

**PENTINGNYA KETERSEDIAAN LIQUID CRYSTAL
DISPLAY(LCD) MONITOR DI UNIT APRON MOVEMENT
CONTROL TERHADAP TINGKAT KEAMANAN DI APRON
BLU UPBU KELAS 1 HALU OLEO KENDARI LAPORAN ON
THE JOB TRAINING (OJT)**

Tanggal 06 Januari- 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

FORTUNATA DOS REIS PINTO

NIT.30622011

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRASPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

**PENTINGNYA KETERSEDIAAN LIQUID CRYSTAL
DISPLAY(LCD) MONITOR DI UNIT APRON MOVEMENT
CONTROL TERHADAP TINGKAT KEAMANAN DI APRON
BLU UPBU KELAS 1 HALU OLEO KENDARI LAPORAN ON
THE JOB TRAINING (OJT)**

Tanggal 06 Januari- 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

FORTUNATA DOS REIS PINTO

NIT.30622011

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRASPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

PENTINGNYA KETERSEDIAAN LIQUID CRYSTAL DISPLAY(LCD)
MONITOR DI UNIT APRON MOVEMENT CONTROL TERHADAP
TINGKAT KEAMANAN DI APRON BLU UPBU KELAS 1 HALU OLEO
KENDARI

Oleh :

FORTUNATA DOS REIS PINTO

NIT. 30622011

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh :

Supervisor/OJTI



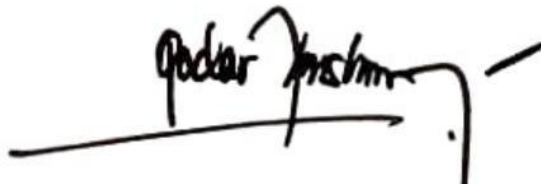
AYU ASMIRA NASIR
NIP. 19920101 201012 2 002

Dosen Pembimbing



ARNAZ OLIEVE, SE
NIP. 19880309 201012 2 005

Mengetahui,
General Manager/Pimpinan Instansi Lokasi OJT



QODAR ANSHORY
NIP. 19810616 200212 1 004

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training Telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 26 Febaruari 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penelitian On The Job Training.

Tim Penguji

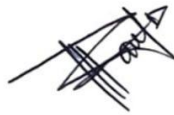
Ketua

Sekretaris

Anggota



ABDUL RAHMAN
NIP.19830704 201012 1 001



AYU ASMIRA NASIR
NIP.19929291 291912 2 00



ARNAZ OLIEVE,SE
NIP.19880309 201012 2005

Mengetahui
Ketua Program Studi



LADY SILK MOONLIGHT,S S. KOM, MT.
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di BLU UPBU Kelas I Halu Oleo Kendari selama 2 bulan sejak tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan tanggal 28 Februari 2025.

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

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

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

1. Allah Yang Maha Esa.
2. Kedua Orang tua serta segenap keluarga yang telah memberikan restu, doa dan dukungan kepada penulis sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini dengan lancar serta menyelesaikan laporan dengan baik.
3. Bapak Ir. Ahmad Bahrawi, SE, MT selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S. KOM, MT. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Ibu Arnaz Olieve, SE, selaku Pembimbing penulisan laporan OJT ini.
6. Bapak Bagja Gumilar, S.SiT, Kepala BLU UPBU Kelas I Halu Oleo Kendari.
7. Ibu Ayu Asmira Nasir selaku Kepala Unit *Apron Movement Control* (AMC) dan Supervisor kami selama berada di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.
8. Bapak Alam Kosasih selaku Kepala Unit *Aviation Security* (AVSEC) Bandar Udara Halu Oleo Kendari.
9. Bapak Abdul rahman selaku Supervisor kami di Unit *Aviation Security* (AVSEC) BLU UPBU Kelas I Halu Oleo Kendari.
10. 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.

11. Senior Alumni Politeknik Penerbangan Surabaya yang saat ini sedang melaksanakan dinas di Bandar Udara Halu Oleo atas bimbingan dan dukungannya selama berada di Kendari, Sulawesi Tenggara.
12. Dan rekan-rekan seperjuangan MTU VIII yang sama-sama berjuang sampai akhirnya berada di titik ini. Dalam penulisan laporan ini tentunya masih terdapat banyak kesalahan.

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

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
LEMBAR PRESETUJUAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii
BAB I	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan	2
BAB II	3
PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING.....	3
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Halu Oleo.....	3
2.2.2. Fasilitas Sisi Udara.....	5
2.2.3 Fasilitas Sisi Darat.....	6
2.2.4 <i>Layout</i> Bandar Udara Halu Oleo.....	8
2.3 Struktur Organisasi.....	9
2.3.1 Gambar Struktur Organisasi.....	9
2.4 Fungsi dan Tugas.....	10
BAB III.....	11
TINJAUAN TEORI	11
3.1 Pengertian Apron Management Service	12
3.2 Peran Apron Movement Control (AMC)	12
3.3 Fasilitas Pendukung AMC.....	12
3.4 Pentingnya Liquid Crystal Display (LCD) Monitor di AMC	12
3.5 Dampak Ketersediaan LCD Monitor terhadap Keamanan di Apron.....	12
3.6 Kesimpulan	12
BAB IV	13
PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING.....	13
4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training	13

3.1.1.2 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	13
3.1.1.3 <i>Aviation Security (AVSEC)</i>	14
3.1.2.1 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	14
3.1.2.2 <i>Aviation Security (AVSEC)</i>	16
4.2 Jadwal.....	25
4.3 Permasalahan.....	25
BAB V	26
PENUTUPAN.....	26
5.1 Kesimpulan.....	26
5.2 Saran.....	26

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Halu Oleo.....	4
Tabel 4. 1 Personel AMC.....	15
Tabel 4. 2 Jadwal Avsec.....	16
Tabel 4. 3 Diskripsi aktivitas AVSEC.....	20
Tabel 4. 3 Diskripsi aktivitas AVSEC.....	21
Tabel. 4.4 Diskripsi j aktivitas AMC.....	22
Tabel. 4.4 Diskripsi j aktivitas AMC.....	23
Tabel. 4.4 Diskripsi j aktivitas AMC.....	24

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Gedung PKP-PK.....	6
Gambar 2. 2 Menara ATC.....	6
Gambar2.3Terminal Penumpang.....	7
Gambar 2. 4 Terimanl Kargo.....	7
Gambar 2. 5 Lahan Parkir.....	8
Gambar 2. 6 Layout Bandara.....	8
Gambar 2.3.1 Struktur Organisasi.....	9
Gambar 4.3 Jadwal OJ.....	25

LAMPIRAN

AKTIVITAS ON THE JOB TRAINING

Lampiran 1.....	28
Lampiran 2.....	29
Lampiran 3.....	30

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

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

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

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

1.2 Maksud dan Tujuan

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

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

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

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT (*On the Job Training*).
2. Menyesuaikan atau menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT (*On the Job Training*).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandara Udara lokasi *On the Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, keamanan penerbangan, *terminal service*, dan ka

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Halu Oleo

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

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

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

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

2.2. Data Umum

2.2.1 Aerodrome Data

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

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Halu Oleo

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

2.2.2. Fasilitas Sisi Udara

A. *Runway*

Spesifikasi *Runway*:

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

B. *Taxiway*

Spesifikasi *Taxiway*:

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

C. *Apron*

Spesifikasi *Apron*:

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

D. *Helicopter Landing Area*

Spesifikasi *Helicopter Landing Area*:

- 1) Permukaan: *Rigid*
- 2) Kekuatan: PCN 69 R/C/X/T
- 3) Demensi: 16 x 16 m

2.2.3 Fasilitas Sisi Darat

A. Gedung PKP-PK



Gambar 2. 7 Gedung PKP-PK

Spesifikasi Gedung PKP-PK:

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

B. Menara ATC



Gambar 2. 8 Menara ATC

Spesifikasi Menara ATC:

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

C. Terminal Penumpang



Gambar 2. 9 Terminal Penumpang

Spesifikasi Terminal Penumpang:

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

D. Terminal Kargo



Gambar 2. 10 Terimanl Kargo

Spesifikasi Terminal Kargo:

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

E. Lahan Parkir

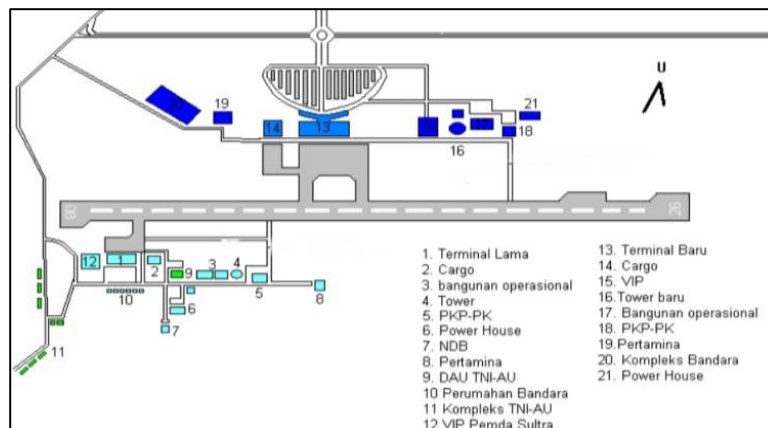


Gambar 2. 11 Lahan Parkir

Spesifikasi Lahan Parkir:

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

2.2.4 Layout Bandar Udara Halu Oleo



Gambar 2. 12 Layout Bandara

2.3 Struktur Organisasi



2.3.1 Gambar Struktur Organisasi

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

3. Kepala seksi teknik dan operasi mempunyai tugas dan bertanggung jawab atas kegiatan teknik dan operasi yang berada di lingkungan Bandar udara. adapun kepala seksi teknik dan operasi memiliki anggota untuk menunjang kegiatan dengan dibantu oleh setiap anggota ketua kelompok jabatan fungsional 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.

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. Pengertian Apron Management Service

Apron Management Service (AMS) merupakan layanan pengaturan pergerakan pesawat udara di apron yang bertujuan untuk memastikan keselamatan dan kelancaran operasional di area tersebut. Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017, AMS memiliki kewenangan untuk mengatur lalu lintas pergerakan pesawat udara, mencegah terjadinya tabrakan (collision) antara pesawat udara dengan halangan (obstruction), serta memastikan keselamatan dan kelancaran pergerakan kendaraan dan peralatan di apron. Selain itu, AMS juga bertanggung jawab untuk memberikan informasi yang berguna bagi penerbang terkait kondisi operasional di apron.

3.2. Peran Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan AMS. Menurut Pasal 7 Peraturan KP 038 Tahun 2017, personel yang bertugas di AMC harus memiliki lisensi sebagai Pemandu Lalu Lintas Penerbangan (Air Traffic Controller/ATC), Pemandu Komunikasi Penerbangan (Aeronautical Communication Officer/ACC), atau Pengatur Pergerakan Pesawat Udara (Apron Movement Controller/AMC) dengan tambahan kompetensi radio telephony. Personel AMC harus mampu memantau dan mengatur seluruh aktivitas pergerakan di apron, termasuk memberikan prioritas pergerakan kepada kendaraan gawat darurat, pesawat udara yang sedang melakukan taxi, serta pesawat udara yang ditarik atau didorong.

3.3. Fasilitas Pendukung AMC

Untuk mendukung pelaksanaan AMS, AMC harus dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang memadai. Menurut Pasal 6 Peraturan KP 038 Tahun 2017, fasilitas yang harus tersedia di AMC antara lain:

1. Bangunan atau ruangan yang dapat memantau keseluruhan apron.
2. Radio komunikasi air to ground.
3. Frekuensi radio yang dilengkapi dengan Izin Stasiun Radio (ISR).
4. Fasilitas komunikasi ground to ground.
5. CCTV.
6. Integrated Ground Communication System.
7. Flight Information System (FIS).
8. Surface Movement Guidance and Control System (SMGCS) Monitor.
9. Flight Progress Strip (FPS).
10. Teropong (binocular).
11. Alat perekam (recorder).
12. Alat Pemadam Api Ringan (APAR).

Fasilitas-fasilitas tersebut bertujuan untuk memastikan bahwa AMC dapat memantau dan mengatur pergerakan pesawat udara serta kendaraan di apron dengan efektif dan aman.

3.4. Pentingnya Liquid Crystal Display (LCD) Monitor di AMC

Salah satu fasilitas penting yang harus tersedia di AMC adalah Liquid Crystal Display (LCD) Monitor. LCD Monitor berfungsi sebagai alat visualisasi data dan informasi yang diperlukan oleh personel AMC dalam memantau pergerakan pesawat udara dan kendaraan di apron. Menurut Pasal 6 ayat (1) huruf e Peraturan KP 038 Tahun 2017, CCTV dapat digunakan sebagai alat bantu pemantauan di apron. Namun, LCD Monitor memiliki peran yang lebih luas karena tidak hanya menampilkan gambar dari CCTV, tetapi juga dapat menampilkan informasi dari sistem lain seperti Flight Information System (FIS) dan Surface Movement Guidance and Control System (SMGCS).

Keberadaan LCD Monitor di AMC sangat penting untuk meningkatkan tingkat keamanan di apron. Dengan adanya LCD Monitor, personel AMC dapat:

1. Memantau pergerakan pesawat udara dan kendaraan di apron secara real-time.
2. Mendeteksi potensi tabrakan atau halangan di apron lebih cepat.
3. Mengkoordinasikan pergerakan pesawat udara dengan lebih efektif.
4. Memberikan informasi yang akurat dan tepat waktu kepada penerbang dan unit terkait.

3.5. Dampak Ketersediaan LCD Monitor terhadap Keamanan di Apron

Ketersediaan LCD Monitor di AMC memiliki dampak signifikan terhadap tingkat keamanan di apron. Menurut Pasal 6 ayat (2) Peraturan KP 038 Tahun 2017, fasilitas bangunan atau ruangan AMC harus memiliki pencahayaan yang baik, sirkulasi udara yang baik, suhu ruang yang nyaman, serta ketinggian dan penempatan yang dapat memantau seluruh area pergerakan di apron. LCD Monitor yang ditempatkan di ruangan dengan kondisi tersebut akan memungkinkan personel AMC untuk bekerja dengan lebih efektif dan efisien.

Dengan adanya LCD Monitor, risiko terjadinya kecelakaan atau insiden di apron dapat diminimalisir. Personel AMC dapat dengan cepat mengidentifikasi dan merespons situasi darurat, seperti pesawat udara yang mengalami gangguan teknis atau kendaraan yang bergerak di area yang tidak seharusnya. Selain itu, LCD Monitor juga memungkinkan personel AMC untuk mengkoordinasikan pergerakan pesawat udara dengan unit Air Traffic Services (ATS) secara lebih baik, sehingga proses peralihan pengaturan pergerakan pesawat udara antara apron dan daerah manuver dapat dilakukan dengan lancar.

3.6. Kesimpulan

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017, ketersediaan LCD Monitor di Unit Apron Movement Control (AMC) merupakan salah satu faktor kunci dalam meningkatkan tingkat keamanan di apron. LCD Monitor memungkinkan personel AMC untuk memantau dan mengatur pergerakan pesawat udara serta kendaraan di apron dengan lebih efektif, sehingga risiko terjadinya tabrakan atau insiden dapat diminimalisir. Oleh karena itu, penyediaan LCD Monitor yang memadai di AMC harus menjadi prioritas bagi penyelenggara bandar udara untuk memastikan keselamatan dan kelancaran operasional di apron.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training

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

a. *Apron Movement Control (AMC)*

b. *Aviation Security (AVSEC)*

3.1.1 Wilaya Kerja

Unit Kerja yang ada di Bandar Udara Halu Oleo meliputi:

3.1.1.2 *Apron Movement Control (AMC)*

Unit *Apron Movement Control (AMC)* berperan sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan.

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

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

3.1.1.3 *Aviation Security (AVSEC)*

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

3.1.2 **Prosedur Pelayanan**

3.1.2.1 *Apron Movement Control (AMC)*

- Tugas pokok

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

- Kegiatan Pelayanan AMC

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

- Fungsi AMC:

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

- Pelaksanaan Operasional

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

- Sarana dan Prasarana

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

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

Tabel 4. 1 Personel AMC

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

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

3.1.2.2 Aviation Security (AVSEC)

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

- Tugas dari *Aviation Security* diantaranya:

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

- Sarana prasarana

Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara, unit AVSEC membagi tugasnya dalam 3 regu dengan jumlah 29 orang dalam setiap pergantian regunya. Adapun perinciannya adalah sebagai berikut:

4.2 . Tabel jadwal avsec

Kepala Unit AVSEC	: 1 Orang
- Kepala Unit Fas. Kampen	: 1 Orang
- Admin AVSEC	: 1 Orang
- Quality Control	: 3 Orang
- Komandan Jaga	: 3 Orang
- Supervisor	: 11 Orang
- Komandan Regu	: 5 Orang
- Wakil Komandan Regu	: 5 Orang
- Regu A	: 29 Orang
- Regu B	: 29 Orang
- Regu C	: 29 Orang

- Jam kerja pesonel AVSEC di Bandar Udara Halu Oleo Kendari:
 1. Shift Pagi : 05.00 – 13.00 WITA
 2. Shift Siang : 13.00 – 21.00 WITA
 3. Shift Malam : 21.00 – 05.00 WITA
- Posisi dinas sebagai berikut:
 1. HBSCP (SCP 1)
 2. PSCP (SCP 2)
 3. *Arrival*
 4. Kargo
 5. *Pickup Zone*
 6. *Drop Zone*
 7. TOC (Ruang CCTV)
- Fasilitas pendukung pada unit AVSEC Bandara Halu Oleo diantaranya mesin *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 peserta *On The Job Training* (OJT) melakukan praktek lapangan tentang tata cara pemeriksaan keamanan di area SCP Terminal Penumpang Bandar Udara Halu Oleo. Pada daerah SCP 1 dan 2 taruna *On The Job Training* (OJT) melaksanakan pemeriksaan baik penumpang, personel pesawat udara, dan barang bawaan bagi calon penumpang. Setiap tempat pemeriksaan keamanan (*Security Check Point*) harus memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) jalur pemeriksaan yang menggunakan peralatan keamanan penerbangan dan mempunyai peralatan keamanan paling sedikit meliputi: {SKEP 2765/XII/2010}.

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

Pada pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Taruna akan diawasi oleh personel AVSEC yang bertugas mengatur serta mengawasi penumpang dan personel keamanan bandar udara lainnya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Berikut adalah tugas dan fungsi seorang personel keamanan penerbangan dalam melakukan pemeriksaan.

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

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

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

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

- a. Memastikan kepemilikan bagasi atau barang bawaan

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

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

1. Barang datang dari jasa pengirim kargo memberikan Pemberitahuan Tentang Isi (PTI) yang memuat nama pengirim, alamat pengirim, nama penerima, alamat tujuan pengiriman, isi dari barang yang dikirimkan, berat barang, jumlah dari satuan barang kiriman (jumlah koli), satuan barang, dan surat muatan udara (SMU) atau yang biasa disebut *Airway bill* kepada pihak kargo, yaitu Angkasa Pura Logistics.
2. Pihak Angkasa Pura Logistics membuatkan *Cargo Security Declaration* (CSD) yang tersambung pada website yang dapat diakses oleh AVSEC.
3. PTI diserahkan kepada AVSEC untuk dicek kesesuaiannya dengan CSD yang tertera pada website di komputer.
4. Data CSD pada komputer tersebut memuat tentang status barang, SMU, isi barang kiriman, jumlah koli, berat barang, dan tujuan pengiriman.
5. Jika sudah sesuai antara PTI dengan data CSD, maka cetak CSD dalam sebuah kertas.
6. Kertas CSD tersebut kemudian disatukan dengan PTI lalu ditandatangani oleh AVSEC yang menandakan bahwa barang tersebut aman dan layak (*released*) untuk dikirimkan melalui angkutan udara.
7. PTI dan CSD yang telah disatukan tersebut kemudian diserahkan kembali pada pihak Angkasa Pura Logistics.
8. Setelah dinyatakan *released* maka barang akan dimasukkan ke dalam mesin *x-ray* untuk dapat mengetahui kesesuaian isi barang dengan PTI yang telah diterima.
9. Setelah diketahui barang sesuai, maka AVSEC akan memberikan label bertuliskan “*SECURITY CHECK*” untuk menandakan bahwa barang tersebut telah melalui pemeriksaan keamanan dan dinyatakan aman untuk diangkut di pesawat udara.

3.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT

Nama : Fortunata Dos Reis Pinto
 NIT : 30622011
 Unit Kerja : AVSEC dan AMC
 Lokasi : Bandar Udara Halu Oleo Kendari
 Tanggal : 06 Januari- 28 Februari 2025

Tabel. 4.3 Diskripsi 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 (<i>classroom</i>) terkait unit AMC
3	Rabu, 08 Januari 2025	Pemberian materi dasar (<i>classroom</i>) terkait unit AVSEC
4	Kamis, 09 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Perkenalan dengan Kepala Unit AVSEC - Meminta arahan kepada Komandan Jaga dan Supervisor - Membantu pemeriksaan di SCP 1
5	Jumat, 10 Januari 2025	- Membantu pemeriksaan di SCP 2
6	Sabtu - Minggu	Libur
7	Senin, 13 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
8	Selasa, 14 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
9	Rabu, 15 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1

10	Kamis, 16 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
11	Jumat, 17 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
12	Sabtu - Minggu	Libur
13	Senin, 20 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
14	Selasa, 21 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
15	Rabu, 22 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
16	Kamis, 23 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
17	Jumat, 24 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
18	Sabtu - Minggu	Libur
19	Senin, 27 Januari 2025 Selasa, 28 Januari 2025 Rabu, 29 Januari 2025	Libur
20	Kamis, 30 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
21	Jumat, 31 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
22	Sabtu - Minggu	Libur
23	Senin, 03 Februari 2025	Membantu pemeriksaan di terminal kargo
24	Selasa, 04 Februari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
25	Rabu, 05 February 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 2
26	Kamis , 06 Februari 2025	Membantu pemeriksaan di terminal kargo
27	Jumat, 07 Februari 2025	Membantu pemeriksaan di SCP 1
28	Sabtu - Minggu	Libur

Tabel. 4.4 Diskripsi aktivitas ojt AMC

No	Tanggal	Uraian Kegiatan
1	Senin, 10 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer.
2	Selasa, 11 Febaruari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer
3	Rabu, 12 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Praktik parkir pesawat yang dinilai oleh personel AMC
4	Kamis, 13 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT)

		<ul style="list-style-type: none"> - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i> - Melakukan inspeksi <i>apron</i>
5	Jumat 14, Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Parkir pesawat dengan pengawasan petugas <i>marshaller</i>
6	Sabto - Minggu	Libur
7	Senin, 17 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer
8	Selasa, 18 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer
9	Rabu, 19 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i>

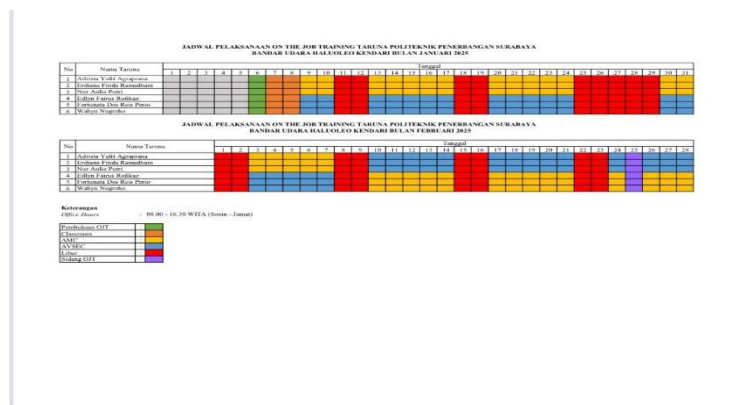
		<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Praktik parkir pesawat yang dinilai oleh personel AMC
10	Kamis, 20 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Praktik parkir pesawat yang dinilai oleh personel AMC
11	Jumat, 21 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mengisi <i>movement sheet</i> - Mengisi <i>avio sheet</i> - Melakukan <i>docking/undocking</i> dengan pengawasan personel AMC - Komunikasi dengan Tower menggunakan <i>Handy Talky</i> (HT) - Menginput data <i>movement sheet</i> ke dalam komputer - Melakukan inspeksi <i>apron</i> - Praktik parkir pesawat yang dinilai oleh personel AMC
12	Sabtu - Minggu	Libur
13	Senin, 24 Februari 2025	Penulisan laporan OJT
14	Selasa, 25 Februari 2025	Penulisan laporan OJT
15	Rabu, 26 Februari 2025	Penulisan laporan OJT
16	Kamis, 27 Februari 2025	Penulisan laporan OJT
17	Jumat, 28 Februari 2025	Penulisan laporan OJT

4.2 Jadwal

On the Job Training dilaksanakan selama dua bulan, dua minggu hari terhitung mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 14 Maret 2025 di UPBU Kelas I Halu Oleo, Kendari. Dalam pelaksanaan On the Job Training (OJT) waktu pelaksanaan OJT dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (Office Hours) pada:

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

Gambar 4.3 Jadwal OJT



4.3 Permasalahan

Setelah melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Haluoleo Kendari selama 2 bulan ini, ada beberapa masalah yang penulis temukan. Di Unit *Apron Moviment Control* (AMC). yaitu tidak adanya *Liquid Crystal Display* (LCD) untuk monitoring, Yang dapat mempengaruhi tingkat pengawasan keamanan di apron. Di Bandar Udara BLU UPBU Klas 1 Haluoleo Kendari

4.4. Penyelesaian Masalah

Pengawasan dari para personil *Apron Moviment Control* (AMC) harus dioptimalkan lagi apabila mengadakan *Liquid Crystal Display* (LCD) monitor di Unit *Apron Moviment Control* (AMC) yang belum tersedia. Di karenakan Personil harus turun ke lapangan langsung untuk bisa memastikan seluruh kegiatan di apron.

1.Jangka Pendek

-Pengadaan Peralatan *Liquid Crystal Display* (LCD) Untuk Monitoring:

Bandara perlu mengalokasikan anggaran untuk pengadaan *Liquid Crystal Display* (LCD) yang bisa di gunakan untuk memantau pergerakan pesawat dan kendaraan di area apron.

2.Jangka Panjang

- Peningkatan Sistem Teknologi:

Selain Pemasangan *Liquid Crystal Display* (LCD), bandara juga dapat mempertimbangkan untuk meningkatkan sistem teknologi yang digunakan, seperti memasang sistem monitoring yang canggih yang dapat memberikan notifikasi otomatis jika terjadi pelanggaran atau potensi bahaya di area apron.

BAB V

PENUTUPAN

5.1 Kesimpulan

Dari permasalahan tersebut, selama melaksanakan On the Job Training di Unit AMC pada Bandar Udara Halu Oleo Kendari yang bertugas sebagai pengawas sisi udara dapat disimpulkan bahwa di bagian sisi udara masih kurangnya pengawasan di wilayah tersebut. Tidak adanya *Liquid Crystal Display* (LCD) untuk monitoring di unit *Apron Moviment Control* (AMC) Bandara Haluoleo Kendari dapat mengurangi efektivitas pengawasan keamanan di area apron. Hal ini berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan atau pelanggaran keselamatan. Oleh karena itu, pengadaan peralatan monitoring *Apron Moviment Control* (LCD) yang memadai dan peningkatan sistem teknologi menjadi hal yang penting untuk memastikan keamanan dan keselamatan operasional di bandara.

Melalui program On The Job Training (OJT) penulis dapat memperoleh wawasan dan pengalaman kerja sebelum memasuki duniakerja serta mampu menghasilkan kerjasama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan tempat pelaksanaan

On The Job Training (OJT). On The Job Training (OJT) ini dilaksanakan di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Kegiatan On The Job Training merupakan salah satu persyaratan untuk taruna / taruni memenuhi syarat untuk bisa menyelesaikan pendidikan di sekolah tinggi teknologi kedirgantaraan tetapi tidak hanya sebagai persyaratan untuk bisa menyelesaikan tugas akhir saja, Kegiatan On The Job Training (OJT) juga menjadi gambaran penting untuk para taruna taruni sebagai bekal menghadapi dunia kerja yang sebenarnya. Setelah mengikuti OJT selama 2 bulan para taruna taruni memiliki ilmu baru yang bisa dikembangkan menjadi keterampilan dan para taruna taruni mampu membentuk etika bekerja yang baik dan benar, kami mendapatkan kesempatan untuk dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang sudah kami miliki semenjak berada di sttkd dan kami bisa menerapkan ilmu tersebut kedalam dunia nyata.

5.2 Saran

Ada beberapa saran yang dapat disimpulkan dari Pelaksanaan On the Job Training di Bandar Udara Haluoleo Kendari dalam ketidaadanya *Liquid Crystal Display* (LCD) di Unit *Apron Movement Control* (AMC).

- Prioritaskan Pengadaan Peralatan:

Bandara harus memprioritaskan pengadaan *Liquid Crystal Display* (LCD) dan peralatan pendukung teknologi yang canggih untuk meningkatkan sistem monitoring di unit AMC.

- Peningkatan Anggaran:

Jika memungkinkan, bandara dapat mengajukan peningkatan anggaran untuk pengadaan peralatan dan peningkatan sistem teknologi untuk mendukung operasional yang lebih aman dan efisien.

Dengan langkah-langkah tersebut, diharapkan masalah pengawasan di apron dapat teratasi dan tingkat keamanan di Apron dapat meningkat.

DAFTAR PUSTAKA

International Civil Aviation Organization (ICAO). Facilitation, Annex 9.
Junipitoyo, Bambang. 2018. Buku Pedoman On The Job Training. Surabaya:
Politeknik Penerbangan Surabaya
Keputusan Menteri No. 155 Tahun 2019 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis
Kegiatan Jabatan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan
Udara
Peraturan Menteri 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan Bandar Udara
Peraturan Menteri 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional
Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
Undang-Undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik
Penyelenggaraan Pelayanan Publik
2021. Buku Pedoman On The Job Training MTU. Surabaya: Politeknik Penerbangan
Surabaya
SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9
SKEP 2765/XII/2010.
KP 038 2017 Tentang Apron Management services
Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor

LAMPIRAN 1

Body search Manual



Pemeriksaan Dokumen Penumpang



Memindai bakin



Mengidentifikasi Barang Berbahaya



LAMPIRAN 2

Patroli Memeriksa Pagar



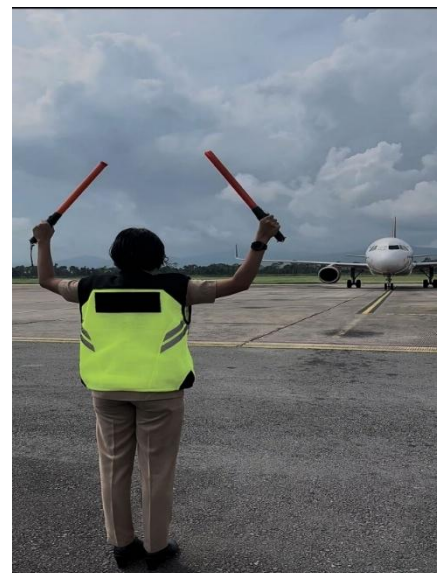
Memeriksa Kunci pagar



Doking undoking Garbarata



Parkir pesawat

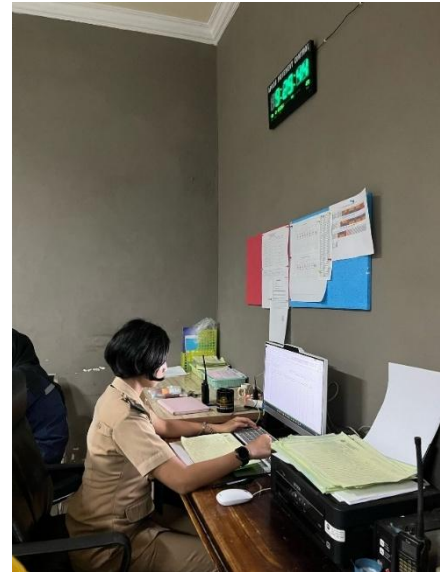


LAMPIRAN 3

Mengisi Movemet sheet



Input Data Movement



Kunjungan Ke Pertamina

