

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO



Disusun Oleh :

ELYA HANA YOSINTA
NIT. 30621006

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO



Disusun Oleh :

ELYA HANA YOSINTA
NIT. 30621006

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024

LEMBAR PENGESAHAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO

Disusun Oleh :

ELYA HANA YOSINTA
NIT. 30621006

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

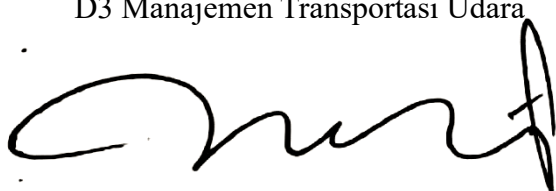
Dosen Pembimbing


Aris Bahuwa
NIP. 19870608 200912 1 004


Ridho Rinaldi, SE, MM
NIP. 19800522 200012 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara


AHMAD MUSADEK, ST, M.MT
NIP. 19680217 199102 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan Rahmat dan hidayat-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo dengan sebaik-baiknya.

Dengan diadakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan. 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 Ir. Agus Pramuka, M.M., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Aris Bahuwa selaku *Supervisor* yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melakukan penelitian di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo;
3. Bapak Ridho Rinaldi, SE, MM selaku Dosen Pembimbing *On the Job Training* (OJT).
4. Bapak Ahmad Musadek, S.T, M.T selaku Kepala Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak/Ibu Dosen Penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan Proposal Proyek Akhir ini.
6. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. Orang Tua yang telah memberikan bantuan dan dukungan kepada penulis sehingga dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) ini serta menyelesaikan laporannya.
8. Teman-teman *On the Job Training* (OJT) yang saling mendukung dan berbagi, serta semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung membantu penulis dalam penyusunan laporan ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On the 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.

Gorontalo, 29 Februari 2024



Penulis

DAFTAR ISI

	halaman
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	8
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan Kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT)	2
1.2.1 Bagi Kampus.....	2
1.2.2 Bagi Taruna	3
1.3 Manfaat Kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT)	4
1.4 Tempat dan Waktu <i>On the Job Training</i> (OJT)	4
1.4.1 Tempat <i>On the Job Training</i> (OJT).....	4
1.4.2 Waktu <i>On the Job Training</i> (OJT).....	4
1.5 Jadwal Kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT)	5
BAB 2 TINJAUAN ON THE JOB TRAINING (OJT)	14
2.1 Profil Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo	14
2.2 Data Umum Lokasi OJT	16
2.3 Fasilitas Lokasi OJT	18
2.3.1 Fasilitas Sisi Udara.....	18
2.3.2 Fasilitas Sisi Darat.....	20
2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin	22
2.5 Gambaran Umum Unit Kerja di Bandar Udara.....	24
2.5.1 <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	24
2.5.2 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	27
2.5.3 Unit Pelayanan Informasi.....	31
2.5.4 Unit Pelayanan Kargo	32
2.5.5 <i>Terminal Inspection Service</i> (TIS)	36
BAB 3 HASIL PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)	39
3.1 Analisis Masalah	39
3.2 Penyelesaian Masalah	41
BAB 4 PENUTUP.....	43
4.1 Kesimpulan.....	43
4.1.1 Kesimpulan Bab 3	43

4.1.2	Kesimpulan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	43
4.2	Saran.....	44
DAFTAR PUSTAKA		45
LAMPIRAN.....		46



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Jadwal Kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT)	5
Gambar 2. 1 Bandar Udara Djalaluddin Tampak Atas.....	15
Gambar 2. 2 Layout Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo	15
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin	22
Gambar 2. 4 Jadwal Piket AVSEC Bulan Desember 2023	26
Gambar 2. 5 Jadwal Piket AVSEC Bulan Januari 2024	26
Gambar 3. 1 Kurangnya Personel AVSEC	39
Gambar 3. 2 <i>Clash Handling</i>	41



DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Uraian Kegiatan.....	5
Tabel 2. 1 Data Umum Bandara Djalaluddin Gorontalo.....	16
Tabel 2. 2 Jam Operasi Bandar Udara Djalaluddin.....	18
Tabel 2. 3 Fasilitas Sisi Udara.....	18
Tabel 2. 4 Fasilitas Sisi Darat.....	20
Tabel 2. 5 Posisi dinas personil <i>Aviation Security</i> (Avsec)	25



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi <i>On the Job Training</i> (OJT)	46
Lampiran 2 Lembar Penilaian <i>On the Job Training</i> (OJT)	50



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) merupakan salah satu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, sehingga dapat mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan dunia saat ini mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Seiring dengan pertumbuhan ekonomi dan meningkatnya jumlah penduduk, permintaan akan perjalanan Udara semakin meningkat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandara-bandara diberbagai pulau.

Salah satu program studi yang terdapat di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Program studi Manajemen Transportasi Udara. Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya bertujuan untuk melahirkan personel Operasi Bandar Udara yang berkualitas di industri penerbangan. Para taruna/i program studi ini mempelajari pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk bekerja dan mengopersikan bandar udara. *On the Job Training* (OJT) di suatu Bandar Udara merupakan kewajiban bagi para peserta *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan pada semester V dan VI, termasuk bagi taruna/i program studi Manajemen Transportasi Udara. Dengan adanya *On the Job Training* (OJT), diharapkan Taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan. Teori – teori yang didapat di perkuliahan diharapkan dapat diterapkan di lapangan bertujuan agar lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya masing-masing.

Perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan tersebut tidak terlepas dari peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara. Beberapa alasan konsumen pengguna jasa transportasi udara, yaitu untuk kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata, dan lainnya. Dilihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan terdapat dua bentuk kegiatan penerbangan, yaitu penerbangan komersil dan penerbangan nonkomersil. Penerbangan komersil atau niaga merupakan bentuk transportasi udara yang mengenakan biaya bagi penggunanya. Sedangkan penerbangan nonkomersil merupakan bentuk transportasi dimana sebagian dari kapasitas pesawat udara atau penyewaan maupun penggantian dengan uang untuk pemakaiannya dengan cara apapun tidak diperbolehkan, kecuali izin khusus dari Menteri perhubungan. Jaminan keselamatan penerbangan merupakan faktor utama yang sangat penting dalam dunia penerbangan. Dalam hal tersebut pemerintah berperan untuk melakukan sertifikasi pesawat dan mengembangkan infrastruktur transportasi udara. Maka perlu adanya suatu upaya dan langkah-langkah nyata untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktifitas serta etos kerja yang tinggi terhadap sumber daya manusia yang ada.

Melalui *On the Job Training* (OJT) tersebut diharapkan para peserta didik dapat mengimpletasikan ilmu teori pada praktek secara langsung, selain itu para peserta didik dapat menyelesaikan segala masalah yang ada di lapangan. *On the Job Training* merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi udara sebagai manager yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga pada saat bekerja taruna diharapkan dapat menerapkan pengalaman pada instansi.

1.2 Tujuan Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

1.2.1 Bagi Kampus

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

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pelayanan jasa dan membangun pengalaman memasuki industri penerbangan.
4. Menjalin hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik penerbangan surabaya dengan bandar udara, perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

1.2.2 Bagi Taruna

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

1. Agar 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. Mengetahui apa saja peran dan fungsi kerja dari unit dan fasilitas yang terdapat di bandar udara lokasi *On the Job Training* (OJT) terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, komersial bandar udara, keamanan penerbangan, dan kargo.

3. Taruna dapat memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
4. Dapat bekerja 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 Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

Manfaat dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT);
2. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya;
3. Mengetahui atau melihat 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 Tempat dan Waktu *On the Job Training* (OJT)

1.4.1 Tempat *On the Job Training* (OJT)

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Berlokasi di Jl. Satria Angkasa No.274 Tolotio, Kab. Gorontalo - Telpon. 0813 8009 8010

1.4.2 Waktu *On the Job Training* (OJT)

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan selama 3 bulan yang terhitung sejak tanggal 12 Desember 2023 sampai 29 Februari 2024.

1.5 Jadwal Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

Jadwal Kegiatan *On the Job Training* (OJT) sebagai berikut :

Gambar 1. 1 Jadwal Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

JADWAL ON THE JOB TRAINING (OJT)							
NO	NAMA	DESEMBER	JANUARI		FEBRUARI		
		11 s/d 31	01 s/d 11	12 s/d 31	01 s/d 09	12 s/d 16	19 s/d 23
1	Afrizal	AMC		AVSEC		TIS	INFORMASI
2	Elya Hana	AVSEC		AMC		INFORMASI	KARGO
3	Hananda	AMC		AVSEC		KARGO	TIS
4	Rizkiatul	AMC		AVSEC		TIS	INFORMASI
5	Rival Aulio	AVSEC		AMC		INFORMASI	KARGO
6	Triyuwandi	AVSEC		AMC		KARGO	TIS

Tabel 1. 1 Uraian Kegiatan

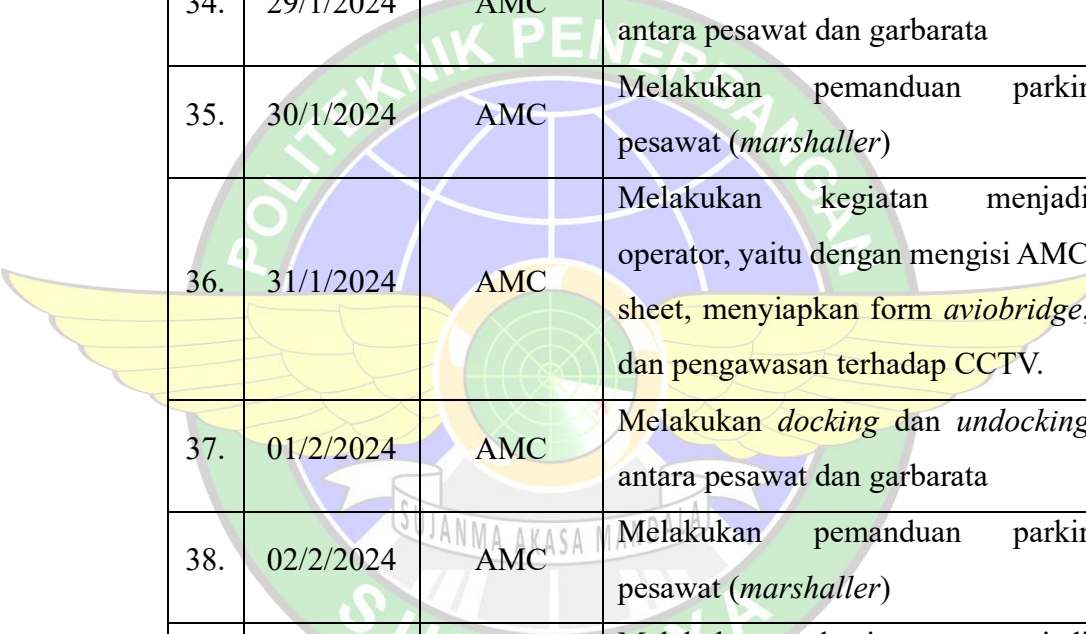
No.	Tanggal	Unit	Keterangan
1.	12/12/2023	AVSEC	Pengenalan terkait Unit <i>Aviation Security (AVSEC)</i> , bagian-bagian, fungsi serta tugasnya.
2.	13/12/2023	AVSEC	Melakukan pemeriksaan badan di <i>Security Check Point (SCP) 2</i> pada bagian Walk Through.
3.	14/12/2023	AVSEC	Mengatur pemeriksaan barang bawaan penumpang dimesin <i>X-ray</i> pada <i>Security Check Point (SCP) 1</i> .
4.	15/12/2023	AVSEC	Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Hand Held Metal Detector (HHMD)</i> pada <i>Security Check Point (SCP) 2</i> .

No.	Tanggal	Unit	Keterangan
5.	18/12/2023	AVSEC	Kegiatan berkaitan dengan administrasi keamanan penerbangan seperti perpanjangan dan pembuatan Pas Bandara di gedung <i>Emergency Operation Center (EOC)</i> .
6.	19/12/2023	AVSEC	Mengatur pemeriksaan tiket pada <i>Security Check Point (SCP) 1</i> .
7.	20/12/2023	AVSEC	Melakukan pemeriksaan <i>boarding pass</i> penumpang pada <i>Security Check Point (SCP) 2</i> .
8.	21/12/2023	AVSEC	Standby pada AVSEC Cargo dan melakukan pemeriksaan, pemberian sticker <i>security check</i> sebagai tanda barang telah melalui pemeriksaan serta pembuatan berkas deklarasi keamanan kiriman.
9.	22/12/2023	AVSEC	Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Walk Through Metal Detector (WTMD)</i> pada <i>Security Check Point (SCP) 1</i> .
10.	25/12/2023	AVSEC	Kegiatan berkaitan dengan administrasi keamanan penerbangan seperti perpanjangan dan pembuatan Pas Bandara di gedung <i>Emergency Operation Center (EOC)</i> .

No.	Tanggal	Unit	Keterangan
11.	26/12/2023	AVSEC	Melakukan pemeriksaan berkaitan dengan barang bawaan penumpang pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.
12.	27/12/2023	AVSEC	Melakukan pemasangan label <i>security check point</i> pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1.
13.	28/12/2023	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang, menghimbau dan menyita ketika ada barang bawaan yang dilarang (<i>prohibited items</i>) pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.
14.	29/12/2023	AVSEC	Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Walk Through Metal Detector</i> (WTMD) pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1.
15.	01/01/2024	AVSEC	Kegiatan berkaitan dengan administrasi keamanan penerbangan seperti perpanjangan dan pembuatan Pas Bandara di gedung <i>Emergency Operation Center</i> (EOC).
16.	02/01/2024	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang, menghimbau dan menyita ketika ada barang bawaan yang dilarang (<i>prohibited items</i>) pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.

No.	Tanggal	Unit	Keterangan
17.	03/01/2024	AVSEC	Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD) dan mesin <i>Walk Through Metal Detector</i> (HHMD) di <i>Security Check Point</i> (SCP) 1.
18.	04/01/2024	AVSEC	Melakukan pemeriksaan <i>boarding pass</i> penumpang pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.
19.	05/01/2024	AVSEC	Melakukan pemeriksaan berkaitan identitas penumpang yang akan masuk ke area keberangkatan pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1.
20.	08/01/2024	AVSEC	Kegiatan berkaitan dengan administrasi keamanan penerbangan seperti perpanjangan dan pembuatan Pas Bandara di gedung <i>Emergency Operation Center</i> (EOC).
21.	09/01/2024	AVSEC	Melakukan pemeriksaan <i>Body Search</i> menggunakan mesin <i>Body Scanner</i> di <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.
22.	10/01/2024	AVSEC	Melakukan pemasangan label <i>security check point</i> pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1.
23.	11/01/2024	AVSEC	Mengatur kotak (<i>box</i>) pemeriksaan barang bawaan penumpang dimesin

No.	Tanggal	Unit	Keterangan
			<i>X-ray</i> pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2.
23.	12/1/2024	AMC	Pengenalan terkait unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC), bagian-bagian, fungsi serta tugasnya.
24.	13/1/2024	AMC	Melakukan kegiatan menjadi operator, yaitu dengan mengisi AMC sheet, menyiapkan form <i>aviobridge</i> , dan pengawasan terhadap CCTV.
25.	14/1/2024	AMC	Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> antara pesawat dan garbarata
26.	15/1/2024	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat (<i>marshaller</i>)
27.	18/1/2024	AMC	Melakukan kegiatan menjadi operator, yaitu dengan mengisi AMC sheet, menyiapkan form <i>aviobridge</i> , dan pengawasan terhadap CCTV.
28.	19/1/2024	AMC	Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> antara pesawat dan garbarata
29.	20/1/2024	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat (<i>marshaller</i>)
30.	21/1/2024	AMC	Melakukan kegiatan menjadi operator, yaitu dengan mengisi AMC sheet, menyiapkan form <i>aviobridge</i> , dan pengawasan terhadap CCTV.
31.	22/1/2024	AMC	Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> antara pesawat dan garbarata.

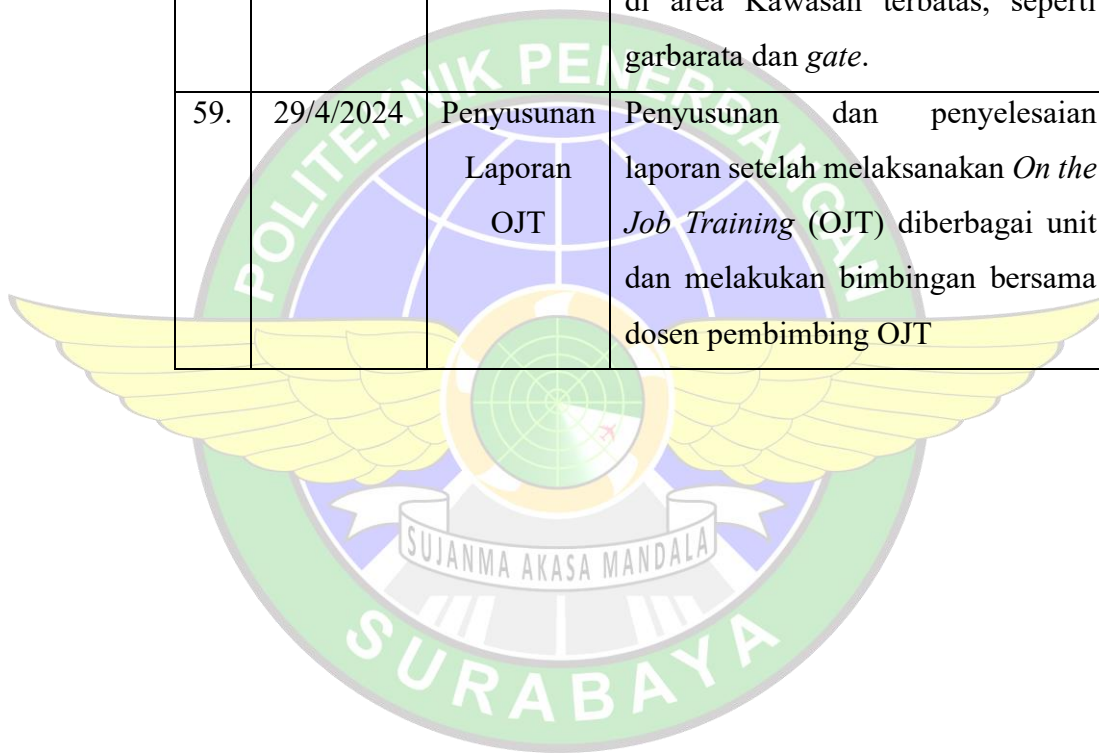


No.	Tanggal	Unit	Keterangan
32.	25/1/2024	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat (<i>marshaller</i>)
33.	26/1/2024	AMC	Melakukan kegiatan menjadi operator, yaitu dengan mengisi AMC sheet, menyiapkan form <i>aviobridge</i> , dan pengawasan terhadap CCTV.
34.	29/1/2024	AMC	Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> antara pesawat dan garbarata
35.	30/1/2024	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat (<i>marshaller</i>)
36.	31/1/2024	AMC	Melakukan kegiatan menjadi operator, yaitu dengan mengisi AMC sheet, menyiapkan form <i>aviobridge</i> , dan pengawasan terhadap CCTV.
37.	01/2/2024	AMC	Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> antara pesawat dan garbarata
38.	02/2/2024	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat (<i>marshaller</i>)
39.	05/02/2024	AMC	Melakukan kegiatan menjadi operator, yaitu dengan mengisi AMC sheet, menyiapkan form <i>aviobridge</i> , dan pengawasan terhadap CCTV.
40.	06/02/2024	AMC	Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> antara pesawat dan garbarata
41.	07/02/2024	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat (<i>marshaller</i>)

No.	Tanggal	Unit	Keterangan
42.	08/02/2024	AMC	Melakukan kegiatan menjadi operator, yaitu dengan mengisi AMC sheet, menyiapkan form aviobridge, dan pengawasan terhadap CCTV.
43.	09/02/2024	AMC	Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> antara pesawat dan garbarata
44.	12/02/2024	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat (<i>marshaller</i>)
45.	13/02/2024	AMC	Melakukan kegiatan menjadi operator, yaitu dengan mengisi AMC sheet, menyiapkan form <i>aviobridge</i> , dan pengawasan terhadap CCTV.
46.	12/2/2024	Pelayanan Informasi	Pengenalan terkait Unit Pelayanan Informasi dan pembelajaran sistem informasi pada web
47.	13/2/2024	Pelayanan Informasi	Pembelajaran terkait teks ucapan informasi dan praktek secara langsung
48.	14/2/2024	Pelayanan Informasi	Menyebarkan informasi berkaitan dengan barang yang tertinggal, panggilan kepada penumpang dan waktu penerbangan di layar informasi
49.	15/2/2024	Pelayanan Informasi	Mamberikan informasi mengenai jadwal penerbangan, waktu keberangkatan dan kedatangan pesawat

No.	Tanggal	Unit	Keterangan
50.	16/2/2024	Pelayanan Informasi	Memberikan informasi mengenai jadwal penerbangan, waktu keberangkatan, kedatangan pesawat, barang yang tertinggal, dan panggilan kepada penumpang.
50.	19/2/2024	Pelayanan Kargo	Pengenalan terkait Unit Pelayanan Kargo, tugas dan tanggung jawab personil, dan proses alur pengiriman (<i>outgoing/incoming</i>) barang.
51.	20/2/2024	Pelayanan Kargo	Pembelajaran terkait sistem pengiriman barang.
52.	21/2/2024	Pelayanan Kargo	Pengawasan terhadap <i>packaging</i> dan pemberian label pada barang kargo
53	22/2/2024	Pelayanan Kargo	Pembelajaran berkaitan dengan alur pengiriman barang (<i>outgoing</i>) dan input data pengiriman barang (<i>outgoing</i>).
54.	23/2/2024	Pelayanan Kargo	Pembelajaran berkaitan dengan alur kedatangan barang (<i>incoming</i>) dan input data kedatangan barang (<i>incoming</i>).
55	25/2/2024	TIS	Pengenalan terkait Unit Tata Terminal, tugas dan fungsi personil tata letak.
56.	26/2/2024	TIS	Pengecekan fasilitas di area keberangkatan, seperti kebersihan

No.	Tanggal	Unit	Keterangan
			toilet, musholla, dan kebersihan terminal.
57.	27/4/2024	TIS	Pengecekan fasilitas dan kebersihan di area kedatangan, keberangkatan, dan terminal kargo.
58.	28/4/2024	TIS	Pengecekan fasilitas dan kebersihan di area Kawasan terbatas, seperti garbarata dan <i>gate</i> .
59.	29/4/2024	Penyusunan Laporan OJT	Penyusunan dan penyelesaian laporan setelah melaksanakan <i>On the Job Training</i> (OJT) diberbagai unit dan melakukan bimbingan bersama dosen pembimbing OJT



BAB 2

TINJAUAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Profil Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo (IATA: GTO, ICAO: WAMG) adalah Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas I yang melayani penerbangan untuk provinsi Gorontalo dan daerah lain disekitar yang beralamat di Jl. Satria Angkasa No.274 Tolotio, Kec. Isimu, Kab. Gorontalo, Gorontalo. Pendaratan pesawat pertama kali di bandar udara ini pada tahun 1955. Bandara ini memiliki luas 196,316225 hektar yang terdiri atas, luas lahan eksisting 143,036225 hektar dan luas lahan pengembangan yang memiliki luas 53,28 hektar.

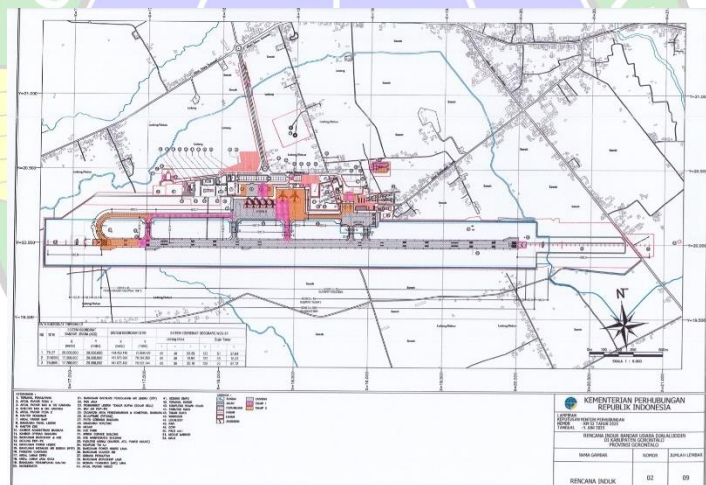
Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo dahulu bernama Pelabuhan Udara Tolotio yang lama terletak pada Jazirah Utara pulau Sulawesi yaitu Desa Tolotio, Kecamatan Tibawa, Kabupaten Gorontalo. Bandar udara ini berjarak sekitar 30 km dari Kota Gorontalo, Ibukota Provinsi Gorontalo dengan koordinat 00 38' 17" LU dan 122 51' 07" BT, dengan ketinggian di atas permukaan laut sekitar 18 m. Bandar udara Djalaluddin Gorontalo merupakan pintu gerbang utama transportasi udara yang melayani daerah provinsi Gorontalo dengan daerah lainnya di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pendaratan pesawat terbang pertama kali di daerah Gorontalo pada tahun 1955 dengan pesawat udara jenis ALBATROS di Lapangan Terbang Air Iluta di Kecamatan Batudaa Kabupaten Gorontalo dalam rangka meninjau pelaksanaan pekerjaan pembangunan lapangan udara di desa Tolotio oleh Direktorat Pekerjaan Umum. Saat itu untuk keperluan transportasi militer dalam menyatukan dan mempertahankan wilayah teritorial NKRI. Selanjutnya seiring dengan selesainya pekerjaan rintisan pembangunan lapangan udara, maka pada tahun 1956 pesawat jenis DC-3 Dakota mendarat di lapangan udara (Konstruksi Pengerasan dasar) Desa Tolotio



Gambar 2. 1 Bandar Udara Djalaluddin Tampak Atas

(Sumber : hubud.dephub.go.id)



Gambar 2. 2 Layout Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

(Sumber : KM 52 Tahun 2023)

Dengan fasilitas sederhana lapangan udara Tolotio yang semula berfungsi sebagai pelabuhan udara militer juga berfungsi sebagai Pelabuhan udara komersial yang dikelola oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara sekarang. Perubahan nama pelabuhan udara Tolotio menjadi Pelabuhan Udara Djalaluddin Gorontalo terjadi pada tahun 1974 berdasarkan usulan fraksi ABRI

di DPRD kabupaten Gorontalo tentang perubahan nama Tolotio menjadi Djalaluddin Gorontalo. Nama Djalaluddin Gorontalo diambil dari nama seorang penerbang TNI-AU yang merupakan putra terbaik Indonesia yang berasal dari daerah Gorontalo yaitu Letkol Pnb Djalaluddin Gorontalo Tantu yuddin Gorontalo yang dinyatakan gugur dalam operasi Dwikora di Malaysia. Dia hilang bersama pesawat Hercules yang dikemudikannya, sehingga menjadi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.

Ditetapkannya menjadi Unit Penyelenggara Bandar udara Udara Kelas I pada tanggal 19 September 2014 dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara - Kementerian Perhubungan. Hingga saat ini bandar udara telah di darati oleh pesawat Boeing 737-900 ER dengan maskapai yang beroperasi seperti Garuda Indonesia Lion Air, Batik Air dan Wings Air. Fasilitas pendukung yang terdapat di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo meliputi Pelayanan Kesehatan Kelas II, Karantina Hewan dan tumbuhan Kelas III, Kargo, Taksi, Damri, Bentor, , Kantin/Resto, Mini market, Mesin ATM, dan lain sebagainya.

2.2 Data Umum Lokasi OJT

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang berada di kota Gorontalo, Provinsi Gorontalo. Berikut merupakan data sarana dan prasarana yang ada pada Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo:

Tabel 2. 1 Data Umum Bandara Djalaluddin Gorontalo

Data Umum UPBU Djalaluddin Gorontalo	
Nama Bandar Udara	UPBU Djalaluddin Gorontalo
Kelas	Kelas 1
Penyelenggara	Unit Penyelenggara Bandar Udara

Data Umum UPBU Djalaluddin Gorontalo	
Kepemilikan Aset	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Otoritas Bandar Udara	Otoritas Wilayah VIII Manado
Alamat	Jl. Satria / Angkasa No. 274 Kel. Tolotio, Kec. Tibawa, Kab. Gorontalo
Provinsi	Sulawesi Utara
Telepon	(0435) 890 494
Fax	(0435) 890 494
Telex	WMAG YDXY
Email	djalaluddingorontalo@gmail.com
Kode ICAO	WAMG
Kode IATA	GTO
Koordinat ARP	N 00° 38' 18"
	E 122° 50' 59"
UTC	+6
Jarak	16 km dari Ibukota Kabupaten (Limboto Gorontalo)
	32 km dari Ibukota Provinsi
Elevasi	32,89 mdpl (107,89 ft dpl)
Refrensi Temperatur	18 FT 32°C
Elevasi dari Setiap	RWY 27 (29 ft / 21 ft)
Threshold	RWY 09 (34 ft / 27 ft)
Variasi Magnetis	1° 12' EAST
Longitude	122.849204 (122° 50' 57,13" BT)
Latitude	0.637014 (0° 38' 13,52" LU)
Kategori	Domestik

Data Umum UPBU Djalaluddin Gorontalo	
Operasi Pesawat	B 737 900 ER/800 NG/A 320/737 500/ ATR 72 500
Jam Operasi	06.00 – 18.00 WITA
LLU Services	ADC APP
Meteorology	Ada
DPPU	Ada
Layanan Internet	Ada
Fasilitas Publik	Kantin,ATM
Transportasi	Taxi dan Mobil Sewa

Tabel 2. 2 Jam Operasi Bandar Udara Djalaluddin

No.	Jenis Kegiatan	Waktu
1.	Pelayanan Pesawat Udara	06.00 WITA s/d 18.00 WITA
2.	Administrasi Bandar Udara	Senin s/d Jumat 08.00 WITA s/d 16.00 WITA
3.	Keamanan Bandar Udara	24 jam

2.3 Fasilitas Lokasi OJT

2.3.1 Fasilitas Sisi Udara

Tabel 2. 3 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas Sisi Udara		
Landas Pacu (<i>Runway</i>)		
Ukuran / Dimensi	2.500 m x 45m	Total : 112.500 m²
Konstruksi / Surface	Asphalt Hotmix / Fleksibel	
Azimuth	09 27	

PCN	50 F/A/W/T	
Landas Hubung (<i>Taxiway</i>)		
Taxiway A		
Ukuran / Dimensi	107,5m x 23m	Total : 2.472,5 m ²
Konstruksi / Surface	Asphalt Hotmix / Fleksibel	
PCN	50 F/D/W/T	
Taxiway B		
Ukuran / Dimensi	107,5m x 23m	Total : 2.472,5 m ²
Konstruksi / Surface	Asphalt Hotmix / Fleksibel	
PCN	50 F/A/W/T	
Taxiway C		
Ukuran / Dimensi	142m x 23m	Total : 3.266 m ²
Landas Parkir (<i>Apron</i>)		
Apron Lama (A)		
Ukuran / Dimensi	230m x 80m	Total : 18.400 m ²
Konstruksi / Surface	Asphalt Hotmix / Fleksibel	
PCN	56 F/C/W/T	
Apron Baru (B)		
Ukuran / Dimensi	291m x 130m	Total : 37.830 m ²
Konstruksi / Surface	Beton / Rigid	
PCN	54 R/C/W/T	
Landas Putar (<i>Turning Area</i>)		
Turning Area 09 & 27		
Ukuran / Dimensi	100m x 20m	Total : 2.000 m ²
Konstruksi / Surface	Asphalt Hotmix / Fleksibel	
Daerah Henti (<i>Stop Way</i>)		
Turning Area 09		

Ukuran / Dimensi	60m x 45m	Total : 2.700 m²
Konstruksi / Surface	Asphalt Hotmix / Fleksibel	
Turning Area 27		
Ukuran / Dimensi	60m x 37,5m	Total : 2.250 m²
Konstruksi / Surface	Asphalt Hotmix / Fleksibel	
Resa 09 & 27		
Ukuran / Dimensi	90m x 60m	Total : 5.400 m²
Konstruksi / Surface	Tanah Diperkeras	
Runway Strip (Shoulder)		
Ukuran / Dimensi	3.050m x 300m	Total : 915.000 m²
Konstruksi / Surface	Tanah Diperkeras	

2.3.2 Fasilitas Sisi Darat

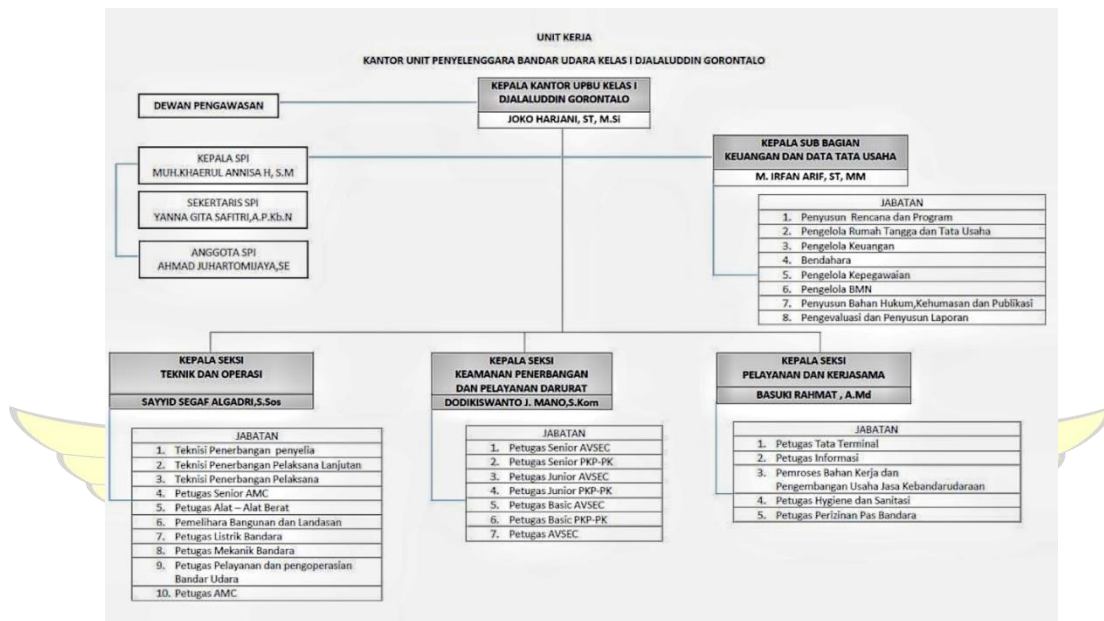
Tabel 2. 4 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas Sisi Darat		
Terminal Penumpang		
Kategori : Domestik		
Luas lantai 1	72 m x 76,8m	Total : 5.530 m ²
Luas lantai 2	61,2m x 76,8m	Total : 4.700 m ²
Parkir	72 m x 240 m	Total : 17.280 m ²
Kapasitas	800 Kendaraan	
Toilet	3,6m x 5,45m	Total : 20 m ²
Jumlah	27 Bilik	
Gedung Cargo		
Ukuran / Dimensi	19m x 11,1m	Total : 211 m ²
Gedung Perkantoran		

Kantor Administrasi		
Ukuran / Dimensi	26 m x 50 m	Total : 1.300 m ²
Kantor Teknik Operasi		
Ukuran / Dimensi	12 m x 30 m	Total : 360 m ²
Kantor Keamanan		
Ukuran / Dimensi	12 m x 30 m	Total : 360 m ²
Fire Station (PKP-PK)		
Ukuran / Dimensi	20 m x 45,8 m	Total : 916 m ²
Kategori	VII	
Jumlah Garasi	16	
Gedung Alat Besar		
Ukuran / Dimensi	12 m x 37,5 m	Total : 450 m ²
Power House		
Ukuran / Dimensi	12 m x 41 m	Total : 492 m ²
Gedung Air Bersih		
Ukuran / Dimensi	3 m x 4 m	Total : 12 m ²
Tower ATC		
Ukuran / Dimensi	3 m x 4 m	Total : 12 m ²
NDB		
Ukuran / Dimensi	6.7 m x 9,15 m	Total : 61 m ²
DME / VOR		
Ukuran / Dimensi	8 m x 8 m	Total : 64 m ²
Glide Path		
Ukuran / Dimensi	4 m x 5 m	Total : 20 m ²
Localizer		
Ukuran / Dimensi	3 m x 4 m	Total : 12 m ²
PKP-PK		

Kendaraan PP-PK	<i>Foam Tender Type IV</i>
Ambulance	Tersedia
Fasilitas Peralatan	Tersedia

2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin

(Sumber : Arsip Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, Tahun 2023)

Tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut :

1. Kepala Kantor UPBU bertugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan, dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.
2. Kepala Subbagian Keuangan dan Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat,

koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan

3. Kepala Seksi Teknik dan Operasi mempunyai tugas antara lain:
 - a. Melakukan pengoperasian, perawatan, dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar Udara serta fasilitas penunjang
 - b. Penyusunan jadwal penerbangan (*slot time*)
 - c. Penyiapan penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU) dan *Aerodrome Manual*
 - d. Pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar Udara
4. Kemanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat, memiliki tugas sebagai berikut :
 - a. Pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control*)
 - b. Penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (*Airport Security Program*), Program Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan*), dan *contingency plan*
 - c. Pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata
5. Kepala Seksi Pelayanan dan Kerjasama mempunyai tugas sebagai berikut:
 - a. Melakukan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo, dan penunjang
 - b. Pengelolaan dan pengendalian *hygiene* dan sanitasi
 - c. Pengawasan dan pengendalian pelayanan minimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sama, dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara

6. Ketua kelompok jabatan fungsional merupakan tenaga fungsional tertentu atau fungsional umum yang diberi tugas tambahan untuk membantu pimpinan unit kerja dalam mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan tugas jabatan fungsional.
7. Kelompok jabatan fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan

2.5 Gambaran Umum Unit Kerja di Bandar Udara

2.5.1 *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. Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir, Personel Keamanan atau *Aviation Security* (Avsec) adalah sebuah unit kerja yang bertugas sebagai pengelola dan penyedia jasa keamanan bandar udara.

a. Tugas Pokok

Penerbangan pesawat, petugas, dan Masyarakat umum terhadap tindakan melawan hukum dengan mencegah terangkutnya barang-barang yang dapat membahayakan penerbangan.

b. Fungsi

Unit AVSEC mempunyai fungsi, pelayanan, pengawasan, pemeriksaan, dan pengkoordinasian yang meliputi:

1. Pemeriksaan terhadap seluruh orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah terbatas di bandara;
2. Pengawasan terhadap area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan;

3. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan;
4. Pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo

c. Saranan dan Prasana

Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara unit AVSEC membagi tugasnya dalam 3 regu dengan kekuatan 20 dan 23 Orang dalam setiap pergantian sketnya. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

1. Regu 1 : 21 orang (Jam 06.00 s/d 13.00 WITA)
2. Regu 2 : 23 orang (Jam 12.30 s/d 20.00 WITA)
3. Regu 3 : libur
4. Jaga Malam : 4 orang (Jam 19.30-06.00)

Adapun posisi dinas personil *Aviation Security* (Avsec), yaitu sebagai berikut :

Tabel 2. 5 Posisi dinas personil *Aviation Security* (Avsec)

No.	Shift	Posisi Dinas
1.	Pagi dan Siang	<i>Security Check Point 1</i>
		<i>Security Check Point 2</i>
		Pintu kedatangan
		Pengawasan sisi udara
		Pengawasan sisi darat
		Terminal kargo
		Jaga Rumah Dinas Kabandara
2.	Malam	Gedung Terminal
		Jaga Rumah Dinas Kabandara
		Dinas Patroli

Para petugas AVSEC di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo memiliki daerah untuk dilakukan pengawasan, pengamanan serta pemeriksaan antara lain :

1. Pemeriksaan terhadap penumpang (keberangkatan)
2. Pemeriksaan ijin masuk daerah terbatas serta pas bandara petugas bandar udara
3. Pemeriksaan barang
4. Pengawasan pintu menuju airside
5. Patroli Daerah Terbatas
6. Patrol Lobi, *Curb Side*, dan *Check-in* Terminal
7. Pengawasan CCTV di ruang AVSEC

Dalam melaksanakan tugasnya, personil Aviation Security (AVSEC) memiliki jadwal piket di setiap harinya. Berikut merupakan jadwal piket personil Aviation Security (AVSEC) dari Bulan Desember 2023 – Januari 2024 :

Gambar 2. 4 Jadwal Piket AVSEC Bulan Desember 2023

Gambar 2. 5 Jadwal Piket AVSEC Bulan Januari 2024

2.5.2 Apron Movement Control (AMC)

Menurut SKEP /302/V/2011 personel pengatur pergerakan pesawat udara *Apron Movement Control* (AMC) adalah personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melakukan pengaturan dan pengawasan ketertiban dan keselamatan pergerakan lalu lintas di apron, serta untuk mengatur tempat parkir atau penempatan pesawat udara. *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebuah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah *Manager Of Airport Operation & Service*.

Wilayah kerja unit *Apron Movement Control* (AMC) mencapai seluruh wilayah sisi udara di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, khususnya wilayah *apron*. Adapun tugas dari unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebagai penanggung jawab dalam melaksanakan kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan barang, kebersihan di sisi udara serta pencatatan data penerbangan dan penulisan laporan tugas.

Dalam pelaksanaan tugasnya, unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

1. Pengecekan apron menggunakan *follow me car* ;
2. *Standby monitoring*;
3. Pengawasan pelayanan bagasi di *makeup area*;
4. Koordinasi dengan ATC terkait ETA dan *Parkir Stand* Pesawat yang akan datang;
5. Personil AMC sebagai marshalling melakukan persiapan 10 menit sebelum pesawat datang dengan terlebih dahulu memeriksa kondisi

parking stand bebas dari *obstacle*, sampah, dan *Foreign Object Debris* (FOD) sebelum digunakan;

6. Pemanduan parkir pesawat;
7. *Docking* dan *Undocking Aviobridge*;
8. Pengawasan pelayanan pesawat;
9. Mencatat data penerbangan dan form *aviobridge* melalui *log book* ;
10. Penempatan parkir pesawat udara;
11. Pengaturan alokasi konveyor pengambilan bagasi;
12. Pelayanan pemanduan pesawat udara berjadwal (*Schedule*) dan tidak berjadwal (*Unschedule*);
13. Pelayanan pemanduan kendaraan VIP/VVIP berangkat dan datang;
14. Pengawasan pelayanan *marshalling* pesawat udara;
15. Pengawasan pelayanan garbarata;
16. Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara;
17. Pengawasan kebersihan di sisi udara;
18. Pengawasan kebersihan fasilitas garbarata;
19. Pengawasan tumpahan bahan bakar minyak dan oli;
20. Pengawasan fasilitas di sisi udara;
21. Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara;
22. Penanganan *incident* dan *accident* di sisi udara;
23. Pengawasan kendaraan dan *ground support equipment*;

Pada Unit *Apron Movement Control* (AMC) terdapat jumlah personel *Apron Movement Control* (AMC) pada Bandar Udara ini yakni ada 11 personil dan di oleh seorang *Airport Operation Air side Manager* yang bekerja secara *office hour* dengan rincian personel unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebagai berikut :

Tabel 2. 6 Personel AMC

(Sumber : Unit AMC Bandara Djalaluddin Gorontalo)

No.	Unit	License/Rating	Nama
1.	Kanit AMC	AMC (Lisence Pengatur Pergerakan Pesawat Udara)	Aris Bahuwa
		FWM (Lisensi Personil Pemandu Parkir Pesawat Udara)	
		PPG (Lisensi Personil Operator Garbarata)	
2.	Pelaksana AMC	AMC (Lisence Pengatur Pergerakan Pesawat Udara)	Burhanudin
3.	Pelaksana AMC	AMC (Lisence Pengatur Pergerakan Pesawat Udara)	Olvan Tjoke
		FWM (Lisensi Personil Pemandu Parkir Pesawat Udara)	
4.	Pelaksana AMC	FWM (Lisensi Personil Pemandu Parkir Pesawat Udara)	Subastian S
5.	Pelaksana AMC	FWM (Lisensi Personil Pemandu Parkir Pesawat Udara)	Ayu Juju
6.	Pelaksana AMC	FWM (Lisensi Personil Pemandu Parkir Pesawat Udara)	Fadillah Farhasari

Sesuai dengan aturan yang ada, pelaksana tugas operasional dari unit *Apron Movement Control* (AMC) dilaksanakan secara bergilir (*shift*), yakni terdapat 2 *shift* yaitu pagi dimulai pukul 05.00 – 12.00 dan

sore dimulai pukul 12.00 – 18.00. Adapun fasilitas dan peralatan *Apron Movement Control* (AMC), yaitu :

1. *Marshalling bet*
2. *Printer*
3. *Flashlight*
4. *Air Conditioner*
5. Dispenser
6. *Hand Talky*
7. *Follow Me Car*
8. Motor Listrik
9. *Ear Muff*
10. *Radio Rig*
11. *Binocular* atau teropong
12. CCTV
13. Rompi
14. Televisi
15. Meja kerja
16. Kursi
17. Computer

Sesuai dengan peraturan yang diatur dalam SKEP/140/VI/1999 Pasal 28 tentang aturan terkait kecepatan kendaraan yang beroperasi di sisi udara, maka petugas AMC wajib mengawasi kecepatan pergerakan kendaraan dan lalu lintas di sisi udara. Suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan yaitu:

1. *Access road* 40 km/jam
2. *Service road* 25 km/jam
3. *Make-up & Breakdown area* 15 km/jam
4. *Apron* 10 km/jam

Selain aturan operasional kendaraan di sisi udara, para petugas AMC mengawasi para petugas pada kawasan sisi udara. Adapun beberapa larangan pada saat bekerja di sisi udara:

1. Meninggalkan kendaraan tanpa pengawasan.
2. Mendahului kendaraan lain yang menuju ke arah yang sama.
3. Mengisi bahan bakar.
4. Mengemudikan kendaraan dengan berbagai macam kecepatan (ugal-ugalan).
5. Menjalankan kendaraan menuju ke arah pesawat yang mesinnya dalam keadaan jalan atau hidup

2.5.3 Unit Pelayanan Informasi

Informasi merupakan salah satu unit yang berperan penting dalam sebuah bandar udara. Pada Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo. Dalam melakukan tugasnya, Unit informasi memiliki tugas, yaitu :

1. Memberikan sumber informasi dari berbagai pertanyaan yang diajukan oleh penumpang atau masyarakat pengguna bandar udara terkait dengan kedatangan, keberangkatan atau informasi lain seperti *cancel flight*, *delay*, dan lainnya.
2. Menyiarkan berbagai informasi penerbangan dan kepentingan lain sesuai permintaan untuk didengarkan maupun diketahui oleh orang-orang tertentu yang dituju.
3. Memberikan informasi penting untuk kenyamanan dan keamanan bersama, seperti penyiaran wilayah dilarang merokok, menjaga kebersihan, dan terkait arus lalu lintas di daerah *drop zone*.

4. Melaksanakan pelayanan komunikasi umum dengan memberikan pelayanan panggilan nama untuk pengguna jasa bandar udara sesuai dengan permintaan
5. Menyiarkan berita kehilangan barang atau penemuan suatu barang milik pengguna jasa bandar udara maupun pengguna jasa penerbangan yang sedang berada di sekitar terminal bandar udara.
6. Sebagai tempat menyalurkan keluhan, kritik, dan saran dari para pengguna jasa bandar udara.

2.5.4 Unit Pelayanan Kargo

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo memiliki dua terminal, yaitu terminal penumpang dan terminal kargo. Pada terminal penumpang digunakan untuk naik turunnya penumpang, sedangkan terminal kargo untuk bongkar muat barang. Maka dari itu terminal kargo dapat digunakan tempat bisnis pengiriman dan pengangkutan barang sebagai prospek usaha yang strategis. Peluang bisnis ini dimanfaatkan oleh PT Angkasa Pura 1 (Persero) yang mengoperasikan terminal kargo di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo dengan memberikan pelayanan kargo melalui perusahaannya, yaitu Angkasa Pura Logistik yang bergerak dalam bidang *supply chain* dan rantai pasok dengan layanan terintegrasi di bidang *regulated agent*, pergudangan dan distribusi, operator terminal kargo hingga EMPU (Ekspedisi Muatan Pesawat Udara).

Terminal kargo Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo ini terdiri dari terminal keberangkatan barang (*outgoing*) dan kedatangan barang (*incoming*). Dalam melakukan pengawasan terhadap barang yang *Outgoing* dan *Incoming*, melakukan pengawasan terhadap kinerja personel, serta memberikan pelayanan bagi pengguna jasa terminal

kargo Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Adapun personil dan tanggung jawab yang ada pada Angkasa Pura Logistik di terminal kargo Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo :

a. *General manager SBU Cargo Services*

Bertanggung jawab untuk memastikan pelaksanaan penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) pelayanan operasional di terminal kargo dan memberikan arahan atau mengawasi pelaksanaan operasional *Cargo Service Manager* dan *Cargo Service Supervisor* secara rutin.

b. *Cargo Service Manager*

Melaksanakan dan memastikan penerapan SOP pelayanan operasional, memberikan arahan dan petunjuk-petunjuk teknis operasional serta mengevaluasi pekerjaan berupa kejadian-kejadian maupun dinamika yang terjadi saat kegiatan operasional untuk perbaikan dan pengoptimalan SOP.

c. *Cargo Service Supervisor*

Melakukan pengawasan atau supervisi pada kegiatan operasional di terminal kargo telah sesuai dengan SOP yang berlaku. Selain itu *Cargo Service Supervisor* juga membantu *Cargo Service Manager* untuk mengawasi pekerjaan operasional termasuk memastikan penggunaan penyimpanan alat-alat produksi dengan rapi dan tertib pada tempatnya.

d. *Petugas Acceptance*

Petugas *acceptance* dibagi menjadi dua yang bertugas di incoming dan outgoing. Adapun tugasnya, yaitu :

1. *Petugas acceptance Incoming*

- a. Melaksanakan proses administrasi dokumen (memastikan manifest dari bandara asal sebelum pesawat tiba)

- b. Melaksanakan proses *breakdown* (pengecekan kesesuaian data manifest dengan jumlah dan fisik kargo untuk memastikan pembongkaran dicatat dengan benar).
- c. Melaksanakan pemindahan kargo ke *storage area* (memastikan *transporter* menempatkan kargo di *storage area* dengan tertata rapi sesuai tempatnya).
- d. Penyerahan dokumen kepada pemilik (menyerahkan dokumen yang ada seperti seperti dokumen pendukung).
- e. Penyerahan kargo kepada pemilik (penyerahan kepada pemilik harus dipastikan dokumen telah distampel lunas oleh kasir).

2. Petugas *accaptance Outgoing*

- a. Melaksanakan proses administrasi dokumen, yaitu dengan memastikan mendapatkan dan melakukan pengecekan *flight schedule* pada hari yang sama dan proses serah terima dan menerima dokumen SMU dan dokumen PTI.
- b. Proses penerimaan kargo, yaitu dengan pengecekan fisik kemasan kargo, jumlah, label, input data, penimbangan dan/atau pengukuran volume, serta memperbarui status di sistem bahwa kargo telah diterima di terminal kargo.
- c. Proses pemindahan kargo ke *storage area*, yaitu mengatur penempatan kargo di *storage area* sesuai dengan maskapai yang mengangkut dan tujuannya.
- d. Proses *build-up* dan serah terima, yaitu dengan melakukan *build-up* kargo ke atas gerobak sesuai dengan daftar *booking* nomor *flight*, mengisi *build-up check list* dengan benar serta membuat berita acara serah terima.
- e. Membuat manifest (membuat manifest kargo sesuai dengan *buildup check list*, membuat *Notification to Captain*

(NOTOC), serta meng-update status di sistem bahwa kargo sudah termanifest.

e. *Aviation Security (AVSEC)*

Menjaga Daerah Keamanan dan Daerah Keamanan Terbatas (DKT) dari segala bentuk gangguan, ancaman, hambatan dan membantu kegiatan operasional sesuai tugas dan fungsi serta memastikan keamanan barang kargo yang akan diangkut oleh pesawat udara, mencegah adanya gangguan, usaha-usaha penyelundupan dan perbuatan-perbuatan melanggar hukum lainnya di lingkungan kerja terminal kargo dengan berkomunikasi dengan unit-unit terkait.

f. *Transporter*

Melaksanakan perintah atasan berkaitan dengan operasional, menjaga kebersihan lingkungan kerja, melakukan bongkar muat dan penyimpanan kargo sesuai dengan SOP, serta melaksanakan tugas lainnya dengan arahan atasan terkait dengan kepentingan operasional di terminal kargo.

g. *Kasir*

Membuat catatan atau laporan penerimaan uang, mengamankan, menyimpan serta menerima pembayaran dari customers dan melakukan penyetoran tepat waktu sesuai dengan jumlah yang diterima.

Unit Kargo pada Bandar Udara Djalaluddin memiliki fasilitas untuk memudahkan pekerjaan, yaitu :

1. Mesin *X-ray*
2. Ruang *Dangerous Goods*
3. Ruang Jenazah
4. Ruang Agen Pelayanan

5. Ruang AVSEC
6. *Walk Through Metal Detector* (WTMD)

2.5.5 Terminal Inspection Service (TIS)

Terminal Inspection Service (TIS) adalah salah satu unit di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo yang bertugas untuk melakukan pengawasan dan memastikan fasilitas yang ada di terminal (bandara) berfungsi dengan baik, pengawasan yang dilakukan mengacu pada PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan SOP unit *Terminal Inspection Service* (TIS). Dalam kesehariannya karyawan *Terminal Inspection Service* (TIS) melakukan pengecekan fasilitas di terminal bandara yang berkaitan dengan pelayanan penumpang.

Terminal Inspection Service (TIS) adalah suatu unit yang bertugas untuk melaksanakan pelayanan pengawasan/inspeksi fasilitas penunjang operasional yang disediakan pengelola bandar udara untuk menjaga kesiapan operasional dan kebersihan, kenyamanan serta kepuasan pengguna jasa di terminal. Kinerja petugas *Terminal Inspection Service* (TIS) sangat penting diperhatikan untuk memberikan kesan positif pada pelanggan. Unit *Terminal Inspection Service* (TIS) merupakan unit yang paling tinggi mobilitasnya baik di terminal maupun di luar terminal terutama di daerah parkir dalam mengawasi kelancaran operasional dan kebersihan fasilitas bandara. Faktor kebersihan merupakan prioritas utama di terminal baik di daerah kedatangan, keberangkatan dan ruang tunggu penumpang.

Terminal Inspection Service (TIS) adalah personil yang memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

Tabel 2. 7 Tugas dan Tanggung jawab Personel TIS

No.	Tugas	Pengawasan	Lingkup Pengawasan
1.	Pengawasan Fasilitas Pelayanan	Arus penumpang	Gedung terminal penumpang
		Ketersediaan Fasilitas	Area keberangkatan dan kedatangan
		Kondisi Fasilitas	Seluruh fasilitas pelayanan
2.	Pengkoordinasian Penempatan Fasilitas Layanan	Koordinasi penempatan fasilitas	Gedung terminal penumpang
		Pendataan jumlah dan peletakan fasilitas	Area keberangkatan dan kedatangan
3.	Pengawasan Layanan Trolley	Jumlah dan ketersediaan	Trolley bagasi
		Kerapihan dan kebersihan	Area keberangkatan dan kedatangan
4.	Pengawasan kebersihan	Petugas kebersihan	Gedung terminal penumpang
		Kesiapan dan kesesuaian alat kerja	Toilet
		Kebersihan	Mushola
		(hasil kerja petugas)	Nursery Room

No.	Tugas	Pengawasan	Lingkup Pengawasan
5.	Pengukuran <i>Level Of Service</i>	<i>Level Of Service</i>	Gedung terminal
		Kenyamanan	Area keberangkatan dan kedatangan
		Nilai tambah	PM 178 Tahun 2015

Prosedur *Terminal Inspection Service* (TIS) dalam pelaporan permasalahan terhadap fasilitas terminal antara lain:

1. *Terminal Inspection Service* (TIS) Officer membuat laporan dan berkoordinasi dengan unit terkait bila diperlukan;
2. *Officer* melaporkan kepada supervisor;
3. Apabila ada coordinator, supervisor melaporkan kepada coordinator untuk kemudian dilanjutkan ke Asst. Manager *Terminal Inspection Service* (TIS);
4. Asst. manager *Terminal Inspection Service* (TIS) mengirim laporan kepada Quality Assurance.

BAB 3

HASIL PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

3.1 Analisis Masalah

a. Unit *Aviation Security* (AVSEC)

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) pada unit AVSEC dilaksanakan pada tanggal 12 Desember 2023 hingga 12 Januari 2024. Adapun permasalahan yang ditemukan oleh penulis, yaitu dalam melakukan tugasnya, AVSEC memiliki tiga regu yang setiap regunya terdapat 20-23 orang yang memiliki tugas masing-masing. Disamping hal tersebut terdapat penyimpangan yang ditemukan oleh penulis, terkait kinerja tugas AVSEC. Dari pengamatan penulis, setiap setelah penerbangan pagi, ditemukannya personel AVSEC yang meninggalkan lokasi kerjanya seperti pada *Security Check Point 1* dan *Security Check Point 2*, sehingga tidak ada yang mengawasi lokasi daerah pergerakan pintu masuk penumpang. Hal tersebut dapat menyebabkan barang berbahaya masuk ke daerah terbatas. Sehingga kurangnya pengawasan terhadap keamanan penerbangan.



Gambar 3. 1 Kurangnya Personel AVSEC

b. *Apron Movement Control* (AMC)

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) pada unit AMC dilaksanakan pada tanggal 12 Januari 2024 hingga 13 Februari 2024. Adapun permasalahan yang ditemukan oleh penulis, yaitu dalam

penerbangan di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo terdapat dua jenis penerbangan, yaitu penerbangan berjadwal (*Schedule*) dan penerbangan tidak berjadwal (*Unschedule*), seperti helicopter, pesawat cargo, dan private flight. Pada penerbangan berjadwal (*schedule*) terdapat empat penerbangan di setiap harinya, sedangkan untuk penerbangan tidak berjadwal (*unscheduled*) tidak dapat diprediksi datangnya pesawat. Dengan keterbatasannya jumlah personel AMC yang hanya memiliki 6 personel dan setiap regunya hanya 2 orang berdampak terhadap pengawasan di sisi udara. Dari pengamatan penulis, terdapat penerbangan berjadwal (*Schedule*) dan penerbangan tidak berjadwal (*Unschedule*) yang landing secara bersama, sehingga membutuhkan pelayanan terhadap pesawat tersebut. Hal tersebut dinamakan *Clash Handling*, yang merupakan proses *boarding*, kedatangan, dan keberangkatan disitu gate secara bersamaan. Pada penerbangan berjadwal, pesawat membutuhkan pelayanan di apron baru, seperti *marshaller* dan proses *docking/undocking*. Sedangkan pesawat tidak berjadwal membutuhkan pelayanan di apron lama. Maka dari itu sebagai seorang AMC harus dapat membagi tugas secara bersama agar menghasilkan *On Time Performance* yang baik. pada penerbangan berjadwal di apron baru membutuhkan dua orang personil AMC untuk melakukan *marshalling* dan *docking/udocking*, sedangkan di apron lama juga membutuhkan dua orang untuk melakukan *marshalling* dan pengawasan pelayanan bongkar muat kargo. Hal tersebut menyebabkan personil AMC yang harus cepat berpindah dari apron baru ke apron lama dan membutuhkan waktu untuk berpindah tempat. Selain itu, hal tersebut menyebabkan ruangan AMC yang kosong, sehingga tidak adanya pengawasan langsung di area apron baru.



Gambar 3. 2 Clash Handling

3.2 Penyelesaian Masalah

a. Aviation Security (AVSEC)

Dari permasalahan tersebut, penulis mengambil kesimpulan bahwa Unit AVSEC harus bekerja dengan sungguh-sungguh, karena berpengaruh terhadap keamanan penerbangan. Pada setiap regu piket, terdapat ketua regu yang berfungsi untuk mengawasi pekerjaan pada setiap anggota. Maka dari itu, sebagai ketua regu harus tegas dalam mengawasi anggotanya. Apabila terdapat anggota yang tidak bersungguh-sungguh dalam mengerjakan pekerjaannya, seorang ketua regu memiliki hak untuk menegur anggota tersebut, dikarenakan anggota tersebut sedang dalam waktu piket nya (*on duty*). Adapun hal yang harus dilakukan, yaitu :

1. Ketua regu memiliki wewenang untuk lebih tegas mengingatkan anggotanya terkait kinerja personel AVSEC;
2. Personel AVSEC harus lebih professional dan tanggung jawab dalam melakukan tugasnya;
3. Ketuga regu selalu melakukan pengawasan secara berkala pada pekerjaan anggotanya.

b. Unit Apron Movement Control (AMC)

Dari permasalahan tersebut, sebagai Ketua Unit AMC memiliki wewenang dan hak untuk meminta tambahan anggota ke pihak Teknik

Operasi (TEKOP), sehingga pengawasan di sisi udara dapat terjamin keselamatannya.



BAB 4

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Bab 3

Dari masalah yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan bahwa terdapat kurangnya pemahaman pada personil *Aviation Security* dan kurang tegasnya ketua regu *Aviation Security* untuk mengingatkan anggotanya saat masih dalam waktu pakatnya (*On duty*). Sedangkan pada Unit *Apron Movement Control* saat terjadinya *Clash Handling*, para personel AMC harus sigap dan cepat dalam melakukan pekerjaannya, dikarenakan kurangnya personil. Maka dari itu, sebagai ketua Unit *Apron Movement Control* (AMC) seharusnya meminta tambahan personil pada pihak Teknik Operasi (TEKOP), sehingga personil *Apron Movement Control* (AMC) dapat melakukan tugasnya dengan baik.

Penulis harap agar dapat dijadikan evaluasi bagi Bandar Udara Kelas I Djalaludin Gorontalo untuk meningkatkan sistem keamanan dan keselamatan penerbangan. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dan mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca di masa yang akan datang.

4.1.2 Kesimpulan *On the Job Training* (OJT)

Dalam melaksanakan kegiatan *On the Job Training*, penulis lebih mengenal lingkungan kerja yang sesungguhnya, dikarenakan seringnya melakukan praktek lapangan, sehingga bertambahnya

wawasan terhadap ilmu dan pengetahuan yang belum pernah didapat selama menjalani Pendidikan di kampus. Disamping itu, penulis terdorong menjadi individu yang kompeten dan mampu bersaing karena selama melaksanakan *On the Job Training* menghasilkan sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.

Selama kegiatan *On the Job Training* berlangsung, penulis sangat membantu dikarenakan personil Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo yang terdiri dari Unit *Aviation Security*, Unit *Apron Movement Control* (AMC), Unit Pelayanan Kargo, Unit *Terminal Inspection Service* (TIS), dan Unit Pelayanan Informasi sangat tanggap terhadap pertanyaan dan keluhan seputar kegiatan *On the Job Training* dan pemaparan yang diberikan sesuai dengan pelajaran yang telah didapat sebelumnya sehingga tidak ada kekhawatiran terhadap kekeliruan informasi yang dapat merugikan kegiatan *On the Job Training*.

4.2 Saran

Saran yang dapat disimpulkan selama tiga bulan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo merupakan pintu gerbang alternatif penerbangan di Indonesia yang memiliki peranan penting dalam pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan di Bandar Udara Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo, yaitu dengan peningkatan fasilitas-fasilitas yang ada di bandar udara, serta perlunya adanya peningkatan sumber daya manusia agar terciptanya keamanan dan keselamatan dalam dunia penerbangan dan perlu adanya anggota tambahan pada Unit *Apron Movement Control* (AMC).

DAFTAR PUSTAKA

Buku Pedoman *On the Job Training* (OJT) MTU. Politeknik Penerbangan Surabaya. 2014.

Kementerian Perhubungan. (2018). KM 52 TAHUN 2023 TENTANG RENCANA INDUK BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 115 Tahun 2018*, 1–8.

Kementerian Perhubungan. (2023). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara*.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2015). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP / 2765 / XII /2010. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, I*, 534.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2011). *SKEP 302/V/2011 PETUNJUK DAN TATA CARA PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 – 11 (ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-11), LISENSI PERSONEL BANDAR UDARA*.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (1999). SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara. *Kementerian Perhubungan*.

Sumber internet :

<https://djalaluddinairport.com>

https://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Jalaluddin

<https://hubud.dephub.go.id/hubud/website/bandara/28>

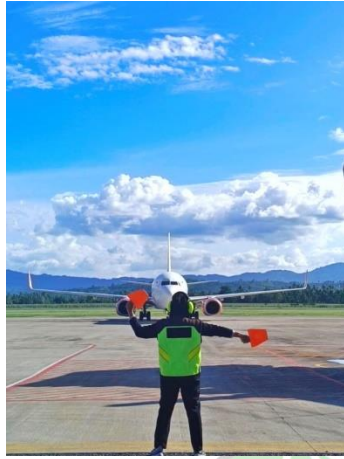
LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi *On the Job Training* (OJT)

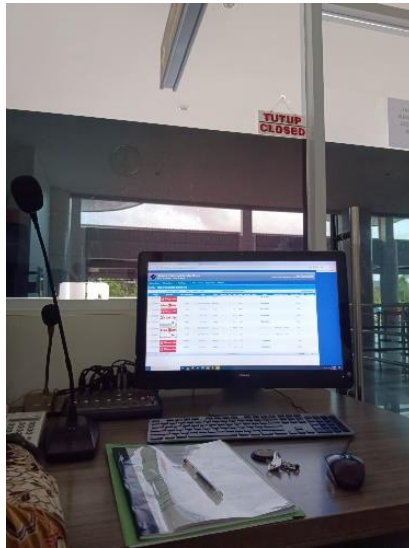
a. Aviation Security (AVSEC)



b. *Apron Movement Control (AMC)*



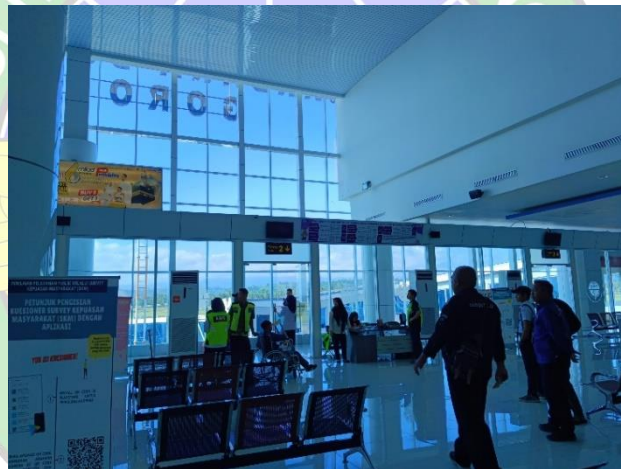
c. Unit Pelayanan Informasi



d. Unit Pelayanan Kargo



e. *Terminal Inspection Service (TIS)*



Lampiran 2 Lembar Penilaian *On the Job Training* (OJT)

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

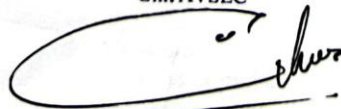
**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : ELYA HANA YOSINTA
NIT : 30621006
Jurusan : MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
Kampus : POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
Unit Kerja : *AVIATION SECURITY* (AVSEC)
Periode PKL : 11 DESEMBER 2023 – 28 FEBRUARI 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1.	Kemampuan Kerja	15%	95	14,25
2.	Disiplin	15%	96	14,40
3.	Inisiatif	10%	95	9,5
4.	Tanggungjawab	15%	97	14,55
5.	Kerjasama	15%	96	14,40
6.	Kerajinan	15%	96	14,40
7.	Sikap	15%	96	14,40
JUMLAH				95,9

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

Mengetahui,
Unit AVSEC


SUHENDRA SURONOTO, S.AP

Gorontalo, 19 Februari 2024
Supervisor


ARIS BAHUWA



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : ELYA HANA YOSINTA
NIT : 30621006
Jurusan : MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
Kampus : POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
Unit Kerja : APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)
Periode PKL : 11 DESEMBER 2023 – 28 FEBRUARI 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1.	Kemampuan Kerja	15%	95	14,25
2.	Disiplin	15%	95	14,25
3.	Inisiatif	10%	95	9,5
4.	Tanggungjawab	15%	95	14,25
5.	Kerjasama	15%	95	14,25
6.	Kerajinan	15%	95	14,25
7.	Sikap	15%	95	14,25
JUMLAH				95

Keterangan :

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

Mengetahui,
Kepala Unit AMC

ARIS BAHUWA

Gorontalo, 19 Februari 2024
Supervisor

ARIS BAHUWA



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : ELYA HANA YOSINTA
NIT : 30621006
Jurusan : MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
Kampus : POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
Unit Kerja : KARGO
Periode PKL : 11 DESEMBER 2023 – 28 FEBRUARI 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1.	Kemampuan Kerja	15%	97	14,55
2.	Disiplin	15%	97	14,55
3.	Inisiatif	10%	97	9,7
4.	Tanggungjawab	15%	97	14,55
5.	Kerjasama	15%	97	14,55
6.	Kerajinan	15%	97	14,55
7.	Sikap	15%	97	14,55
JUMLAH				97

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

Mengetahui,
Kepala Unit Kargo

MICHAEL RICHARD JACOB

Gorontalo, 19 Februari 2024
Supervisor

ARIS BAHUWA



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : ELYA HANA YOSINTA
NIT : 30621006
Jurusan : MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
Kampus : POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
Unit Kerja : *INFORMASI*
Periode PKL : 11 DESEMBER 2023 – 28 FEBRUARI 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1.	Kemampuan Kerja	15%	<i>98</i>	<i>14,70</i>
2.	Disiplin	15%	<i>97</i>	<i>14,55</i>
3.	Inisiatif	10%	<i>98</i>	<i>9,8</i>
4.	Tanggungjawab	15%	<i>98</i>	<i>14,70</i>
5.	Kerjasama	15%	<i>98</i>	<i>14,70</i>
6.	Kerajinan	15%	<i>97</i>	<i>14,55</i>
7.	Sikap	15%	<i>98</i>	<i>14,70</i>
JUMLAH				<i>97,7</i>

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

Mengetahui,
Kepala Unit Informasi

[Signature]
DESY ARIYANTI DATAU, A.Md

Gorontalo, 19 Februari 2024
Supervisor

[Signature]
ARIS BAHUWA



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : ELYA HANA YOSINTA
NIT : 30621006
Jurusan : MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
Kampus : POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
Unit Kerja : *TERMINAL INSPECTION SERVICE (TIS)*
Periode PKL : 11 DESEMBER 2023 – 28 FEBRUARI 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1.	Kemampuan Kerja	15%	<i>98</i>	<i>14,70</i>
2.	Disiplin	15%	<i>97</i>	<i>14,55</i>
3.	Inisiatif	10%	<i>98</i>	<i>9,8</i>
4.	Tanggungjawab	15%	<i>98</i>	<i>14,70</i>
5.	Kerjasama	15%	<i>97</i>	<i>14,55</i>
6.	Kerajinan	15%	<i>98</i>	<i>14,70</i>
7.	Sikap	15%	<i>98</i>	<i>14,70</i>
JUMLAH				<i>97,7</i>

Keterangan :

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

Mengetahui,
Kepala Unit Tata Terminal

HINDUN PALILATI, A.Md.

Gorontalo, 19 Februari 2024
Supervisor

ARIS BAHUWA