penulisan laporan OJT
17	Kamis, 27 Februari 2025	Penulisan laporan OJT
18	Jumat, 28 Februari 2025	Penulisan laporan OJT

4.2 Jadwal OJT

Pelaksanaan On The Job Training di Bandara Halu Oleo Kendari dilakukan selama dua bulan dimulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025. Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dilaksanakan di Badan Layanan Umum Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Halu oleo Kendari. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) waktu pelaksanaan OJT dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (*Office Hours*) pada:

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

No	Nama Taruna	Tanggal																															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
1	Adriana Yafni Agraparna																																
2	Erdiana Firda Ramadhani																																
3	Nur Aulia Putri																																
4	Edlyn Fauzus Refikaz																																
5	Fortunata Dwi Reis Pinto																																
6	Wahyu Nugroho																																

No	Nama Taruna	Tanggal																															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
1	Adriana Yafni Agraparna																																
2	Erdiana Firda Ramadhani																																
3	Nur Aulia Putri																																
4	Edlyn Fauzus Refikaz																																
5	Fortunata Dwi Reis Pinto																																
6	Wahyu Nugroho																																

Pembukaan OJT	:	Green
Cleancom	:	Yellow
AMC	:	Blue
AVSEC	:	Red
Libur	:	Red
Sidang OJT	:	Purple

Gambar4. 1 Jadwal pelaksanaan OJT

4.3 Permasalahan

Dalam dunia penerbangan, *Ground Support Equipment* (GSE) memiliki peran krusial dalam mendukung kelancaran operasional penerbangan di bandar udara, termasuk proses penanganan pesawat, kargo, dan penumpang. Keberadaan GSE yang lengkap dan laik fisik menjadi faktor utama dalam menjaga efisiensi, keselamatan, serta kepatuhan terhadap regulasi penerbangan yang berlaku (R. Putra, 2024). Namun, selama melaksanakan *On the Job Training* di Bandar udara Halu Oleo, Kendari, penulis mendapat beberapa temuan, yaitu permasalahan terkait dengan kelengkapan dan kelayakan fisik kendaraan GSE di Bandar Udara Halu Oleo, Kendari. Beberapa di antaranya mencakup :

4.3.1 Berdasarkan Data Ramp check

4.3.1.1 Passangers Boarding Stairs (PBS)

CHECKLIST PEMERIKSAAN PERALATAN PENUNJANG GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)				
TAHUN 2024				
BLU UPBU HALU OLEO KENDARI				
HARI/TANGGAL	: KAMIS /07 MARET 2024			
JAM	: 09.32			
SHIFT	: PAGI - SIANG			
NAMA GSE	: PBS 01 (CB727)			
NON MOTORIZED				
NO	BAGIAN PERALATAN GSE	KELAIKAN		KETERANGAN
		LAIK	TIDAK LAYIK	
1	MATERIAL	<input checked="" type="checkbox"/>		Permukaan rubber safety sudah keras (berpotensi merusak body pesawat)
2	BODI PERALATAN	<input checked="" type="checkbox"/>		
3	WARNA	<input checked="" type="checkbox"/>		
4	NOMOR INVENTARIS			
5	PARKING BRAKE	<input checked="" type="checkbox"/>		

CHECKLIST PEMERIKSAAN PERALATAN PENUNJANG GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)				
TAHUN 2024				
BLU UPBU HALU OLEO KENDARI				
HARI/TANGGAL	: KAMIS /07 MARET 2024			
JAM	: 09.33			
SHIFT	: PAGI-SIANG			
NAMA GSE	: PBS 01 (A320)			
NON MOTORIZED				
NO	BAGIAN PERALATAN GSE	KELAIKAN		KETERANGAN
		LAIK	TIDAK LAYIK	
1	MATERIAL	<input checked="" type="checkbox"/>		permukaan rubber safety sudah keras (berpotensi merusak body pesawat)
2	BODI PERALATAN	<input checked="" type="checkbox"/>		
3	WARNA	<input checked="" type="checkbox"/>		Beberapa bagian PBS sudah karatan
4	NOMOR INVENTARIS			
5	PARKING BRAKE	<input checked="" type="checkbox"/>		

Gambar4. 2 Data Ramp check PBS

Gambar4. 3 Data Ramp check PBS

CHECKLIST PEMERIKSAAN PERALATAN PENUNJANG GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)				
TAHUN 2024				
BLU UPBU HALU OLEO KENDARI				
HARI/TANGGAL	: KAMIS /07 MARET 2024			
JAM	: 09.32			
SHIFT	: PAGI - SIANG			
NAMA GSE	: PBS 01 (CB727)			
NON MOTORIZED				
NO	BAGIAN PERALATAN GSE	KELAIKAN		KETERANGAN
		LAIK	TIDAK LAYIK	
1	MATERIAL	<input checked="" type="checkbox"/>		permukaan rubber safety sudah keras (berpotensi merusak body pesawat)
2	BODI PERALATAN	<input checked="" type="checkbox"/>		
3	WARNA	<input checked="" type="checkbox"/>		
4	NOMOR INVENTARIS			
5	PARKING BRAKE	<input checked="" type="checkbox"/>		

Gambar4. 4 Data Ramp check PBS



Gambar4. 5 Rubber PBS yang keras



Gambar4. 6 PBS yang berkarat



Gambar4. 7 Rubber PBS yang keras

Berdasarkan data *Ramp check* tersebut pada beberapa bagian *Passanger Boarding Stairs* (PBS) sudah mulai karatan. dan Permukaan *rubber safety* sudah keras yang

berpotensi merusak *body* pesawat, sedangkan Menurut KP 635 Tahun 2015 pada pasal 5 yaitu Standar kelaikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi standar spesifikasi teknis.

4.3.1.2 Aircraft Towing Tractor (ATT)

CHECKLIST PEMERIKSAAN PERALATAN PENUNJANG GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)				
TAHUN 2024				
BLU UPBU HALU OLEO KENDARI				
HARI/TANGGAL	:	07 - 03 , 2024		
JAM	:	08 : 45		
SHIFT	:	PAGI - SIANG		
NAMA GSE	:	ATT 03		
MOTORIZED				
NO	BAGIAN PERALATAN GSE	KELAIKAN	KETERANGAN	
		LAIK	TIDAK LAIYIK	
1	MESIN	✓		
2	BODI KENDARAAN	✓		
3	WARNA	✓		
4	FITUR KESELAMATAN	✓		
A.	PARKING BRAKE/ WHEEL CHOCKS	✓	Satu lampu rem tidak berfungsi (lampu setelah kanan)	
B.	KACA SPION KIRI DAN KANAN	✓		
C.	PANEL INDIKATOR	✓		
D.	TANDA DILARANG MEROKOK	✓		
E.	LAMPU KERJA	✓		

Gambar4. 8 Data Ramp check ATT

MOTORIZED				
NO	BAGIAN PERALATAN GSE	KELAIKAN		KETERANGAN
		LAIK	TIDAK LAYIK	
5	NOMOR INVENTARIS			
6	APAR (MINIMAL 5 KG)	✓		APAR Harus diganti bulan April
7	FLAME TRAP	✓		
8	LAMPU ROTARY YELLOW (EMERGENCY)	✓		Cahaya lampu kurang terlihat jelas
9	ATRIBUT/ LOGO PERUSAHAAN	✓		
10	PLATFORM KENDARAAN AIRSIDE	✓		

Gambar4. 9 Data Ramp check ATT



Gambar4. 10 Lampu rem ATT yang rusak



Gambar4. 11 APAR ATT expired

Berdasarkan data Ramp check tersebut pada *Aircraft Towing Tractor* (ATT) masih ditemukan APAR yang sudah habis masa berlaku/*expired* . dan beberapa lampu rem tidak dapat berfungsi/Cahaya lampus kurang terlihat. Sedangkan Menurut KP 635 Tahun 2015 pada pasal 5 yaitu Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan kendaraan operasional sisi udara yang dapat beroperasi di wilayah Republik Indonesia harus memenuhi standar kelaiakan dan Batasan usia peralatan.

4.3.2 Data peralatan GSE

4.3.2.1 Baggage Cart Tractor (BCT)

DAFTAR PERALATAN PELAYANAN TEKNIK PENANGANAN PESAWAT UDARA DI DARAT												
NO	NAMA PERALATAN	JML	DAYA	NO. SERI	NO. INV	NEGARA ASAL	TAHUN PEMBUATAN	WARNA	NO SERTIFIKAT	Tgl Penerbitan	Tgl Habis Masa Berlaku	
1	AIRCRAFT TOWING TRACTOR	1	8 T	2502012-452622	GSA/GSE-ATN/001	INDONESIA	2012	PUTIH	DBU-GSE/KDI/0002/VII/2017	18 September 2019	21 Jun 2021	
2	AIRCRAFT TOWING TRACTOR	1	8 T	2502012-462622	GSA/GSE-ATN/002	INDONESIA	2013	PUTIH	DBU-GSE/KDI/0001/VII/2017	18 September 2019	20 Jun 2021	
3	GROUND POWER UNIT	1	90 KVA	CQ.08.9001	GPU_01	INDONESIA	2008	PUTIH	DBU-GSE/KDI/0005/VII/2017	18 September 2019	21 Jun 2021	
4	BAGGAGE TOWING TRACTOR	1	2 T		GSA/GSE-BTT/002	INDONESIA	2008	PUTIH	DBU-GSE/KDI/0003/VII/2017	18 September 2019	21 Jun 2021	
5	BAGGAGE TOWING TRACTOR	1	2 T		GSA/GSE-BTT/003	INDONESIA	2010	PUTIH	DBU-GSE/KDI/0004/VII/2017	18 September 2019	21 Jun 2021	
6	BAGGAGE TOWING TRACTOR	1	2 T		GSA/GSE-BTT/004	INDONESIA	2010	PUTIH	DBU-GSE/KDI/0003/VII/2017	18 September 2019	21 Jun 2021	
7	BAGGAGE TOWING TRACTOR	1	2 T		GSA/GSE-BTT/004	INDONESIA	2010	PUTIH	DBU-GSE/KDI/0014/VII/2017	18 September 2019	21 Jun 2021	
8	BELT CONVEYOR LOADER	1	1 T	531013 - 300912	GSA/GSE-BCL/001	INDONESIA	2012	PUTIH	DBU-GSE/KDI/0012/VII/2017	18 September 2019	21 Jun 2021	
9	AIRCRAFT TOWING TOW BAR	1	25 T	N/A	GSA/GSE-TB/001	INDONESIA	2012	KUNING	DBU-GSE/KDI/0011/VII/2017	18 September 2019	21 Jun 2021	
10	AIRCRAFT TOWING TOW BAR	1	20 T	N/A	GSE/TB/002	INDONESIA	2012	KUNING	DBU-GSE/KDI/0010/VII/2017	18 September 2019	21 Jun 2021	
11	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/001	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0016/VII/2017	18 September 2019	22 Jun 2021	
12	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/002	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0017/VII/2017	18 September 2019	03 Juli 2021	
13	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/003	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0018/VII/2017	18 September 2019	03 Juli 2021	
14	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/004	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0019/VII/2017	18 September 2019	03 Juli 2021	
15	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/005	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0020/VII/2017	18 September 2019	03 Juli 2021	
16	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/006	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0021/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
17	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/007	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0022/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
18	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/008	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0023/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
19	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/009	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0024/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
20	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/010	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0025/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
21	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/011	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0026/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
22	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/012	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0027/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
23	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/013	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0028/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
24	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/014	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0029/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
25	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/015	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0030/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
26	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/016	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0031/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
27	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/017	INDONESIA	2007	BIRU	DBU-GSE/KDI/0032/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
28	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/018	INDONESIA	2009	BIRU	DBU-GSE/KDI/0033/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
29	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/019	INDONESIA	2009	BIRU	DBU-GSE/KDI/0034/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
30	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/020	INDONESIA	2009	BIRU	DBU-GSE/KDI/0035/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
31	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/021	INDONESIA	2009	BIRU	DBU-GSE/KDI/0036/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
32	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/022	INDONESIA	2009	BIRU	DBU-GSE/KDI/0037/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
33	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/023	INDONESIA	2009	BIRU	DBU-GSE/KDI/0038/VII/2017	18 September 2019	04 Juli 2021	
34	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/024	INDONESIA	2009	BIRU	DBU-GSE/KDI/0039/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
35	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/025	INDONESIA	2009	BIRU	DBU-GSE/KDI/0040/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
36	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/026	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0041/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
37	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/027	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0042/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
38	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/028	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0043/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
39	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/030	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0045/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
40	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/031	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0046/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
41	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/032	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0047/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
42	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/033	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0048/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
43	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/034	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0049/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
44	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/035	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0050/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
45	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/036	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0051/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
46	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/037	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0052/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	
47	BAGGAGE CART	1	500 KG	N/A	GSA/GSE-BC/038	INDONESIA	2012	BIRU	DBU-GSE/KDI/0053/VII/2017	18 September 2019	05 Juli 2021	

Gambar4. 12 Daftar peralatan pelayanan GSE



Gambar4. 13 Usia kendaraan BCT yang sudah expired



Gambar4. 14 Usia kendaraan BCT yang sudah *expired*



Gambar4. 15 Usia kendaraan BCT yang *expired*

Berdasarkan data diatas masih ditemukan usia alat kendaraan kendaraan *Baggage Cart* (BCT) sudah habis masa berlaku penggunaannya/expired sedangkan Menurut KP 635 Tahun 2015 menjelaskan bahwa Batas maksimum usia penggunaan peralatan Baggage Cart Tractor (BCT) adalah selama 10 (sepuluh) tahun.

4.3.3 Logo dan Nomor Alat



Gambar4. 16 Nomor Alat Towbarless tractor (TBT) yang sudah tidak terlihat



Gambar4. 17 Alat Passanger boarding stairs (PBS) yang hilang logonya

Ditemukan beberapa kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) yang sudah pudar/hilang logo nya, maupun nomer peralatan GSE, sedangkan Menurut KP 635 Tahun 2015 menjelaskan bahwa setiap unit kendaraan harus dilengkapi dengan logo operator yang diletakkan pada 2 (dua) bagian sisi yang mudah terlihat dengan ukuran maksimum 30 x 30 cm. selain itu di pada pasal 4 menjelaskan bahwa Setiap peralatan yang diproduksi harus melengkapi unit dengan name plat yang memuat identifikasi peralatan, sebagai berikut :

- a. Merek/nama produsen
- b. *Type/model*
- c. Tahun pabrikasi
- d. Informasi kemampuan unit

4.4 Penyelesaian Permasalahan

4.4.1 Output Jangka Pendek

Output jangka pendek dari penelitian ini adalah menyediakan bahan evaluasi yang dapat digunakan untuk menilai kondisi fisik serta kelayakan operasional *Ground Support Equipment* (GSE) di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Evaluasi ini akan menjadi dasar dalam pengambilan keputusan terkait langkah rekondisi terhadap peralatan GSE yang mengalami kerusakan atau penurunan fungsi. Selain itu, jika ditemukan peralatan yang sudah tidak memungkinkan untuk diperbaiki, hasil evaluasi ini juga dapat dijadikan acuan dalam mempertimbangkan penghentian penggunaan peralatan tersebut guna meningkatkan efisiensi dan keselamatan operasional di bandara.

4.4.2 Output Jangka Panjang

Output jangka panjang dari penelitian ini adalah memberikan dasar bagi pihak Ground Handling Bandar Udara Halu Oleo Kendari dalam menetapkan kebijakan terkait kelengkapan dan kelayakan fisik *Ground Support Equipment* (GSE) guna memastikan standar keselamatan dan efisiensi operasional di lingkungan bandara. Jika hasil evaluasi menunjukkan bahwa terdapat kendaraan GSE yang mengalami kerusakan atau tidak memenuhi standar operasional yang telah ditetapkan, maka pihak Ground Handling diwajibkan melakukan perbaikan atau rekondisi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Apabila setelah diberikan rekomendasi perbaikan, pihak *Ground Handling* GSE tidak segera menindaklanjutinya dalam kurun waktu yang ditentukan, maka pihak Bandar Udara Halu Oleo Kendari dapat memberikan surat peringatan sebagai bentuk teguran resmi. Jika setelah peringatan diberikan kondisi kendaraan GSE yang tidak layak tetap tidak diperbaiki atau masih digunakan dalam operasional bandara, maka pihak bandara berhak

mengambil langkah lebih lanjut berupa pencabutan izin operasi kendaraan GSE tersebut.

Tindakan ini bertujuan untuk memastikan bahwa seluruh peralatan pendukung operasi penerbangan selalu berada dalam kondisi layak dan aman digunakan, sehingga tidak mengganggu kelancaran aktivitas di apron maupun area operasional lainnya. Dengan adanya langkah pengawasan dan evaluasi yang berkelanjutan, diharapkan kualitas layanan dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Halu Oleo Kendari dapat terus terjaga sesuai dengan regulasi penerbangan yang berlaku.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan terhadap kegiatan OJT ini adalah sebagai berikut:

1. Dengan dilakukannya kegiatan *On The Job Training*, Taruna/i dapat mengerti secara langsung keadaan dan fasilitas-fasilitas yang ada pada Bandar Udara Halu Oleo Kendari;
2. Dengan dilakukannya kegiatan *On The Job Training*, Taruna/i mendapatkan ilmu yang tidak didapatkan di kampus khususnya ilmu lapangan atau ilmu praktik pada dunia kerja.
3. Dengan dilakukannya kegiatan *On The Job Training*, Taruna/i mengembangkan sikap profesional, seperti disiplin, tanggung jawab, kerjasama tim, belajar untuk tanggap dan teliti dalam mengerjakan sesuatu dan komunikasi yang efektif.

5.1.1 Kesimpulan permasalahan

Dari Hasil kegiatan yang telah dilakukan selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Unit Pelaksana Bandar Udara Haluoleo Kendari, dapat ditarik kesimpulan terhadap permasalahan yang telah dipaparkan dalam BAB IV yaitu sebagai berikut :

1. Pentingnya Kelayakan GSE

Evaluasi terhadap Ground Support Equipment (GSE) di Bandar Udara Halu Oleo Kendari menunjukkan bahwa kondisi dan kelayakan fisik GSE sangat berpengaruh terhadap kelancaran operasional penerbangan. Peralatan yang tidak memenuhi standar dapat berdampak pada keselamatan dan efisiensi kerja di apron.

2 Pentingnya Peningkatan Evaluasi terhadap Kondisi GSE

Peningkatan evaluasi terhadap kondisi GSE menjadi langkah penting untuk memastikan kelancaran operasional yang aman dan efisien. Evaluasi ini harus mencakup pemeriksaan berkala, dokumentasi kondisi peralatan, serta penegakan standar kelayakan operasional guna memastikan bahwa setiap unit GSE dapat berfungsi dengan optimal.

Dengan adanya evaluasi yang lebih ketat, risiko kerusakan peralatan, serta potensi kecelakaan dapat diminimalkan

5.2 Saran

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* yang dilaksanakan di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali diharapkan para taruna dapat mengambil pengalaman dan Pelajaran dengan cara lebih aktif dan selalu menggali informasi kepada narasumber yang berpengalaman dalam hal tersebut.

Dan juga memanfaatkan sebaik mungkin dalam memanajemen waktu dan belajar untuk tanggap teliti dalam mengerjakan sesuatu.

5.2.1 Saran Permasalahan

Dalam permasalahan saran terhadap Penyelesaian permasalahan yang terdapat pada BAB IV, yaitu :

1. pihak ground handling diharapkan segera melakukan perbaikan terhadap *Ground Support Equipment* (GSE) yang mengalami kerusakan atau tidak memenuhi standar operasional agar dapat kembali laik digunakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
2. Melakukan inspeksi dan evaluasi rutin dan pengawasan yang lebih ketat untuk memastikan setiap GSE tetap dalam kondisi layak pakai, yaitu perlu menerapkan sistem pengawasan yang lebih ketat terhadap kondisi GSE dengan melakukan inspeksi rutin secara berkala.
3. Operator yang mengoperasikan GSE harus memiliki keterampilan dan pemahaman yang cukup mengenai prosedur penggunaan serta pemeliharaan peralatan.
4. Pengadaan atau Penggantian Peralatan yang Tidak Layak
Jika ditemukan unit GSE yang sudah tidak memungkinkan untuk diperbaiki atau sudah melewati batas usia pakai, maka pihak ground handling harus mempertimbangkan pengadaan peralatan baru yang lebih modern dan efisien. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas layanan serta meminimalkan risiko gangguan operasional akibat penggunaan peralatan yang sudah usang.

Dengan adanya perbaikan dan evaluasi yang berkelanjutan, diharapkan kualitas layanan ground handling di Bandar Udara Halu Oleo Kendari dapat terus meningkat dan tetap sesuai dengan standar regulasi penerbangan yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

AMANDAMEN SBU HALU OLEO . (2021).

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil . (2023).

Keputusan Direktur Jendral Perhubungan KP NO 220 tentang petunjuk teknis peraturan keselamatan penerbangan sipil . (2017).

Keputusan Direktur Jendral Perhubungan KP Nomor 635 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE). (2015).

KP NOMOR 21 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil . (2015).

Perhubungan, K. (2009). *Undang Undang Nomor 1.*

R. Putra, D. W. (2024). *Analisis Kinerja Operator Ground Support Equipment dalam Proses Penanganan Pesawat di Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya oleh PT. Mulio Citra Angkasa (MCA).*

LAMPIRAN



