

**IMPLEMENTASI *SIGN MAKSIMUM SPEED* DI SISI UDARA
GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN DI BANDAR
UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



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

2025

**IMPLEMTASI *SIGN MAKSIMUM SPEED* DI SISI UDARA
GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN DI BANDAR
UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



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

2025

LEMBAR PERSETUJUAN
IMPLEMENTASI SIGN MAKSIMUM SPEED DI SISI UDARA
GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN DI BANDAR
UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO

Disusun Oleh:

Andrian Herwanto
NIT. 30622078

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk
menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT).

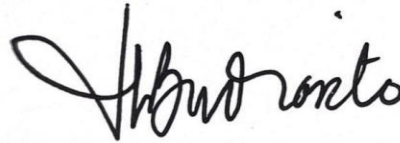
Disetujui Oleh:

Supervisor Bandara Komodo



GILANG SUPRAYITNA
NIP.19960707 201503 1 001

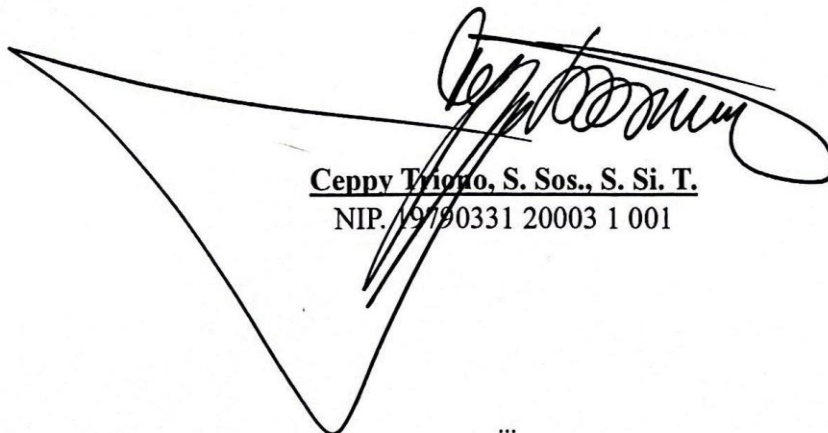
Dosen pembimbing



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

Mengetahui,

Kepala Kantor UPBU Kelas II Komodo



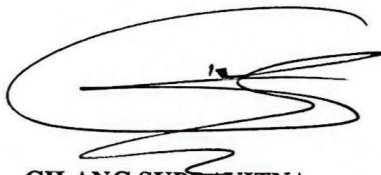
Ceppy Triono, S. Sos., S. Si. T.
NIP. 19790331 20003 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian oleh Tim Penguji pada tanggal 25 bulan Februari tahun 2025 dan telah dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponenn penilaian On The Job Training.

Tim Penguji

Ketua



GILANG SUPRAYITNA

NIP.19960707 201503 1 001

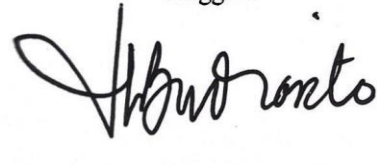
Sekretaris



SRI RATNAWATI

NIP.19770316 201012 2 002

Anggota



ANTON B, S.E., M.T

NIP. 19650110 199103 1 004

Mengetahui

Ketua Program Studi



Lady Silk Moonlight, S.Kom, MT

NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training*(OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo

Dengan diadakannya *On The Job Training*(OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan, antara lain taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya dan dapat diimplementasikan di dunia kerja, mampu menerapkan materi melalui praktik yang sesungguhnya, serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan yang hanya bisa didapatkandalam pengalaman saat praktik langsung.

Dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training*(OJT) dan proses penyusunan Laporan *On The Job Training* ini penulis banyak menerima dukungan, bantuan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua dan keluarga yang selalu memberikan doa, dukungan, baik moril maupun materil, serta motivasi sehingga dapat memaksimalkan diri dalam melaksanakan kegiatan *On The Job Training*(OJT).
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, MT, selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
4. Bapak Ceppy Triono, S. Sos., S. Si. T. selaku Kepala Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.
5. Bapak ANTON BUDIARTO, S.E., M.T. selaku pembimbing yang senantiasa membantu penulisan dalam menyelesaikan Laporan *On The Job Training*(OJT).
6. Bapak Rahmatullah selaku Kepala Unit *Aviation Security* (AVSEC)
7. Bapak Gilang Supriyatna selaku Kepala unit *Apron Movement Control* (AMC).
8. Ibu Sri Ratnawati selaku Kepala Unit Informasi
9. Pihak Bandara Internasional Komodo Labuan Bajo sebagai lokasi *On The Job Training*(OJT) yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Laporan *On The Job Training*(OJT) ini.
10. Keluarga besar Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara yang senantiasa menemani dan memberi semangat dalam menyelesaikan laporan ini.

11. Kepada rekan-rekan satu tim yang saling mendukung, berbagi, suka dan duka selama melaksanakan *On The Job Training*(OJT). Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training*(OJT) ini masih terdapat kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun penulis harapkan dari pembaca demi karya yang lebih baik dan semoga laporan ini dapat memberi manfaat.

Labuan Bajo, 15 Februari 2025



Andrian Herwanto

NIT 30622078



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	vi
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan On The Job Training.....	4
1.2.1 Maksud Pelaksanaan On The Job Training.....	4
1.2.2 Tujuan Pelaksanaan On The Job Training	4
1.2.3 Tujuan Pelaksanaan On The Job Training Bagi Taruna.....	5
1.3 Manfaat Bagi Taruna.....	5
1.4 Manfaat Bagi Perusahaan Tempat On The Job Training(OJT)	6
BAB II PROFIL LOKASI OJT	7
2.1 Sejarah Singkat Bandara	7
2.2 Data Umum Bandar Udara	9
2.2.1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara Komodo	9
2.2.2 Jam Operasi	10
2.2.3 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	10
2.2.4 Peralatan Penyelamat dan Pemadam Kebakaran (<i>Rescue and Fore Fighting</i>).....	10
2.2.5 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside Facilities</i>).....	11
2.2.6 Fasilitas Sisi Darat.....	12
2.2.7 Kendaraan Operasional Sisi Udara.....	12
2.2.8 Layout Bandar Udara Komodo.....	15
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Komodo.....	15
BAB III TINJAUAN TEORI	16
3.1 Bandar Udara.....	16
3.2 Sisi Udara	16
3.3 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	17
3.4 Keselamatan Penerbangan.....	18

3.5	Fasilitas Sisi Udara.....	19
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING.....		23
4.1	Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	23
4.1.1	AVSEC.....	23
4.1.2	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	24
4.1.3	Informasi	26
4.2	Jadwal <i>On The Job Training</i> (OJT).....	27
4.3	Permasalahan.....	31
4.4	Penyelesaian Masalah.....	33
4.4.1	Implementasi <i>Sign Maksimum Speed</i>	33
4.4.2	<i>Design Sign Maksimum Speed</i>	34
4.4.3	Cara Pemasangan.....	35
4.4.4	Implementasi <i>Sign Maksimum Speed</i>	36
4.4.5	Gambaran Penerapan.....	37
BAB V PENUTUP.....		40
5.1	Kesimpulan.....	40
5.1.1	Kesimpulan Terhadap Bab IV	40
5.1.2	Kesimpulan Pelaksanaan OJT.....	40
5.2	Saran.....	41
5.2.1	Saran Terhadap Bab IV	41
5.2.2	Saran Terhadap OJT.....	41
DAFTAR PUSTAKA.....		43
LAMPIRAN KEGIATAN		45

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Peta Lokasi Kabupaten Manggarai Barat.....	7
Gambar 2. 2 Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.....	8
Gambar 2. 3 Mobil Patroli Kendaraan Operasional.....	12
Gambar 2. 4 Mobil Paroli <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	12
Gambar 2. 5 Mobil <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	13
Gambar 2. 6 Mobil Pemadam dan Patroli PKP-PK.....	13
Gambar 2. 7 Mobil <i>Ambulance</i>	13
Gambar 2. 8 <i>Baggage Towing Tractor</i>	14
Gambar 2. 9 <i>Pushback Car</i>	14
Gambar 2. 10 Layout Bandar Udara Komodo	15
Gambar 2. 11 Struktur Organisasi UPBU Komodo	15
Gambar 3. 1 <i>Runway</i> Komodo Airport	19
Gambar 3. 2 <i>Taxiway</i> Komodo Airport.....	19
Gambar 3. 3 <i>Apron</i> Komodo Airport	20
Gambar 3. 4 <i>Service Road</i> Komodo Airport.....	21
Gambar 3. 5 <i>Acces Road</i> Komodo Airport	22
Gambar 4. 1 Pemeriksaan Barang Penumpang di PSCP	24
Gambar 4. 2 Pencatatan Data Penerbangan	26
Gambar 4. 3 <i>Announcement</i> saat pesawat <i>landing</i> , <i>boarding</i> dan <i>last call</i>	27
Gambar 4. 4 Jadwal <i>On The Job Training</i> (OJT).....	27
Gambar 4. 5 <i>Design Sign Maksimum Speed</i> di <i>Access Road</i>	34
Gambar 4. 6 <i>Design Sign Maksimum Speed</i> di <i>Service Road</i>	34
Gambar 4. 7 <i>Design Sign Maksimum Speed</i> di Area <i>Make-up/Break Down Area</i>	35
Gambar 4. 8 <i>Sign Maksimum Speed</i> di Area <i>Apron</i>	35
Gambar 4. 9 Implementasi <i>Sign Maksimum Speed</i> di <i>Access road</i>	37
Gambar 4. 10 Implementasi <i>Sign Maksimum Speed</i> di <i>Service Road</i>	38
Gambar 4. 11 Implementasi <i>Sign Maksimum Speed</i> di Area <i>Make-Up Area</i>	38
Gambar 4. 12 Implementasi <i>Sign Maksimum Speed</i> di <i>Make-up/Break Down Area</i> <i>Area</i>	39
Gambar 4. 13 Implementasi <i>Sign Maksimum Speed</i> di Area <i>Apron</i>	39

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara Komodo	9
Tabel 4. 1 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT di Unit AVSEC	28
Tabel 4. 2 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT di Unit AMC	29
Tabel 4. 3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT di Unit Informasi	31



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri penerbangan di Indonesia saat ini mengalami perkembangan yang sangat pesat seiring dengan meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat, baik untuk keperluan bisnis, pariwisata, maupun perdagangan. Bandara sebagai infrastruktur utama dalam sektor transportasi udara memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung kelancaran dan keselamatan perjalanan udara. Oleh karena itu, pengelolaan bandara membutuhkan tenaga kerja yang terampil, berkompeten, serta memiliki pemahaman mendalam mengenai berbagai aspek operasional dan manajerial yang ada di bandara.

Sebagai mahasiswa Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya, saya mendapatkan kesempatan untuk melaksanakan *On The Job Training*(OJT) di Bandara Komodo, Labuan Bajo. Kegiatan OJT ini merupakan salah satu bentuk integrasi antara pendidikan teori yang diperoleh di bangku kuliah dengan pengalaman praktis di dunia kerja. OJT ini bertujuan untuk memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai operasional bandara, manajemen transportasi udara, serta mengembangkan keterampilan praktis yang sangat dibutuhkan dalam industri penerbangan.

Bandara Komodo (IATA: LBJ, ICAO: WATO), yang terletak di Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur, merupakan salah satu bandara yang memiliki peran strategis dalam mendukung sektor pariwisata Indonesia, khususnya di kawasan Taman Nasional Komodo yang terkenal sebagai situs warisan dunia. Kawasan ini menarik banyak wisatawan mancanegara yang ingin melihat secara langsung keanekaragaman hayati, terutama komodo, yang menjadi ikon utama destinasi wisata tersebut. Dengan tingginya tingkat kunjungan wisatawan domestik maupun mancanegara, Bandara Komodo mengalami peningkatan frekuensi penerbangan dan volume penumpang, sehingga memerlukan pengelolaan operasional yang optimal dan efisien.

Sebagai bagian dari kurikulum pendidikan yang diterapkan di Politeknik Penerbangan Surabaya, OJT di Bandara Komodo memberikan kesempatan bagi mahasiswa untuk memperoleh pengalaman langsung dalam kegiatan operasional

sehari-hari di bandara. Selama menjalani OJT, mahasiswa diharapkan dapat memahami berbagai kegiatan yang berlangsung di bandara, seperti pengelolaan lalu lintas udara, pelayanan penumpang, keamanan penerbangan, serta pemeliharaan fasilitas dan infrastruktur bandara. Selain itu, mahasiswa juga diajak untuk terlibat dalam analisis masalah yang terjadi di lapangan dan mencari solusi yang tepat dalam mengatasi masalah tersebut, sehingga dapat berkontribusi pada peningkatan kualitas operasional bandara.

Pentingnya OJT ini juga terletak pada kemampuan mahasiswa untuk mengaplikasikan ilmu manajemen transportasi udara yang diperoleh selama perkuliahan dalam situasi nyata di lapangan. Teori-teori yang telah dipelajari di kelas, seperti manajemen lalu lintas udara, pengelolaan sumber daya manusia, serta aspek keamanan dan keselamatan penerbangan, diharapkan dapat diaplikasikan dalam mengelola situasi yang sesungguhnya di bandara. Pengalaman praktis ini juga memberikan kesempatan bagi mahasiswa untuk mengembangkan keterampilan interpersonal, komunikasi, serta kemampuan bekerja dalam tim, yang merupakan kompetensi penting dalam dunia kerja, khususnya dalam industri penerbangan yang sangat dinamis dan menuntut.

Selain itu, Bandara Komodo, sebagai bandara yang tengah berkembang, membutuhkan tenaga kerja yang tidak hanya terampil dalam aspek teknis, tetapi juga memiliki wawasan yang luas mengenai manajemen operasional bandara. Oleh karena itu, melalui kegiatan OJT ini, mahasiswa dapat melihat langsung bagaimana sebuah bandara yang sibuk dan berkembang dikelola, mulai dari aspek pelayanan penumpang hingga pengelolaan armada udara yang ada. Mahasiswa juga dapat memahami tantangan yang dihadapi oleh pihak bandara, seperti peningkatan volume penumpang, pengelolaan keselamatan penerbangan, serta adaptasi terhadap perkembangan teknologi yang terus berubah.

Dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan manajemen yang efisien di bandara, pelaksanaan OJT di Bandara Komodo menjadi sangat relevan untuk memberikan gambaran praktis kepada mahasiswa mengenai bagaimana teori-teori yang dipelajari selama perkuliahan dapat diterapkan dalam dunia kerja. Diharapkan, setelah menjalani OJT ini, saya sebagai mahasiswa dapat mengembangkan wawasan dan keterampilan yang dibutuhkan untuk menjadi

tenaga profesional yang siap menghadapi tantangan di industri transportasi udara, khususnya dalam pengelolaan bandara.

Melalui OJT di Bandara Komodo, saya juga berkesempatan untuk mengembangkan pemahaman yang lebih luas mengenai perkembangan sektor pariwisata yang sangat bergantung pada kelancaran dan kualitas operasional transportasi udara. Dalam konteks ini, saya dapat menyaksikan bagaimana peningkatan kualitas pelayanan di bandara dapat berdampak langsung pada pengalaman wisatawan, serta bagaimana bandara dapat berperan dalam memajukan sektor pariwisata di Indonesia.

Secara keseluruhan, pelaksanaan OJT di Bandara Komodo, Labuan Bajo, menjadi bagian penting dari proses pendidikan yang akan membantu mahasiswa untuk mempersiapkan diri dalam menghadapi tantangan dunia kerja, serta memperdalam pemahaman mengenai manajemen transportasi udara, khususnya dalam konteks pengelolaan bandara yang berkembang pesat di Indonesia.

Melalui pelaksanaan *On The Job Training*(OJT) di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo - Surakarta, diharapkan para taruna Program Studi Operasi Bandar Udara dapat menjadi tenaga kerja yang berkualitas, profesional, dan mampu bersaing di sektor penerbangan, baik dalam skala nasional maupun global.

Kegiatan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo berlangsung kurang lebih selama 2 bulan dan dilaksanakan pada unit berikut:

- A. Unit *Aviation Security* (AVSEC)
- B. Unit *Apron Movement Control* (AMC)
- C. Informasi

Berdasarkan kegiatan yang sudah berlangsung, penulis menemukan permasalahan pada area landside di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo. Oleh karena itu diambil judul Laporan *On The Job Training*(OJT) “IMPLEMENTASI SIGN MAKSIMUM SPEED DI SISI UDARA GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO”.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan On The Job Training

1.2.1 Maksud Pelaksanaan On The Job Training

Maksud dari pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* oleh pihak Politeknik Penerbangan Surabaya adalah, sebagai berikut:

1. Memahami dengan akurat kebutuhan pekerjaan di lokasi *On The Job Training* (OJT).
2. Mendapatkan umpan balik dari industri-industri luar untuk meningkatkan pengembangan kurikulum program studi.
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama mengikuti pelatihan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Mampu menyiapkan diri dalam beradaptasi dengan lingkungan kerja setelah menyelesaikan pendidikan.
5. Menjalin kerjasama yang baik antar pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan lembaga teknologi lainnya.

1.2.2 Tujuan Pelaksanaan On The Job Training

Tujuan utama kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan oleh taruna/i, adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya lulusan-lulusan kompeten yang memiliki sertifikat kompetensi sesuai dengan standar yang sudah ditentukan.
2. Dapat membantu mengembangkan wawasan dan pengetahuan terkait sarana dan prasarana sisi udara dan sisi darat yang mendukung langsung kegiatan di bandar udara.
3. Mengembangkan keterampilan dan kerja sama untuk secara langsung mengatasi permasalahan di dunia kerja serta interaksi dengan orang lain di lingkungan kerja.
4. Pelatihan kemampuan taruna dalam mengkomunikasikan materi atau substansi ilmiah secara lisan dan tulisan dalam sebuah laporan *On The Job Training*.

5. Membentuk kemampuan taruna dalam penyampaian hasil yang diperoleh selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* dalam bentuk paparan laporan.

1.2.3 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* Bagi Taruna

Adapun tujuan untuk taruna dari kegiatan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Menjadikan taruna *On The Job Training* (OJT) mengetahui keadaan sesungguhnya di lapangan berkaitan dengan operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu bandar udara tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) tersebut.
2. Memahami apa saja peran dan fungsi kerja dari unit dan fasilitas yang terdapat di bandar udara lokasi *On The Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, komersial bandar udara, keamanan penerbangan, dan kargo.
3. Mendapatkan pemahaman dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
4. Menjalani kerja sama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang berkaitan dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar. Sehingga tercipta suasana teamwork dan pribadi yang disiplin dengan tanggung jawab yang tinggi.

1.3 Manfaat Bagi Taruna

Adapun manfaat bagi taruna dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

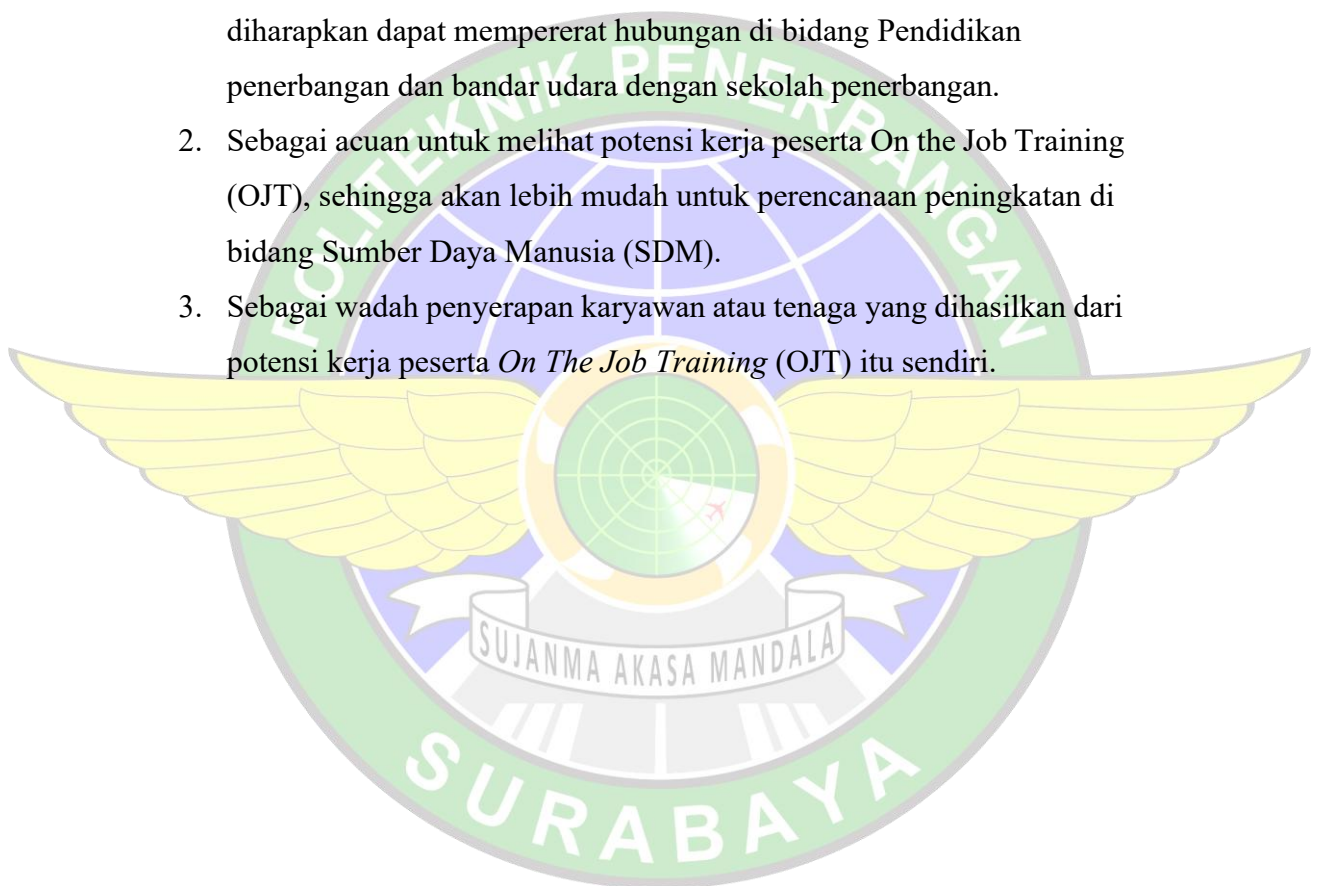
1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT).
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On The Job Training* (OJT).

4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

1.4 Manfaat Bagi Perusahaan Tempat *On The Job Training* (OJT)

Adapun manfaat bagi perusahaan tempat *On The Job Training*(OJT) adalah sebagai berikut :

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



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandara

Kabupaten Manggarai Barat adalah salah satu wilayah administratif di Provinsi Nusa Tenggara Timur yang merupakan hasil pemekaran dari Kabupaten Manggarai. Nama "Manggarai" sendiri berasal dari bahasa Bima, di mana "Manggar" berarti jangkar dan "Rai" berarti lari. Kabupaten ini memiliki luas daratan sekitar 2.947,50 km² yang meliputi wilayah di Pulau Flores serta beberapa pulau besar seperti Komodo, Rinca, dan Longos, beserta sejumlah pulau kecil lainnya. Selain itu, wilayah lautannya mencakup sekitar 7.052,97 km². Pemekaran wilayah ini dilakukan seiring dengan potensi wisata alam yang melimpah di Manggarai Barat. Salah satu destinasi wisata unggulannya adalah Pulau Komodo, habitat hewan purba yang hanya ditemukan di Indonesia. Keunikan dan keindahan alam daerah ini menarik banyak wisatawan, baik dari dalam negeri maupun mancanegara, untuk mengunjungi Labuan Bajo.



Gambar 2. 1 Peta Lokasi Kabupaten Manggarai Barat

Bandar Udara Komodo, yang sebelumnya dikenal sebagai Bandara Mutiara II, merupakan salah satu jalur transportasi utama bagi wisatawan domestik maupun mancanegara yang berkunjung ke Labuan Bajo serta bepergian ke luar pulau. Awalnya, bandara ini berfungsi sebagai bandara perintis bagi pemerintah Ruteng dengan landasan pacu sepanjang 650 meter dan lebar 18 meter. Pada tahun 1990, pembangunan berlanjut hingga memperpanjang landasan menjadi 1.200 meter dengan lebar 30 meter. Sebelumnya, hanya pesawat Trinoter yang dapat beroperasi

di bandara ini, namun setelah pengembangan, pesawat seperti Cessna dan Casa 212 juga mulai beroperasi. Pada tahun 1993, pengelolaan bandara diserahkan kepada Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Perhubungan Udara, sehingga namanya berubah menjadi Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.

Pada tahun 2015, dilakukan perpanjangan dan pelebaran landasan pacu menjadi 2.250 meter x 45 meter, memungkinkan pesawat Boeing 737 NG/ER untuk beroperasi di bandara ini. Selain itu, dibangun terminal penumpang baru seluas 6.650 meter persegi dengan kapasitas hingga 711.965 penumpang per tahun, yang diresmikan langsung oleh Presiden Joko Widodo pada 27 Desember 2015. Sejak saat itu, jumlah wisatawan internasional terus meningkat, mendorong pengembangan bertahap di Bandar Udara Komodo demi meningkatkan layanan transportasi udara di Pulau Flores dan sekitarnya. Perpanjangan landasan pacu kembali dilakukan sepanjang 400 meter, sehingga total panjangnya menjadi 2.650 meter dengan lebar 45 meter. Selain itu, terminal penumpang diperluas menjadi 13.336 meter persegi, yang mampu menampung hingga 1,1 juta penumpang per tahun. Pada 2 April 2024, Bandar Udara Komodo resmi ditetapkan sebagai bandara internasional di Indonesia. Pengembangan ini diharapkan dapat terus meningkatkan potensi ekonomi daerah, terutama dalam sektor transportasi udara dan pariwisata.



Gambar 2. 2 Bandar Udara Komodo Labuan Bajo

2.2 Data Umum Bandar Udara

2.2.1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara Komodo

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara Komodo
(Aerodrome Manual Bandar Udara Komodo)

1. Koordinator ARP Aerodrome	: 08°29'10.62" S ; 119°53'14.72" E
2. Arah dan Jarak ke kota	: Arah Barat Laut dan 02 Km
3. Magnetik Var/Tahun Perubahan	: 1°W / 2015
4. Elevasi/Temperatur Tertinggi	: 228 Ft/35°C
5. Elevasi masing-masing Treshold	: RWY 17 (238 Ft) RWY 35 (190 Ft)
6. Elevasi tertinggi Zona Touch Down pada Precision Approach Runway	: NIL
7. Rotating Beacon Rincian Bandar Udara	: Tersedia di Tower
8. Penyelenggara Bandar Udara	: Unit Penyelenggara Bandar Udara KOMODO-Labuan Bajo Direktorat Jendral Perhubungan Udara
9. Alamat Bandar Udara	: Jl. Yohanes Sehadun Kec. Komodo, Labuan Bajo, Kab. Manggarai Barat, Provinsi NTT, 86554
10. Nomor Telepon	: (0385) 41132
11. Telefax	: ANSP 081236971000
12. Telex / Wifi	: NIL

13. E-mail	: komodo.apo@gmail.com
14. Lalu Lintas Udara	: VFR/IFR
15. Pesawat Udara yang beroperasi	: ATR 72, CRJ 1000, A320, B737

2.2.2 Jam Operasi

1. Pelayanan Pesawat Udara : 07.00 – 20.30 WITA
2. Administrasi Bandar Udara : 07.30 – 16.30 WITA
3. Bea Cukai dan Imigrasi : 07.00 – 20.30 WITA
4. Kesehatan dan Sanitasi : 07.00 – 20.30 WITA
5. Handling : 07.00 – 20.30 WITA
6. Keamanan Bandar Udara : 24 Jam

2.2.3 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

1. Hotel : Tersedia (di Kota)
2. Restoran : Tersedia (di Bandara)
3. Transportasi : Tersedia (di Bandara)
4. Fasilitas Kesehatan : Tersedia (di Kota)
5. Bank dan Kantor Pos : Tersedia (di Kota)
6. Kantor Pariwisata : Tersedia (di Kota)
7. *Automated Teller Machine* (ATM) : Tersedia (di Bandara)

2.2.4 Peralatan Penyelamat dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*)

1. Kategori PKP-PK : Kategori VI
2. Peralatan PKP-PK (*Rescue*) : 2 Unit Foam Tender *Type IV*
1 Unit *Commando Car*
1 Unit *Ambulance*
3. Peralatan pemindahan pesawat rusak : Ke Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali (081999822054)

2.2.5 Fasilitas Sisi Udara (*Airside Facilities*)

1. **Runway** : 119.500 m²
 - a. Panjang x Lebar : 2650 x 45 m
 - b. Konstruksi : *Flexible pavement*
 - c. Kemampuan : PCN 55 F/A/W/T
 - d. *Azimuth* : 17 - 35
2. **Taxiway A** : 2.231 m²
 - a. Panjang x Lebar : 97 x 23 m
 - b. Konstruksi : *Flexible pavement*
 - c. Kemampuan : PCN 55 F/D/W/T
 - d. Kondisi Saat Ini : Baik
3. **Taxiway B** : 8.257 m²
 - a. Panjang x Lebar : 359 x 23 m
 - b. Konstruksi : *Flexible pavement*
 - c. Kemampuan : PCN 55 F/A/W/T
 - d. Kondisi Saat Ini : Baik
4. **Apron A** : 22.000 m²
 - a. Panjang x Lebar : 220 x 100 m
 - b. Konstruksi : *Flexible pavement*
 - c. Kemampuan : PCN 55 F/C/W/T
 - d. Kondisi Saat Ini : Baik
5. **Apron B** : 9.100 m²
 - a. Panjang x Lebar : 100 x 91 m
 - b. Konstruksi : *Beton/Rigid*
 - c. Kemampuan : 54 R/C/W/T
 - d. Kondisi Saat Ini : Baik
6. **RESA** : 8.100 m²
 - a. Panjang x Lebar : 90 x 90 m
7. **Shoulder** : 415.500 m²
 - b. Panjang x Lebar : 2200 x 60 m
 - c. Konstruksi : Tanah di Perkeras
 - d. Kondisi Saat Ini : Cukup

2.2.6 Fasilitas Sisi Darat

1. Terminal Domestik

A. Luas : 13.366 m²

2. Terminal Kargo

A. Luas : 211 m²

3. Bangunan Operasional

A. Gedung Kantor : 385 m²

B. Gedung Genset : 300 m²

C. Kantor Keamanan : 200 m²

D. Gedung PKP-PK : 744 m²

E. Gedung *Workshop*/AAB : 200 m²

F. Tower ATC : 150 m²

2.2.7 Kendaraan Operasional Sisi Udara

A. Mobil Patroli Kendaraan Operasional



Gambar 2.3 Mobil Patroli Kendaraan Operasional

B. Mobil Patroli *Aviation Security* (AVSEC)



Gambar 2.4 Mobil Paroli Aviation Security (AVSEC)

C. Mobil *Apron Movement Control* (AMC)



Gambar 2. 5 Mobil Apron Movement Control (AMC)

D. Mobil Pemadam dan Patroli PKP-PK



Gambar 2. 6 Mobil Pemadam dan Patroli PKP-PK

E. Mobil *Ambulance*



Gambar 2. 7 Mobil Ambulance

F. Baggage Towing Tractor



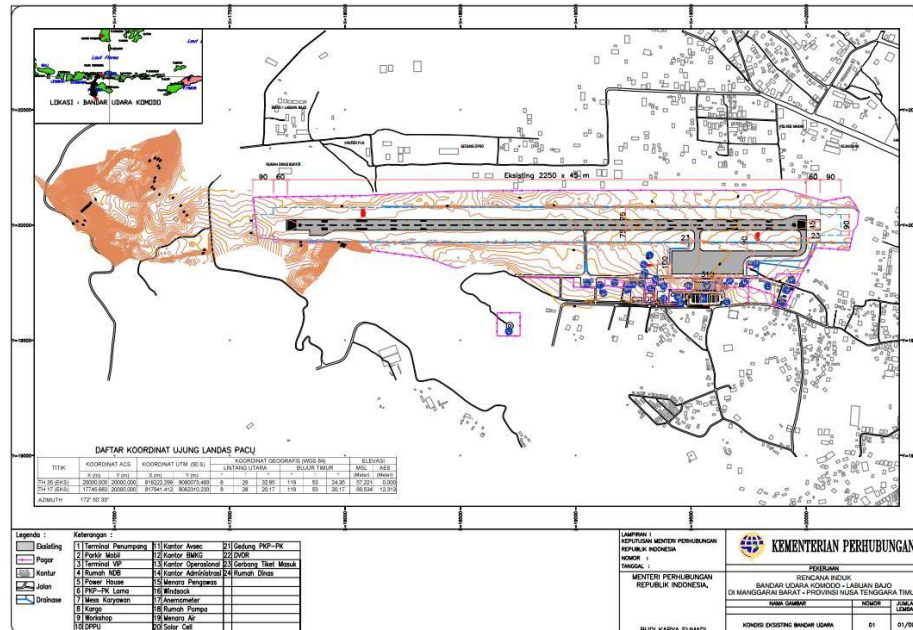
Gambar 2. 8 Baggage Towing Tractor

G. Pushback Car



Gambar 2. 9 Pushback Car

2.2.8 Layout Bandar Udara Komodo



Gambar 2. 10 Layout Bandar Udara Komodo

2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Komodo

Struktur organisasi adalah susunan atau tata letak hubungan-hubungan antara berbagai komponen dalam sebuah organisasi, hal ini mencakup bagaimana wewenang, tanggung jawab, dan komunikasi diatur antara berbagai unit atau bagian di dalam organisasi tersebut. Struktur organisasi menggambarkan hierarki, pembagian tugas, serta hubungan antar bagian dalam mencapai tujuan organisasi secara efektif. Di bawah ini dapat kita lihat susunan organisasi di Bandar Udara Komodo, sebagai berikut:



Gambar 2. 11 Struktur Organisasi UPBU Komodo

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara merupakan sebuah fasilitas yang digunakan untuk mendarat ataupun lepas landas pesawat maupun helikopter. Atau bisa disebut juga sebagai suatu fasilitas perantara antara transportasi udara dengan transportasi darat yang berfungsi memberikan pelayanan bagi keberangkatan maupun kedatangan pesawat, bongkar muat barang serta naik turunnya penumpang. Menurut ANNEX 14 pada (*Internasional Civil Aviation Organization.*, 2013) Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau Sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Menurut Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 33 (Presiden Republik Indonesia., 2009) Bandar udara adalah kawasan di daratan 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 antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan serta fasilitas pokok penunjang lainnya. Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Bandar udara adalah sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat.

3.2 Sisi Udara

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2024 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional dijelaskan bahwa Sisi udara (airside) adalah daerah pergerakan pesawat udara di bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasional penerbangan. Area ini mencakup *Apron*, runway, *Taxiway*, dan daerah lain yang terkait langsung dengan pergerakan pesawat. Keamanan dan ketertiban di sisi udara sangat krusial untuk menjamin keselamatan penerbangan. Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah-daerah di Sisi Udara di Bandar Udara dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat.

Setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan sisi airside harus mematuhi batas kecepatan yang sesuai seperti dalam regulasi yang telah ditetapkan dalam Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor SKEP/140/VI/1999 tanggal 29 Juni tahun 1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian kendaraan di sisi udara, Bab IV, pasal 28 yaitu setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang Mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan yaitu :

1. Diluar *Apron* (Access Road) 40 km/jam
2. Pada jalan-jalan dilingkungan perparkiran pesawat udara (*Service Road*) 25 km/jam
3. Didaerah Make-up / Break Down area 15 km/jam
4. pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (*Apron*) 10 km/jam;

Pengawasan terhadap pergerakan kendaraan di sisi udara dilakukan oleh unit *Apron Movement Control* (AMC). Unit ini bertanggung jawab atas pengawasan pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, barang, orang, dan kebersihan di sisi udara. Pelanggaran terhadap batas kecepatan dan peraturan lalu lintas lainnya dapat dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas di sisi udara, termasuk batas kecepatan, sangat penting untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan insiden yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Pengemudi kendaraan di sisi udara wajib mematuhi marka dan rambu lalu lintas serta mematuhi perintah atau petunjuk yang diberikan oleh petugas berwenang.

3.3 *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit penting dalam operasional bandar udara yang memiliki tanggung jawab utama dalam pengawasan kegiatan di sisi udara. Berdasarkan (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor, 1999)SKEP/140/VI/1999, AMC bertugas untuk memastikan keamanan dan kelancaran aktivitas penerbangan di darat, termasuk pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, barang, orang, dan kebersihan di area *Apron*. Pengawasan ini bertujuan untuk menciptakan disiplin bagi pengguna jasa, yang secara langsung berpengaruh terhadap keselamatan dan keamanan

penerbangan. Unit *Apron Movement Control* (AMC) bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima estimate dari unit ADC atau tower (Sena, 2008). Unit AMC memiliki peran sentral dalam mengatur pergerakan pesawat untuk mencegah tabrakan antar pesawat atau dengan objek lain, serta mengkoordinasikan kedatangan dan keberangkatan pesawat dari *Apron*. Untuk menjalankan tugas dan fungsi ini secara efektif, AMC harus didukung oleh fasilitas yang memadai, personel yang terlatih, dan standar pelayanan yang sesuai dengan ketentuan. Pengawasan ketat oleh AMC mencakup semua pergerakan lalu lintas di sisi udara, aktivitas petugas, kendaraan, pergerakan penumpang, serta menjaga kebersihan *Apron* dan berkoordinasi dengan *Air Traffic Control* (ATC) dan *Ground Handling* (GH) dalam penanganan pesawat.

3.4 Keselamatan Penerbangan

Bersumber dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, keselamatan penerbangan merupakan kondisi dimana pemerintah bertanggung jawab untuk menjamin terpenuhinya persyaratan keselamatan pada saat menggunakan ruang udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, juga fasilitas penunjang dan umum. Fasilitas, baik penerbangan militer maupun sipil. Menurut Peraturan KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA NOMORPR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil, keselamatan penerbangan adalah terpenuhinya persyaratan keselamatan penerbangan pada saat ruang udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, dan fasilitas pendukung serta fasilitas umum lainnya digunakan.. Keadaan aman adalah kondisi di mana proses identifikasi bahaya dan manajemen risiko yang sedang berlangsung telah mengurangi dan mempertahankan risiko cedera pada seseorang atau kerusakan pada sesuatu pada tingkat yang telah ditentukan sebelumnya atau pada tingkat yang lebih rendah. Manual Manajemen Keselamatan (ICAO DOC.9859, 2013). Peningkatan keselamatan penerbangan akan bisa dicapai dengan strategi teknologi dan regulasi, khususnya teknologi penerbangan yang semakin canggih dan regulasi yang ketat (Supriyadi, 2012).

3.5 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara yang ada di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo:

1. Landas Pacu (*Runway*)

Runway adalah landasan yang digunakan untuk lepas landas atau pendaratan sebuah pesawat. Letak dan arah dari *runway* dihitung dan direncanakan dari awal pembangunan sebuah bandar udara. Bandara Komodo Labuan Bajo sendiri memiliki panjang *runway* 2650 meter dan lebar 45 meter *Runway designator* yang dimiliki bandara ini di masing-masing ujung landasan adalah 17 dan 35.



Gambar 3. 1 Runway Komodo Airport

2. Landas Hubung (*Taxiway*)

Taxiway (landas hubung) adalah fasilitas sisi darat yang digunakan untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position taxiline*, *Apron Taxiway*, dan *rapid exit Taxiway*. Pada Bandar Udara Komodo Labuan Bajo terdapat dua *Taxiway*, yakni *Taxiway Alpha* dengan panjang 95 m dan lebar 23 m dan *Taxiway Bravo* dengan panjang 359 m dan lebar 23 m .



Gambar 3. 2 Taxiway Komodo Airport

3. *Apron*

Apron adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. *Apron* juga digunakan untuk mengakomodasi pesawat

udara dengan tujuan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat kargo, pengisian bahan bakar maupun pemeliharaan pesawat udara. Bandar Udara Komodo Labuan Bajo memiliki 2 (dua) *Apron*, yaitu *Apron Alpha* dengan perkerasan lentur (*Asphalt Flexible*) dengan dimensi 200 x 100 m² serta PCN 55 F/D/Y/T, kemudian *Apron Bravo* dengan perkerasan kaku (*rigid*) yang memiliki dimensi 91 x 100 m² dengan PCN 54 F/D/Y/T.



Gambar 3.3 Apron Komodo Airport

4. *Service Road*

Service Road adalah jalan yang terletak di dalam bandar udara, digunakan oleh GSE/ peralatan layanan darat ke pesawat (Pariaji, 2018). Dalam (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor, 2005a)KM 21 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standart Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 Mengenai Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara, *Service Road* adalah tanda berupa 2 garis yang paralel sebagai batas pinggir jalan dan garis putus-putus sebagai petunjuk sumbu jalan, berwarna putih dengan lebar garis 0,12 meter. Jalan ini secara khusus digunakan oleh *Ground support equipment* (GSE) atau peralatan layanan darat untuk menuju atau dari pesawat udara dalam rangka memberikan pelayanan. Menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor, 2015) KP 39 tahun 2015 menjelaskan bahwa *Service Road* harus diberi marka untuk menjaga lalu lintas kendaraan terbebas dari aktivitas pesawat udara dan *Taxiway*, dan untuk meminimalisasi resiko kecelakaan kendaraan-kendaraan.. Fungsi *Service Road* adalah sebagai jalan pelayanan umum bagi kendaraan atau peralatan, memisahkan pergerakan GSE dari pesawat udara dan penumpang sehingga menunjang keselamatan pergerakan penumpang dan keteraturan penerbangan di *Apron*. Namun, beberapa bandara mungkin tidak memiliki *Service Road* karena keterbatasan lahan, yang dapat mengganggu pergerakan penumpang dan

operasional di *Apron*. Idealnya, marka *Service Road* harus jelas dan tidak terhalang oleh bangunan atau fasilitas lain seperti garbarata, agar tidak menghambat operasional GSE dan pengisian bahan bakar pesawat.



Gambar 3. 4 Service Road Komodo Airport

5. Access Road

Access road merupakan jalan yang menghubungkan fire station dengan runway atau area pergerakan pesawat udara sehingga kendaraan PKP-PK dapat melintasinya untuk mencapai response time di bandar udara berdasarkan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PR 30 Tahun 2022. Jika akses menuju lokasi kecelakaan tidak memadai dan terdapat obstacle, unit PKP-PK akan mengalami gangguan yang dapat mengurangi response time dan peluang untuk menyelamatkan nyawa. Akses harus dipelihara agar tetap dalam kondisi yang baik dan bebas dari hambatan dan akses harus dirancang untuk mendukung berat dan ukuran kendaraan pemadam kebakaran ICAO Doc 9137 Part 1 Chapter 3. *Access road* tidak boleh ada obstacle, lebar minimum *access road* adalah 5 meter dan memiliki radius putar minimum 25 meter disetiap persimpangan, *access road* dibangun menyesuaikan berat dan lebar kendaraan PKP-PK, *access road* wajib memiliki bahu jalan dengan lebar minimum 1,5 meter, *access road* harus memiliki permukaan yang rata dan *access road* harus berada ditengah parkir kendaraan PKP-PK supaya bisa langsung mengarah ke runway, menurut PR 30 Tahun 2022. Namun, di Bandar Udara Ahmad

Yani Semarang saat ini belum terdapat *access road* yang mematuhi persyaratan yang sudah ditetapkan berdasarkan peraturan yang ada.



Gambar 3. 5 Acces Road Komodo Airport



BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

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

Dalam melaksanakan *On The Job Training* Taruna D III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII dilaksanakan selama kurang lebih 2 bulan mulai tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025, selama melaksanakan *On The Job Training* kami di tempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo.

4.1.1 AVSEC

Menurut PM 9 Tahun 2024 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional dijelaskan bahwa Personel Pengamanan Penerbangan adalah personel yang mempunyai lisensi yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang Keamanan. Dalam hal ini, personil yang memiliki sertifikat atau lisensi adalah personil *Aviation Security* (AVSEC). *Aviation Security* (AVSEC) adalah unit yang bertugas memastikan keamanan operasional penerbangan dan seluruh fasilitas bandar udara, mencakup perlindungan terhadap penumpang, barang bawaan, pesawat, objek-objek vital, serta area sisi darat dan sisi udara, serta di perimeter bandara (Udara et al., 2019)

Di dalam (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor, 2021) PM 28 tahun 2021 pembaruan atas PM 137 tahun 2015 dan PM 94 tahun 2016, pada pasal 15 tentang Personel Pengamanan Penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (1)huruf a, terdiri atas:

- a. personel penjaga keamanan penerbangan (*Aviation Security* guard/ basic avsec)
- b. personel pemeriksa keamanan penerbangan (*Aviation Security* screener/junior avsec); dan
- c. pengawas keamanan penerbangan (*Aviation Security* supervisor/senior avsec).

Jumlah personil *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo terdiri dari personal 37 laki- laki dan 13 personil perempuan.

Avsec dibagi menjadi beberapa bagian yaitu menurut license yang telah didapatkan yang meliputi senior avsec, junior avsec, basic avsec. Dalam melakukan tugasnya, *Aviation Security* (AVSEC) dibagi menjadi 2 shift:

1. Shift Pagi dimulai pada pukul 06.00 WITA s.d. 13.30 WITA
2. Shift Siang dimulai pada pukul 13.00.00 WITA s.d. 20.30 WITA

Dalam hal ini taruna *On The Job Training*(OJT) selama bertugas di unit *Aviation Security* (AVSEC) mengikuti kegiatan pemeriksaan diantaranya :

1. Pemeriksaan dan pencocokan identitas di boarding pass
2. Penjagaan pintu keluar kedatangan
3. Penjagaan keluar ruangan *check in*
4. Mengatur alur penumpang di PSCP
5. Membantu pemeriksaan manual barang di HBSCP
6. Penjagaan di akses karyawan
7. Melaksanakan patrol rutin sebelum dan sesudah *schedule flight*



Gambar 4. 1 Pemeriksaan Barang Penumpang di PSCP

4.1.2 *Apron Movement Control* (AMC)

Mengacu pada (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KP 21 Tahun 2015, definisi *Apron Movement Control* (AMC) merupakan unit yang bertanggung jawab untuk melakukan pelayanan operasi penerbangan, memantau pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, orang dan barang di area *Apron*, kebersihan bandara, dan mengumpulkan data penerbangan dan melaporkan tugas. Berdasarkan Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, *Apron Movement Control* (AMC) adalah staf bandar udara yang melakukan layanan pengendalian lalu lintas bandar udara di airside terutama *Apron*, yang pengoperasiannya menjadi tanggung jawab.

pengelola bandar udara. Personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo terdiri dari 10 personel. Untuk melaksanakan tugas tersebut unit *Apron Movement Control* (AMC) mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

1. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
2. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindari adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan obstacle.
3. Mengatur masuknya pesawat udara ke *Apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *Apron*.
4. Menjamin *Apron* dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari Foreign Object Debris dan sampah.
5. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara;
6. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan;
7. Pelayanan uji laik kendaraan dan *Ground support equipment* yang beroperasi di sisi udara;
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara;

Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) selama bertugas di unit *Apron Movement Control* (AMC) dimulai pada pukul 07.30 WITA s.d. 16.30 WITA. Kegiatan selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di unit *Apron Movement Control* (AMC) sebagai berikut :

1. Menyiapkan aircraft parking stand allocation dan dikoordinasikan dengan ATC
2. Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang

berlangsung yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di *Apron*.

3. Menjamin keselamatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan operasional.
4. Pencatatan data penerbangan dan pelaporan tugas.



Gambar 4. 2 Pencatatan Data Penerbangan

4.1.3 Informasi

Unit informasi merupakan bagian yang bertanggung jawab untuk menyediakan informasi yang akurat, jelas, dan tepat waktu bagi penumpang, pengunjung, serta pihak terkait lainnya. Unit ini berfungsi sebagai pusat komunikasi yang membantu kelancaran operasional dan pelayanan di bandara. Untuk menyampaikan informasi, Unit Informasi menggunakan berbagai media, seperti counter informasi yang dijaga oleh petugas, layar digital yang menampilkan jadwal penerbangan, serta sistem pengumuman suara (*Public Address System*) yang memberikan informasi langsung kepada penumpang.

Pada Bandar Internasional Komodo Labuan Bajo unit informasi bertugas untuk menyampaikan pengumuman terkait informasi penerbangan kepada seluruh penumpang yang berada di Terminal. Fungsi dari unit Informasi diantaranya:

- a. Announcement saat pesawat landing, boarding, dan last call kepada penumpang.
- b. Pengumuman kendaraan yang parkir sembarang.
- c. Pengumuman *lost and found*.
- d. Menyebarkan kuesioner kepada penumpang mengenai kepuasan pelayan di Bandar Udara Internasional Komodo.

e. Input data penerbangan



Tabel 4.3 Announcement saat pesawat *landing*, *boarding* dan *last call*.

4.2 Jadwal *On The Job Training* (OJT)

Pelaksanaan pelatihan kegiatan *On The Job Training*(OJT) taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara yang dilaksanakan di Bandara Kelas II Komodo Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur. Kegiatan efektif dimulai pada tanggal 6 Januari 2025 dan berakhir tanggal 28 Februari 2025. Jam pelaksanaan dinas sehari-hari disesuaikan dengan jam kerja pegawai setiap Unitnya

Seluruh kegiatan OJT didampingi dan diawasi oleh *supervisor* dan pegawai di Bandar Udara Komodo. Jadwal pelaksanaan magang selama lebih kurang 2 bulan di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo dirangkum pada tabel di bawah ini, sebagai berikut:

NAMA	JANUARI																															KETERANGAN			
	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									
WISNUAN SATYA PRAMESTIA	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
ALMAN GRIHA MARCO QON	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P		
RAVITA NORTA WELANDARI	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S		
RENDELLY ARDIANTO	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P		
ANDRIAN RIBU WANDU	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P		
ANDIGRI PUTRI PRATITA	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P		

NAMA	FEBRUARI																					KETERANGAN			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21				
WISNUAN SATYA PRAMESTIA	L	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH				
ALMAN GRIHA MARCO QON	L	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH				
RAVITA NORTA WELANDARI	L	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH				
RENDELLY ARDIANTO	L	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH				
ANDRIAN RIBU WANDU	L	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH				
ANDIGRI PUTRI PRATITA	L	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH				

NAMA	FEBRUARI							KETERANGAN			
	22	23	24	25	26	27	28				
WISNUAN SATYA PRAMESTIA	P	S	P	S	P	S	L				
ALMAN GRIHA MARCO QON	P	S	P	S	P	S	L				
RAVITA NORTA WELANDARI	P	S	P	S	P	S	L				
RENDELLY ARDIANTO	P	S	P	S	P	S	L				
ANDRIAN RIBU WANDU	P	S	P	S	P	S	L				
ANDIGRI PUTRI PRATITA	P	S	P	S	P	S	L				

Gambar 4.4 Jadwal *On The Job* (OJT)

Tabel 4. 2 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT di Unit AVSEC

No.	Tanggal	Unit	Keterangan
1	06/01/2025	-	Pengenalan dan pembukaan OJT
2	07/01/2025	AVSEC	Pemeriksaan dan pencocokan identitas di boarding pass
3	08/01/2025	AVSEC	Penjagaan pintu keluar kedatangan
4	09/01/2025	AVSEC	Penjagaan pintu keluar <i>check in</i>
5	10/01/2025	AVSEC	Mengatur alur penumpang di PSCP
6	11/01/2025	AVSEC	LIBUR
7	12/01/2025	AVSEC	Membantu pemeriksaan manual barang di HBSCP
8	13/01/2025	AVSEC	Penjagaan pintu masuk keberangkatan
9	14/01/2025	AVSEC	Penjagaan di akses karyawan
10	15/01/2025	AVSEC	Pemeriksaan dan pencocokan identitas di boarding pass
11	16/01/2025	AVSEC	LIBUR
12	17/01/2025	AVSEC	Melaksanakan patroli rutin sebelum dan sesudah <i>schedule flight</i>
13	18/01/2025	AVSEC	Melakukan patroli ruangan dan penjagaan di ruang tunggu internasional
14	19/01/2025	AVSEC	Membantu pemeriksaan manual barang di HBSCP
15	20/01/2025	AVSEC	Penjagaan gerbang cargo
16	21/01/2025	AVSEC	LIBUR

17	22/01/2025	AVSEC	Mengatur alur penumpang di PSCP
18	23/01/2025	AVSEC	Penjagaan pintu masuk keberangkatan
19	24/01/2025	AVSEC	Melaksanakan patroli rutin sebelum dan sesudah <i>schedule flight</i>
20	25/01/2025	AVSEC	Penjagaan di akses karyawan
21	26/01/2025	AVSEC	LIBUR
22	27/01/2025	AVSEC	Membantu pemeriksaan manual barang di HBSCP
23	28/01/2025	AVSEC	Mengatur alur penumpang di PSCP
24	29/01/2025	AVSEC	Penjagaan dan pengawasan di akses karyawan
25	30/01/2025	AVSEC	Mengatur alur penumpang di PSCP
26	31/01/2025	AVSEC	LIBUR

Tabel 4.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT di Unit AMC

No	Tanggal	Unit	Keterangan
1	01/02/2025	AMC	LIBUR
2	02/02/2025	AMC	LIBUR
3	03/02/2025	AMC	Melakukan pengawasan dan penertiban di area <i>Apron</i>
4	04/02/2025	AMC	Melakukan docking dan undocking kepada pesawat
5	05/02/2025	AMC	Memandu pesawat untuk parkir

6	06/02/2025	AMC	Melaksanakan FOD <i>walk</i>
7	07/02/2025	AMC	Pencatatan data penerbangan dan pelaporan tugas
8	08/02/2025	AMC	Melakukan pengawasan dan penertiban di area <i>Apron</i>
9	09/02/2025	AMC	LIBUR
10	10/02/2025	AMC	Melakukan docking dan undocking ke pesawat
11	11/02/2025	AMC	Memandu pesawat untuk parkir.
12	12/02/2025	AMC	Pencatatan data penerbangan dan pelaporan tugas
13	13/02/2025	AMC	Menyiapkan aircraft parking stand allocation dan dikoordinasikan dengan ATC
14	14/02/2025	AMC	Melakukan pengawasan dan penertiban di area <i>Apron</i>
15	15/02/2025	AMC	Pencatatan data penerbangan dan pelaporan tugas
16	16/02/2025	AMC	LIBUR
17	17/02/2025	AMC	Melakukan pengawasan dan penertiban di area <i>Apron</i>
18	18/02/2025	AMC	Pencatatan data penerbangan dan pelaporan tugas
19	19/02/2025	AMC	Menyiapkan aircraft parking stand allocation dan dikoordinasikan dengan ATC
20	20/02/2025	AMC	Melakukan pengawasan dan penertiban di area <i>Apron</i>

21	21/02/2025	AMC	Pencatatan data penerbangan dan pelaporan tugas
----	------------	-----	---

Tabel 4. 3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT di Unit Informasi

No	Tanggal	Unit	Keterangan
1	22/02/2025	INFORMASI	Melaksanakan inspeksi rutin di sisi terminal
2	23/02/2025	INFORMASI	LIBUR
3	24/02/2025	INFORMASI	Input data penerbangan mengenai
4	25/02/2025	INFORMASI	SIDANG LAPORAN OJT
5	26/02/2025	INFORMASI	Melakukan survey kepuasan pelayanan kepada penumpang
6	27/02/2025	INFORMASI	LIBUR
7	28/02/2025	INFORMASI	Melaksanakan inspeksi rutin di sisi terminal

4.3 Permasalahan

Keselamatan operasional di bandar udara merupakan aspek yang sangat krusial dalam mendukung kelancaran aktivitas penerbangan. Salah satu faktor penting yang harus diperhatikan adalah pengendalian kecepatan kendaraan operasional di sisi udara (airside), yang meliputi *Apron*, *access road*, *Service Road*, dan *Make-up/Break Down Area*. Kecepatan kendaraan yang tidak terkendali dapat meningkatkan risiko insiden, seperti tabrakan antara kendaraan dan pesawat, gangguan terhadap pergerakan pesawat, hingga potensi kecelakaan yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Oleh karena itu, penerapan pembatasan

kecepatan kendaraan melalui pemasangan sign maksimum speed menjadi langkah penting dalam upaya mitigasi risiko di sisi udara.

Di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo, saat ini penerapan sign maksimum speed di sisi udara masih belum sepenuhnya terimplementasi dengan baik. Ketidakhadiran rambu kecepatan yang jelas dapat menyebabkan variasi kecepatan kendaraan operasional, yang berpotensi menimbulkan ketidakteraturan dalam pergerakan kendaraan dan meningkatkan risiko insiden. Beberapa kendaraan operasional, seperti *ground support equipment* (GSE), kendaraan pengisian bahan bakar, serta kendaraan pengangkut bagasi dan kargo, serta mobil patroli sering kali beroperasi di area sisi udara dengan kecepatan yang tidak seragam, tergantung pada kebiasaan pengemudi dan kepadatan lalu lintas di area tersebut.

Ketidakteraturan ini menjadi perhatian serius, terutama dalam kondisi operasional yang padat atau ketika visibilitas rendah, seperti saat hujan atau malam hari. Tanpa adanya sign maksimum speed yang terpasang di lokasi strategis, pengemudi kendaraan operasional dapat kesulitan memahami batas kecepatan yang aman, sehingga meningkatkan potensi kecelakaan. Selain itu, ketidakteraturan kecepatan juga dapat mengganggu pergerakan pesawat di *Apron*, yang pada akhirnya dapat mempengaruhi efisiensi operasional bandar udara secara keseluruhan.

Untuk mengatasi permasalahan ini, diperlukan implementasi sign maksimum speed di area sisi udara dengan memperhatikan standar keselamatan yang berlaku, seperti yang diatur dalam regulasi penerbangan sipil. Penempatan rambu kecepatan harus dilakukan di titik-titik strategis, seperti akses masuk ke *Apron*, area pergerakan kendaraan di sekitar *Taxiway*, dan zona operasional yang berisiko tinggi. Selain itu, diperlukan sosialisasi dan pengawasan yang ketat oleh pihak yang berwenang guna memastikan kepatuhan terhadap batas kecepatan yang telah ditetapkan.

Dengan implementasi sign maksimum speed yang tepat, diharapkan dapat meningkatkan kesadaran dan kedisiplinan pengemudi kendaraan operasional,

sehingga keselamatan di sisi udara Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo dapat terjaga dengan lebih baik. Langkah ini juga sejalan dengan upaya bandar udara dalam meningkatkan standar keselamatan penerbangan dan menciptakan lingkungan operasional yang lebih tertib dan efisien.

4.4 Penyelesaian Masalah

Fokus utama permasalahan yang penulis angkat adalah mengenai bahaya atau hazard yang bisa ditimbulkan dari tidak adanya sign maksimum speed untuk mereduksi kecepatan kendaraan yang melalui jalan tersebut. Dari permasalahan tersebut perlu diperhatikan mengenai tingkat keselamatan pengguna jalan di dalam area sisi airside Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo yang sehari-hari menjadi lalu-lalang kendaraan operasional. Berdasarkan permasalahan yang diangkat “IMPLEMENTASI *SIGN MAKSIMUM SPEED* DI SISI UDARA GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO”

4.4.1 Implementasi Sign Maksimum Speed

Implementasi pemasangan rambu batas kecepatan maksimum di sisi udara (airside) bandara merupakan bagian penting dari upaya menjaga keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan. Rambu-rambu ini dipasang di lokasi-lokasi strategis seperti area access road, *Service Road*, *Apron*, serta jalan-jalan di lingkungan bandara. Dengan implementasi yang tepat, rambu batas kecepatan maksimum dapat membantu mengurangi risiko kecelakaan dan memastikan semua pihak mematuhi aturan yang telah ditetapkan demi keselamatan bersama.

Setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan sisi airside harus mematuhi batas kecepatan yang sesuai seperti dalam regulasi yang telah ditetapkan dalam Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor SKEP/140/VI/1999 tanggal 29 Juni tahun 1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian kendaraan di sisi udara, Bab IV, pasal 28 yaitu setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang Mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan yaitu :

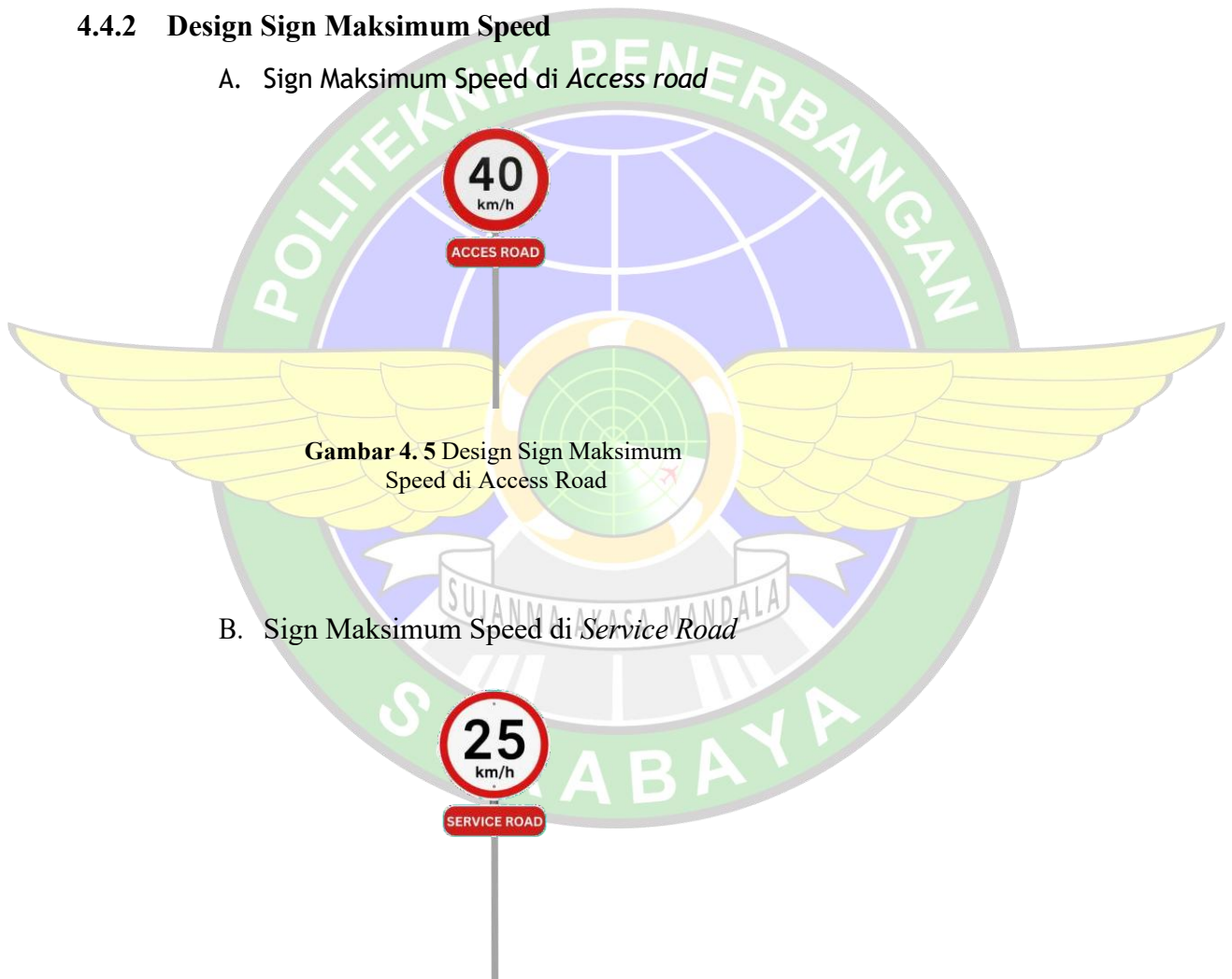
1. Diluar *Apron* (Access Road) 40 km/jam

2. Pada jalan-jalan dilingkungan perparkiran pesawat udara (*Service Road*) 25 km/jam.
3. Didaerah Make-up / Break Down area 15 km/jam
4. pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (*Apron*) 10 km/jam;

Dalam hal ini penulis sudah melakukan survei mengenai jenis atau desain seperti apa yang cocok untuk diterapkan di jalan akses masuk Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo, mengingat penulis juga harus melihat nilai estetika dari setelah implementasi sign maksimum speed.

4.4.2 Design Sign Maksimum Speed

A. Sign Maksimum Speed di Access road



Gambar 4. 5 Design Sign Maksimum Speed di Access Road

B. Sign Maksimum Speed di Service Road



Gambar 4. 6 Design Sign Maksimum Speed di Service Road

C. Sign Maksimum Speed di Area *Make-up/ Break Down Area*



Gambar 4. 7Design Sign Maksimum Speed di Area Make-Up/Break down Area

D. Sign Maksimum Speed di Area *Apron*



Gambar 4. 8 Sign Maksimum Speed di Area Apron

4.4.3 Cara Pemasangan

Pemasangan sign maksimum speed harus juga diperhatikan karena dengan Lokasi yang strategis tentu akan mudah dilihat bagi pengendara, oleh karena itu perlu diperhatikan juga tempat pemasangan yang strategis, berikut caranya :

- A. Survey lokasi : Menentukan titik strategis pemasangan dengan mempertimbangkan visibilitas dan kebutuhan operasional.
- B. Penggalian dan pemasangan tiang : Tiang rambu harus ditanam dengan kedalaman minimal 50 cm untuk kestabilan.

- C. Pemasangan rambu dengan material reflektif : Agar terlihat jelas baik siang maupun malam hari.
- D. Pengecekan visibilitas : Memastikan rambu tidak terhalang kendaraan parkir, peralatan, atau bangunan bandara.

Penting untuk Selalu mengikuti memastikan bahwa pemasangan sign maksimum speed benar-benar terpasang dengan baik dan strategis. Hal ini akan membantu memastikan bahwa sign tersebut dipasang dengan benar dan sesuai dengan standar keselamatan yang ditetapkan.

4.4.4 Implementasi Sign Maksimum Speed

Sign di setiap jalan akses kendaraan operasional memang perlu diperhatikan, banyak area yang dilalui oleh kendaraan operasional memiliki peran penting dalam menertibkan dan memberikan informasi yang relevan. Berikut beberapa hal yang perlu diperhatikan terkait implementasi sign maksimum speed di bandara:

1. Peringatan Keselamatan: Sign maksimum speed di bandara harus memberikan informasi tentang risiko atau bahaya yang mungkin terjadi bagi pengguna jalan. Contohnya, rambu yang menunjukkan batas kecepatan di setiap memasuki area di sisi udara.
2. Penyebab Kecelakaan: Rambu peringatan juga dapat mengurangi kemungkinan kecelakaan antara pejalan kaki dan kendaraan. Misalnya, rambu yang mengingatkan pengemudi untuk berhati-hati saat melintasi jalur yang sering dilalui oleh pejalan kaki ataupun kendaraan operasional.
3. Efisiensi Lalu Lintas: Rambu peringatan membantu mengatur aliran lalu lintas secara efisien. Dengan adanya rambu yang jelas, pejalan pengemudi dapat memahami aturan. Warna dan Bentuk: Rambu peringatan di bandara biasanya menggunakan warna yang mencolok. Bentuk dan simbol pada rambu juga harus mudah dipahami oleh semua orang.

4. Pemeliharaan: Penting untuk secara rutin memeriksa dan memelihara rambu peringatan di bandara agar tetap terlihat jelas dan berfungsi dengan baik.

Dengan mematuhi peraturan dan memahami rambu peringatan, kita dapat menciptakan lingkungan yang lebih aman dan tertib di bandara.

4.4.5 Gambaran Penerapan

Berikut merupakan Gambaran penerapan sign maksimum speed pada setiap ruas jalan di sisi airside :

A. Sign Maksimum Speed di Access road



Gambar 4. 9 Implementasi Sign Maksimum Speed di Access Road

B. Sign Maksimum Speed di *Service Road*



Gambar 4. 10Implementasi Sign Maksimum Speed di Service Road

C. Sign Maksimum Speed di Area *Make-up / Break Down Area*



Gambar 4. 11 Implementasi Sign Maksimum Speed di Area Make-Up Area



Gambar 4. 12 Implementasi Sign Maksimum Speed di Area Make-Up / Break down Area

D. Sign Maksimum Speed di Area Apron



Gambar 4. 13 Implementasi Sign Maksimum Speed di Area Apron

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Implementasi sign maksimum speed di sisi airside Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo merupakan langkah penting dalam meningkatkan keselamatan dan ketertiban operasional. Dengan pemasangan rambu di lokasi strategis, pengawasan ketat, serta sosialisasi yang efektif, diharapkan kendaraan operasional dapat lebih disiplin dalam mematuhi batas kecepatan yang ditetapkan. Evaluasi dan perbaikan berkelanjutan juga diperlukan agar sistem ini dapat berjalan optimal dalam jangka panjang.

Dengan adanya implementasi ini, lingkungan operasional di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo akan menjadi lebih aman, tertib, dan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan yang berlaku.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Kegiatan *On The Job Training*(OJT) bagi taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara bertujuan agar peserta dapat menerapkan ilmu yang telah diperoleh selama masa perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya serta memperoleh gambaran nyata tentang dunia kerja. Selain itu, OJT juga memberikan kesempatan bagi taruna/i untuk mendapatkan wawasan dan pengetahuan tambahan yang mungkin tidak diperoleh selama proses pembelajaran di kampus.

Selama OJT, taruna/i dapat terlibat langsung dalam kegiatan operasional di lapangan, terutama dalam mempelajari dan mengamati tugas personel bandara di unit AVSEC, AMC, dan Informasi. Dalam pelaksanaannya, peserta OJT akan berada di bawah bimbingan dan pengawasan supervisor dari masing-masing unit terkait.

Penulis menyadari bahwa laporan *On The Job Training*(OJT) ini masih memiliki kekurangan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan demi perbaikan laporan ini ke depannya. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi para pembaca di masa mendatang.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

Diambil dari Kesimpulan penulis di atas, penulis dapat memberikan saran terhadap pengelola bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo sebagai berikut:

1. mengimplementasikan sign maksimum speed dikarenakan jalan tersebut merupakan daerah yang sangat penting bagi kendaraan operasional yang sedang melaksanakan fungsi dan tugasnya masing-masing.
2. Dengan adanya implementasi sign maksimum speed ini diharapkan bagi kendaraan operasional yang menggunakan jalur tersebut dapat lebih tertib lagi sesuai dengan regulasi yang berlaku sehingga dapat menciptakan lingkungan yang aman dan tertib.

5.2.2 Saran Terhadap OJT

Berdasarkan pengalaman selama tiga bulan *On The Job Training* (OJT) di Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo, terdapat beberapa saran yang dapat disampaikan untuk meningkatkan kualitas operasional dan pelaksanaan OJT ke depannya.

Mengingat Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo memiliki peran penting dalam pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan, maka diperlukan peningkatan pada fasilitas teknologi serta infrastruktur bandara guna memaksimalkan kualitas pelayanan. Selain itu, evaluasi dan pembaruan terhadap Standard Operating Procedure (SOP) perlu dilakukan secara berkala untuk menyesuaikan dengan perkembangan dan peningkatan standar keselamatan serta keamanan penerbangan setiap tahunnya.

Agar pelaksanaan OJT lebih optimal, disarankan agar setiap taruna/i dibekali dengan ilmu yang relevan dengan ruang lingkup OJT selama masa perkuliahan, sehingga ilmu yang diperoleh dapat langsung diaplikasikan di lapangan. Selain itu, durasi OJT sebaiknya diperpanjang lebih dari dua bulan, karena waktu yang tersedia saat ini dirasa belum cukup untuk mendalami seluruh aspek operasional di bandara secara menyeluruh.



DAFTAR PUSTAKA

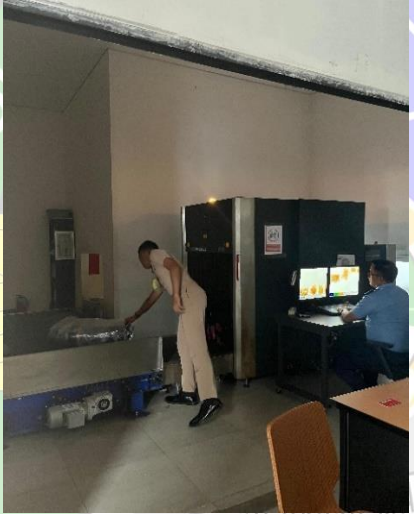
- ICAO Doc 9137 Part 1 Chapter 3. (n.d.). *AIRPORT SERVICES MANUAL PART 1 RESCUE AND FIRE FIGHTING Fourth Edition-2014*. www.icao.int.
- ICAO DOC.9859. (2013). *Safety Management Manual (SMM)*.
- Internasional Civil Aviation Organization. (2013). Vol I Aerodrome Design and Operations, Fifth Edition. In Annex 14.
- KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA NOMOR. (2023). *PR 21 TAHUN 2023 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 13S (Manual of Standard CASR Part 13S) Volume I Aerodrome Daratan*.
- Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor. (1999). *skep/ 140/ VI/ 1SSS tentang persyaratan dan prosedur pengoperasian kendaraan di sisi udara di bandara*.
- Pariaji, D. B. (2018). *Pengenalan Umum Bandar Udara*. Diakses Melalui [Http://Www.ilmuterbang. Com/Artikel-Mainmenu-29/Teori](http://www.ilmuterbang.com/Artikel-Mainmenu-29/Teori)
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor. (2024). *PM 200STahun 2024 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. (2005a). *KM 21 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7055-2005 mengenai Marka dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara sebagai Standar Wajib*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. (2015). *KP 35 TAHUN 2015 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 13S (_Manual of Standard CASR-Part 13S_) Volume I Bandar UDara (_Aerodromes_)*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. (2017a). *KP 38 TAHUN 2017 Tentang Apron Management Service*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. (2017b). *KP 41 TAHUN 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 13S- 11 (Advisory Circular CASR Part 13S-11), Lisensi dan/ atau Rating Personel Bandar Udara*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. (2021e). *PM 28 TAHUN 2021 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. (2022f). *PR 30 TAHUN 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 13S (Manual Of Standard CASR Part 13S) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)*.
- Presiden Republik Indonesia. (2009). *UU Nomor 1 Tahun 2005 Tentang Penerbangan*.

Sena, A. (2008). Pengetahuan Dasar *Apron Movement Control* (AMC). Diakses Dari [Http://Angkasasena. Blogspot. Com/2008/04/Pengetahuan-Dasar-Apron-Movement_17. Html](http://Angkasasena.blogspot.com/2008/04/Pengetahuan-Dasar-Apron-Movement_17.html).

Udara, D. I. B., Susanto, P. C., C Hermawan, M. A. (2019). *PERSONEL AVIATION SECURITY MENJAGA KEAMANAN*. 1c(2).



LAMPIRAN KEGIATAN

UNIT	FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
AVSEC		Penjagaan pintu masuk keberangkatan
		Membantu pemeriksaan manual barang di HBSCP
		Pemeriksaan dan pencocokan identitas di boarding pass

		Penjagaan pintu keluar <i>check in</i>
		Mengatur alur penumpang di PSCP
		Melaksanakan patroli rutin sebelum dan sesudah <i>schedule flight</i>

		Mengatur alur penumpang di PSCP Internasional
		Inspeksi terminal sebelum bandara kedatangan penumpang
		Penjagaan gerbang cargo

		Penjagaan pintu keluar kedatangan
AMC		melakukan docking dan undocking kepada pesawat
		Proses memarkirkan pesawat.

		Melaksanakan FOD walk
		Menyiapkan aircraft parking stand allocation dan dikoordinasikan dengan ATC.
		Pencatatan data penerbangan

INFORMASI		Announcement saat pesawat landing, boarding, dan last call kepada penumpang.
		Melaksanakan inspeksi rutin di area terminal.
		Menyebarkan kuesioner kepada penumpang mengenai kepuasan pelayan di Bandar Udara Internasional Komodo.

Lembar Penilaian OJT di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo

 REKAPITULASI NILAI ON THE JOB TRAINING PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)	
1. Nama	: ANDRIAN HERWANTO
2. Prodi	: D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
3. Tanggal OJT	: 06 JANUARI - 28 FEBRUARI 2025
4. Lokasi OJT	: BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO
5. Unit	: AVIATION SECURITY (AVSEC)

1. Penilaian Kompetensi	
a. Kemampuan Kerja	88 (dengan angka)
b. Komunikasi dan Koordinasi	90 (dengan angka)
c. Situasi Abnormal/Tidak biasa	87 (dengan angka)
d. Manajemen Kerja	92 (dengan angka)
e. Security & Safety Awareness	93 (dengan angka)
2. Penilaian Kepribadian	
a. Sikap/Perilaku	95 (dengan angka)
b. Tanggung Jawab	91 (dengan angka)
c. Kerjasama	90 (dengan angka)
d. Kerapian	95 (dengan angka)
3. Prosentase Kehadiran	
a. Ijin	- hari
b. Sakit	- hari
c. Tanpa Keterangan	- hari
4. Jumlah hari bekerja	25 hari

Catatan :

Pimpinan Instansi

CEPPATRIONO

Surabaya, 28-02-2025

Supervisor
RAHMATULLAH

 REKAPITULASI NILAI ON THE JOB TRAINING PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)	
1. Nama	: ANDRIAN HERWANTO
2. Prodi	: D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
3. Tanggal OJT	: 06 JANUARI - 28 FEBRUARI 2025
4. Lokasi OJT	: BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO
5. Unit	: APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)

1. Penilaian Kompetensi	
a. Kemampuan Kerja	95 (dengan angka)
b. Komunikasi dan Koordinasi	95 (dengan angka)
c. Situasi Abnormal/Tidak biasa	95 (dengan angka)
d. Manajemen Kerja	95 (dengan angka)
e. Security & Safety Awareness	95 (dengan angka)
2. Penilaian Kepribadian	
a. Sikap/Perilaku	95 (dengan angka)
b. Tanggung Jawab	95 (dengan angka)
c. Kerjasama	95 (dengan angka)
d. Kerapian	95 (dengan angka)
3. Prosentase Kehadiran	
a. Ijin	- hari
b. Sakit	- hari
c. Tanpa Keterangan	- hari
4. Jumlah hari bekerja	21 hari

Catatan :

Pimpinan Instansi


 CERRY TRIONO

Surabaya, 28-02-2025

Supervisor


 GILANG SUPRIYATNA



Dipindai dengan CamScanner

 REKAPITULASI NILAI ON THE JOB TRAINING PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)	
1. Nama	: ANDRIAN HERWANTO
2. Prodi	: D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
3. Tanggal OJT	: 06 JANUARI - 23 FEBRUARI 2025
4. Lokasi OJT	: BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN DAJO
5. Unit	: INFORMASI

1. Penilaian Kompetensi

a. Kemampuan Kerja	95	(dengan angka)
b. Komunikasi dan Koordinasi	95	(dengan angka)
c. Situasi Abnormal/Tidak biasa	95	(dengan angka)
d. Manajemen Kerja	95	(dengan angka)
e. Security & Safety Awareness	95	(dengan angka)

2. Penilaian Kepribadian

a. Sikap/Perilaku	95	(dengan angka)
b. Tanggung Jawab	95	(dengan angka)
c. Kerjasama	95	(dengan angka)
d. Kerapian	95	(dengan angka)

3. Prosentase Kehadiran

a. Ijin	-	hari
b. Sakit	-	hari
c. Tanpa Keterangan	-	hari

4. Jumlah hari bekerja

7 hari

Catatan : semoga ilmu yang didapatkan selama OJT dapat diterapkan ilmu pengetahuan, pengembangan daya pikir dan permasalahan kompleks yang timbul dengan mengonotas serta mengambil keputusan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas.

Pimpinan Instansi

Surabaya, 28-02-2025

Supervisor

CEPPA TRIANO

SRI RATNASWATI



Dipindai dengan CamScanner



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**



Jl. Jemur Andayani 1/73
Surabaya – 60236

Telepon : 031-8410871
031-8472936
Fax : 031-8490005

Email : mail@politekbangsby.ac.id
Web : www.politekbangsby.ac.id

**LEMBAR PENILAIAN
LAPORAN ON THE JOB TRAINING
D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

NAMA TARUNA : ANDRIAN HERWANTO
N.I.T : 30622078

KRITERIA PENILAIAN

NO	UNSUR	BOBOT	NILAI	KETERANGAN
1.	Tata Bahasa	25%	97	
2.	Sistematika Penulisan	25%	98	
3.	Kelengkapan Data Dukung	15%	96	
4.	Akurasi Data	20%	96	
5.	Ketepatan Waktu Penyelesaian	15%	98	
JUMLAH				

C. PENILAIAN AKHIR

Lulus/Tidak Lulus*) (mengulang pada tanggal.....)

25 Februari 2025

SUPERVISOR



Dipindai dengan CamScanner



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

Jl. Jemur Andayani II/73
Surabaya – 60236

Telepon : 031-8410871
031-8472936
Fax : 031-8490005

Email : mail@poltekbangsby.ac.id
Web : www.poltekbangsby.ac.id



LEMBAR PENILAIAN
LAPORAN ON THE JOB TRAINING
D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

NAMA TARUNA : ANDRIAN HERWANTO
N.I.T : 30622078

KRITERIA PENILAIAN

NO	UNSUR	BOBOT	NILAI	KETERANGAN
1.	Tata Bahasa	25%	95	
2.	Sistematika Penulisan	25%	95	
3.	Kelengkapan Data Dukung	15%	95	
4.	Akurasi Data	20%	95	
5.	Ketepatan Waktu Penyelesaian	15%	95	
JUMLAH				

C. PENILAIAN AKHIR

Lulus/Tidak Lulus* (mengulang pada tanggal.....)

25 Februari 2025

SUPERVISOR

SRI RATNAWATI



Dipindai dengan CamScanner