

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA INTERNASIONAL EL TARI KUPANG



Disusun Oleh :

DEBBY MARDIANA
NIT. 30621050

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA INTERNASIONAL EL TARI KUPANG



Disusun Oleh :

DEBBY MARDIANA
NIT. 30621050

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

BANDAR UDARA INTERNASIONAL EL TARI KUPANG

Oleh :

DEBBY MARDIANA
NIT. 30621050

Program Studi D III Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh :

Dosen Pembimbing



ITTABIANA NABAWIYATI, A.Md
NIP. 19991027 202112 2 001

Supervisor AMC



ROLAND IRIANTO P. SIRAIT
NIP. 0888275-R

Mengetahui,

Ketua Program Studi

D3 Manajemen Transportasi Udara



AHMAD MUSADEK, S.T., M.MT
NIP. 19680217 199102 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah Swt., yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 1 Maret 2024 di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. Adapun tujuan dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) adalah untuk menerapkan materi yang telah dipelajari di kampus di dunia kerja yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

Penulis menyadari bahwa pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) tidak akan berjalan maksimal tanpa bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, saya menyampaikan terima kasih kepada :

1. Allah SWT., yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hambanya;
2. Orang tua Penulis sebagai pendukung utama segala kegiatan yang Penulis lakukan;
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
4. Bapak Lilik Pujiyanto selaku *General Manager* (GM) beserta tim yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melakukan penelitian di PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional El Tari Kupang;
5. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.MT. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara;
6. Bapak Roland Irianto P. Sirait dan Mas Gilang Andi Saputro selaku *supervisor* dan pembimbing *On the Job Training* (OJT);
7. Seluruh pihak bandara yang telah membantu demi kelancaran pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dan penyusunan laporan;
8. Seluruh dosen dan instruktur pengajar serta staff prodi di Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah membimbing kami selama ini;
9. Seluruh senior, rekan-rekan seangkatan dan seperjuangan, serta adik-adik taruna dan taruni D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah membantu untuk memberikan saran, kritik, serta doa.

Penulis menyadari bahwa penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kata sempurna. Demi karya yang lebih baik di masa yang akan datang, saran dan kritik yang membangun sangat diharapkan oleh penulis. Semoga penulisan laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Kupang, 15 Februari 2024



Debby Mardiana

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat	2
1.2.1 Maksud Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	2
1.2.2 Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
BAB 2 PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara El Tari Kupang	4
2.2 Data Umum Lokasi OJT	4
2.2.1 Fasilitas Sisi Udara/Sisi Darat dan/atau Peralatan Bandar Udara	5
2.2.2 Fasilitas Sisi Udara (<i>airside</i>)	6
2.2.3 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	8
2.2.4 Jam Operasi	9
2.2.5 <i>Layout</i> Bandar Udara Internasional El Tari Kupang	9
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari Kupang	10

BAB 3 TINJAUAN TEORI	13
3.1 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	13
3.2 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	13
3.3 <i>Airport Commercial</i>	14
BAB 4 Hasil Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	15
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	15
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	15
4.3 Analisis Masalah	15
4.3.1 Permasalahan 1	16
4.3.2 Permasalahan 2	16
4.3.3 Permasalahan 3	17
4.4 Penyelesaian Masalah	18
4.4.1 Penyelesaian Masalah 1	18
4.4.2 Penyelesaian Masalah 2	19
4.4.3 Penyelesaian Masalah 3	19
BAB 5 PENUTUP	20
5.1 Kesimpulan	20
5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV	20
5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan OJT	20
5.2 Saran	21
5.2.1 Saran terhadap BAB IV	21
5.2.2 Saran terhadap Pelaksanaan OJT	21
DAFTAR PUSTAKA	23
LAMPIRAN A	24

LAMPIRAN B	26
LAMPIRAN C	33

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Tata Letak (<i>Layout</i>) Bandar Udara Internasional El Tari Kupan	9
Gambar 4.1 Jadwal pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	15
Gambar 4.2 Contoh Kuitansi Transaksi Manual	16
Gambar 4.3 Data Lisensi Personel AMC	17
Gambar 4.4 Pas Bandara Porter	17
Gambar 4.5 Porter Bandara yang Melewati PSCP.....	18
Gambar 4.6 Contoh <i>dashboard</i> sistem ARTAKA	19

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Geografis Administratif Bandara El Tari Kupang	5
Tabel 2.2 Data Fasilitas Sisi Udara/Sisi Darat dan/atau Peralatan Bandar Udara	5
Tabel 2.3 Data <i>Apron</i> dan <i>Taxiway</i>	6
Tabel 2.4 Data <i>Runway</i>	6
Tabel 2.5 Data <i>Declared Distance</i>	6
Tabel 2.6 Data <i>Parking Stand</i> Pesawat Udara dan Koordinat	7
Tabel 2.7 <i>Approach</i> dan <i>Runway Lighting</i>	7
Tabel 2.8 Data <i>Helicopter Landing Area</i>	8
Tabel 2.9 Peralatan dan Fasilitas Pendukung Lainnya	8
Tabel 2.10 Data Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	8
Tabel 2.11 Jam Operasi Bandar Udara Internasional El Tari Kupang	9

BAB 1

PENDAHULUAN

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

Sejalan dengan perkembangan jaman, transportasi menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat khususnya transportasi udara. Semakin majunya suatu era, menjadikan penerbangan menjadi berkembang dan tumbuh begitu cepat. Perkembangan tersebut dapat dilihat dengan bertambahnya kemunculan bandara-bandara di berbagai penjuru Indonesia. Dengan adanya peran bandara yang sangat besar, maka pengelolaan bandara menjadi hal yang penting guna memberikan pelayanan yang maksimal bagi masyarakat khususnya para pengguna moda transportasi udara.

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) adalah suatu praktik kerja di lapangan sebagai penerapan dari ilmu yang telah didapatkan selama mengikuti perkuliahan di bangku perkuliahan baik teori maupun praktik. *On the Job Training* (OJT) bertujuan agar kelak para taruna yang telah dinyatakan lulus bisa dengan segera menyesuaikan diri dengan lingkungan kerja yang sesuai antara materi atau teori yang di dapat dengan praktek di lapangan. Dengan adanya praktik kerja lapangan, diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini dapat mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan yang ada saat melaksanakan *On the Job Training* (OJT). Hal ini tentunya akan melatih taruna dapat mengambil keputusan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara.

Manajemen Transportasi Udara (MTU) menjadi salah satu bagian dari pelayanan jasa transportasi udara yang perlu terbentuk secara profesional, tanggung jawab, dan disiplin karena peranannya sangat besar terhadap keselamatan, keamanan, dan efisiensi penerbangan. Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya disesuaikan dengan kurikulum tiap-tiap Program Studi untuk mengukur tingkat kemampuan taruna dalam praktek kerja

langsung serta memberikan pengalaman kerja dimana setelah menempuh pendidikan akan dihadapkan dalam lingkungan kerja yang sedemikian rupa. Maka dari itu, sebagai taruna Diploma D3 Manajemen Transportasi Udara, wajib mengikuti program *On the Job Training* agar dapat meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktivitas, serta etos kerja yang tinggi.

1.2 Maksud dan Manfaat

1.2.1 Maksud Pelaksanaan Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

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

- a. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional maupun internasional.
- b. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
- c. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan)
- d. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan laporan *On the Job Training* (OJT) dan Tugas Akhir
- e. Untuk melatih kerja sama taruna dengan personil atau unit-unit yang ada. Sehingga tercipta suasana *teamwork* serta disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.

1.2.2 Manfaat Pelaksanaan Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

- a. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT).
- b. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
- c. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga lainnya.

- d. Mengetahui atau melihat langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT).

BAB 2

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional El Tari Kupang

Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (IATA : KOE, ICAO : WATT). Diberi nama El Tari karena disesuaikan dengan nama Gubernur Nusa Tenggara Timur ke dua pada tahun 1966-1978. Bandar Udara Internasional El Tari Kupang sudah mulai beroperasi pada tahun 1928 sejak masa penjajahan Belanda. Pada awalnya bandara ini merupakan sebuah lapangan terbang dengan nama Penfui sesuai dengan daerah lokasi bandara saat ini. Penfui artinya hutan jagung yang berasal dari bahasa Timor yaitu “pena” artinya jagung dan “fui” artinya hutan. Pada saat itu, sekitar lokasi Penfui banyak ditanami jagung. Belanda menyerahkan Lapangan Terbang Penfui kepada Pemerintah Indonesia setelah pelaksanaan Konferensi Meja Bundar tahun 1949, tepatnya pada tanggal 6 Mei 1950.

Pergantian nama Lapangan Terbang Penfui terjadi pada tahun 1988 menjadi Bandar Udara Internasional El Tari dengan tujuan untuk mengenang jasa Jenderal TNI Anumerta Elias Tari, seorang Gubernur NTT pada periode 1966-1978. Bandar Udara Internasional El Tari dikelola oleh PT Angkasa Pura I dengan tujuan agar mendukung percepatan konektivitas udara di wilayah Indonesia. Bandar Udara Internasional El Tari memiliki luas sebesar 7.642 meter² kemudian diperluas menjadi 16.064 meter². Hal ini yang mengakibatkan bertambahnya jumlah penumpang yang dapat ditampung. Awalnya, Bandar Udara Internasional El Tari Kupang hanya bisa menampung sebanyak 1,3 juta penumpang per tahun, saat ini Bandar Udara Internasional El Tari Kupang bisa menampung hingga 2,2 juta penumpang per tahun. Adapun pertambahan luas apron menjadi 56.917 meter² yang awalnya hanya 42.525 meter². Hal ini menyebabkan jumlah *parking stand* bertambah yang semula hanya 12 *parking stand*, saat ini menjadi 17 *parking stand*.

2.2 Data Umum Lokasi *On the Job Training*

Adapun data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional El Tari Kupang adalah sebagai berikut :

Tabel 2.1 Data Geografis Administratif Bandara El Tari Kupang

No.	Nama Indikator	Keterangan
1.	ICAO code	WATT
2.	IATA code	KOE
3.	Nama Bandar Udara	Bandar Udara Internasional El Tari
4.	Nama Kota	Kupang, Nusa Tenggara Timur
5.	Alamat	Jl. Adi Sutjipto, Penfui, Kec. Maulafa, 85361
6.	Penyelenggara Bandar Udara	PT. Angkasa Pura I
7.	No. Telp	(0380) 881668;881121 (0380) 881263
8.	Email	Humas.koe@apl.co.id
9.	Arah dan jarak ke kota	7,3 km <i>west</i>
10.	Koordinat ARP	10°10'40''S 123°39'50''E
11.	Ketinggian dpl	102 mdpl
12.	Elevasi masing-masing Threshold (MSL)	Runway 08 : 345 ft Runway 26 : 309 ft
13.	Jenis penerbangan yang diizinkan	VFR dan IFR

2.2.1 Fasilitas Sisi Udara/Sisi Darat dan/atau Peralatan Bandar Udara

Tabel 2.2 Data Fasilitas Sisi Udara/Sisi Darat dan/atau Peralatan Bandar Udara

No.	Fasilitas Sisi Udara/Sisi Darat dan/atau Peralatan Bandar Udara	Dimensi/Luas (m ²)
1.	<i>Runway</i>	112.500
2.	<i>Apron</i>	55.277
3.	<i>Taxiway</i>	11.792,9
4.	<i>Paved Shoulder</i>	494.025
5.	RESA	18.900
6.	Terminal Penumpang	17.852,49
7.	Terminal Cargo	4.306
8.	Gedung Ground Water Tank	277
9.	Gedung Chiller	345
10.	Gedung Sewatage Treatment Plant	72
11.	Gedung Fire Station	573,76
12.	Gedung Alat-Alat Berat	400

13.	Gedung Perkantoran Administrasi	1.050
14.	Gedung Airport Operation Control Center	124,75
15.	Gedung Main Power House	822,61
16.	Gedung Teknik	280
17.	Lahan GSE	5.780
18.	Jalan	11.269
19.	Area Parkir Terminal	15.966
20.	Area Parkir Cargo	2.234
21.	Taman	14.811

2.2.2 Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)

Tabel 2.3 Data *Apron* dan *Taxiway*

No.	Fasilitas	Permukaan	Kekuatan	Dimensi (m)
1.	<i>Apron A</i> (<i>Aircraft Stand 1-11</i>)	Beton	PCN 42/ R/A/X/T	405x105
2.	<i>Apron B</i> (<i>Aircraft Stand 12-17</i>)	Beton	PCN 35/ R/B/W/T	173x73,2
3.	<i>Taxiway A</i>	<i>Asfalt</i>	PCN 48 F/B/X/T	202,5x23
4.	<i>Taxiway B</i>	<i>Asfalt</i>	PCB 50 F/C/X/T	202,5x23

Tabel 2.4 Data *Runway*

<i>Runway 08</i>	- Dimensi 2500x45
	- Permukaan <i>Asphalt</i>
	- Kekuatan PCN 55 F/C/X/T
	- <i>Slope longitudinal</i> 0,6%
	- Dimensi <i>runway strip</i> 2680x150
	- Dimensi <i>clearway</i> 210x45
<i>Runway 26</i>	- Dimensi 2500x45
	- Permukaan <i>Asfalt</i>
	- Kekuatan PCN 55 F/C/X/T
	- <i>Slope horizontal</i> 1,5%
	- Dimensi <i>runway strip</i> 2680x150
	- Dimensi <i>clearway</i> 150x45

Tabel 2.5 Data *Declared Distance*

<i>Runway Designator</i>	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
08	2500	2710	2560	2500
26	2500	2650	2500	2500

Tabel 2.6 Data *Parking Stand* Pesawat Udara dan Koordinat

<i>Parking Stand</i>	Lintang	Bujur	Kapasitas
1	10°10'11.26''S	123°39'58.54''E	ATR 72
2	10°10'11.02''S	123°39'59.56''E	ATR 72
3	10°10'10.78''S	123°40'00.58''E	ATR 72
4	10°10'10.53''S	123°40'01.60''E	ATR 72
5	10°10'10.29''S	123°40'02.63''E	ATR 72
6	10°10'10.05''S	123°40'03.65''E	ATR 72
7	10°10'10.00''S	123°40'04.85''E	B739ER
8	10°10'09.70''S	123°40'06.15''E	B739ER
9	10°10'09.35''S	123°40'07.58''E	B739ER
10	10°10'09.05''S	123°40'08.88''E	B739ER
11	10°10'08.54''S	123°40'09.97''E	B737-500
12	10°10'08.52''S	123°40'11.30''E	ATR 72
13	10°10'08.28''S	123°40'12.31''E	ATR 72
14	10°10'08.03''S	123°40'13.34''E	ATR 72
15	10°10'07.79''S	123°40'14.36''E	ATR 72
16	10°10'07.55''S	123°40'15.38''E	ATR 72
17	10°10'07.35''S	123°40'16.22''E	C206

Tabel 2.7 *Approach dan Runway Lighting*

1	2	3	4
<i>Runway Designator</i>	APP LIGHT <i>Type</i> LEN	THR Light <u>Colour</u> WBAR	VASIS (MEHT) PAPI
8	NIL	Green	PAPI left/3.00°
26	PALS, CAT I 900 m, LIH intensity in 5 stage brightness		

5	6	7
TDZ LEN	RWY Center Line LGT Length Spacing Color	RWY Edge LGT LEN Spacing Color
NIL	NIL	60 m, White LIH intensity in 5 stage brightness

8	9	10
---	---	----

TDZ LEN	RWY Center Line LGT Length Spacing Color	RWY Edge LGT LEN Spacing Color
<i>Red</i>	NIL	RTIL
		NIL

Tabel 2.8 Data *Helicopter Landing Area*

Indikator	Keterangan
Coordinates TLOF of THER FATO	10°10' 11.5"S 123° 39' 58.70"E
TLOF and/or FATO Elevation (M/FT)	335 ft
TLOF and FATO area dimension, surface, strength, marking	Concrete, PCN 42 R/A/X/T
True Bearing and MAG Bearing of FATO	NIL
Decleared Distance Available	NIL
APP and FATO lighting	NIL
Keterangan	<i>Available guide by request</i>

Tabel 2.9 Peralatan dan Fasilitas Pendukung Lainnya

No.	Jenis	Keterangan
1.	Fasilitas penanganan kargo	Tersedia, jasa terkait dan pergudangan oleh PT. Angkasa Pura Logistik
2.	Bahan Bakar/Oli/Tipe	AVTUR, JET A-1, AVGAS 100 L
3.	Fasilitas pengisian bahan bakar/kapasitas	Refueling trucks 6 capacity as 5x16 KL dan 1x12 KL
4.	Ruang hangar perbaikan pesawat	Tidak Tersedia
5.	Fasilitas perbaikan pesawat	Tidak Tersedia
6.	Alat bantu pendaratan	ILS dan PAPI

2.2.3 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Tabel 2.10 Data Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

No.	Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	Keterangan
1.	Hotel	Tersedia, di dekat Bandar Udara
2.	Restoran	Tersedia, di area Bandar Udara
3.	Transportasi	Tersedia, Taxi Bandar Udara
4.	Fasilitas Kesehatan	Tersedia, <i>First Aid</i> terletak di Bandar Udara dan Rumah Sakit di dekat Bandar Udara

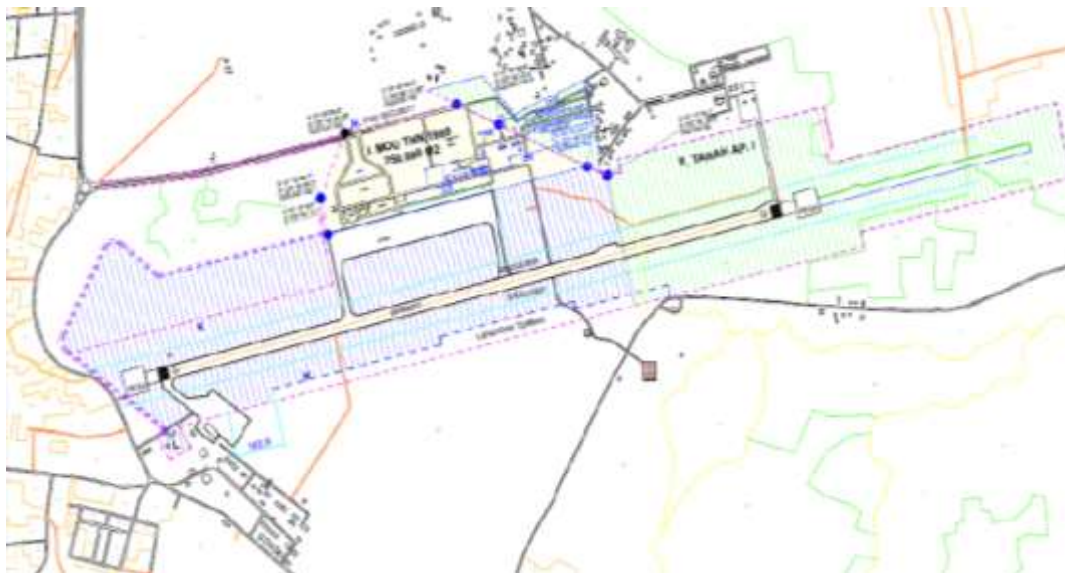
5.	Bank dan Kantor Pos	Tersedia, Bank di dekat Bandar Udara, ATM Galeri di area Bandar Udara dan Kantor Pos di dekat Bandar Udara
6.	Kantor Pariwisata	Tersedia, di area Bandar Udara
7.	Pelayanan Bagasi	Tersedia, di area Bandar Udara

2.2.4 Jam Operasi

Tabel 2.11 Jam Operasi Bandar Udara Internasional El Tari Kupang

No.	Jenis Layanan	Hari	Jam Pelayanan
1.	Pelayanan Pesawat Udara	Senin - Minggu	22.00 – 14.30 UTC
2.	Administrasi Bandar Udara	Senin - Kamis Jum'at Sabtu dan Minggu	00.00-08.30 UTC 00.00-07.30 UTC Libur
3.	Bea Cukai dan Imigrasi	Senin - Minggu	23.00-14.30 UTC
4.	Kesehatan dan Intsnsi	Senin - Minggu	23.00-14.30 UTC
5.	Handling	Senin - Minggu	22.00-14.30 UTC
6.	Keamanan Bandar Udara	-	H-24

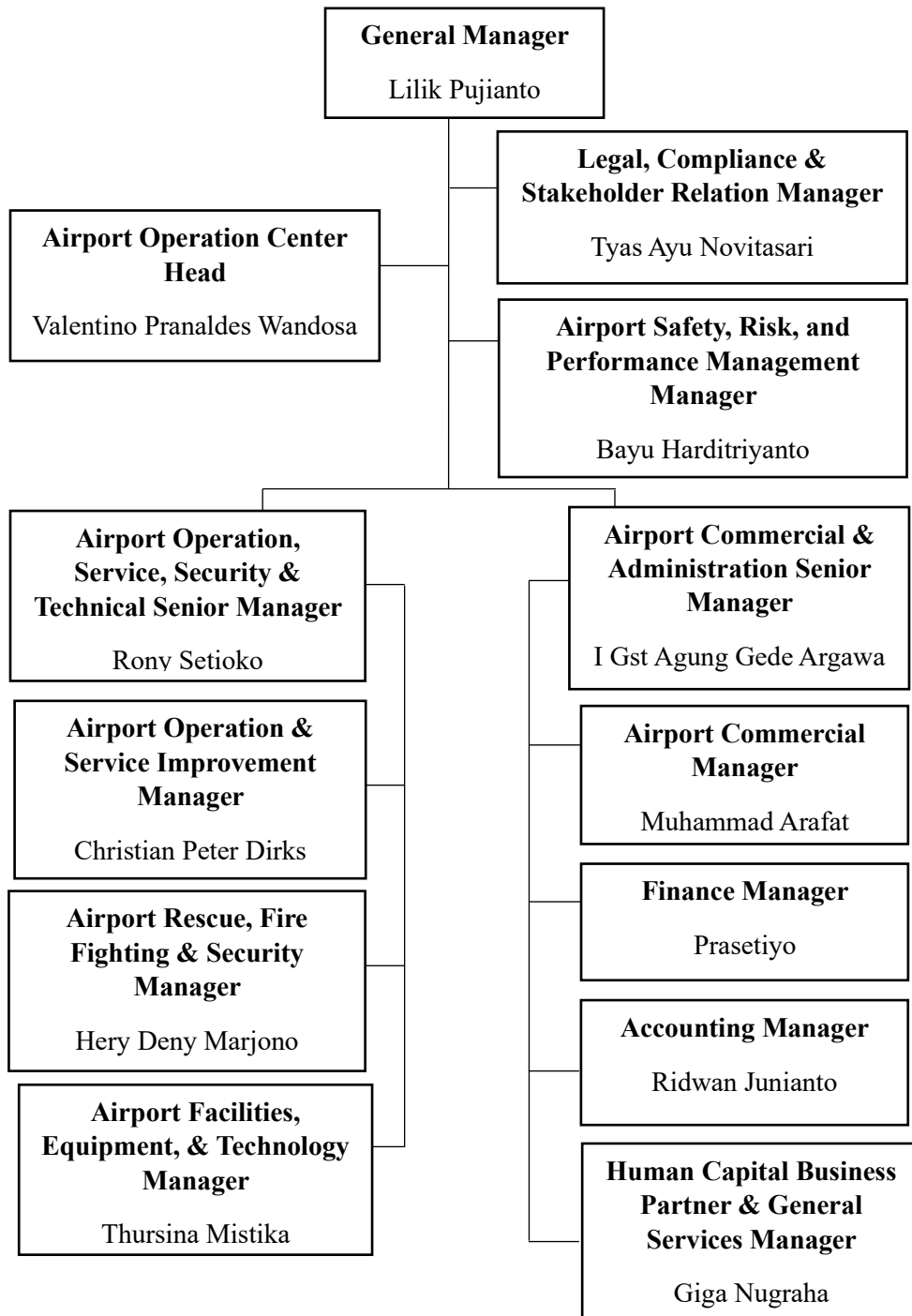
2.2.5 Layout Bandar Udara Internasional El Tari Kupang



Gambar 2.1 *Layout* Bandar Udara Internasional El Tari Kupang

Sumber : Aerodrome Manual Bandara Kupang

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Adapun rincian tugas dan tanggung jawab pejabat/personel utama yang bertanggung jawab terhadap Operasi Bandar Udara adalah sebagai berikut :

a. General Manager

Memastikan tercapainya target yang telah disepakati dalam kontrak manajemen melalui pengelolaan aktivitas kebandara udara yang efektif guna mendukung peningkatan kinerja perusahaan berdasarkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internal perusahaan.

b. Airport Operation Center Head

Memastikan pengendalian kegiatan operasional harian bandar udara melalui pengelolaan personel, fasilitas, dan peralatan yang efektif guna mendukung bandar udara beroperasi dengan lancar berlandaskan *Safety, Security, Service and Compliance* (3S+1C) serta melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internal Perusahaan.

c. Airport Operation, Services, Security and Technical Senior Manager

Memastikan kelancaran kegiatan di bidang *airport operation air side, airport operation land side, terminal and service improvement, airport rescue and fire fighting*, dan *airport security* berlandaskan *Safety, Security, Service and Compliance* (3S+1C) serta ketersediaan (*availability*) dan kehandalan (*reliability*), fasilitas (*facilities*), peralatan (*equipment*), dan perangkat teknologi sesuai dengan standar layanan dan peraturan yang berlaku guna mendukung tercapainya *Customer Satisfaction Index* (CSI) berdasarkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internal Perusahaan.

d. Airport Safety, Risk and Performance Management Manager

Memastikan tersedianya rencana, arahan, dan koordinasi serta evaluasi seluruh kegiatan pengendalian *safety management system*, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3), sistem manajemen mutu, manajemen risiko, dan implementasi rencana strategis (*strategic plan*) perusahaan serta sistem manajemen lingkungan di Kantor Cabang guna mendukung pencapaian *safety level* dan berkontribusi terhadap lingkungan berdasarkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta

melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internal perusahaan.

f. Airport Rescue, Fire Fighting and Security Manager

Memastikan kesiapan *operasional airport rescue dan fire fighting* baik secara personel maupun peralatan serta keamanan bandar udara melalui pengelolaan kegiatan perlindungan keamanan (*security protection*) wilayah bandar udara dan pengelolaan pemeriksaan keamanan (*security screening*) penumpang serta barang untuk mendeteksi dan mencegah masuknya barang dilarang (*prohibited items*) berlandaskan *Safety, Security, Service and Compliance (3S+1C)* sesuai dengan standar aturan nasional dan internasional guna mendukung tercapainya *level of protection dan fire prevention* dalam keadaan darurat di bandar udara dan daerah sekitarnya berdasarkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internal Perusahaan.

g. Airport Facilities, Equipment and Technology Manager

Memastikan kesiapan fasilitas (*facilities*), peralatan (*equipment*), dan layanan peralatan teknologi bandar udara meliputi sisi udara (*air side*), sisi darat (*land side*), *landscape*, gedung terminal (*terminal building*), *mechanical, heavy equipment, water technique, electrical*, peralatan elektronik bandar udara, infrastruktur jaringan (*network*), *internet, application operation*, dan *information technology helpdesk* guna mendukung aktivitas bandar udara, tercapainya keandalan seluruh fasilitas dan peralatan bandar udara, dan terpenuhinya kepuasan pelanggan internal serta eksternal sesuai dengan strategi Perusahaan berdasarkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internal Perusahaan.

BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 *Aviation Security* (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personil yang wajib memiliki lisensi/Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab I Butir 9). Dalam lisensi tersebut dijelaskan kewenangan petugas keamanan penerbangan (AVSEC) dan jika sudah memiliki lisensi masa sudah dinyatakan memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Setiap penumpang, personel pesawat udara, dan orang perseorangan yang memasuki daerah kamanan terbatas harus dilakukan pemeriksaan keamanan yang telah di atur dalam SKEP 2765/XII/2010. Tugas dari *Aviation Security* (AVSEC) adalah sebagai berikut:

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

3.2 *Apron Movement Control* (AMC)

Sesuai Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I Nomor 28 Tahun 2021 tentang *Manual Of Standard* (MOS) *Airside* terdapat pengertian *apron movement control* (AMC) yaitu unit kerja yang mempunyai fungsi melaksanakan pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan,

kelancaran, pergerakan lalu lintas di *Apron*, permarkiran, atau penempatan pesawat udara.

Adapun tugas unit AMC dalam KP 326 tahun 2019 meliputi :

- a. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat di *apron*.
- b. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*.
- c. Melakukan pengaturan parkir pesawat di *apron*.
- d. Menjamin kebersihan *apron*.
- e. Menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik.
- f. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*.
- g. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat *peak hour/peak season*.
- h. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat.
- i. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*.
- j. Melakukan investigasi terhadap *incident/accident* di *apron* dan melakukan pelaporan.
- k. Menganalisa, merekomendasikan, serta menjamin agar *incident/accident* tidak terjadi lagi.
- l. Melakukan monitoring secara visual terhadap *aircraft stand clearances*.

3.3 Airport Commercial

Unit komersial merupakan suatu unit yang bertugas mencatat segala pemasukan dan pengeluaran bandara setelah itu akan diserahkan kepada unit *finance*. Adapun tugas unit komersil adalah sebagai berikut :

- a. Pencatatan pemasukan bandara seperti parkir, PJP2U, PJP4U, serta kontrak dengan sebuah perusahaan.
- b. Menyerahkan hasil rekapan pendapatan selama 1 bulan kepada pihak *finance*.
- c. Membuat kontrak kerja sama dengan sebuah perusahaan.
- d. Pencatatan pendapatan dari penerbangan terjadwal dan tidak terjadwal.

BAB 4

HASIL PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) Taruna D III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan pada beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. Wilayah kerja tersebut yaitu :

- a. Unit *Aviation Security* (AVSEC)
- b. Unit *Apron Movement Control* (AMC)
- c. Unit *Airport Commercial*

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

Adapun jadwal pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) taruna/i Manajemen Transportasi Udara (MTU) yang berada di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang adalah sebagai berikut :

JADWAL KEGIATAN PELAKSANAAN OJT												
NAMA	DESEMBER			JANUARI				FEBRUARI				MARET
	11 s/d 16	17 s/d 24	25 s/d 31	01 s/d 07	08 s/d 15	16 s/d 23	24 s/d 31	01 s/d 10	11 s/d 19	20 s/d 26	27 s/d 29	1
ANDIRA	AVSEC	AVSEC		AMC				COMMERCIAL		AMC		PENYUSUNAN LAPORAN OJT
MAULANA	AVSEC	AVSEC		AMC								PENYUSUNAN LAPORAN OJT
SANDRA	AVSEC	AVSEC		AMC				AMC	COMMERCIAL	AMC		PENYUSUNAN LAPORAN OJT
DEBBY	AVSEC	AVSEC		AMC								PENYUSUNAN LAPORAN OJT
ALVIN	AVSEC	AVSEC		AMC				AMC			AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
FADEL	AVSEC	AVSEC		AMC					COMMERCIAL			PENYUSUNAN LAPORAN OJT

Gambar 4.1 Jadwal pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

4.3 Analisis Masalah

Bandar Udara Internasional El Tari Kupang adalah salah satu unit pelaksana teknis dibawah PT. Angkasa Pura I (Persero) yang melayani rute penerbangan domestik yang berlokasi di Kupang, Nusa Tenggara Timur. Karena terdapat banyak aktivitas yang dilakukan di bandara, sehingga segala pergerakan baik bagi penumpang, orang, atau personel bandar udara harus dipantau oleh unit pengawasan. Setelah melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di PT Angkasa Pura I Kantor Cabang Bandar Udara Internasional El Tari kupang selama 3 bulan, penulis menemukan beberapa permasalahan yang ada di lapangan yang bisa mempengaruhi keamanan dan keselamatan penerbangan serta efisiensi kinerja dari para karyawan.

4.3.1 Permasalahan 1

Setelah melaksanakan *On the Job Training* (OJT) pada unit *airport commercial*, penulis menemukan suatu permasalahan pada bagian non aeronautika dimana ada beberapa mitra di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang yang masih menggunakan sistem transaksi manual dengan nota atau kuitansi. Sistem transaksi ini mengakibatkan tidak adanya data transaksi secara *real time* kepada PT Angkasa Pura I. Hal ini tidak menunjukkan transparansi data transaksi sehingga bisa menimbulkan potensi kecurangan dan kehilangan pendapatan bagi pihak PT Angkasa Pura I. Adapun alasan mengapa mitra belum memakai sistem otomatis yang disarankan adalah kekhawatiran dengan penambahan dana yang besar untuk alat elektronik yang akan digunakan untuk sistem dan biaya untuk aktivasi serta tarif pembayaran per bulannya.



Gambar 4.2 Contoh kuitansi transaksi manual

4.3.2 Permasalahan 2

Permasalahan yang dapat penulis ambil dari unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah lisensi yang dimiliki oleh personel AMC khususnya lisensi PPG (Pelayanan Pengoperasian Garbarata) yang sudah kadaluwarsa. Dari beberapa personel AMC yang ada di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang, hanya ada 2 personel yang memiliki lisensi *aviobridge* (garbarata). Namun, kedua lisensi tersebut sudah lewat dari

masa berlakunya. Karena kebutuhan dari pihak bandara untuk tetap memberikan pelayanan jasa *aviobridge* bagi maskapai, personel AMC tetap menjalankan tugasnya tanpa memiliki lisensi yang masih berlaku.

DATA LISANSI PERSONEL							
JANUARY 2024							
NO	NAMA	JENJABAN	TENAGA / INSTRUMENT	VALIDITY DATE	EXPIRATION DATE	NOMOR LISANSI	STATUS
1	DULANGI RAMPTO P. SIKAT	AMC	28 Jul 2017	28 Jul 2020	28 Jul 2020	28 Jul 2020	SUSUN
		AMC	28 Nov 2017	28 Nov 2020	28 Nov 2020	28 Nov 2020	SUSUN
		AMC	1 Dec 2020	1 Dec 2022	1 Dec 2022	1 Dec 2022	SUSUN
2	PUTU GANDARA EDDY OLINGGARI	AMC	12 Jan 2018	12 Jan 2020	12 Jan 2020	12 Jan 2020	SUSUN
		AMC	1 Dec 2020	1 Dec 2022	1 Dec 2022	1 Dec 2022	SUSUN

Gambar 4.3 Data Lisensi Personel AMC

4.3.3 Permasalahan 3

Permasalahan yang ada pada unit *aviation security* (AVSEC) adalah PAS bandara yang dimiliki oleh porter bandara tidak sesuai dengan akses yang dilalui. Area yang tertera pada PAS bandara porter bandara hanya area A dan C dimana sesuai dengan PM 33 tahun 2015, area A untuk daerah kedatangan (*arrival*) penumpang dan area C untuk daerah pelaporan diri (*check-in*). Sedangkan ketika seseorang yang memiliki PAS bandara dan akan melalui pemeriksaan pada PSCP (*Passanger Security Check Point*), diwajibkan memiliki area B untuk daerah ruang tunggu keberangkatan (*boarding lounge*) penumpang. Namun, karena *layout* dari Bandar Udara El Tari Kupang, porter yang akan bertugas untuk membantu penumpang di area kedatangan harus melewati akses keberangkatan dan melakukan pemeriksaan di PSCP (*Passanger Security Check Point*).



Gambar 4.4 PAS Bandara porter

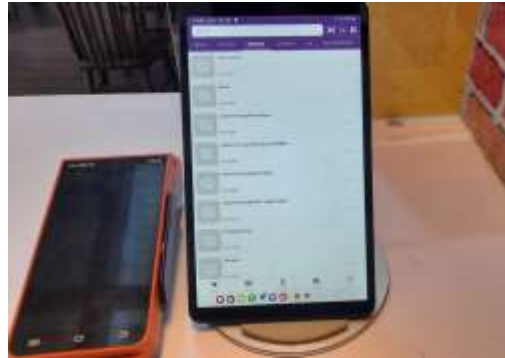


Gambar 4.5 Porter bandara yang melewati PSCP

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Penyelesaian Masalah 1

Dari uraian mengenai permasalahan di atas, maka saran yang dapat diberikan yaitu adanya pemahaman dari pentingnya sistem POSS (*Point of Sales System*) oleh para mitra. Sistem POSS adalah sistem yang ditawarkan oleh PT Angkasa Pura I agar memudahkan mitra dan pihak bandara untuk rekapitulasi data transaksi yang telah berlangsung. Sehingga, terciptanya kerja sama yang baik antara mitra dan pihak bandara. Sistem POSS menggunakan sistem khusus bagi para mitra untuk usaha salah satunya yaitu ARTAKA dengan menggunakan *provider* dari PT Telkomsel sebagai salah satu opsi yang bisa digunakan bagi para mitra. Adapun solusi untuk permasalahan dana untuk alat elektronik adalah pihak Telkomsel sudah menyampaikan bahwa mitra dapat menggunakan *handphone* atau tablet dengan minimal RAM 4 GB sehingga tidak harus memerlukan PC (*Personal Computer*). Aplikasi ARTAKA bisa diakses lebih dari 1 perangkat sehingga memudahkan untuk staff yang melakukan pergantian *shift*. Pembayaran aplikasi ARTAKA juga tergolong sangat mudah karena mitra hanya perlu mengisi pulsa paket sesuai dengan kebutuhan, pulsa yang diisi akan terpotong otomatis sehingga tidak memerlukan proses pembayaran yang lebih rumit.



Gambar 4.6 Contoh *dashboard* sistem ARTAKA

4.4.2 Penyelesaian Masalah 2

Adapun penyelesaian masalah untuk masalah yang telah diuraikan di atas adalah adanya dipercepatnya proses perpanjangan lisensi tersebut dari kantor pusat sebagaimana yang sudah diajukan dari pihak *airport operation and service improvement manager* cabang kupang. Sehingga, personel *apron movement control* (AMC) akan menjalankan tugasnya sesuai dengan lisensi yang valid.

4.4.3 Penyelesaian Masalah 3

Solusi yang dapat dilakukan untuk menangani kasus diatas adalah dengan memfasilitasi akses atau jalur khusus bagi para porter untuk melakukan pemeriksaan dan disesuaikan dengan area yang tertera pada PAS bandara yang dimiliki. Sehingga, para porter tidak melakukan pemeriksaan di area PSCP (*Passanger Security Check Point*) untuk masuk ke area kedatangan.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap Bab IV

Penulis mendapatkan banyak pengetahuan dan pengalaman kerja di lapangan selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. Selain itu, penulis juga dapat menemukan masalah yang dapat mengurangi tingkat keamanan, keselamatan, dan efisiensi kerja para karyawan. Seperti yang telah dipaparkan pada Bab IV, penulis dapat mengetahui cara penyelesaian masalah yang ditemukan sesuai dengan pengetahuan dan wawasan yang telah diterima.

Bandar udara merupakan fasilitas umum bagi masyarakat yang memiliki tingkat pengawasan yang tinggi demi menjaga keamanan dan keselamatan para pengguna jasa, personel bandara dan orang perseorangan yang berkegiatan di area bandar udara. Sehingga, dalam merancang suatu bandar udara diperlukan perencanaan desain yang baik dan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Selain itu, semua peraturan yang ada hendaknya diperhatikan dan diterapkan sebagaimana mestinya dengan tujuan agar terciptanya kelancaran kegiatan penerbangan.

5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Politeknik Penerbangan Surabaya memfasilitasi taruna Diploma III Manajemen Transportasi Udara untuk melaksanakan *On the Job Training* (OJT) agar mendapatkan pembelajaran pengetahuan yang berhubungan dengan pekerjaan dan keterampilan sesuai dengan ilmu yang didapatkan selama berada di bangku pendidikan. Tujuannya agar taruna dapat mengaplikasikannya dalam bentuk praktek bekerja agar kelak taruna dapat menyesuaikan diri dengan lingkungan kerjanya setelah dinyatakan lulus.

Penulis mendapatkan banyak ilmu pengetahuan setelah melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang sebagai wadah penulis dalam pengimplementasian keterampilan yang dimiliki secara nyata. Tentunya, kegiatan yang dilakukan tetap berada di bawah pengawasan personel bandara. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dan mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini bisa menjadi manfaat di masa yang akan datang.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap Bab IV

Adapun saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut :

- a. Adanya pemahaman bagi para mitra bandara terhadap pentingnya penggunaan sistem transaksi berbasis otomatis. Dalam hal ini, mitra dapat menggunakan sistem ARTAKA sebagai salah satu opsi yang disarankan oleh pihak PT Angkasa Pura I.
- b. Memberikan pengajuan secara berkala kepada kantor pusat agar proses perpanjangan lisensi segera dilaksanakan.
- c. Memperketat pengawasan pada area tertentu dengan berdasar kepada ketidaksesuaian penggunaan PAS bandara.

5.2.2 Saran terhadap Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Sebaiknya setiap taruna/i dibekali dengan ilmu yang didapatkan selama masa pendidikan sehingga dapat diterapkan ketika melaksanakan *On the Job Training* (OJT) agar pelaksanaannya dapat berjalan dengan maksimal. Saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut :

- a. Taruna/i harus lebih aktif bertanya dan menggali ilmu kepada personel bandara tentang kegiatan yang memerlukan pemahaman lebih.
- b. Taruna/i harus bisa mengambil keputusan dengan cepat dan tepat ketika bertindak. Tentunya, didasari dengan pemahaman Standar Operasi Prosedur kerja yang telah ditetapkan.

c. Taruna/i harus meningkatkan koordinasi dan kerja sama yang baik selama melaksanakan kegiatan di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aerodrome Manual* Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. 2023
- Buku Pedoman *On the Job Training*. Politeknik Penerbangan Surabaya. 2021
- ICAO. *Aerodomes - Volume I - Aerodrome Design and Operations (Vol. 9, Issue July), Annex 14*
- ICAO. *Security, Annex 17*
- Kuluantuan, Alberto Linbes. (14 November 2023). *Bandara di Provinsi NTT Sudah Beroperasi sejak Zaman Penjajahan 1928 , Namanya Dirubah jadi Nama Jenderal*. Diakses pada 15 Februari 2024, dari <https://www.batastimor.com/cek-fakta/80510859715/bandara-di-provinsi-ntt-ini-sudah-beroperasi-sejak-zaman-penjajahan-1928-namanya-dirubah-jadi-nama-jenderal?page=2>
- KP 326 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR – PART 139*) Voume I Bandar Udara (*Aerodrome*)
- PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara.
- Rizal, R. (24 Agustus 2023). *Profil Bandar Udara Internasional El Tari Kupang, Beroperasi sejak Masa Penjajahan Belanda*. Diakses pada 15 Februari 2024, dari <https://regional.inews.id/berita/profil-bandar-udara-internasional-el-tari-kupang-beroperasi-sejak-masa-penjajahan-belanda>
- SKEP/100/XI/1985 Tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara
- SKEP/2765/XII/2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

LAMPIRAN

A. FOTO KEGIATAN

1. *Unit Aviation Security (AVSEC)*



2. *Unit Apron Movement Control (AMC)*





3. Unit *Airport Commercial*



B. Jadwal *On the Job Training* (OJT)

JADWAL KEGIATAN PELAKSANAAN OJT													
	DESEMBER				JANUARI				FEBRUARI				MARET
	11 s/d 16	17 s/d 24	25 s/d 31	01 s/d 07	08 s/d 15	16 s/d 23	24 s/d 31	01 s/d 10	11 s/d 19	20 s/d 26	27 s/d 29		
NAMA	11 s/d 16	17 s/d 24	25 s/d 31	01 s/d 07	08 s/d 15	16 s/d 23	24 s/d 31	01 s/d 10	11 s/d 19	20 s/d 26	27 s/d 29	1	
ANDIRA	AVSEC				AMC			COMMERCIAL				PENYUSUNAN LAPORAN OJT	
MAULANA	AVSEC				AMC					AMC		PENYUSUNAN LAPORAN OJT	
SANDRA	AVSEC				AMC			AMC	COMMERCIAL			PENYUSUNAN LAPORAN OJT	
DEBBY	AVSEC				AMC					AMC		PENYUSUNAN LAPORAN OJT	
ALVIN	AVSEC				AMC						AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	
FADEL	AVSEC				AMC			AMC	COMMERCIAL		AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	

Lampiran Uraian Kegiatan

No.	Tanggal	Unit	Uraian Kegiatan
1.	11/12/2023	AVSEC	Pengenalan terkait unit avsec, bagian-bagian, serta fungsi dan tugasnya.
2.	12/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 3 (Memantau penumpang di terminal kedatangan)
3.	13/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)
4.	14/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)
5.	15/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 3 (Memantau penumpang di terminal kedatangan)
6.	18/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)
7.	19/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 13 (Memantau penumpang di area <i>waiting room</i>)
8.	20/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)
9.	21/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (Memantau penumpang di area <i>waiting room</i>)
10.	22/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 3 (Memantau penumpang di terminal kedatangan)
11.	26/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 13 (Memantau penumpang di area <i>waiting room</i>)
12.	27/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)

13.	28/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 3 (Memantau penumpang di terminal kedatangan)
14.	29/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)
15.	03/01/2024	AMC	Pengenalan area bandara dan survei kepuasan penumpang di terminal
16.	04/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, menginput data rencana flight
17.	05/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi
18.	08/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi
19.	09/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, pengamatan <i>docking – undocking</i> pada pesawat
20.	11/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, Inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
21.	12/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, melakukan <i>plotting parking stand</i>
22.	13/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, mengarahkan jalan untuk ambulans ke area <i>apron</i> menggunakan mobil <i>follow me</i>
23.	15/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, membuat <i>flight planning</i> pada AMC <i>Sheet</i>

24.	16/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, membuat <i>flight planning</i> untuk tampilan FIDS
25.	17/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, mengamati pekerjaan <i>Flight Operation Officer</i> di kantor NAM AIR
26.	19/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
27.	20/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, melakukan <i>plotting parking stand</i>
28.	21/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi dan pengoperasian <i>docking-undocking aviobridge</i> pada pesawat
29.	23/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, membuat <i>flight planning</i> untuk tampilan FIDS
30.	24/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
31.	25/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, melakukan <i>plotting parking stand</i>
32.	27/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, membuat <i>flight planning</i> untuk tampilan FIDS

33.	28/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
34.	29/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
35.	31/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, pengoperasian <i>docking-undocking aviobridge</i> pada pesawat
36.	01/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, membuat <i>flight planning</i> untuk tampilan FIDS
37.	02/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, Inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
38.	04/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, membuat <i>flight planning</i> pada <i>AMC Sheet</i>
39.	05/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, membuat <i>flight planning</i> pada <i>AMC Sheet</i>
40.	06/02/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, Inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>

41.	08/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
42.	09/02/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, membuat <i>flight planning</i> untuk tampilan FIDS
43.	10/02/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
44.	12/02/2024	COMMERCIAL	Pengenalan dan pembuatan laporan harian <i>traffic</i> pesawat dan rencana <i>flight</i> .
45.	13/02/2024	COMMERCIAL	Pembuatan laporan harian <i>traffic</i> pesawat dan rencana <i>flight</i> harian, mengikuti rapat bersama mitra
46.	15/02/2024	COMMERCIAL	Pembuatan laporan harian <i>traffic</i> pesawat, menginput data nomor registrasi pesawat beserta jumlah <i>seat</i> dan <i>load factor</i>
47.	16/02/2024	COMMERCIAL	Pembuatan laporan harian <i>traffic</i> pesawat, menginput biaya parkir kendaraan
48.	19/02/2024	COMMERCIAL	Pembuatan laporan harian <i>traffic</i> pesawat, menginput data PJP2U pesawat terbang
49.	21/02/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, Pengoperasian SIOPSKOM

50.	22/02/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi
51.	24/02/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi dan membuat <i>flight planning</i> untuk tampilan FIDS
52.	25/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, membuat <i>flight planning</i> pada <i>AMC Sheet</i>
53.	26/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, melakukan <i>plotting parking stand</i>
54.	28/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
55.	29/02/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi, inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
56.	01/03/2024	Penulisan dan Penyusunan Laporan OJT	

C. Lampiran Formulir Penilaian Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Debby Mardiana
 NIT : 30621050
 Jurusan : D3 Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : AMC
 Periode PKL : 03 Januari 2024 - 29 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	10%	100	10
2	Disiplin	15%	100	15
3	Inisiatif	15%	99	14,85
4	Tanggungjawab	15%	98	14,7
5	Kerjasama	15%	99	14,85
6	Kerajinan	15%	99	14,85
7	Sikap	15%	98	14,7
JUMLAH				98,95

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

Mengetahui,
Pejabat yang Berwenang



CHRISTIAN PETER DIRKS

Kupang, 20 Februari 2024
Supervisor Unit AMC



ENJAR SRI WIRANADI



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : Debby Mardiana
NIT : 30621050
Jurusan : D3 Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : AVSEC
Periode PKL : 11 Desember 2024 - 29 Desember 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15 %	91	13,65
2	Disiplin	10 %	90	13,5
3	Inisiatif	15 %	92	13,8
4	Tanggungjawab	15 %	92	13,8
5	Kerjasama	15 %	90	13,5
6	Kerajinan	15 %	88	13,2
7	Sikap	15 %	90	13,5
Jumlah				94,95

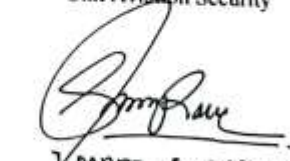
Keterangan :

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

Mengetahui,
Pejabat yang Berwenang


Hery Dany Mardiana

Kupang, 20 Februari 2024
Supervisor
Unit Aviation Security


MADE SUARMAN



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Debby Mardiana
NIT : 20621050
Jurusan : D3 Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Komersil
Periode PKL : 12 Februari 2024 - 19 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	10 %	85	8,5
2	Disiplin	15 %	90	13,5
3	Inisiatif	15 %	90	13,5
4	Tanggungjawab	15 %	92	13,8
5	Kerjasama	15 %	92	13,8
6	Kerajinan	15 %	92	13,8
7	Sikap	15 %	90	13,5
JUNLAH				90,4

Keterangan :

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

Mengetahui,
Pejabat yang Berwenang


MUHAMMAD ARFAT

Kupang, 20 Februari 2024
Supervisor
Unit Airport Commercial


Yanti - P.M. Dary