

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BLU UPBU KELAS I HALU OLEO KENDARI**



Disusun Oleh :

ANGGELLA BRELIANT REEDY SANTOSO
NIT : 30621004

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BLU UPBU KELAS I HALU OLEO KENDARI**



Disusun Oleh :

ANGGELLA BRELIANT REEDY SANTOSO
NIT : 30621004

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BLU UPBU KELAS I HALU OLEO KENDARI

Disusun oleh :
ANGGELLA BRELIANT REEDY SANTOSO
NIT : 30621004


Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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


Disetujui Oleh :

Dosen Pembimbing

Supervisor Bandara Halu Oleo



MAULANA ANIFA SILVIA, SE, MM

NIP. 19840513 200912 2 006


AYU ASMIRA NASIR

NIP. 19920701 201012 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara


AHMAD MUSADEK, S.T., M.T.
NIP. 196802171991021001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 01 Maret 2024 di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.

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

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

1. Bapak Benyamin Noach Apituley, S.E. selaku Kepala Bandar Udara Halu Oleo Kendari, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT).
2. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Ibu Ayu Asmira Nasir selaku Kanit *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Halu Oleo Kendari, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT).
4. Bapak Alam Kosasih selaku Kanit *Aviation Security* (AVSEC) Bandara Halu Oleo Kendari, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT).
5. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.MT., selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.

6. Ibu Maulana Anifa Silvia, SE, MM selaku Pembimbing OJT
7. Seluruh *team leader* AMC, AVSEC, dan seluruh senior MTU Bandar Udara Halu Oleo Kendari yang telah membimbing dan membantu`
8. Rekan Peserta OJT MTU VI Politeknik Penerbangan Surabaya.
9. Kedua orang tua saya yang selalu memberikan dukungan, kasih sayang, bantuan serta doa.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On Job Training (OJT)* ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Kendari, 01 Maret 2024



Penyusun

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR GAMBAR	iv
DAFTAR TABEL.....	v
BAB I.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
BAB II	5
2.1 Sejarah Singkat	5
2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Halu Oleo Kendari	5
2.2 Data Umum Bandar Udara Halu Oleo Kendari	6
2.2.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside Facility</i>).....	8
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside Facility</i>)	10
2.2.3 <i>Layout</i> Bandar Udara Halu Oleo Kendari.....	12
2.3 Struktur Organisasi.....	12
2.3.1 Tugas dan Fungsi	13
2.5 Jadwal dan Kegiatan	15
2.5.1 Jadwal Pelaksanaan	15
2.6 Unit Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	15
2.6.1 Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	15
2.6.2 Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	19
BAB III	25
3.1 Permasalahan	25
3.2 Penyelesaian Permasalahan	25
3.2.1 Permasalahan 1.....	25
3.2.2 Penyelesaian Masalah 1.....	26
3.2.3 Permasalahan 2.....	26
3.2.4 Penyelesaian Permasalahan 2	27

BAB IV	28
4.1 Kesimpulan	28
4.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab 3	28
4.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT	28
4.2 Saran	28
DAFTAR PUSTAKA	30
LAMPIRAN.....	31
LAMPIRAN.....	36



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Halu Oleo Kendari.....	6
Gambar 2. 2 Layout Bandara Halu Oleo Kendari	12
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandara Halu Oleo Kendari	12
Gambar 2. 4 Mesin <i>X-ray</i>	17
Gambar 2. 5 WTMD	17
Gambar 2. 6 HHMD.....	18
Gambar 2. 7 <i>Aircraft Stop Line Marking</i>	22
Gambar 2. 8 <i>Apron Lead-in dan Lead-out Line Marking</i>	22
Gambar 2. 9 <i>Parking Stand Number</i>	23
Gambar 2. 10 <i>Aviobridge Safety Marking</i>	23
Gambar 2. 11 <i>Service Road Marking</i>	24
Gambar 2. 12 <i>No Parking Area Marking</i>	24
Gambar 3. 1 FOD di sisi udara.....	25
Gambar 3. 2 Petugas tidak menggunakan rompi di sisi udara	26
Gambar 3. 3 Dokumentasi Personel <i>Aviation Security</i> Melakukan Introgasi Kepada Penumpang yang Membawa Barang Terlarang.....	26



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Letak dan Kondisi Bandara Halu Oleo Kendari	7
Tabel 2. 2 Fasilitas Sisi Udara Bandara Halu Oleo Kendari.....	8
Tabel 2. 3 Fasilitas Sisi Darat Bandara Halu Oleo Kendari.....	10
Tabel 2. 4 Jadwal Pelaksanaan OJT	15
Tabel 2. 5 Jadwal Pelaksanaan OJT per Unit	15
Tabel 2. 6 Jadwal Tugas AMC	21
Tabel 2. 7 Nama-Nama Petugas AMC	21



BAB I

PENDAHULUAN

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

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan dunia penerbangan baik secara internasional, regional maupun domestik nasional mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Di era ini bidang penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandar udara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandar udara diberbagai pulau.

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma dibidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan/ atau pelatihan yang memiliki tugas utama mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya keselamatan penerbangan. Program Studi Diploma III pada Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Diploma III Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara (TNU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma III Komunikasi Penerbangan (KP) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan (TBL).

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

Melalui *On the Job Training* (OJT) para taruna diharapkan bisa menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori dan mampu menemukan penyelesaian dari setiap permasalahan yang ada di lapangan. *On the Job Training* (OJT) adalah salah satu metode untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi udara sebagai *manager* yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga saat bekerja taruna diharapkan mampu menerapkan pengalaman pada instansi.

Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training*. Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara.

1.2 Dasar Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Dasar pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Staut Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.

4. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
5. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
6. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 Tentang Sistem Pendidikan Nasional.

1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

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

1. Supaya Taruna dapat mengaplikasikan pengetahuan yang diperoleh selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya di lingkungan kerja.
2. Terwujudnya lulusan yang memiliki sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional untuk Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Memahami etika kerja dalam industri penyedia jasa dan membangun pengalaman praktis untuk memasuki sektor industri penerbangan.
4. Mengembangkan kemampuan komunikasi taruna dalam menyampaikan materi ilmiah secara lisan maupun tertulis, seperti dalam 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. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT (*On the Job Training*).

3. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
4. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandar Udara lokasi *On The Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional dan keamanan penerbangan.



BAB II

GAMBARAN UMUM LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Halu Oleo Kendari

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 bemarkas di Pangkalan TNI Angkatan Udara Kendari dan pada tanggal 27 Mei 1958 nama Detasemen Angkatan Udara dirubah menjadi Pangkalan TNI Angkatan Udara Wolter Monginsidi Kendari.

Tahun 1975 terbentuklah Satuan Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai Surat Perintah Direktur Jendral 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 Wolter Monginsidi Kendari. Tahun 1979 status Pejabat Kepala Perwakilan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di Kendari dengan No. SPRINT/692/VII/1979 tanggal 01 Juli 1979 dirubah menjadi Pejabat Pelaksana Harian Kepala Pelabuhan Udara Kelas III Wolter Monginsidi Kendari.

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

berganti nama menjadi Bandar Udara Halu Oleo Kendari hingga sekarang. Segala kebijakan Bandar Udara adalah implementasi dari kebijakan dan peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara serta dioperasikan untuk Bandar Udara Umum.

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 Bandar Udara Halu Oleo Kendari



Gambar 2. 1 Bandar Udara Halu Oleo Kendari

Sumber : Dokumentasi Pribadi

a. Indikator Lokasi dan Nama Bandar Udara

Indikator Lokasi : WAWW

Nama Bandar Udara : Bandar Udara Halu Oleo Kendari

Nama Kota : Kendari

b. Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Bandar Udara Halu Oleo yang tepatnya berada di wilayah Provinsi

Sulawesi Tenggara Kabupaten Kendari

Tabel 2. 1 Letak dan Kondisi Bandara Halu Oleo Kendari

Letak dan kondisi geografis Bandar Udara Halu Oleo Kendari	
<i>ARP Coordinates</i>	04° 05' 03'' S - 122° 24' 31'' E
<i>Direction And Distance from City</i>	32 KM TO EAST
<i>Elevation / Reference Temperature</i>	164 FT/27° C
<i>AFTN</i>	WAWWZTZE WAWWYOYE
<i>Type Of Traffic Permitted</i>	IFR and VFR
Jam Operasi	07.00 s/d 20.00 WITA
Pengelola	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan.
Pelayanan LLU	ADC / APP
Kategori PKP-PK	VII
D.P.P.U	ADA
METEO	ADA (Milik Lanud TNI-AU)
Jarak Bandara	- Dari Ibu Kota Provinsi : 25 KM - Dari Ibu Kota Negara (Jakarta) : 961 NM
Termasuk Wilayah	Provinsi : Sulawesi Tenggara Kabupaten : Konawe Selatan Kecamatan : Ranomeeto Desa : Ambaipua
Alamat	Jl. Wolter Monginsidi Ambaipua Kec. Ranomeeto Konawe Selatan 93372
Telp	(0401) 3121833, 3121980
Fax	(0401) 3121833, (0401) 3131751
Email	bandarawmi@yahoo.co.id
Kode	ICAO : WAWW IATA : KDI

2.2.1 Fasilitas Sisi Udara (*Airside Facility*)

Pada Bandar Udara Halu Oleo Kendari memiliki 8 fasilitas sisi udara yang digunakan untuk saat ini, diantaranya :

Tabel 2. 2 Fasilitas Sisi Udara Bandara Halu Oleo Kendari

1.	LANDAS PACU	
	Ukuran (Panjang x Lebar)	: 2500 M ¹ x 45 M ¹
	Konstruksi	: <i>Asphalt Flexible</i>
	Arah / Designation	: 08 – 26
	Kemampuan	: 47 F/C/X/T
	Kondisi Saat ini	: Baik
	Pelapisan Terakhir	: 2020
2.	TAXI WAY	
	Ukuran (Panjang x Lebar)	: - <i>Taxiway A</i> (355 M ¹ x 23 M ¹) - <i>Taxiway B</i> (355 M ¹ x 23 M ¹) - <i>Taxiway C</i> (75 M x 23 M) Lanud WMI
	Konstruksi	: <i>Flexible Pavement</i>
	Kemampuan	: - <i>Taxiway A</i> : 56 F/C/X/T - <i>Taxiway B</i> : 50 F/C/X/T - <i>Taxiway C</i> : 35 F/C/X/T
	Kondisi Saat ini	: Baik
	Pelapisan Terakhir	: - <i>Taxiway A</i> Tahun 2018 - <i>Taxiway B</i> Tahun 2013 - <i>Taxiway C</i> Tahun 1998
3.	APRON	
	Ukuran (Panjang x Lebar)	: <i>Apron A</i> 373 M ¹ x 113 M ¹ : <i>Apron B</i> 177 M ¹ x 60 M ¹
	Konstruksi	: <i>Apron A Rigid Pavement</i> : <i>Apron B Asphalt Concrete</i>

	Kemampuan	: <i>Apron A 69 R/C/X/T</i> : <i>Apron B 35 F/C/X/T</i>
	Kondisi Saat ini	: Baik
	Pelapisan Terakhir	: <i>Apron A 2013</i> : <i>Apron B 1998</i>
4.	<i>TURNING AREA</i>	
	Luas	: 3 (1.500. M ²)
	Konstruksi	: <i>Asphalt Concrete</i>
	Kemampuan	: 47 F/C/X/T
	Kondisi Saat ini	: Baik
5.	<i>OVER RUN (STOP WAY)</i>	
	Ukuran (Panjang x Lebar)	: 2 (60 M ¹ x 45 M ¹)
	Konstruksi	: <i>Asphalt Concrete</i>
	Kondisi Saat ini	: Baik
6.	<i>SHOULDER (BAHU LANDASAN)</i>	
	Ukuran (Panjang x Lebar)	: a. 2.620 M ¹ x 127,5 M ¹ : b. 2.620 M ¹ x 127,5 M ¹
	Konstruksi	: Urugan tanah pilihan dan di tanami rumput
	Kondisi Saat ini	: Baik
7.	<i>ACCESS ROAD</i>	
	Ukuran (panjang x lebar)	: 550 M ¹ x 5,5 M ¹ (PKP-PK → <i>Runway</i>) : 450 M ¹ x 5 M ¹ (PKP-PK → <i>Apron</i>)
8.	<i>RUNWAY STRIP</i>	
	Panjang	: 2.760 M ¹
	Lebar	: 300 M ¹
	Kondisi Saat ini	: Baik

2.2.2 Fasilitas Sisi Darat (*Landside Facility*)

Tidak kalah pentingnya dari fasilitas sisi udara (*airside*), fasilitas sisi darat (*landside*) juga sangat menentukan kelancaran pelayan penerbangan dari suatu bandar udara, berikut fasilitas sisi darat (*landside*) yang ada pada Bandar Udara Halu Oleo Kendari :

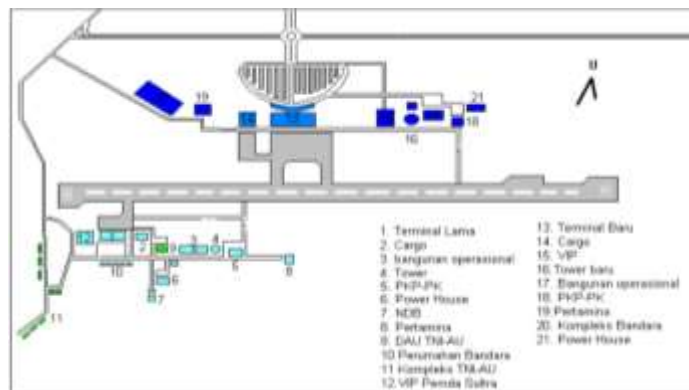
Tabel 2. 3 Fasilitas Sisi Darat Bandara Halu Oleo Kendari

1.	BANGUNAN TERMINAL	Baru : 15.614 M ² (dilengkapi dengan fasilitas Garbarata) 4 Unit
2.	GEDUNG KARGO	Lama : 300 M ² Baru : 1.000 M ²
3.	BANGUNAN KANTOR	Lama : 312 M ² Baru A : 400 M ² Baru B : 600 M ² (2 Lantai)
4.	GEDUNG OPERASIONAL	<p>a. Gedung Menara (<i>Tower</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lama : 240 M² (3 tingkat, 4 Lantai, Lanud) - Baru : 180 M² (4 tingkat, 5 lantai) <p>b. Gedung PKP-PK</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lama : 272 M² (Lanud Halu Oleo) - Baru : 554 M² <p>c. <i>Power house</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Lama : 218 M² (Lanud Halu Oleo) - Baru : 160 M² <p>d. Gedung CCR</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lama : 48 M² - Baru : 60 M² <p>e. Gedung Perbengkelan (<i>Work Shop</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lama : 200 M² - Baru : 240 M² <p>f. Gedung Jaga</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - 48 M² = 1 Unit - 27,5 M² = 3 Unit g. Gedung Auditorium : 375 M² h. Gedung Gardu <i>Trafo</i> : 32 M² i. Gedung UPS: 12 M² j. Bangunan Air <ul style="list-style-type: none"> - Bak Penampungan PKP-PK : 96 M³ - Bak Penampungan Operasional : 116 M³ k. Gedung Poll Kendaraan : 384 M²
5.	GUDANG BANDARA	200 M ²
6.	BANGUNAN OPERASIONAL (Perumahan)	<ul style="list-style-type: none"> a. TIPE A (100 M²) : 1 buah (Abeko) b. TIPE B (70 M²) : 8 buah (4 Lanud, 4 Abeko) c. TIPE C (50 M²) : 12 buah (Lanud) d. TIPE D (36 M²) : 68 buah (34 Lanud, 34 Abeko)
7.	ALAT – ALAT BESAR	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Push Back Car</i> : - b. <i>Runway Sweeper</i> : 1 Unit (Rusak) c. <i>Tractor</i> : 5 Unit d. <i>Grass Mower</i> : 5 Unit e. <i>Truck Water High Pressure</i> : 1 Unit f. <i>Water Blasting</i> : 1 Unit g. Bus Kap. 27 Seat : 2 Unit h. Bus Kap. 33 Seat : 1 Unit i. <i>Buggy Car</i> : 1 Unit j. <i>Aerial Platform Skylife</i> : 1 Unit k. Mesin Potong Rumput Gendong : 13 Unit

2.2.3 Layout Bandar Udara Halu Oleo Kendari

Adapun *layout* sisi udara Bandar Udara Halu Oleo Kendari dapat dilihat pada Gambar 2.2



Gambar 2. 2 *Layout* Bandara Halu Oleo Kendari

2.3 Struktur Organisasi

Struktur organisasi Bandar Udara Halu Oleo Kendari untuk saat ini, sebagai berikut :



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandara Halu Oleo Kendari

Sumber : Dokumentasi Pribadi

2.3.1 Tugas dan Fungsi

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

1. Kepala Bandar Udara ditunjuk sebagai pejabat pemegang fungsi koordinasi pelaksanaan kegiatan, fungsi pemerintahan dan pelayanan jasa kebandarudaraan, dan mempunyai wewenang :

- a. Mengkoordinasikan kegiatan fungsi pemerintahan terkait dan kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan guna menjamin kelancaran kegiatan operasional di bandar udara.
- b. Menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional bandar udara yang tidak dapat diselesaikan oleh instansi pemerintah dan badan hukum Indonesia atau unit kerja terkait lainnya secara sendiri-sendiri.

2. Kepala 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 diantaranya:

- 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. Bidang Keamanan Penerbangan terdiri dari:
- a. Koordinator Pelaksana Keamanan Penerbangan
 - b. Koordinator Unit Pelayanan Darurat Penerbangan (PKP-PK)
5. Kepala Seksi Pelayanan dan Kerja Sama mempunyai tugas bertanggung jawab terhadap pelayanan jasa pada bandar udara. Seperti :
- a. PJP2U
 - b. PJP4U
 - c. dll,
6. Ketua Kelompok Teknisi mempunyai tugas melaksanakan pemeliharaan peralatan Elektronika Penerbangan serta memberikan teori teknis peralatan.

2.4 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT), Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara MTU VII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Berikut wilayah kerja yang meliputi :

- a. Unit *Aviation Security* (AVSEC)

- b. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

2.5 Jadwal dan Kegiatan

Jadwal dan kegiatan yaitu berisi jadwal pelaksanaan kegiatan OJT Taruna MTU VII di Bandar Udara Halu Oleo Kendari adalah sebagai berikut :

2.5.1 Jadwal Pelaksanaan

Pelaksanaan *On The Job Training* dilakukan selama tiga bulan dimulai tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 01 Maret 2024 di Bandar Udara Halu Oleo Kendari.

Tabel 2. 4 Jadwal Pelaksanaan OJT

No.	Tanggal Pelaksanaan OJT	Kegiatan OJT
1.	14 Desember 2023 – 18 Januari 2024	Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)
2.	19 Januari 2024 – 23 Februari 2024	Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)

Tabel 2. 5 Jadwal Pelaksanaan OJT per Unit

No.	Waktu Pelaksanaan OJT	Kegiatan OJT
1.	Senin – Jum'at 08.00 WITA – 16.30 WITA	Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC) / <i>Airport Security</i>
2.	Senin – Jum'at 08.00 WITA – 16.30 WITA	Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC) / <i>Airport Operation Airside</i>

2.6 Unit Pelaksanaan *On The Job Training*

2.6.1 Unit *Aviation Security* (AVSEC)

Aviation Security (Avsec) adalah Personil Keamanan Penerbangan yang telah (wajib) memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (SKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. (Peraturan Direktur Jenderal

Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9). *Aviation Security* (Avsec) adalah sebuah unit kerja yang bertugas sebagai pengelola dan penyedia jasa keamanan bandar udara.

Personel *Aviation Security* (Avsec) harus memahami berbagai macam karakter dan sifat-sifat para pengguna jasa baik dalam masalah penanganan masalah pengamanan maupun pelayanan. *Aviation Security* (Avsec) harus dapat menangani masalah dengan profesional dan tepat yang kembali mengacu kepada regulasi yang ketat. Setiap tempat pemeriksaan keamanan pada suatu Bandar Udara harus memiliki :

1. Mesin *X-Ray*
2. Gawang *Detector* Logam (*Walk Through Metal Detector*/WTMD)
3. *Detector* Logam Genggam (*Hand Metal Detector*/HHMD)

Personel AVSEC di Bandar Udara Halu Oleo Kendari terdiri dari 4 regu dengan dengan jumlah personel setiap regunya 19 orang.

- A. Total Keseluruhan : 76 orang
- B. Komandan Regu : 4 orang
- C. Supervisor : 11 orang
- D. Komandan Jaga : 3 orang

Jam Kerja Personel Avsec di Bandar Udara Halu Oleo Kendari :

1. Shift APS : 06.00 WITA – 18.00 WITA
2. Shift Pagi ASN : 06.00 WITA – 13.30 WITA
3. Shift Siang ASN : 13.30 WITA – 20.00 WITA

Berikut tempat pemeriksaan keamanan pada Bandar Udara Halu Oleo Kendari yang terdiri dari :

1. Mesin *X-ray*



Gambar 2. 4 Mesin *X-ray*

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Mesin *X-ray*, juga dikenal sebagai mesin sinar-X, adalah perangkat yang menggunakan sinar-X elektromagnetik untuk membuat gambar internal objek atau tubuh manusia. Mereka bekerja dengan memancarkan sinar-X melalui objek yang dituju, dan kemudian mendeteksi seberapa banyak sinar-X yang mencapai detektor di sisi lain objek. Data ini kemudian diproses untuk menciptakan gambar yang dapat dianalisis oleh ahli medis atau operator yang terlatih.

Alat bantu tugas yang satu ini merupakan jenis peralatan *detector* yang digunakan oleh petugas AVSEC untuk mendeteksi secara visual barang bawaan si calon penumpang. Jadi, dengan menggunakan *X-Ray* ini petugas AVSEC bisa mengetahui jika terdapat barang atau sesuatu bawaan yang membahayakan keselamatan penerbangan. Alat bantu ini sangat praktis karena tanpa harus membuka tas penumpang satu per satu.

2. WTMD (*Walk-Through Metal Detector*)



Gambar 2. 5 WTMD

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Alat bantu ini merupakan peralatan *detector* berupa pintu yang berfungsi untuk mendeteksi semua barang bawaan penumpang yang terdapat pada pakaian atau pun badan. Cara kerjanya, alat WTMD akan berbunyi ketika ada sesuatu yang terdeteksi berupa barang bawaan yang terbuat dari metal dan dapat membahayakan keselamatan dalam penerbangan. Contohnya seperti senjata tajam, senjata api, dan benda jenis lainnya.

3. HHMD (*Hand-Held Metal Detector*)



Gambar 2. 6 HHMD

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Alat bantu tugas AVSEC yang satu ini penggunaannya langsung dipegang oleh personil AVSEC. Fungsi dari alat bantu ini adalah untuk mendeteksi posisi/letak semua barang bawaan yang terdapat pada pakaian atau badan calon penumpang.

Sebenarnya fungsi dari HHMD ini hampir sama dengan WTMD yaitu mendeteksi barang bawaan yang terbuat dari metal atau unsur logam dan dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Maka dari itu, harus dipastikan jika menemui calon penumpang yang terdeteksi atas barang bawaan yang dilarang, segeralah untuk melepaskan dan mengamankannya.

2.6.2 Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah suatu unit yang terdiri dari personel bandar udara yang memiliki lisensi dan tanggung jawab untuk melakukan pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, orang dan bongkar muat barang dan pos di sisi udara.

Fungsi Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebagai berikut :

1. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindari adanya tabrakan antara pesawat udara dengan *obstacle*.
2. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar dari *apron* dengan ADC.
3. Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 262 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*) BAB 9 poin 9.6.6 dijelaskan bahwa Tugas Personel *Apron Movement Control* (AMC) yaitu :

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*.
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*.
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat di *apron*.
4. Menjamin kebersihan di *apron*.
5. Menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik.
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*.
7. Menganalisa seluruh kegiatan di *apron* pada saat *Peak Hour/Peak Season*.
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat.

9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*.
10. Melakukan investigasi terhadap *Incident / Accident* di *apron* dan melakukan pelaporan.
11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *Incident / Accident* tidak terulang lagi.
12. Melakukan Monitoring secara visual terhadap *Aircraft Stand*.

Kegiatan pelayanan *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebagai berikut :

1. Menyiapkan *aircraft parking stand allocation*.
2. Mengadakan pengaturan terhadap *engine run up, aircraft towing*, memonitor *start up clearance*.
3. Menyediakan *marshaller* dan *follow me service*.
4. 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*.
5. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan *emergency*.
6. Membuat/mengadakan suatu pengaturan *security*.
7. Mengadakan *control* terhadap disiplin di *apron*.
8. Menjamin kebersihan *apron*.
9. Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di *apron* selalu dalam keadaan baik setiap saat.
10. Mengoperasikan *Aviobridge*/Garbarata.

Personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Halu Oleo Kendari berjumlah 13 orang yang, terdiri dari 1 orang *team leader* dan 12 anggota AMC. Dalam melakukan tugasnya AMC dibagi menjadi berikut :

Tabel 2. 6 Jadwal Tugas AMC

No.	Shift	Keterangan
1.	<i>Office Hour</i> (OH)	08.00 WITA – 16.30 WITA
2.	Pagi Siang (PS)	06.00 WITA – 20.00 WITA

Tabel 2. 7 Nama-Nama Petugas AMC

No.	Nama Petugas	Keterangan
1.	Ayu Asmira Nasir (Kepala Unit)	ASN
2.	Rury Ramadhan	ASN
3.	Miswan Ryanti	ASN
4.	Risna Handayani	ASN
5.	Resky Amelia Utami	ASN
6.	Monica	APS
7.	Roy Marten	APS
8.	Dwi Cahyo	APS
9.	Rian Rifandi	APS
10.	Alqadri Yusuf	APS
11.	Muh Shaum R	APS
12.	Rivaldi Afriansyah	APS
13.	Hening Wisnu	APS

Dalam melaksanakan tugasnya, taruna *On The Job Training* membantu unit *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengikuti pemeriksaan sisi udara, dimulai dari daerah *apron* sampai *runway*. Selain itu, taruna juga membantu untuk mengoperasikan garbarata atau *aviobrigde*.

Berikut adalah marka di *apron* yang terdapat di Bandar Udara Halu Oleo Kendari :

1. Aircraft Stop Line Marking

Merupakan tanda berupa garis atau bar berwarna kuning. Letaknya di perpanjangan *lead-in* berjarak 6 m dari akhir *lead-in line*. Fungsinya adalah tempat berhentinya pesawat udara yang parkir.



Gambar 2. 7 *Aircraft Stop Line Marking*

2. Apron Lead-in dan Lead-out Line Marking

Apron Lead-in dan Lead-out Line Marking Adalah garis yang berwarna kuning di *apron* dengan lebar 0,15 m. Fungsinya sebagai pedoman yang digunakan oleh pesawat udara untuk melakukan *taxi* dari *taxiway* ke *apron* atau sebaliknya.



Gambar 2. 8 *Apron Lead-in dan Lead-out Line Marking*

3. *Parking Stand Number*

Berfungsi untuk menunjukkan nomor tempat parkir untuk pesawat udara saat mendarat.



Gambar 2. 9 *Parking Stand Number*

4. *Aviobridge Safety Marking*

Merupakan garis berwarna merah yang berada di *apron* dengan lebar 0.15 meter, berfungsi untuk menunjukkan batas aman untuk pesawat udara dari pergerakan *aviobridge* (garbarata) terletak dekat dengan *aircraft parking stand*.



Gambar 2. 10 *Aviobridge Safety Marking*

5. *Service Road Marking*

Merupakan marka yang digunakan untuk membatasi sebelah kanan dan kiri yang memungkinkan pergerakan peralatan (GSE) terpisah dengan pesawat udara. Bentuk sebagaimana di maksud sesuai dengan gambar di bawah ini dan di sesuaikan dengan kebutuhan operasional.



Gambar 2. 11 *Service Road Marking*

6. *No Parking Area Marking*

No Parking Area Marking Adalah tanda yang berbentuk persegi panjang dengan garis-garis berwarna merah yang tidak boleh digunakan untuk parking peralatan. Berfungsi untuk *maneuver towing tractor* dan digunakan untuk kendaraan bila terjadi *emergency*. Letaknya berada di depan pesawat udara.



Gambar 2. 12 *No Parking Area Marking*

BAB III

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

3.1 Permasalahan

Bandar Udara Halu Oleo Kendari merupakan bandar udara yang melayani rute penerbangan domestik dimana terdapat banyak pergerakan penumpang dan petugas di dalam maupun di luar Bandar Udara sehingga wajib dilakukan pemeriksaan keamanan untuk setiap orang yang akan masuk kedalam sisi daerah terkendali dan daerah keamanan terbatas.

Selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* di Bandar Udara Halu Oleo Kendari taruna OJT menemukan beberapa permasalahan yang ada di beberapa unit kerja. Penulis menyadari bahwa permasalahan tersebut mempengaruhi keamanan dan keselamatan baik calon penumpang pesawat udara ataupun pesawat udara.

3.2 Penyelesaian Permasalahan

3.2.1 Permasalahan 1

Penulis menemukan permasalahan pertama pada saat melakukan *On The Job Training* (OJT) di unit kerja *Apron Movement Control* (AMC). Permasalahan pertama yang penulis temukan adalah FOD dan petugas yang tidak menggunakan rompi sesuai aturan daerah *Airside*.



Gambar 3. 1 FOD di sisi udara

Sumber : Peneliti, 2024



Gambar 3. 2 Petugas tidak menggunakan rompi di sisi udara

Sumber :Peneliti 2024

3.2.2 Penyelesaian Masalah 1

Dari permasalahan tersebut penulis mengambil kesimpulan bahwa hal itu terjadi karena kurangnya pengawasan terhadap perimeter disekitar lingkungan Bandar Udara yang menyebabkan banyaknya sampah (FOD) di daerah *Airside*. Pemecahan masalah menurut penulis dapat di tangani dengan meningkatkan kembali intensitas patroli di sisi udara.

3.2.3 Permasalahan 2

Penulis menemukan permasalahan pertama pada saat melakukan *On The Job Training* (OJT) di unit kerja *Aviation Security* (AVSEC). Permasalahn kedua yang penulis temukan adalah penumpang yang membawa barang-barang terlarang (*prohibited items*) yang tidak sesuai dengan *Standard Operating Procedure* (SOP).



Gambar 3. 3 Dokumentasi Personel *Aviation Security* Melakukan Introgasi Kepada Penumpang yang Membawa Barang Terlarang

Sumber :Peneliti 2024

3.2.4 Penyelesaian Permasalahan 2

Dari permasalahan tersebut penulis mengambil kesimpulan bahwa hal itu terjadi karena kurangnya pengetahuan penumpang terkait peraturan apa saja barang-barang bawaan yang terlarang untuk tidak boleh dibawa saat menggunakan transportasi udara terutama di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Pemecahan masalah menurut penulis dapat di tangani dengan meningkatkan kembali pengamanan dan memberikan pengetahuan kepada calon penumpang yang akan menggunakan transportasi udara sesuai dengan *Standard Operating Procedure* (SOP).



BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab 3

Bandara Halu Oleo Kendari adalah salah satu bandara di daerah Sulawesi Tenggara yang sudah naik kelas menjadi bandara BLU. Dengan demikian sudah sepantasnya Bandar Udara Halu Oleo Kendari memiliki tingkat keamanan yang tinggi. Dari permasalahan tersebut, selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Unit AVSEC maupun AMC di Bandar Udara Halu Oleo Kendari yang bertugas sebagai pengawas sisi udara dan wilayah terminal dapat disimpulkan bahwa di bagian sisi udara masih kurangnya pengawasan di wilayah tersebut. Untuk dibagian Unit AVSEC tentunya sebagai petugas sudah mengingatkan terkait benda ataupun barang-barang bawaan tersebut dilarang untuk dibawa kedalam *cabin* pesawat dan sebagai petugas agar dapat meningkatkan keamanan di berbagai aspek.

4.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) bagi taruna/I Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat menerapkan ilmu yang telah didapat selama proses belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya dan mendapatkan gambaran ketika nantinya masuk dalam dunia kerja, selain itu juga dapat memperoleh pengetahuan yang belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama OJT taruna/i dapat terjun secara langsung ke lapangan untuk belajar dan mengamati proses kerja personil bandar udara terutama pada bagian AVSEC dan AMC. Dalam pelaksanaan OJT taruna/i diawasi oleh supervisor yang ada.

4.2 Saran

Agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan maksimal hendaknya setiap taruna/I dibekali dengan ilmu yang didapat di masa pendidikan di kelas sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan, adapun saran untuk pelaksanaan OJT selanjutnya antara lain :

1. Taruna harus lebih aktif dalam proses pembelajaran di lapangan agar ilmu yang didapat di kampus dapat diaplikasikan di lingkungan kerja OJT.
2. Taruna harus menjaga sikap serta disiplin waktu tiap individu.
3. Waktu dalam pelaksanaan OJT diharapkan untuk lebih dari 3 bulan, karena dirasa belum cukup untuk memperdalam ilmu lapangan.
4. Mengetahui standar operasional prosedur (SOP) dalam bekerja.



DAFTAR PUSTAKA

Wahyudono, 'Peran Penting Aviation Security Dalam Keamanan Penerbangan Di Indonesia', *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7 (2023), 21834–42

Yunika, Fera, and Septiyani Putri Astutik, 'Analisis Proses Kerja Staff Aviation Security (AVSEC) Dalam Penanganan Bagasi Untuk Menunjang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya', *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5.1 (2023), 290–305

ICAO, *Annex 9 to Convention on International Civil Aviation: Facilitation, Volume IV Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems*, 2017

Eggi, Marselinus, 'Analisis Penanganan Masalah Di Bagian Security Check Point 1 Oleh Aviation Security Di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak', *Jurnal Kewarganegaraan*, 6.2 (2022), 3158–71

Security, Aviation, 'Cybersecurity in Annex 17', 2020, 1–12

Perhubungan Udara, Direktorat Jenderal, 'SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan Dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan Di Sisi Udara', *Kementerian Perhubungan*, 1999

Udara, A, 'A UDARA AI { TATA ERHUBUNGAN OIREKTORAT ER } | UBUI { GAN', 1985

Christian Lallo, Ir. R. J. Poluan, Msi, Dr. Judy O. Waani, ST., MT, '

LAMPIRAN

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

NAMA : ANGGELLA BRELIANT REEDY SANTOSO

NIT : 30621004

UNIT KERJA : BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI

LOKASI : BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI

No.	Tanggal	Uraian Kegiatan
1.	Sabtu, 09 Desember 2023	Taruna tiba di Bandar Udara Halu Oleo Kendari dan bertemu dengan alumni serta mengenal bandar udara tersebut secara umum.
2.	Minggu, 10 Desember 2023	Taruna mempersiapkan dokumen sebagai syarat membuat pass Bandar Udara.
3.	Senin, 11 Desember 2023	Taruna menuju Kantor Bandar Udara Halu Oleo Kendari untuk bertemu Kanit TEKOP (selaku perwakilan kabandara yang sedang berhalangan) dan membuat pass bandara.
4.	Selasa, 12 Desember 2023	Melaksanakan class room.
5.	Rabu, 13 Desember 2023	Melaksanakan class room dihari terakhir dan pembagian tugas di unit AMC dan AVSEC serta menuju ke Kanit unit tersebut.
6.	Kamis, 14 Desember 2023	<ul style="list-style-type: none">- Pembagian tugas di unit AMC dan AVSEC.- Taruna memperkenalkan diri kepada kanit dan unit tugas masing-masing.

		<ul style="list-style-type: none"> - Memperkenalkan diri di unit AVSEC.
7.	Jum'at, 15 Desember 2023	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di PSCP 1 - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
8.	Senin, 18 Desember 2023	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di PSCP 1 - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
9.	Selasa, 19 Desember 2023	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di PSCP 1 - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
10.	Rabu, 20 Desember 2023	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mempelajari pemeriksaan penumpang menggunakan HHMD dan Manual.
11.	Kamis, 21 Desember 2023	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di PSCP 1 - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
12.	Jum'at, 22 Desember 2023	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di PSCP 1 - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
13.	Rabu, 27 Desember 2023	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di PSCP 1

		- Membantu pemeriksaan di PSCP 2
14.	Kamis, 28 Desember 2023	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC - Membantu pemeriksaan di PSCP 1 - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
15.	Jum'at, 29 Desember 2023	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC - Membantu pemeriksaan di PSCP 1 - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
16.	Selasa, 02 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC - Membantu pemeriksaan di PSCP 1 - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
17.	Rabu, 03 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i> . - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
18.	Kamis, 04 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i> . - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
19.	Jum'at, 05 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i> . - Membantu pemeriksaan di PSCP 1
20.	Senin, 08 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC

		<ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i>. - Membantu pemeriksaan di PSCP 1
21.	Selasa, 09 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i>. - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
22.	Rabu, 10 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i>. - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
23.	Kamis, 11 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i>. - Membantu pemeriksaan di PSCP 1
24.	Jum'at, 12 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i>. - Membantu pemeriksaan di PSCP 1
25.	Senin, 15 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i>. - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
26.	Selasa, 16 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC

		<ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i>. - Membantu pemeriksaan di PSCP 2
27.	Rabu, 17 Januari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i> - Membantu pemeriksaan di PSCP 1
28.	Kamis, 18 Januari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Membantu pemeriksaan di terminal <i>cargo</i> - Melaksanakan Ujian Body Search : <ol style="list-style-type: none"> a. Secara manual b. Menggunakan HHTMD (<i>Hand Metal Detector</i>)

LAMPIRAN

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

NAMA : ANGGELLA BRELIANT REEDY SANTOSO

NIT : 30621004

UNIT KERJA : BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI

LOKASI : BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI

No.	Tanggal	Uraian Kegiatan
1.	Jum'at, 19 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC <ul style="list-style-type: none">- Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC- Mengisi <i>Avio Sheet</i>- Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT
2.	Senin, 22 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC <ul style="list-style-type: none">- Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC- Mengisi <i>Avio Sheet</i>- Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT
3.	Selasa, 23 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC <ul style="list-style-type: none">- Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC- Mengisi <i>Avio Sheet</i>- Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT- Parkir pesawat cargo dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
4.	Rabu, 24 Januari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC

		<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
5.	Kamis, 25 Januari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat <i>private jet</i> dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
6.	Jum'at, 26 Januari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Melakukan inspeksi <i>apron</i>
7.	Senin, 29 Januari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT

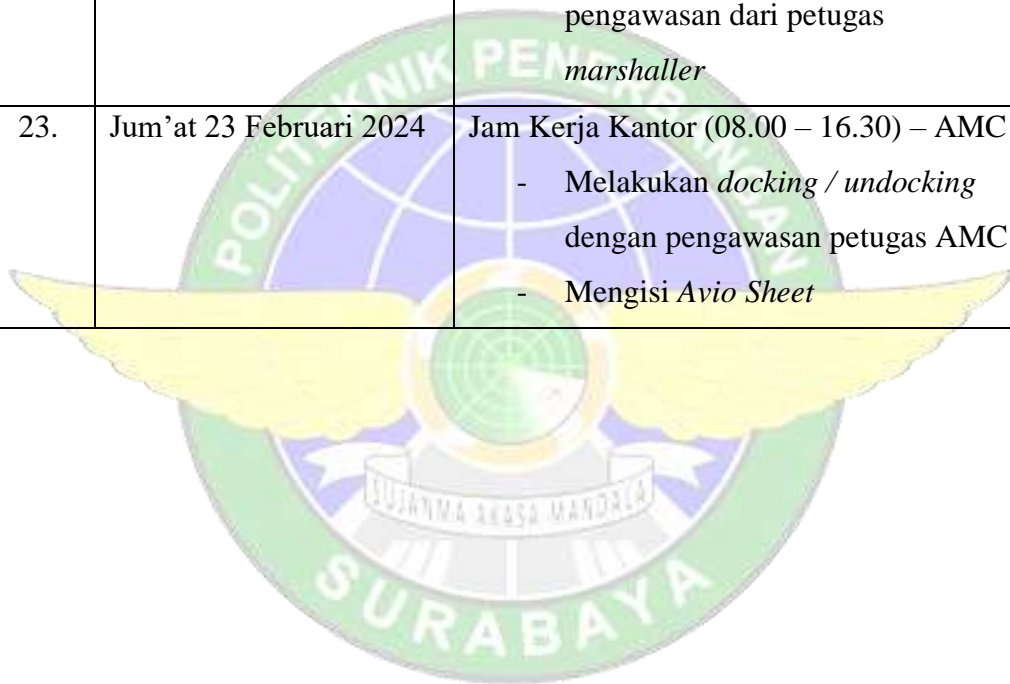
		<ul style="list-style-type: none"> - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
8.	Selasa, 30 Januari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
9.	Rabu, 31 Januari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
10.	Kamis, 01 Februari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mengisi <i>logbook</i> harian AMC - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT

		<ul style="list-style-type: none"> - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
11.	Jum'at, 02 Februari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
12.	Senin, 05 Februari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
13.	Selasa, 06 Februari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>

14.	Rabu, 07 Februari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i> - Melakukan inspeksi <i>apron</i>
15.	Senin, 12 Februari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
16.	Selasa, 13 Februari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
17.	Kamis, 15 Februari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
18.	Jum'at, 16 Februari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
19.	Senin, 19 Februari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC <ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan penilaian tulis
20.	Selasa, 20 Februari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
21.	Rabu, 21 Februari 2024	Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC

		<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan penilaian parkir pesawat
22.	Kamis, 22 Februari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i> - Komunikasi dengan <i>Tower</i> menggunakan HT - Parkir pesawat penumpang dengan pengawasan dari petugas <i>marshaller</i>
23.	Jum'at 23 Februari 2024	<p>Jam Kerja Kantor (08.00 – 16.30) – AMC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan <i>docking / undocking</i> dengan pengawasan petugas AMC - Mengisi <i>Avio Sheet</i>



LAMPIRAN

SERTIFIKAT OJT

NAMA : ANGGELLA BRELIANT REEDY SANTOSO
NIT : 30621004
UNIT KERJA : BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI
LOKASI : BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI



LAMPIRAN

FORM PENILAIAN OJT AMC

NAMA : ANGELLA BRELIANT REEDY SANTOSO

NIT : 30621004

UNIT KERJA : BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI

LOKASI : BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI PRAKTIK KERJA LAPANGAN

Nama : Angella Breliant Reedy Santoso
NIT : 30621004
Jurusan : DIII- Managemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Algaia Mawsonett Cosmo (AMC)
Periode PKL : 11 Desember 2023 - 1 Maret 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1.	Kemampuan Kerja	15 %	97	14,55
2.	Disiplin	15 %	98	14,7
3.	Inisiatif	15 %	98	14,7
4.	Tanggung jawab	15 %	95	14,25
5.	Kerjasama	15 %	95	14,25
6.	Kerajinan	15 %	98	14,7
7.	Sikap	10 %	98	9,8
JUMLAH				96,95

Keterangan :

Sangat Baik : 85 - 100
Baik : 70 - 84
Cukup : 60 - 69
Kurang : 40 - 59
Buruk : 0 - 39

Kendari, 22 Februari 2024

Masukkan
Kendari, 22 Februari 2024
(AYU ASMIYATI NESTIA)
NIP. 199200102040422003

Penilai
(RURY RAMDHAN)
NIP. 19912292021121001

LAMPIRAN

FORM PENILAIAN OJT AVSEC

NAMA : ANGELLA BRELIANT REEDY SANTOSO

NIT : 30621004

UNIT KERJA : BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI

LOKASI : BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI



POLITEKNIK PENERBANGAN SRIABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI PRAKTIK KERJA LAPANGAN

Nama : Angella Breliant Reedy Santoso
NIT : 30621004
Jurusan : DIII- Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Sriabaya
Unit Kerja : Aviation Security (AVSEC)
Periode PKL : 11 Desember 2023 - 1 Maret 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1.	Kemampuan Kerja	15%	93	13.95
2.	Disiplin	17%	92	15.60
3.	Inisiatif	17%	91	15.65
4.	Tanggung jawab	17%	93	15.65
5.	Kerjasama	15%	92	13.80
6.	Kerajinan	10%	90	9.0
7.	Sikap	15%	93	13.95
Jumlah				92.1

Keterangan :

Sangat Baik : 85 - 100
Baik : 70 - 84
Cukup : 60 - 69
Kurang : 40 - 59
Buruk : 0 - 39

Kenduri, 22 Februari 2024

Mengetahui,
Kepala Unit AVSEC

IMAM KUSASIH S.H.
NIP. 19740624 200212 1 002

Pengisi

[FARAH RIZKIA SAFIRA]
NIP. 19990604 202203 2 020