

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) II
BADAN LAYANAN UMUM UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA I HALUOLEO KENDARI**



oleh:

DELLA APRILIA ARIFAH
NIT.30221007

**PROGRAM STUDI D-III TEKNIK NAVIGASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN

Instalasi FIDS Conveyor Baggage Claim pada Area Kedatangan di BLU UPBU I Haluoleo Kendari

Oleh:

DELLA APRILIA ARIFAH

NIT.30221007

Laporan *On the Job Training* telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian *On the Job Training*

Disetujui oleh:

Supervisor / OJTI

RADITYA RIZALDI, A.Md
NIP. 19990830 202203 1 001

Dosen Pembimbing

TEGUH IMAM S, ST,MT
NIP. 19910913 201503 1 003

Mengetahui,

Kepala Badan Layanan Umum
Unit Penyelenggara Bandar Udara I Haluoleo Kendari

Mengetahui,

Kepala BLU UPBU Kelas I Haluoleo



Benvamin Noach Apitulev, SE., M.Pd
NIP. 19680516 199003 1 006

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 5 Maret 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*.

Tim Penguji,



Mengetahui,
Ketua Program Studi
Diploma III Teknik Navigasi Udara



NYARIS PAMBUDIYATNO, S.SiT, M.MTr
NIP. 198205252005021001

KATA PENGANTAR

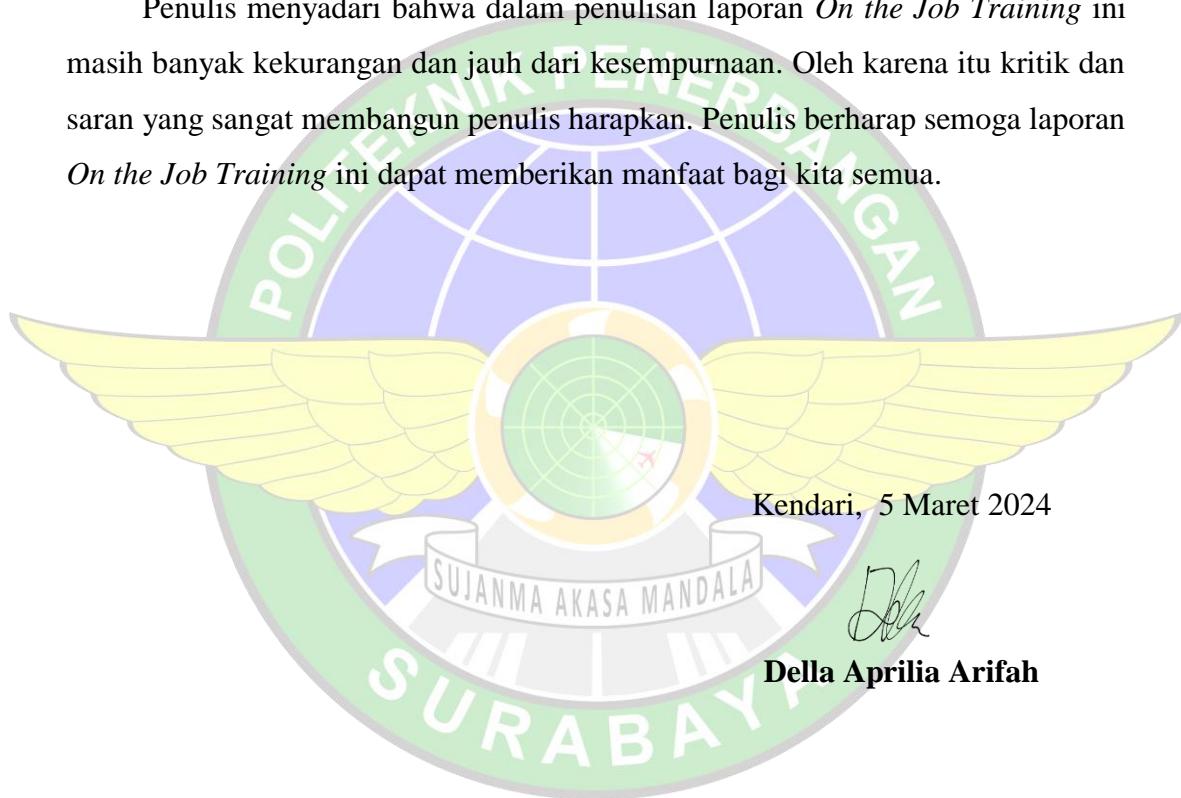
Dengan menyebut nama Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, penulis panjatkan puji syukur kehadirat-Nya, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis OJT (*On the Job Training*) di BLU Unit Penyelenggara Bandar Udara I Haluoleo Kendari dari tanggal 2 Januari 2024 salah sampai 16 Maret 2024 telah menyelesaikan laporan *On the Job Training* ini. Shalawat beserta salam tidak lupa penulis junjungkan untuk Nabi Muhammad SAW yang telah memberikan ilmu pengetahuan bagi kita semua.

Laporan *On the Job Training* merupakan satu syarat yang harus dipenuhi setelah melaksanakan *On the Job Training* di BLU Unit Penyelenggara Bandar Udara I Haluoleo Kendari. Pada kesempatan ini penulis juga ingin mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah mendukung terlaksananya *On the Job Training* dan juga membantu penyusunan laporan *On the Job Training* ini khususnya:

1. **Allah S.W.T** sang pencipta alam semesta.
2. **Ayah dan Ibu** yang telah memberikan Ridho, Restu, dan bantuan serta dukungan kepada penulis sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan lancar serta menyelesaikan laporan dengan baik.
3. Bapak **Ir. Agus Pramuka, MM** selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak **Benyamin Noach Apituley, SE** selaku Kepala BLU Unit Penyelenggara Bandar Udara I Halu Oleo Kendari, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT). Kendari.
5. Bapak **Teguh Imam Suharto, S.ST, MT** selaku Dosen Pembimbing OJT Politeknik Penerbangan Surabaya Cabang Kendari
6. Bapak **Nyaris Pambudiyatno, S.Si.T, M.MTr** selaku Ketua Program Studi Teknik Navigasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. Bapak **I Kadek Sulendra, S.Si** selaku Kepala Unit Elektronika Bandar Udara BLU UPBU I Haluoleo Kendari.

8. Bapak **Raditya Rizaldi, A.Md** selaku OJT *Instructor* laporan OJT II.
9. Seluruh staf karyawan dinas elektronika bandar udara di BLU UPBU I Haluoleo Kendari yang telah membimbing dan mengarahkan penulis selama *On the Job Training*.
10. Seluruh rekan OJT dari **Politeknik Penerbangan Makassar** dan **Politeknik Penerbangan Surabaya** yang telah membantu penulisan laporan *On the Job Training* (OJT)

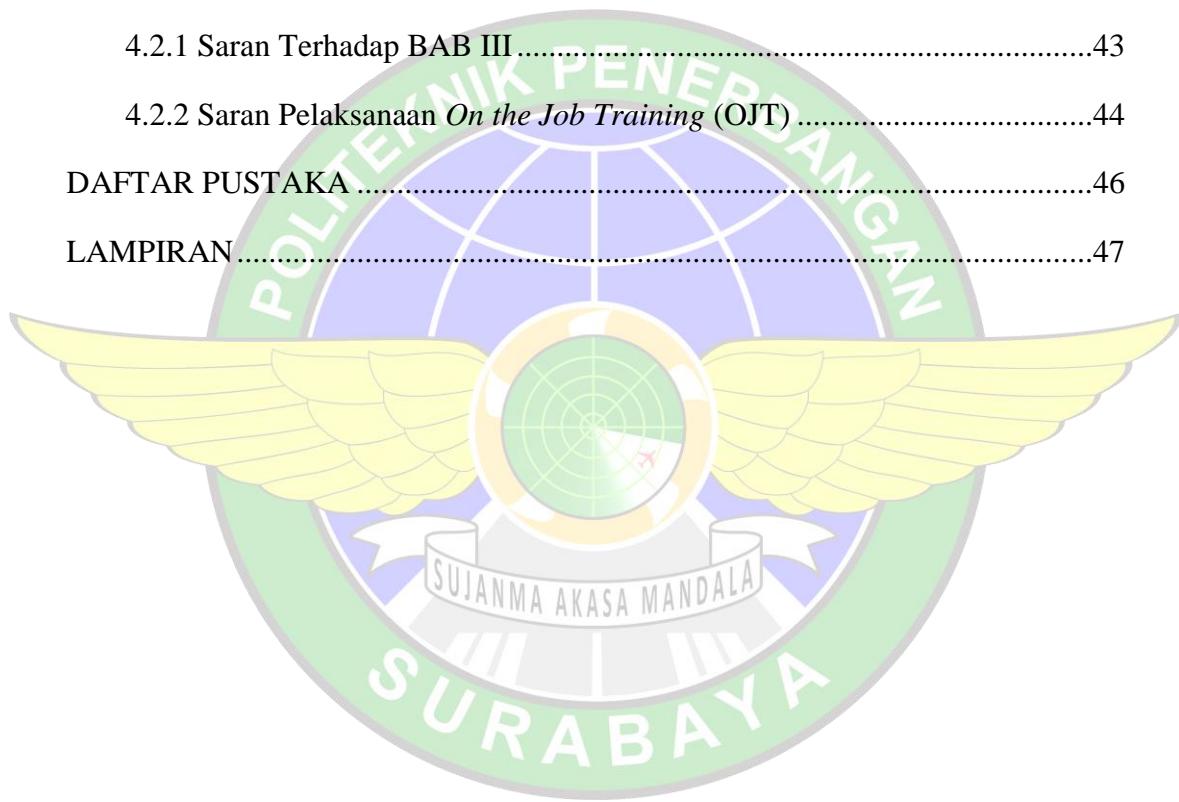
Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On the Job Training* ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang sangat membangun penulis harapkan. Penulis berharap semoga laporan *On the Job Training* ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua.



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	2
1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	2
BAB II PROFIL LOKASI On the Job Training (OJT).....	3
2.1 Sejarah Singkat.....	3
2.2 Data Umum	5
2.2.1 Data Aerodrome Bandar Udara Haluoleo, Kendari.....	5
2.2.2 Layout Bandar Udara.....	7
2.3 Struktur Organisasi	8
2.3.1 Tugas, Tanggung Jawab, dan Tata Laksana BLU UPBU I Haluoleo Kendari.....	8
BAB III PELAKSANAAN OJT	11
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	11
3.1.1 Fasilitas Peralatan Keamanan penerbangan	11
3.1.2 Fasilitas Elektronika Bandar Udara.....	24
3.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	27
3.3 Tinjauan Teori	28

3.4 Permasalahan.....	36
3.5 Penyelesaian Masalah.....	36
BAB IV PENUTUP	42
4.1 Kesimpulan.....	42
4.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB III.....	42
4.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	43
4.2 Saran	43
4.2.1 Saran Terhadap BAB III	43
4.2.2 Saran Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	44
DAFTAR PUSTAKA	46
LAMPIRAN	47



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Halu Oleo Kendari	3
Gambar 2. 2 Layout Bandar Udara Haluoleo.....	7
Gambar 2. 3 Struktur organisasi kantor BLU UPBU kelas I Bandar Udara Haluoleo Kendari	8
Gambar 3. 1 WTMD merk Ceia.....	12
Gambar 3. 2 WTMD merk Garret.....	12
Gambar 3. 3 WTMD merk Rapiscan	13
Gambar 3. 4 HHMD merk Garret	14
Gambar 3. 5 X-ray Leidos.....	16
Gambar 3. 6 X-ray Smiths 100100T	16
Gambar 3. 7 X-ray L3 PX 6.4	17
Gambar 3. 8 X-ray Smith Hiscan 6040-2is	18
Gambar 3. 9 X-ray Smith Hiscan 6040-2is-2057.....	18
Gambar 3. 10 Display CCTV	19
Gambar 3. 11 CCTV PTZ Bosch	23
Gambar 3. 12 CCTV VIVOTEK	24
Gambar 3. 13 PABX Expansion Cabinet.....	25
Gambar 3. 14 Tampilan server FIDS	26
Gambar 3. 15 Server PAS	27
Gambar 3. 16 Tampilan Linux Ubuntu Server FIDS	37
Gambar 3. 17 Tampilan <i>Login</i> Laman FIDS	37
Gambar 3. 18 Tampilan Menu Laman Server FIDS	38
Gambar 3. 19 Menu Untuk Menambahkan Daftar Penerbangan	38
Gambar 3. 20 Tampilan Setting Rute Penerbangan	39
Gambar 3. 21 Tampilan Laman <i>Arrival</i> Server FIDS	39
Gambar 3. 22 Tampilan Pilihan Status <i>Arrival</i> Server FIDS	40
Gambar 3. 23 Tampilan Monitor FIDS di <i>Conveyor Baggage Claim</i>	40
Gambar 3. 24 Tampilan Monitor <i>Baggage Claim</i> Saat Tidak Beroperasi	41

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training*

Transportasi memiliki peranan penting dalam suatu negara. Dapat diartikan bahwa transportasi merupakan suatu pelayanan jasa yang dibutuhkan masyarakat dalam setiap harinya. Indonesia adalah salah satu negara di dunia yang memiliki berbagai macam alat transportasi, yaitu transportasi darat, laut, dan udara. Ketiga macam alat transportasi tersebut terus berupaya untuk melakukan perbaikan pada berbagai sektor.

Dari berbagai jenis transportasi tersebut, akhir-akhir ini transportasi udara lebih diminati oleh para penumpang karena dianggap lebih efisien dan tidak memakan waktu lama dibandingkan dengan jenis transportasi lainnya. Selain itu, keselamatan juga merupakan hal yang sangat penting dan harus diperhatikan oleh para penumpang. Oleh karena itu setiap personil penerbangan dituntut untuk selalu mengutamakan keselamatan penumpang dan diri sendiri.

Untuk mendukung pertumbuhan jasa transportasi udara yang terus meningkat tiap tahunnya, tidak cukup hanya mengandalkan teknologi yang canggih dan memadai. Sumber daya manusia juga menjadi faktor penting. Oleh karenanya, pemerintah Indonesia telah melakukan sejumlah program pendidikan untuk menghasilkan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi dan wawasan di dunia penerbangan. Salah satu lembaga pendidikan yang berperan hal ini adalah Politeknik Penerbangan Surabaya. Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Unit Pelaksana Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma di bidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan yang memiliki tugas utama mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki

komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan oleh fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya keselamatan penerbangan. Program Studi Diploma III Teknik Navigasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.2 Dasar Pelaksanaan *On The Job Training*

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.

Dalam melaksanakan pendidikan dan pelatihan, Politeknik Penerbangan Surabaya didukung oleh dosen pengajar baik dari lingkungan sendiri maupun dosen tamu yang dianggap mampu dan profesional dalam membimbing taruna untuk menempuh ilmu secara teori maupun praktik di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On the Job Training*

Adapun maksud dan tujuan dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) selama di BLU UPBU I Haluoleo Kendari untuk Program Studi Diploma III Navigasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya adalah :

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 penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia penerbangan.
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi atau substansi keilmuan secara lisan, tulisan dan praktik.

BAB II

PROFIL LOKASI On the Job Training (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

Pada awal kemerdekaan 17 Agustus 1945, Seluruh peninggalan Jepang menjadi milik Pemerintah Republik Indonesia termasuk pangkalan TNI Angkatan Udara yang berada di Kendari dan pada tanggal 27 Mei 1958 nama Detasemen Angkatan Udara diubah menjadi Pangkalan TNI Angkatan Udara Wolter Monginsidi Kendari.

Pada tahun 1975 terbentuklah Satuan Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai Surat Perintah Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SPRINT/23/VIII/1975 tanggal 1 Agustus 1975 dan efektif beroperasi tanggal 1 April 1976 dan berada dalam wilayah atau tanah TNI Angkatan Udara di pangkalan udara Wolter Monginsidi Kendari. Tahun 1979 status Pejabat Kepala Perwakilan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di Kendari No. SPRINT/692/VII/1979 tanggal 1 Juli 1979 diubah menjadi Pejabat Pelaksana Harian Kepala Pelabuhan Udara Kelas III Wolter Monginsidi Kendari.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Halu Oleo Kendari
Sumber: dokumentasi penulis

Tahun 1985 sesuai intruksi Menteri Perhubungan Udara No. 379/PLX/PHB/VIII/1985 tanggal 28 Agustus 1985, istilah Pelabuhan Udara diganti menjadi Bandar Udara yang disingkat “Bandara” terhitung 1 September 1985 dan terakhir disempurnakan dengan

keputusan Menteri Perhubungan No. KM 4 tahun 1995 tanggal 31 Januari 1995 tentang penyempurnaan Bandar Udara, 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.

Bandar Udara Wolter Monginsidi namanya telah diubah menjadi Bandar Udara Haluoleo sejak tanggal 13 Februari 2010. Nama "Haluoleo" diambil dari nama salah satu tokoh pemersatu masyarakat di Sulawesi Tenggara. Hal ini dilakukan untuk menghormati Sultan dari Kerajaan Buton yang pertama. International Air Transport Association (IATA) adalah asosiasi/kumpulan perusahaan-perusahaan penerbangan di dunia. International Air Transport Association (IATA) mengeluarkan kode 3 huruf untuk bandara-bandara di dunia. Kode ini dipakai di tiket pesawat misalnya untuk kode IATA Bandar Udara Kendari, yaitu KDI. Tidak seperti kode International Air Transport Association (IATA), kode International Civil Aviation Organization (ICAO) memiliki struktur regional sehingga tidak akan saling duplikasi dan lebih teratur. Secara umum, digit pertama untuk mengidentifikasi benua, sebuah negara atau sekelompok negara di dalam benua tersebut. Digit kedua digunakan untuk mengidentifikasi negara di dalam benua tersebut. Dua digit terakhir adalah untuk mewakili setiap bandar udara. Ada beberapa pengecualian pada beberapa negara besar, dimana satu kode pada digit pertama dialokasikan negara tersebut dan tiga digit terakhir untuk bandar udara di negara itu, misalnya untuk kode ICAO Bandar Udara Kendari, yaitu WAWW.

Bandar Udara Haluoleo mempunyai panjang landasan 2.500 meter x 45 meter dengan luas terminal untuk penumpang 1.560 m², dan luas terminal untuk kargo 1.100 m². Bandar udara ini merupakan bandar udara domestik yang masih dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT)

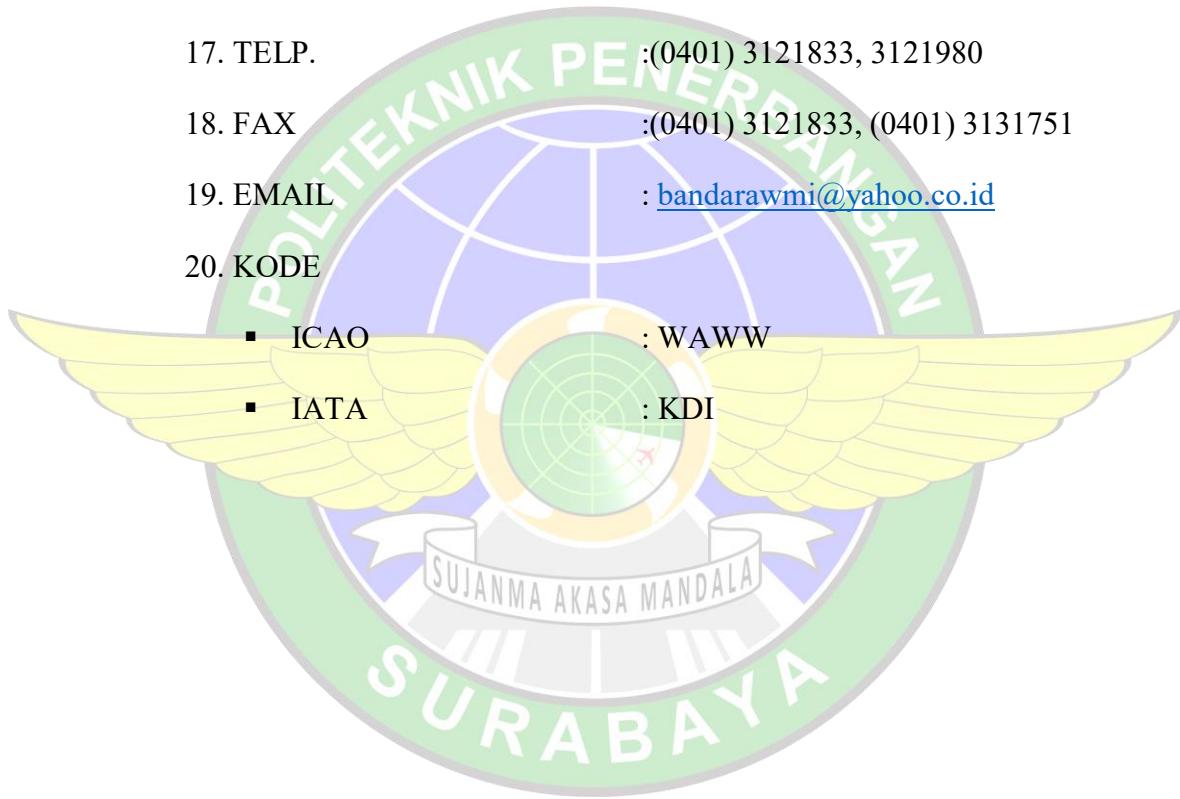
Direktorat Jendral Perhubungan Udara. Bandar udara yang terletak di Jalan Poros Bandara Haluoleo, Desa Ambaipua Kecamatan Ranomeeto, Kabupaten Konawe Selatan, Sulawesi Tenggara beroperasi setiap hari mulai pukul 07.00 sampai dengan 20.00 WITA

2.2 Data Umum

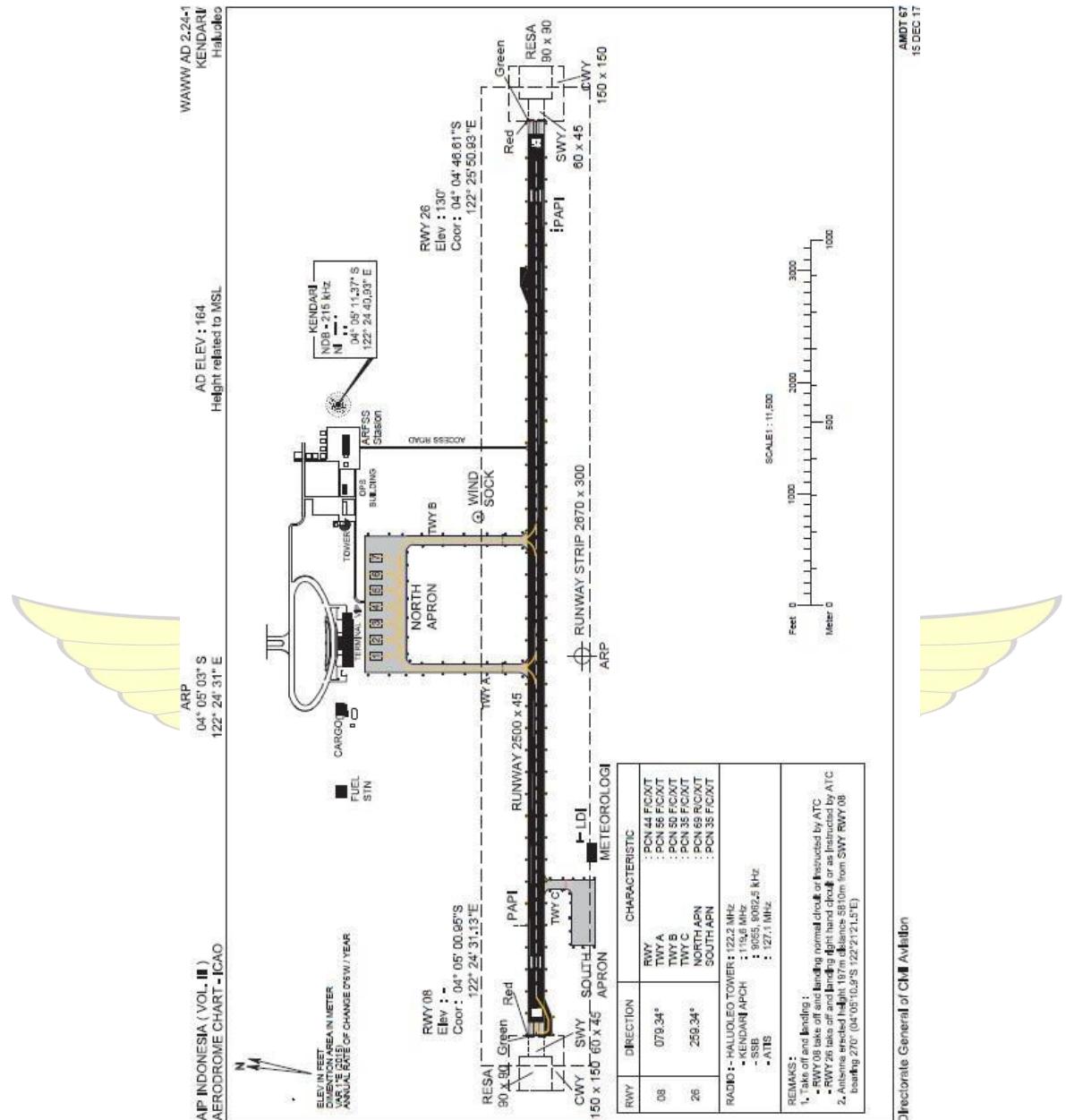
2.2.1 Data Aerodrome Bandar Udara Haluoleo, Kendari

1. NAMA KOTA : Kendari
2. BANDAR UDARA : Halu Oleo Kendari
3. KELAS BANDARA : I (satu)
4. PENGELOLA : Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan.
5. JAM OPERASI : 07.00 s/d 20.00 WITA
6. KLASIFIKASI OPERASI : V F R / I F R
7. KEMAMPUAN OPERASI : -
8. PELAYANAN LLU : ADC / APP
9. KATEGORI PKP-PK : VII
10. KOORDINAT LOKASI : 04°05'03" S/ 122°24'31" E
11. ELEVASI : 164 feet MSL
12. D.P.P.U : ADA
13. METEO : ADA (Milik Lanud TNI-AU)
14. JARAK BANDARA :
KE KOTA TERDEKAT
 - DARI IBU KOTA PROPINSI : 25 KM
 - DARI IBU KOTA NEGARA (JAKARTA) : 961 NM

15. TERMASUK PROVINSI : Sulawesi Tenggara
- KABUPATEN : Konawe Selatan
 - KECAMATAN : Ranomeeto
 - DESA : Ambaipua
16. ALAMAT : Jl. Wolter Monginsidi Ambaipua
Kec. Ranomeeto, Konawe
Selatan 93372
17. TELP. :(0401) 3121833, 3121980
18. FAX :(0401) 3121833, (0401) 3131751
19. EMAIL : bandarawmi@yahoo.co.id
20. KODE
 - ICAO : WAWW
 - IATA : KDI



2.2.2 Layout Bandar Udara



Gambar 2. 2 Layout Bandar Udara Haluoleo
Sumber: Data Airnav Cabang Kendari, 2021

2.3 Struktur Organisasi

Berikut ini merupakan struktur organisasi kantor BLU UPBU kelas I Bandar Udara Haluoleo Kendari sesuai PM. 40 tahun 2014



Gambar 2. 3 Struktur organisasi kantor BLU UPBU kelas I Bandar Udara Haluoleo Kendari

Sumber: dokumentasi penulis, 2024

2.3.1 Tugas, Tanggung Jawab, dan Tata Laksana BLU UPBU I Haluoleo Kendari

- **Kepala Bandar Udara**
 - 1) Mengkoordinasikan kegiatan fungsi pemerintahan terkait dan kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan guna menjamin kelancaran kegiatan operasional di bandar udara
 - 2) Menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatanoperasional bandar udara yang tidak dapat diselesaikan oleh instansi pemerintah dan badan hukum Indonesia atau unit kerja terkait lainnya secara sendiri-sendiri.

Kepala BLU UPBU I Haluoleo Kendari membawahi:

a. Kepala Sub bagian Tata Usaha

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:

1. Penanggung jawab keuangan
2. Penanggung jawab perlengkapan
3. Penanggung jawab kepegawaian
4. Penanggung jawab tata usaha

b. Kepala seksi teknik dan operasi

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

1. Pimpinan Kelompok Teknisi Elektronika Bandara (ELBAN)
2. Pimpinan Kelompok Teknisi Alat-Alat Besar (A2B)
3. Pimpinan Kelompok Teknisi *Apron Movement Control* (AMC)
4. Pimpinan Kelompok Teknisi Listrik
5. Pimpinan Kelompok Teknisi Bangunan
6. Pimpinan Kelompok Teknisi Landasan

c. Kepala seksi keamanan dan pelayanan darurat

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:

1. Koordinator Pelaksana Keamanan Penerbangan
2. Koordinator Unit Pelayanan Darurat Penerbangan (PKP-PK)



BAB III

PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Yang menjadi ruang lingkup dalam pelaksanaan *On the Job Training* sesuai pedoman adalah unit elektronika bandar udara. Wilayah kerja mencakup mengenai fasilitas keamanan penerbangan dan elektronika bandar udara.

3.1.1 Fasilitas Peralatan Keamanan penerbangan

a. Peralatan Pendeksi Pemeriksaan Orang (P3O)

1. Walkthrough Metal Detector (WTMD)

Walkthrough metal detector adalah alat pendeksi logam berupa pintu yang berfungsi untuk mendeksi barang bawaan yang berada dalam pakaian hingga barang bawaan kita yang terbuat dari logam dan dapat membahayakan orang di sekitar. Selain itu benda non-magnetik dan paduan campuran Analisis yang cepat dan akurat dari semua bagian tubuh orang yang transit, dari tingkat sepatu sampai ke mistar gawang. Ini mengapa *walkthrough metal detector* digunakan untuk keamanan bandara dan bahkan keamanan tingkat tinggi. Berikut ini merupakan spesifikasi peralatan WTMD yang dimiliki Bandar Udara Haluoleo Kendari:

- | | |
|-----------------|----------|
| 1. Merk | : CEIA |
| Negara Pembuat | : Italia |
| Tahun Instalasi | : 2010 |
| Kondisi | : Layak |



Gambar 3. 1 WTMD merk Ceia
Sumber: dokumentasi penulis, 2024



Gambar 3. 2 WTMD merk Garret
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

- | | |
|-----------------|-------------------|
| 3. Merk | : Rapiscan |
| Negara Pembuat | : Amerika Serikat |
| Tahun Instalasi | : 2015 |
| Kondisi | : Layak |



Gambar 3. 3 WTMD merk Rapiscan
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

2. *Hand Held Metal Detector (HHMD)*

Hand Held Metal Detector adalah alat keamanan yang paling banyak digunakan. Alat ini bekerja dengan menggunakan medan elektromagnetik yang dipancarkan melalui koil dan mampu mendeteksi adanya logam yang terdekat pada *handheld metal detector*. HHMD berbentuk seperti tongkat yang memiliki sensor metal detector, suara, dan lampu LED. Suara dan lampu LED tersebut berguna untuk memberikan tanda jika adanya logam yang lewat atau yang mendekati *handheld metal detector*. Dimana di Bandar Udara Haluoleo Kendari ini HHMD yang digunakan adalah sebagai berikut:

Merk : GARRET

Negara Pembuat : Amerika Serikat

Tahun Instalasi : 2018

Kondisi : Layak



Gambar 3. 4 HHMD merk Garret
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

b. Peralatan Pendeksi Pemeriksa Barang (P3B)

X-RAY

X-ray merupakan alat untuk mendeksi barang-barang berbahaya seperti senjata tajam, granat, pistol, bom dan obat-obatan terlarang yang dibawa oleh penumpang baik kabin maupun bagasi menuju pesawat terbang tanpa dibuka kemasannya yang dapat dilihat pada layar monitor baik hitam maupun berwarna dalam bentuk gambar yang sebenarnya. Fungsinya adalah Mencegah terjadinya sabotase, penyelundupan dan pembajakan pesawat terbang.

Barang-barang yang akan diperiksa dimasukkan kedalam inspection tunnel melalui conveyor yang berjalan. Barang tersebut akan dideksi oleh sistem sensor ketika masuk ke dalam inspection tunnel maka sensor akan mengirimkan signal ke control unit untuk mengaktifkan sinar-x. sinar-x oleh *collimator* akan dibentuk seperti kipas (fan shaped beam) dan sangat tipis yang akan menembus barang yang sedang berjalan diatas conveyor secara sebagian-sebagian (seiris demi seiris). Sinar-x yang telah menembus barang dan mengalami proses penyerapan tergantung dari intensitas dan bahan barang tersebut akan diteima oleh *detector* untuk selanjutnya

dolah pada bagian image processing sehingga akan dihasilkan tampilan gambar dimonitor yang sesuai dengan barang tersebut.

Peralatan *X-Ray* yang digunakan harus memenuhi standart internasional kesehatan yaitu emisi radiasi harus dibawah 0,005uSv/h. Secara garis besar peralatan *X-Ray* terbagi dalam beberapa bagian utama yaitu :

- a) *X-Ray generator* yang berfungsi sebagai pembangkit sinar X untuk menembak objek yang akan dideteksi.
- b) *L shape detector* yang berfungsi mendeteksi sinar X yang melewati objek dan kemudian mengubahnya menjadi sinyal listrik.
- c) *Image processing* yang berfungsi mengolah sinyal listrik yang dihasilkan oleh detektor sampai menjadi gambar tampilan pada monitor.
- d) *Control Desk* yang berfungsi untuk mengoperasikan peralatan *X-Ray* secara keseluruhan mulai *on/off* peralatan, menggerakkan *conveyor belt* sampai pengaturan fungsi-fungsi peralatan (*zooming, enhanced image, dll*)
- e) *Conveyor system* yang berfungsi untuk memasukkan dan mengeluarkan objek yang dideteksi.
- f) *Computer system* yang berfungsi pengatur *software* aplikasi dan *operating* sistem peralatan *X-Ray* serta tempat *recording image* yang dihasilkan

Berikut ini merupakan beberapa jenis *x-ray*:

1. *X-Ray Bagasi*

Mempunyai ukuran *tunnel* lebih besar untuk deteksi barang penumpang yang masuk ke dalam bagasi pesawat, ukuran lebih besar dari *X-Ray Cabin* sampai 100×100 cm. Di Bandar Udara Haluoleo memiliki beberapa *x-ray* bagasi dengan spesifikasi berbeda, diantaranya yaitu:

- a. Merk :LEIDOS PX10.10MV
Negara Pembuat : Amerika Serikat
Tahun Instalasi : 2023
Kondisi : Layak



Gambar 3. 5 X-ray Leidos
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

- b. Merk : SMITH HISCAN 100100T
Negara Pembuat : Amerika Serikat
Tahun Instalasi : 2016
Kondisi : Layak



Gambar 3. 6 X-ray Smiths 100100T
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

2. X-Ray Kabin

Mempunyai ukuran *tunnel* kecil untuk deteksi barang penumpang yang dapat dibawa di dalam cabin pesawat, ukuran sampai 60×40 cm. Berikut ini *x-ray* kabin di Bandara Udara Haluoleo Kendari

a. Merk : L3 PX 6.4

Negara Pembuat : Amerika Serikat

Tahun Instalasi : 2015

Kondisi : Layak



Gambar 3. 7 X-ray L3 PX 6.4

Sumber: dokumentasi penulis, 2024

b. Merk : SMITH HISCAN 6040-2is

Negara Pembuat : Amerika Serikat

Tahun Instalasi : 2023

Kondisi : Layak



Gambar 3. 8 X-ray Smith Hiscan 6040-2is
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

3. X-Ray Kargo
Mempunyai ukuran *tunnel* lebih besar dari X-Ray Bagasi untuk deteksi barang kargo. Berikut ini spesifikasi x-ray kargo di Bandar Udara Haluoleo Kendari:

Merek	: SMITH DETECTOR HISCAN
	6040-2is-2057
Negara Pembuat	: Amerika Serikat
Tahun Instalasi	: 2018
Kondisi	: Layak



Gambar 3. 9 X-ray Smith Hiscan 6040-2is-2057
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

c. Peralatan Pemantau dan Penunda Upaya Kejahatan Pemeriksa Barang (P3UK)

CCTV (*Closed Circuit TeleVision*)

CCTV merupakan sebuah alat yang dapat melakukan perekaman kejadian atau sebuah peristiwa tanpa menggunakan operator. Untuk sinyal yang di tangkap CCTV bersifat tertutup atau tidak di distribusikan lagi ke publik layaknya siaran televisi. Umumnya kamera CCTV ini di gunakan untuk memberikan pengawasan penuh pada sebuah area secara otomatis tanpa menggunakan petugas dalam pelaksanaannya seperti pertokoan, perumahan, lalu lintas, perkantoran dan sekolah.



Gambar 3. 10 Display CCTV
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

Sistem CCTV biasanya terdiri dari komunikasi antara kamera dan monitor. Seiring dengan perkembangan teknologi yang sangat pesat seperti saat ini, Teknologi CCTV modern terdiri dari sistem terkoneksi dengan kamera yang bisa digerakkan (diputar, ditekuk, dan di-zoom) serta dapat dioperasikan dari jarak jauh lewat ruang control, maupun melalui *Personal Computer* atau *Telephone genggam* dan dapat dihubungkan dengan suatu jaringan baik LAN,

Wireless-LAN maupun internet, yang dapat melakukan pengawasan 24 jam non stop sesuai dengan keinginan pengguna.

Berikut ini beberapa jenis CCTV:

a. CCTV Dome

Diambil nama Dome karena bentuknya yang seperti kubah (dalam bahasa inggris), tujuannya agar arah dari kamera cctv tidak terlihat atau tersembunyi tapi terlihat oleh kasat mata.

Dome camera yang biasa dijual adalah tipe *fix camera* yaitu kamera yang hanya mengarah ke 1 arah, namun jenis *dome camera* juga ada

yang dapat berputar dengan cepat “Speed Dome”, harga cctv pun relatif jauh lebih mahal dibandingkan tipe dome fix camera. Biasanya kamera ini di posisikan di dalam ruangan, bentuk *design* kamera jenis ini bertujuan agar arah dari kamera cctv tidak terlihat tetapi untuk kameranya sendiri terlihat oleh kasat mata. Dome kamera yang paling laku dijual adalah 7 kamera dengan tipe fix yaitu kamera yang hanya mengarah ke 1 sudut ruangan dengan jangkauan fokus dan luas pandang yang macam-macam tergantung dari spesifikasi lensa, namun selain jenis kamera dome yang fix, ada juga kamera dome yang dapat berputar dengan cepat “Speed Dome”, (*dome camera* yang memiliki kemampuan PTZ) namun harganya relatif mahal apabila dibandingkan dengan tipe kamera dome fix

b. CCTV PTZ

Pan tilt zoom camera (biasa disingkat PTZ) adalah camera yang bisa bergerak ke kanan kiri (*pan*), naik turun (*tilt*) dan melakukan fungsi *zoom*. *Zoom* kemampuan kamera untuk memperbesar gambar hingga beberapa kali lipat, jenis kamera PTZ biasa digunakan untuk memantau wilayah yang luas dengan menggunakan 1 kamera, ini memudahkan pengawas

cctv dalam memonitoring dengan menggunakan 1 kamera, karena ptz camera dapat berputar otomatis atau secara manual digerakan melalui *controller*. 1 kamera, ini memudahkan pengawas CCTV dalam memonitoring menggunakan 1 kamera. Kebanyakan kamera dengan jenis ini digunakan untuk memonitoring suatu wilayah dengan jangkauan yang luas seperti area parkir *outdoor* dan lapangan misalnya Jenis kamera ini mempermudah pengawas cctv dalam memonitor areanya hanya dengan menggunakan 1 kamera, karena kamera PTZ ini bisa di set untuk memutar secara otomatis atau di kendalikan secara manual melalui *controller*.

c. CCTV Bullet

Bullet camera ini dari segi lensa tidak jauh berbeda dengan dome, hanya bentuknya saja yang berbeda, biasanya lebih banyak di posisikan di luar ruangan ketimbang di dalam. Jenis kamera ini karena bisa juga di pasang di luar ruangan memiliki kelebihan tahan air. Jenis cctv ini biasanya digunakan pada ruangan (*indoor cam*) dan diluar ruangan (*outdoor cam*) tentunya salah satu standard yang harus dipenuhi adalah tahan air. Bullet kamera dipasang pada dinding ataupun langit. Kamera jenis ini tidak dirancang untuk memiliki *pan / tilt / zoom* control merupakan kamera tipe fix dengan tujuan menangkap gambar dari area yang tetap.

d. CCTV Box

Mempunyai kemampuan *zoom* dengan penempatan pemasangan pada bidang vertikal, kekurangan kamera jenis ini membutuhkan pencahayaan untuk dapat menangkap gambar dengan jelas. Dapat menggunakan infrared dengan alat tambahan serta penggunaan lensa infrared pada kamera ini dan akan lebih baik apabila box camera dilengkapi dengan kamera apabila masih dalam jangkauan tangan. Lensa CCTV nya

dilindungi oleh kubah, karena nya jenis kamera CCTV ini sulit bila ingin dirusak. Pemasangan model dome relatif lebih mudah. orang sulit menebak arah dari kamera karena posisi kamera tertutupi kubah

e. CCTV IP/Network

IP *camera* adalah jenis kamera CCTV yang menggunakan jaringan komputer sebagai pengantar data videonya, rata-rata *ip cam* mempunyai tingkat resolusi gambar yang lebih tinggi dibandingkan kamera CCTV biasa, namun sebenarnya dalam Instalasi kamera jenis ini memiliki banyak syarat agar hasil yang didapat bisa optimal, mulai dari pemilihan kabel, kualitas jaringan dan kualitas hardware pendukung lainnya seperti *hub* dan *power supply*. Untuk jarak pun, sepanjang pengalaman saya, untuk gambar dan koneksi terbaik hanya didapat dari tarikan kabel di bawah 100 meter, jika lebih dari itu sudah harus menggunakan *hub* tambahan atau *power* yang lebih besar.

f. CCTV Wireless

CCTV kamera jenis ini *include wireless* di dalamnya, bisa langsung di konfigurasi dan dikoneksikan ke jaringan Internet via wifi, setelah itu selesai, video bisa langsung di akses, tapi tidak semua kamera cctv *wireless* ini berbasis IP , ada beberapa dari jenis kamera ini bisa juga menggunakan model alternatif lain dalam transmisi data. Tidak semua kamera *wireless* cctv berbasis IP , beberapa dari kamera jenis *wireless* dapat menggunakan model alternatif dalam transmisi *wireless*.

g. CCTV IR/Infrared

Umumnya kamera cctv sekarang sudah dilengkapi dengan Infrared, kamera jenis ini disebut juga dengan sebutan kamera night vision, karena mampu melihat dalam kondisi malam hari (minim cahaya) dengan bantuan dari lampu infrared, ada dua jenis dari infrared yang biasa di gunakan pada kamera cctv,

yaitu IR LED biasa (yang bentuknya kecil-kecil) dan IR LED ARRAY (yang bentuknya besar), saat sensor kamera mendekteksi cahaya dalam jangkauannya minim atau tidak ada sama sekali, ia akan menyalakan Infrared dan menghasilkan gambar hitam putih.

Berikut ini beberapa spesifikasi CCTV yang ada di BLU UPBU I Haluoleo Kendari:

1. Merk : BOSCH

Negara Pembuat : Jerman

Tahun Instalasi : 2016

Kondisi : Layak



Gambar 3. 11 CCTV PTZ Bosch
Sumber: dokumentasi penulis,2024

2. Merk : VIVOTEK

Negara Pembuat : Kanada

Tahun Instalasi : 2018

Kondisi : Layak



Gambar 3. 12 CCTV VIVOTEK
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

3.1.2 Fasilitas Elektronika Bandar Udara

a. *Telephony & System Check In (PBC)*

Private Automatic Branch eXchange (PABX)

Private Automatic Branch eXchange adalah seperangkat teknologi yang memungkinkan pelanggan untuk berkomunikasi langsung tanpa melalui operator. Artinya, penelepon dapat langsung melakukan panggilan ke nomor yang dituju dengan menekan nomor khusus.

PABX yang juga dikenal sebagai sentral kecil dari suatu jaringan peripheral peralatan komunikasi berperan sebagai alat penyambung (*switch*) untuk mengatur komunikasi telepon masuk dan telepon keluar. Maka dari itu PABX mudah ditemukan pada kantor-kantor, rumah sakit, hotel atau pabrik-pabrik yang menggunakan telepon sebagai sarana untuk berkomunikasi antar ruangannya. Dengan adanya PABX, penelepon dapat melakukan panggilan telepon langsung ke

nomor yang dituju dengan cara menekan nomor khusus. Berikut merupakan data dari PABX yang dimiliki oleh UPBU Haluoleo:

Merk : PANASONIC/KX TDA 100 DBX
Negara Pembuat : Jepang
Tahun Instalasi : 2015
Kondisi : Layak



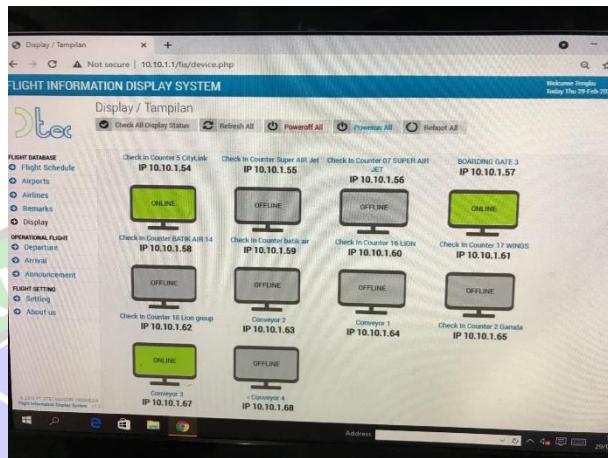
Gambar 3. 13 PABX Expansion Cabinet
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

b. *Information System (IFS)*

1. *Flight Information Display System (FIDS)*

Flight Information Display System merupakan suatu sistem informasi yang ada bandar udara yang membantu dalam memanajemen penumpang baik keberangkatan (*departure*), transit, atau kedatangan (*arrival*) domestik maupun internasional. Sistem ini bekerja dengan memanfaatkan fasilitas jaringan komputer/network yang ada di bandara untuk berkoordinasi antar bagian satu dengan bagian lain yang ada pada FIDS. Selain untuk memanajemen penumpang sistem ini juga berguna untuk menginformasikan kepada pengunjung bandara non-penumpang tentang status suatu penerbangan. Berikut ini data dari peralatan FIDS yang dimiliki UPBU Haluoleo Kendari adalah :

Merk : DTEC
 Negara Pembuat : Indonesia
 Tahun Instalasi : 2013
 Kondisi : Layak



Gambar 3. 14 Tampilan server FIDS
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

2. Public Address System (PAS)

Public Address System adalah suatu sistem peralatan tata suara (audio) yang dipergunakan untuk menyampaikan informasi atau berita penerbangan kepada para pengguna jasa penerbangan berupa informasi audio (*Public Address, BGM (background music), Car Call & Emergency*) di terminal keberangkatan, kedatangan, Area Parkir Bandara Udara.

Public Address System (PA System) sendiri adalah sistem penguatan suara dan terdistribusi dengan komponen umum yang terdiri dari *microphone, amplifier* dan pengeras suara (speaker), yang memungkinkan seseorang untuk berkomunikasi dengan banyak orang di tempat umum.

Pengumuman Informasi Penerbangan saat ini sudah menggunakan system otomatis yang menghubungkan antara

FIDS dengan sistem pengumuman suara digital, atau yang sering disebut dengan AAS (*Automatic Announcement System*). Adapun Pengumuman *check-in*, pengumuman *boarding*, pengumuman panggilan terakhir, dan pengumuman penundaan dapat disiarkan secara otomatis

Pengumuman Informasi bahaya kebakaran (*emergency* atau *evacuate*) saat ini juga sudah menggunakan system otomatis yang menghubungkan antara *fire alarm* (FA) dengan sistem pengumuman suara digital. Berikut merupakan data dari PAS yang dimiliki oleh UPBU Haluoleo :

Merk	: TOA/M-9000 M2
Negara Pembuat	: Jepang
Tahun Instalasi	: 2015
Kondisi	: Layak



Gambar 3. 15 Server PAS
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

3.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) I bagi Taruna/i Program Studi Teknik Navigasi Udara (TNU) Angkatan XIV dilaksanakan pada tanggal 02 Januari 2024 sampai dengan tanggal 16 Maret 2024. Tempat pelaksanaan OJT untuk Program Studi TNU XIV adalah di BLU UPBU I Haluoleo Kendari. Pelaksanaan OJT II di Kantor BLU UPBU I Haluoleo Cabang Kendari pada Unit Elektronika Bandara (Elband) dilaksanakan dengan jam kerja *Office*

Hours pada satu minggu pertama dan selanjutnya jam kerja *shift* dengan pembagian dinas pagi pada pukul 08.00 s/d 14.00 WITA dan dinas siang pada pukul 13.00 s/d 19.00 WITA.

3.3 Tinjauan Teori

A. *Flight Information Display System (FIDS)*

FIDS adalah singkatan dari Flight Information Display System yang merupakan suatu sistem informasi yang ada bandar udara yang membantu dalam memanajemen penumpang baik keberangkatan (*departure*), transit, atau kedatangan (*arrival*) domestik maupun internasional. Sistem ini bekerja dengan memanfaatkan fasilitas jaringan komputer/network yang ada di bandara untuk berkoordinasi antar bagian satu dengan bagian lain yang ada pada FIDS. Selain untuk memanajemen penumpang sistem ini juga berguna untuk menginformasikan kepada pengunjung bandara non-penumpang tentang status suatu penerbangan.

Secara garis besar FIDS dapat dibagi menjadi 2 bagian utama yaitu:

- Server
- Client

Server FIDS bertindak sebagai sumber data status penerbangan utama dari FIDS dan merupakan media input data untuk admin FIDS yang kemudian data tersebut dikirimkan kepada client-client yang terhubung melalui jaringan data.

Adpaun system pada Server FIDS antara lain:

- POSTGRESQL
- NGINGX
- REDIS SERVER
- SUPERVISOR
 - inalix-web

- inalix-tasks
- DRBD
- COROSYNC & PACEMAKER

Client merupakan bagian yang terhubung langsung dengan server melalui jaringan data. Client bertugas menampilkan informasi penerbangan yang didapat dari server. Client FIDS disebut DMS (*Display Minimum System*).

Display Minimum System merupakan suatu perangkat komputer dengan spesifikasi perangkat lunak *minimum* yang berfungsi sebagai client dari FIDS. DMS dapat ditemukan di beberapa lokasi strategis di Bandara supaya mudah dilihat oleh masyarakat yang ada di bandara baik penumpang maupun non-penumpang. Lokasi-lokasi tersebut antara lain :

- Terminal Keberangkatan
- Check In
- Ruang Tunggu/Waiting Room
- Gate
- Terminal Kedatangan
- Conveyor Belt
- Spesifikasi perangkat keras dari DMS antara lain:
 - Mini PC yang berisi
 - Sistem Operasi: Linux / Windows dll
 - Web Browser: Firefox / Chrome dll
 - Monitor dan Aksesorisnya

FIDS harus tetap saling terhubung supaya bisa bekerja secara normal karena FIDS merupakan suatu sistem yang mengandalkan jaringan komputer untuk transfer data. Berikut adalah gambaran singkat cara kerja dari FIDS:

1. Data penerbangan yang tersimpan dalam database FIDS dapat ditransfer kepada DMS yang kemudian ditampilkan kepada publik.
2. Mula-mula sebuah client/DMS diset *startup*-nya sedemikian rupa sehingga pada saat DMS tersebut diaktifkan akan secara otomatis mengaktifkan aplikasi web browser dan secara otomatis pula web browser mengirimkan kepada server sebuah URL menuju suatu sub direktori dalam /var/www dengan nama yang sesuai dengan lokasi DMS tersebut ditempatkan. Dalam direktori yang dituju oleh DMS terdapat file PHP dengan nama root.php yang dalam file tersebut terdapat perintah untuk menjalankan beberapa query kepada MySQL untuk memberikan data yang sesuai dengan permintaan DMS yang mengakses direktori yang berisi file PHP tersebut.
3. PHP merupakan suatu *plugin* untuk *apache* yang memungkinkan apache untuk menerjemahkan file PHP menjadi *hypertext*. File PHP yang berada dalam direktori yang diakses oleh DMS akan diterjemahkan oleh *apache* menjadi *hypertext* dan ditransfer kepada DMS tersebut.
4. *Hypertext* yang didapat dari server oleh web browser yang ada pada DMS akan diubah menjadi tampilan web yang kemudian ditampilkan kepada publik
5. Admin FIDS adalah seorang atau lebih yang bertugas untuk memasukkan data, dan mengubah *remark*, dari sinilah data yang beredar di FIDS berasal. Berikut ini akan digambarkan bagaimana sebuah data penerbangan dimasukkan ke dalam *database* FIDS hingga data tersebut ditampilkan kepada publik.
6. Data yang dimasukkan kedalam database oleh admin didapat dari AMC (*Apron Movement Control*) termasuk jadwal dan remark baik

kedatangan maupun keberangkatan. AMC mendapatkan data dan jadwal dari ATC dan maskapai/*airline*.

7. AMC memberi instruksi sebuah *remark* kepada admin kemudian admin akan mengeset *remark* sesuai yang diinstruksikan oleh AMC. *Remark-remark* yang terdapat pada FIDS antara lain:

- Boarding
- Estimate
- Departed
- Delayed
- UFN
- Estimate
- Check In
- Landed
- Dan lain-lain

8. *Remark Delayed* menunjukkan bahwa keberangkatan akan tertunda beberapa menit sampai beberapa jam. *Remark* ini memiliki beberapa alasan diantaranya:

- *Due To Wheater Condition*
- *Due To Technical Problem*
- *Due To Late Arrival*
- *Due To Ship Shortage*
- *Due To Air Traffic Control*
- *Due To Protokoler*
- *Due To Aircraft Service*
- *Due To Operational Reason*
- *Due To Flight Regulation*
- *Due To Ship Change*

9. Data-data yang beredar dalam FIDS adalah data yang sangat penting karena sangat mempengaruhi aliran penumpang yang ada di Bandara Juanda Surabaya. Walaupun data tersebut tidak rahasia, tidak semua

orang boleh mengubah data tersebut terlebih menghapusnya, oleh karena itu diperlukan suatu pengamanan khusus ketika akan memasuki halaman untuk *entry/ubah/hapus* data atau mengubah *remark*.

10. *Login* adalah suatu prosedur yang harus dilalui terlebih dahulu sebelum memasuki halaman untuk *entry/ubah/hapus* data atau mengubah *remark*. Dalam halaman *login* terdapat isian *username* dan *password*
11. Bila *username* dan *password* cocok maka akan tampil halaman admin yang didalamnya kita bisa *entry/ubah/hapus* data dan/atau mengubah *remark*.

Pada sistem FIDS terdapat sebuah supervisor. Supervisor adalah sebuah sistem *client/server* yang memungkinkan penggunaannya untuk memantau dan mengontrol sejumlah proses pada sistem operasi UNIX-like.

Proses yang dikontrol adalah sebagai berikut :

- inalix-tasks
modul FIDS untuk menambahkan, menghapus, merubah data penerbangan dan untuk melakukan *scheduling* otomasi dari data penerbangan
- inalix-web
Modul fids yang mengatur memproses *request http* (FIDS *client*) dari NGINX

B. Automatic Announcing System (AAS)

Automatic Announcing System yang merupakan suatu sistem audio pengumuman otomatis melalui media pengeras suara (PAS). Sistem ini akan secara otomatis mengumumkan kepada publik yang ada di bandara ketika ada perubahan *remark* suatu penerbangan pada FIDS.

Suara vokal yang keluar dari pengeras suara AAS berasal dari suara suatu perangkat komputer yang dipasangi aplikasi AAS didalamnya yang membuat susunan suara vokal yang telah direkam dan disimpan didalam aplikasi AAS, bukan dari suara orang yang berada operator (informasi).

Selain itu suara AAS juga berbicara dalam beberapa bahasa seperti bahasa indonesia, bahasa inggris dan bahasa daerah yang disuarakan secara berurutan.

Aplikasi AAS terdiri dari beberapa komponen penting yang saling mendukung antara lain :

- Database

AAS memerlukan suatu *file database* untuk membantu dalam penyusunan suara vokal yang akan dijadikan sebagai pengumuman. *File database* tersebut berbentuk file .mdb yang merupakan *file database*.

Database untuk AAS terdiri dari beberapa table antara lain: *Airline, Airport, Announce, List_now, NoPnb, Operational, Remark, Report, Setting, VoiceName, dan Zones*

- File Audio

Dalam aplikasi AAS terdapat beberapa kumpulan file audio yang merupakan suara vokal yang bisa disusun menjadi pengumuman. File audio tersebut berformat mp3 dengan nilai bit 128, frekuensi 44 KHz, dan kanal stereo. Suara vokal pada AAS terdiri dari beberapa bahasa yaitu bahasa indonesia, bahasa inggris, bahasa daerah dan lain sebagainya serta dua warna suara yaitu suara pria dan wanita.

- Program Utama

Komponen ini merupakan komponen utama pada AAS, maka untuk menjalankan aplikasi AAS maka komponen inilah yang harus pertama dijalankan.

Berikut ini merupakan cara kerja AAS:

1. Aplikasi AAS sangat bergantung pada FIDS karena itu AAS selalu memonitor perubahan remark pada FIDS.
2. Dalam direktori aplikasi FIDS terdapat suatu file bernama xmit.inf yang berisi data-data yang terdiri nomer penerbangan,

- bandara tujuan/asal, jam, remark, ETA/ETD, dan status (DE/AR). Bila file tersebut mengalami perubahan maka AAS akan langsung membaca isi file tersebut dan menjadikannya sebagai input.
3. Dari input yang diterima AAS akan membuat suatu file .m3u yang merupakan *file playlist* aplikasi audio yang berisi urutan pengucapan yang akan disuarakan. File .m3u tersebut akan secara otomatis menjalankan aplikasi audio kemudian suara dari aplikasi audio akan disebar ke pengeras suara (PAS) yang tersebar di kawasan terminal bandara.

C. Local Area Network (LAN)

Local Area Network (LAN) adalah suatu jaringan komputer yang hanya mencakup wilayah lokal saja. Artinya, jaringan ini hanya dapat digunakan oleh pengguna di area LAN. LAN menghubungkan perangkat ke jaringan internet melalui perangkat jaringan sederhana. Dalam jaringan LAN biasanya ditemukan kabel UTP, Hub, Switch, maupun Router. Contoh dari jaringan ini adalah komputer-komputer di sekolah, perusahaan, atau warung internet. Jaringan pada area yang terbatas tersebut biasanya merupakan jaringan LAN.

Jaringan LAN memiliki beberapa fungsi dan kegunaan tertentu. Berikut ini adalah fungsi dari jaringan Lan.

1. Menghubungkan 2 Komputer atau Lebih

Jaringan LAN digunakan untuk menghubungkan 2 komputer atau lebih baik secara langsung ataupun media perantara. 2 komputer dapat dihubungkan langsung menggunakan kabel UTP yang tersambung di kedua komputer. Sementara untuk menggabungkan banyak komputer, kita membutuhkan perangkat lain seperti misalnya *switch* atau juga *hub*.

2. Memindahkan File dari Satu Komputer ke Komputer Lainnya

Dengan menggunakan jaringan LAN, tidak perlu bolak balik memasukan flash disk dari komputer 1 ke komputer lainnya. Dengan LAN dapat melakukan pemindahan data melalui metode *sharing* pada komputer.

3. Sharing Printer

Selain berbagi data, jaringan LAN juga memungkinkan penggunanya untuk berbagi *printer*. Hal ini akan memudahkan seluruh pengguna dan menghemat biaya.

4. LAN Chatting

Jaringan LAN dapat pula dipakai untuk mengirim pesan antar komputer pada area LAN. Aktivitas ini bahkan dapat dilakukan tanpa harus terkoneksi ke internet meskipun nantinya jaringan LAN akan tetap terlihat *online*.

5. Remote Komputer

Melakukan aktivitas *remote* pada suatu komputer dapat menggunakan perangkat lunak seperti TeamViewer. Akan tetapi, perangkat lunak tersebut hanya dapat bekerja ketika komputer tersambung ke internet.

Dalam jaringan LAN, dapat melakukan *remote* tanpa harus terkoneksi ke internet dengan memanfaatkan fitur Remote Desktop Manager/Connection yang sudah disediakan Microsoft. Dengan begitupun dapat mengontrol komputer di dalam jaringan LAN.

D. *Baggage Claim*

Klaim bagasi adalah tempat para penumpang pesawat mengambil tas atau barang bawaan mereka setelah penerbangan. Ini juga merupakan tempat di mana barang-barang yang hilang sering ditemukan. Proses pengambilan bagasi dari bandara bisa membuat stres, terutama jika tas atau barang bawaan hilang atau tertunda. Jika saat *check-in* penumpang menitipkan barang di bagasi, artinya penumpang tersebut harus mengambilnya di tempat pengambilan bagasi alias Baggage Claim. Sebelum masuk ke dalam antrean pengambilan bagasi, cocokkan nomor

penerbanganmu atau kota asal dengan informasi yang tertulis di layar setiap *conveyor belt* agar tidak salah tempat.

Cek kembali nomor bagasi yang diberikan saat *check-in*, berupa stiker berisi nomor yang biasanya ditempelkan ke *boarding pass* tiap penumpang dan tidak lupa untuk menghitung kembali jumlah koper atau barang bawaan lain yang dititipkan tadi untuk memastikan tidak ada barang yang tertinggal. Jika penumpang tidak menitipkan barang saat *check-in* di bandara, maka penumpang tersebut bebas keluar tanpa harus mampir ke Baggage Claim.

3.4 Permasalahan

Unit Elektronika Bandar Udara I Haluoleo Kendari memiliki beberapa fasilitas *Information System* untuk menunjang pelayanan penerbangan, salah satunya adalah fasilitas *Flight Information Display System*. Fasilitas FIDS ini sangat membantu penumpang dalam memberikan pengarahan *boarding*, *departure*, *baggage claim* dan lain sebagainya. Sebelumnya di Bandar Udara Haluoleo Kendari belum ada FIDS pada bagian *conveyor baggage claim*, hal ini tentu dapat membingungkan bagi beberapa penumpang yang masih awam dan dapat berdampak bagi kelancaran operasional pelayanan penerbangan di Bandar Udara Haluoleo Kendari .

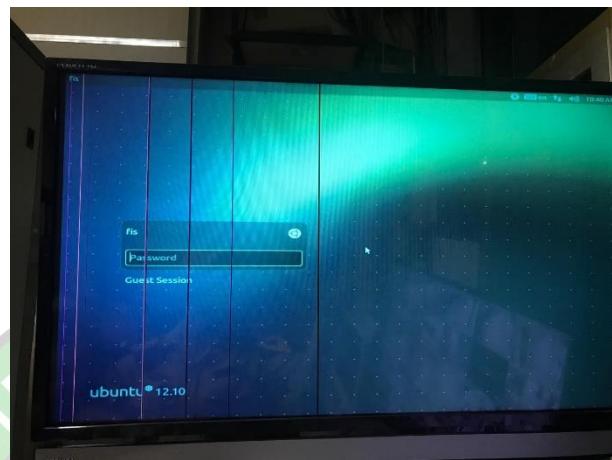
Tepat pada tanggal 13 Februari 2024 teknisi elektronika bandara dan ojt berusaha untuk mengatasi permasalahan tersebut dengan melakukan instalasi pemasangan FIDS di bagian *conveyor baggage claim* Bandar Udara Haluoleo Kendari, Ada 4 buah *conveyor baggage claim*, begitupun setidaknya harus ada 2 conveyor yang dipasang FIDS sebagai langkah awal.

3.5 Penyelesaian Masalah

Tindakan yang dilakukan Teknisi Elektronika Bandar Udara Haluoleo Kendari (ELBAN) untuk menyelesaikan masalah tersebut sebagai berikut:

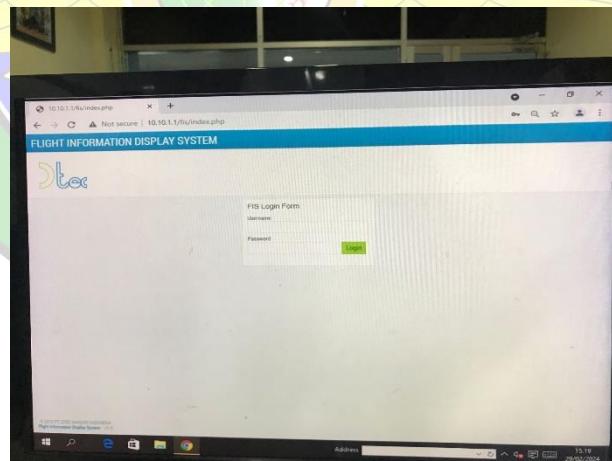
1. Memasang TV sebagai *display* monitor FIDS.
2. Menghubungkan TV ke mini PC dengan HDMI

3. Menghubungkan mini PC ke server FIDS melalui LAN pada *switch* yang terhubung ke komputer server
4. Melakukan setting di server FIDS dengan cara melakukan *login* di server FIDS



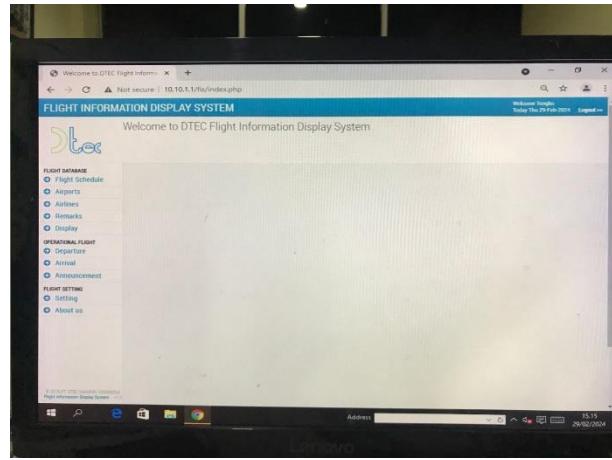
Gambar 3. 16 Tampilan Linux Ubuntu Server FIDS
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

5. Buka aplikasi google firefox dan masuk pada laman FIDS dan lakukan *login* pada laman FIDS berikut



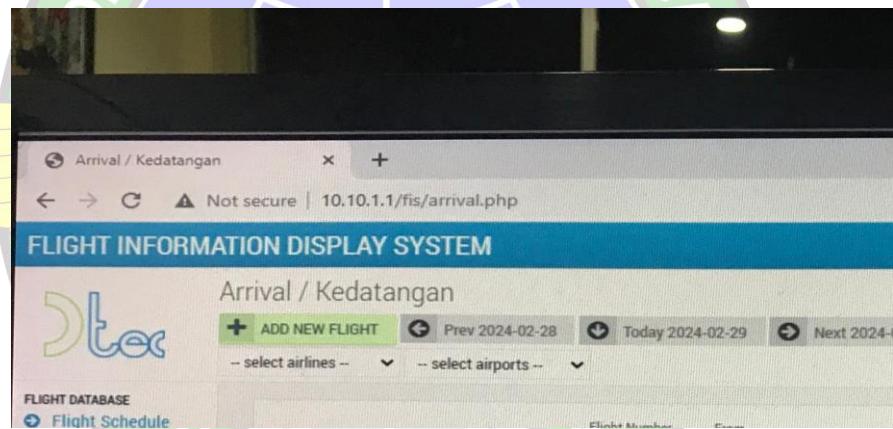
Gambar 3. 17 Tampilan *Login* Laman FIDS
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

6. Lalu untuk setting mengenai *baggage claim* pilih menu *arrival*



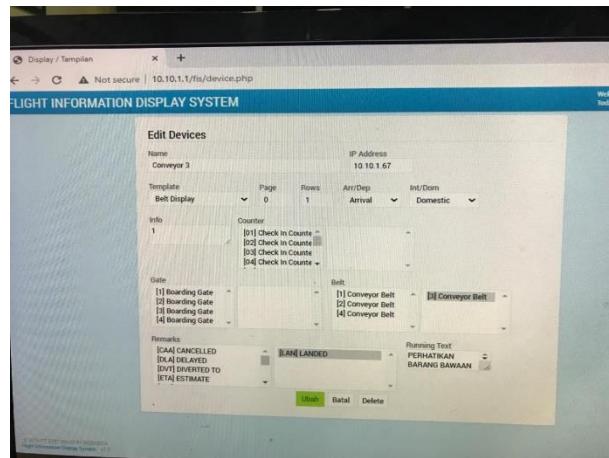
Gambar 3. 18 Tampilan Menu Laman Server FIDS
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

7. Setelah itu pilih menu ADD NEW FLIGHT untuk menambahkan daftar penerbangan yang ada di kendari



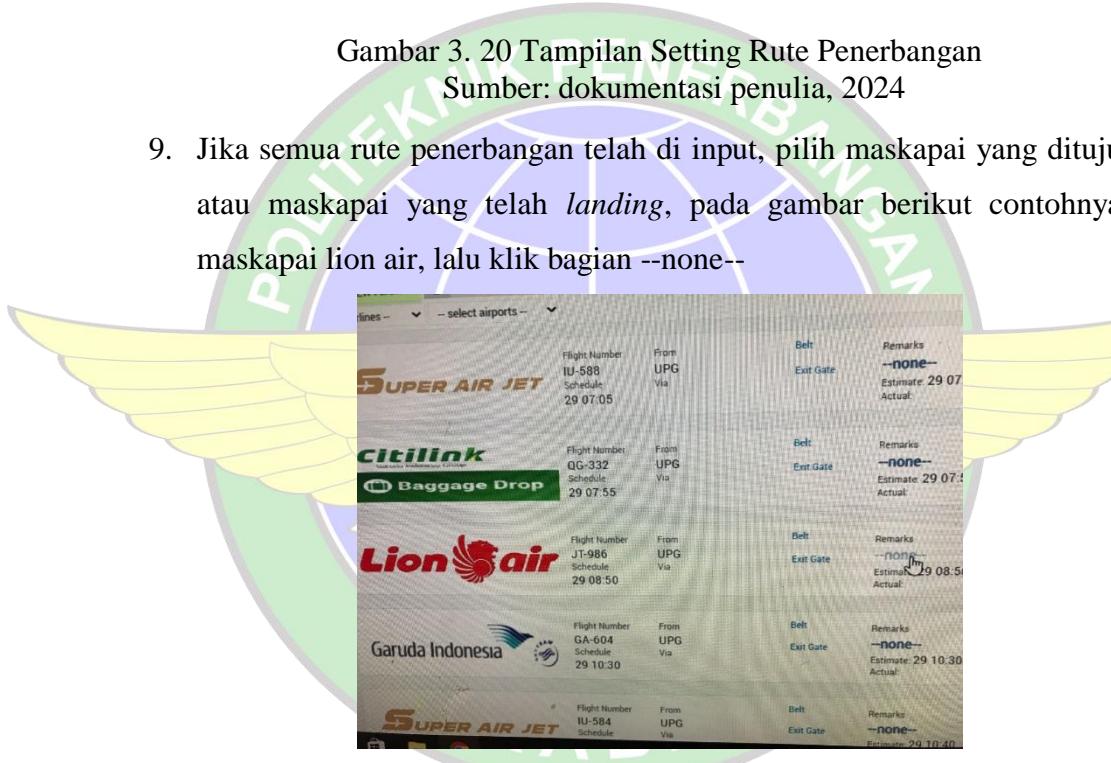
Gambar 3. 19 Menu Untuk Menambahkan Daftar Penerbangan
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

8. Lalu akan muncul tampilan untuk mengatur informasi lebih detailnya tentang rute penerbangan seperti berikut ini



Gambar 3. 20 Tampilan Setting Rute Penerbangan
Sumber: dokumentasi penulia, 2024

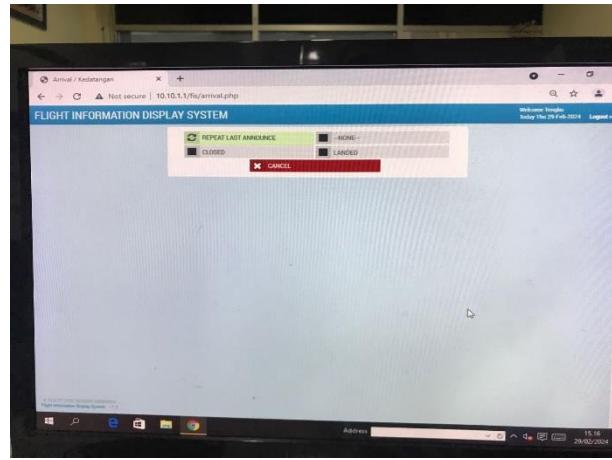
9. Jika semua rute penerbangan telah di input, pilih maskapai yang dituju atau maskapai yang telah *landing*, pada gambar berikut contohnya maskapai lion air, lalu klik bagian --none--



-- select airports --					
		Flight Number	From	Belt	Remarks
SUPER AIR JET		IU-588	UPG Via	Exit Gate	--none--
Citilink		QG-332	UPG Via	Exit Gate	--none--
Lion air		JT-986	UPG Via	Exit Gate	--none--
Garuda Indonesia		GA-604	UPG Via	Exit Gate	--none--
SUPER AIR JET		IU-584	UPG Via	Exit Gate	--none--

Gambar 3. 21 Tampilan Laman Arrival Server FIDS
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

10. Lalu pilihan yang muncul adalah sebagai berikut:



Gambar 3. 22 Tampilan Pilihan Status Arrival Server FIDS
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

Karena FIDS ini diperuntukkan di area conveyor baggage claim maka pilih *LANDED*

11. Tampilan pada FIDS *baggage claim* sebagai berikut



Gambar 3. 23 Tampilan Monitor FIDS di
Conveyor Baggage Claim
Sumber: dokumentasi penulis, 2024

12. Untuk tampilan saat tidak ada pesawat *landing* yang membutuhkan klaim bagasi seperti berikut:



Gambar 3. 24 Tampilan Monitor *Baggage Claim* Saat Tidak Beroperasi
Sumber: dokumentasi penulis, 2024



BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB III

Fasilitas di unit elektronika bandar udara Badan Layanan Umum Unit Penyelenggara Bandar Udara Haluoleo Kendari mempunyai peralatan yang cukup lengkap yang terdiri dari peralatan pada fasilitas keamanan penerbangan yang terdiri dari P3O (Peralatan Pendeksi Pemeriksaan Orang) P3B (Peralatan Pendeksi Pemeriksa Barang), P3UK (Peralatan Pemantau dan Penunda Upaya Kejahatan) dan fasilitas elektronika bandar udara yang terdiri dari PABX dan *Information System.*

Pada peralatan FIDS dalam operasionalnya sering memerlukan *restart* untuk dapat berfungsi normal kembali. FIDS sangat penting dalam memberikan informasi mengenai keberangkatan dan kedatangan pesawat sehingga dapat memudahkan penumpang dalam mendapatkan informasi terkait. Tidak hanya berfungsi untuk informasi keberangkatan dan kedatangan pesawat, FIDS juga berfungsi memberikan informasi mengenai pengambilan bagasi pesawat yang monitornya di letakkan pada *conveyor baggage claim*. Tiap maskapai ada *conveyor baggage claimnya* tersendiri sehingga ketika pengambilan bagasi FIDS sangat dibutuhkan untuk mengarahkan penumpang ke *conveyor* berapa bagasinya berada.

Sebelumnya belum ada monitor *client FIDS* di *conveyor baggage claim*, dengan begitu BLU UPBU I Haluoleo Kendari berupaya memberikan pelayanan penuh kepada penumpang dengan memasang monitor FIDS di *conveyor baggage claim* untuk memberikan informasi mengenai klaim bagasi. Dari pemasangan tersebut sangat berdampak pada proses pelayanan seperti petugas *ground handling* tidak perlu lagi berteriak pesawat rute berikut pada *conveyor* sekian dan begitu pun bagi

penumpang dapat mengetahui bagasinya ada di *conveyor* sebelah mana dengan melihat monitor FIDS yang telah disediakan.

4.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Berdasarkan Kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan oleh penulis di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Haluoleo Kendari, penulis dapat mengetahui segala fasilitas penerbangan yang terdapat di Bandar Udara Haluoleo kendari, khususnya fasilitas elektronika bandar udara ataupun fasilitas keamanan penerbangan. Selain itu, penulis dapat mengetahui kegiatan apa saja yang dilakukan teknisi dalam merawat dan memperbaiki peralatan fasilitas tersebut. Dalam hal perawatan penulis juga mengetahui kendala yang biasa dihadapi teknisi dan cara menanganinya.

4.2 Saran

4.2.1 Saran Terhadap BAB III

Penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) kali ini, maka dari itu untuk dapat memaksimalkan pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) selanjutnya serta meningkatkan pelayanan dalam keselamatan penerbangan penulis mencoba memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Dalam instalasi suatu fasilitas yang memerlukan kabel dalam media transmisi hendaknya dilakukan penamaan untuk input dan outputnya agar dalam pemeliharaan atau terjadi kerusakan dapat dengan mudah menemukan jalurnya, sehingga dapat lebih menghemat waktu dan tenaga.
2. Di BLU UPBU I Haluoleo kendari jadwal operasional pesawat *landing* dan *take off* kurang lebih pada pukul 07.00-20.00 sehingga setelah penerbangan selesai teknisi dapat mematikan monitor FIDS dan sebelum penerbangan dimulai dapat menghidupkan kembali hal

ini dapat meningkatkan umur peralatan sehingga dapat meminimalisir terjadinya layar monitor bermasalah.

3. Untuk menunjang kelancaran kegiatan pemeliharaan pencegahan dan perbaikan sangat diperlukan pengadaan beberapa *sparepart* seperti monitor FIDS, mini PC, hub dan beberapa komponen yang menjadi kebutuhannya.

4.2.2 Saran Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Setelah melaksanakan *On the Job Training* di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Haluoleo Kendari selama 2,5 bulan maka penulis memiliki saran sebagai berikut:

1. Selama proses *On the Job Training* (OJT) berlangsung disarankan agar taruna tetap menjaga sikap dan membiasakan diri dalam menghadapi segala kondisi yang terjadi di lapangan serta cepat dalam menyesuaikan diri terhadap lingkungan baru.
2. Setiap kegiatan yang berlangsung hendaknya di dokumentasikan dan saat selesai melaksanakan kegiatan wajib tercatat di *logbook* kegiatan.
3. Selalu menganalisis terlebih dahulu apabila mendapat kerusakan alat dan tidak terlalu buru-buru untuk menerjemahkan suatu kejadian.
4. Dalam proses pengecekan peralatan maupun perbaikan biasakan untuk menyelesaikan sesuai prosedur.
5. Sebelum melakukan pengecekan dan perawatan, terlebih dahulu persiapkan alat-alat yang diperlukan seperti, *tool kit*, avometer, perkabelan dan peralatan *safety*.
6. Apabila pekerjaan telah selesai, dilakukan proses *clean up* dengan tidak terburu-buru sehingga tidak terdapat *tool kit* yang masih tertinggal.
7. Dengan adanya kurikulum baru yang dikeluarkan oleh peraturan kepala pusat pengembangan sumber daya manusia perhubungan udara untuk melaksanakan kegiatan OJT selama 6 bulan maka perlu adanya evaluasi dikarenakan teori dan praktik yang dilaksanakan di

Instansi masing-masing masih belum cukup untuk di terapkan di lapangan.

8. Aktif dalam berkomunikasi dan membiasakan melakukan koordinasi terlebih dahulu kepada senior sebelum mengambil keputusan.



DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- SKEP 157/IX/03 tentang pedoman pemeliharaan dan pelaporan peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan
- Shelly Meilani, "Studi Implementasi Flight Information Display System (FIDS) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya," *J. Multidisiplin Madani*, vol. 2, no. 6, pp. 2913–2930, 2022, doi: 10.55927/mudima.v2i6.484.



LAMPIRAN

- c. Lampiran 1: Surat Pengantar OJT
- d. Lampiran 2: Dokumentasi Kegiatan OJT
- e. Lampiran 3: Catatan Kegiatan Harian OJT





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



Jl. Jemur Andayani I/73
Surabaya – 60236

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

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

Nomor : SM.106 / b / 24/Poltekbang.Sby/2023
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : Satu lembar
Hal : Pelaksanaan On The Job Training (OJT)
Taruna/i Prodi TNU Tahun 2023

Surabaya, 22 Desember 2023

Yth. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Halu Oleo Kendari

Mendasari Surat Kepala Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Nomor: SM.106/10/3/PPSDMPU/2023 perihal Persetujuan Lokasi OJT Taruna Program Studi Teknik Navigasi Udara Kompetensi Elektronika Bandara tanggal 23 November 2023 dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan On The Job Training (OJT) Taruna/i Prodi TNU Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2023/2024.

Terkait dengan hal tersebut, berikut kami sampaikan nama Taruna/i peserta On The Job Training (OJT) yang akan dilaksanakan pada tanggal 02 Januari – 16 Maret 2024 sebagaimana terlampir. Demi kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut, kami mohon kepada Bapak Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Taruna/i OJT sebagai berikut:

- Penerbitan Pass Bandara dalam rangka kegiatan operasional di Air Side Bandara (jika diperlukan);
- Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Rekening Pembimbing Supervisor On The Job Training (OJT).

Demikian disampaikan, atas perkenan dan kerjasama Bapak, kami ucapan terima kasih.



Jl. Agus Pramuka, MM
NIP. 196808141996031001

Tembusan:
Kepala Pusat Pengembangan SDM
Perhubungan Udara

"Luruskan Niat dan Ikhlas Dalam Bekerja (Luna & Ija)"



Lampiran : Surat Direktur
Politeknik Penerbangan Surabaya
Nomor : ~~KUN/06/6/24~~ Poltekbang.Sby/2023
Tanggal : ~~22~~ Desember 2023

DAFTAR NAMA TARUNA
PESERTA OJT DI UPBU HALU OLEO - KENDARI

NO.	NAMA	NIT	PROGRAM STUDI
1	M. Rayhan Kurniawan P	30221012	D.III TEKNIK NAVIGASI UDARA XIV
2	Raeyi A. Hanantaru	30221016	
3	Chintya Della Puspita	30221006	
4	Della Aprilia Arifah	30221007	



Ir. Agus Pramuka, MM
NIP. 196808141996031001



Instalasi FIDS di conveyor
baggage claim



Instalasi FIDS di gate 1-4



Memindahkan x-ray yang sudah tidak terpakai ke gedung kargo



Performance check oleh OTBAN V Makassar



CATATAN KEGIATAN HARIAN ON THE JOB TRAINING
PROGRAM STUDI TEKNOLOGI NAVIGASI UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA



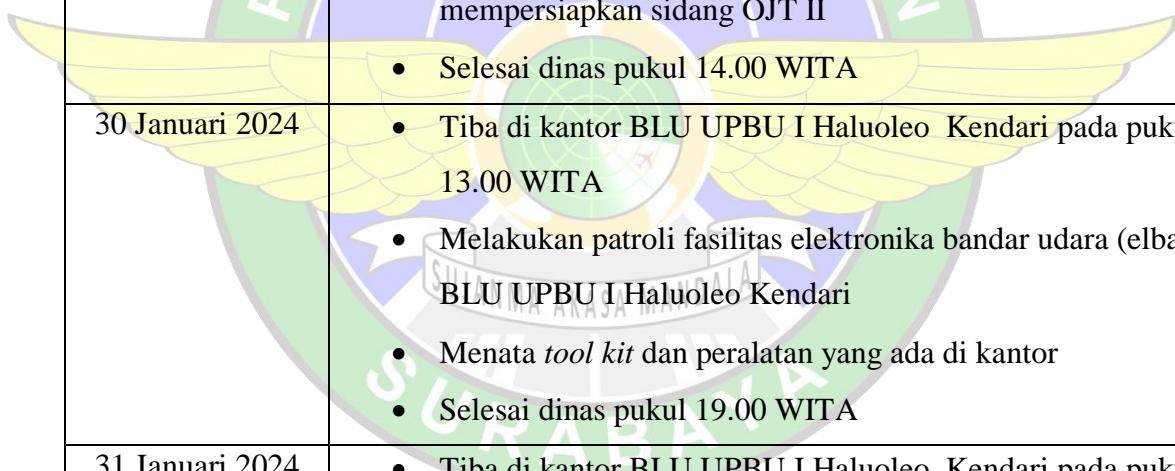
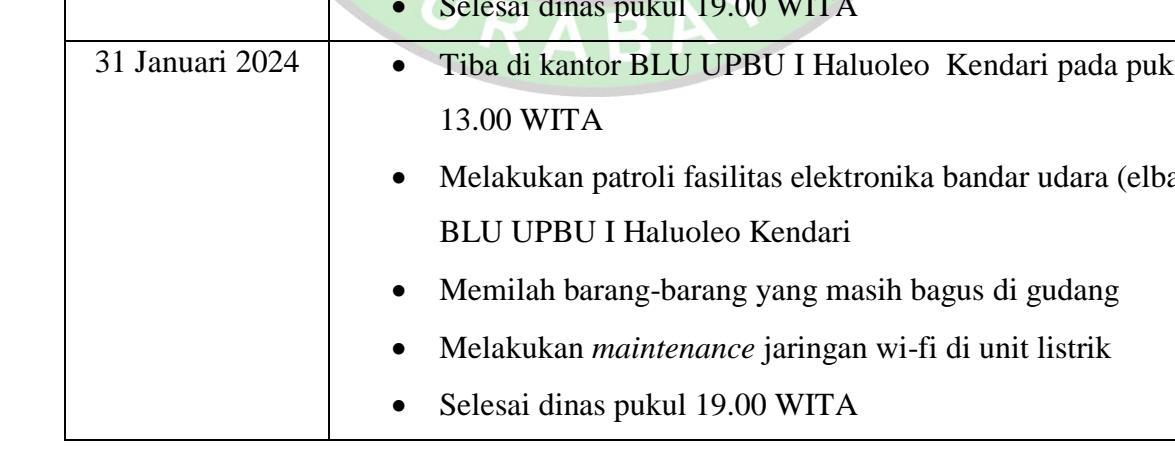
Nama Taruna: **Della Aprilia Arifah**
Unit Kerja : **BLU UPBU I HALUOLEO KENDARI**

TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
2 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Pengenalan dengan lingkungan dan stakholder kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Pengenalan Fasilitas Elektronika bandar udara yang eksisting di BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Serah terima OJT dari kampus Politeknik Penerbangan Surabaya ke masing-masing lokasi OJT via zoom • <i>Maintenance</i> wifi di gedung utama BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 16.30 WITA
3 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Melakukan <i>maintenance</i> jaringan wi-fi unit listrik • Selesai dinas pukul 16.30 WITA
4 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Standby di ruang elban BLU UPBU I Haluoleo Kendari

	<ul style="list-style-type: none"> • Selesai dinas pukul 16.30 WITA
5 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Pengenalan X-ray smith di SCP 2 • Selesai dinas pukul 16.30 WITA
6 Januari 2024	Libur
7 Januari 2024	Libur
8 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
9 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
10 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Standby di ruang elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
11 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Standby di ruang elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari

	<ul style="list-style-type: none"> • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
12 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
13 Januari 2024	Libur
14 Januari 2024	Libur
15 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
16 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Memindahkan X-Ray bagasi ke gedung kargo karena sudah tidak terpakai di terminal • Melakukan pemasangan radiolink di unit PPK • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
17 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Melakukan pemasangan battery baru untuk X-Ray Smith • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
18 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 19.00 WITA

19 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
20 Januari 2024	Libur
21 Januari 2024	Libur
22 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan upacara penghormatan bendera • Melakukan penggantian hub dan maintenance jaringan wi-fi di ruang pembuatan pas bandara • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
23 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Standby di ruang elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
24 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Melakukan pembongkaran X-Ray Fiscan yang sudah tidak terpakai untuk nantinya dipindahkan ke gudang • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
25 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari

	<ul style="list-style-type: none"> • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
26 Januari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Standby di ruang elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
27 Januari 2024	Libur
28 Januari 2024	Libur
29 Januari 2024	 <ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan upacara penghormatan bendera • Membantu rekan OJT dari Politeknik Penerbangan Makassar mempersiapkan sidang OJT II • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
30 Januari 2024	 <ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Menata <i>tool kit</i> dan peralatan yang ada di kantor • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
31 Januari 2024	 <ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Memilah barang-barang yang masih bagus di gudang • Melakukan <i>maintenance</i> jaringan wi-fi di unit listrik • Selesai dinas pukul 19.00 WITA

<p>Paraf OJT</p> <p><i>Instructor</i></p>	
	<p>Raditya Rizaldy</p>



CATATAN KEGIATAN HARIAN ON THE JOB TRAINING
PROGRAM STUDI TEKNOLOGI NAVIGASI UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA



Nama Taruna: **Della Aprilia Arifah**
Unit Kerja : **BLU UPBU I HALUOLEO KENDARI**

TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Membantu menyukseskan <i>performance check</i> oleh Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
2 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Mengecek mini PC yang tersedia masih bagus atau tidak • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
3 Februari 2024	Libur
4 Februari 2024	Libur
5 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
6 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA

	<ul style="list-style-type: none"> • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
7 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Memilih televisi yang masih bagus di gudang untuk monitor FIDS • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
8 Februari 2024	Libur
9 Februari 2024	Libur
10 Februari 2024	Libur
11 Februari 2024	Libur
12 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • <i>Maintenance</i> jaringan di unit AMC • Memindahkan <i>x-ray</i> kabin SCP 2 yang sudah tidak terpakai ke gudang • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
13 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Instalasi FIDS di <i>conveyor baggage claim</i> • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
14 Februari 2024	Libur
15 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA

	<ul style="list-style-type: none"> • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Instalasi FIDS di <i>Gate</i> 1-4 keberangkatan • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
16 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Mengganti lampu pada tiap nomor <i>check in counter</i> • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
17 Februari 2024	Libur
18 Februari 2024	Libur
19 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan upacara penghormatan bendera • Membantu menyukseskan audit oleh BPK • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
20 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Standby di ruang elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
21 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Mengerjakan laporan <i>On the Job Training II</i> • Selesai dinas pukul 19.00 WITA

22 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Melengkapi laporan <i>On the Job Training II</i> • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
23 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Melepas CCTV di depan SCP 2 karena akan dipasang jalur AC • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
24 Februari 2024	Libur
25 Februari 2024	Libur
26 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan upacara penghormatan bendera • Melakukan instalasi komputer dan printer baru untuk pembuatan PAS bandara dan kartu TIM • Selesai dinas pukul 14.00 WITA
27 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Melengkapi laporan <i>On the Job Training II</i> • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
28 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 13.00 WITA • Melakukan patroli fasilitas elektronika bandar udara (elband) BLU UPBU I Haluoleo Kendari • Melengkapi laporan <i>On the Job Training II</i>

	<ul style="list-style-type: none"> • Selesai dinas pukul 19.00 WITA
29 Februari 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Tiba di kantor BLU UPBU I Haluoleo Kendari pada pukul 08.00 WITA • Melaksanakan apel pagi • Mengerjakan laporan OJT II • Monitoring OJT II oleh Bapak Bambang Bagus H. • Selesai dinas pukul 16.30 WITA
Paraf OJT <i>Instructor</i>	 Raditya Rizaldy

