

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



Disusun Oleh :

MAULANA RUSMAN ALI
NIT : 30621059

PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

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



Disusun Oleh :

MAULANA RUSMAN ALI
NIT : 30621059

PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

LEMBAR PERSETUJUAN

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

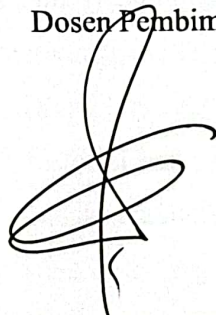
Oleh :
Maulana Rusman Ali
NIT : 30621059

Program Studi DIII 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

Supervisi



GILANG ANDI SAPUTRO A, Md
NIP. 1796108-G

Mengetahui,
Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara



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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan Rahmat dan hidayat-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang mulai dilaksanakan mulai pada tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 1 Maret 2024 di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang.

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

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

1. Orang tua serta segenap keluarga yang telah memberikan dukungan motivasi baik secara moril ataupun materil kepada saya sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan maksimal.
2. Bapak Ir. Agus Pramuka, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Lilik Pujianto selaku *General Manager* (GM) beserta tim yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melakukan penelitian di PT. Angkasa Pura I Bandar Udara El Tari Kupang.
4. Bapak Ahmad Musadek, S.T, M.T selaku Kepala Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Roland Irianto P. Sirait dan Bapak Gilang Andi Saputro selaku *supervisor Apron Movement Control* (AMC).
6. Ibu Ittabiana Nabawiyati A.Md selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing selama penyusunan Laporan *On The Job Training*(OJT).

7. Kepala Unit dan jajaran staff serta karyawan Angkasa Pura I Bandar Udara *Internasional* El Tari yang berkenan membantu penulis dalam mengumpulkan data-data yang diperlukan dalam penulisan ini.
8. Bapak/Ibu Dosen Penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan laporan *On The Job Training*.
9. Teman-teman taruna *On The Job Training* (OJT) Bandar Udara *Internasional* El Tari yang telah menjadi support system selama berlangsungnya kegiatan *On The Job Training* ini.
10. Rekan-rekan seperjuangan MTU VII yang mau bersama-sama berjuang sampai akhirnya ada di titik ini.

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

Kupang, 15 Februari 2024



Maulana Rusman Ali
30621059

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	vii
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)....	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.3 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	3
1.3.1 Maksud Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	3
1.3.2 Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	3
BAB 2 PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)	5
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional El Tari Kupang	5
2.2 Data Umum Bandar Udara <i>Internasional</i> El Tari Kupang	6
2.2.1 Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside</i>).....	7
2.2.2 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside</i>).....	8
2.2.3 Layout Bandar Udara <i>Internasional</i> El Tari Kupang	13
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	14
BAB 3 TINJAUAN TEORI	15
3.1 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	15
3.2 <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	19
3.3 <i>Commercial</i> (Komersil).....	28
BAB 4 PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)	30
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job</i> <i>Training</i> (OJT).....	30
4.1.1 Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	30
4.1.2 Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	32
4.1.3 Unit <i>Commercial</i> (Komersil).....	34
4.2 Jadwal	37
4.3 Analisis Permasalahan.....	42
4.3.1 <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	42
4.3.2 <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	43
4.3.3 <i>Commercial</i> (Komersil).....	44
4.4 Penyelesaian Masalah.....	44
4.4.1 Penyelesaian Masalah 1 (Satu)	45
4.4.2 Penyelesaian Masalah 2 (Dua).....	46
4.4.3 Penyelesaian Masalah 3 (Tiga).....	46

BAB 5 PENUTUP.....	48
5.1 Kesimpulan.....	48
5.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB 4.....	48
5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan <i>On The</i> <i>Job Training (OJT)</i>	48
5.2 Saran	49
5.2.1 Saran Terhadap BAB 4	49
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan <i>On The Job</i> <i>Training (OJT)</i> Secara Keseluruhan	50
DAFTAR PUSTAKA...	51
LAMPIRAN.....	52

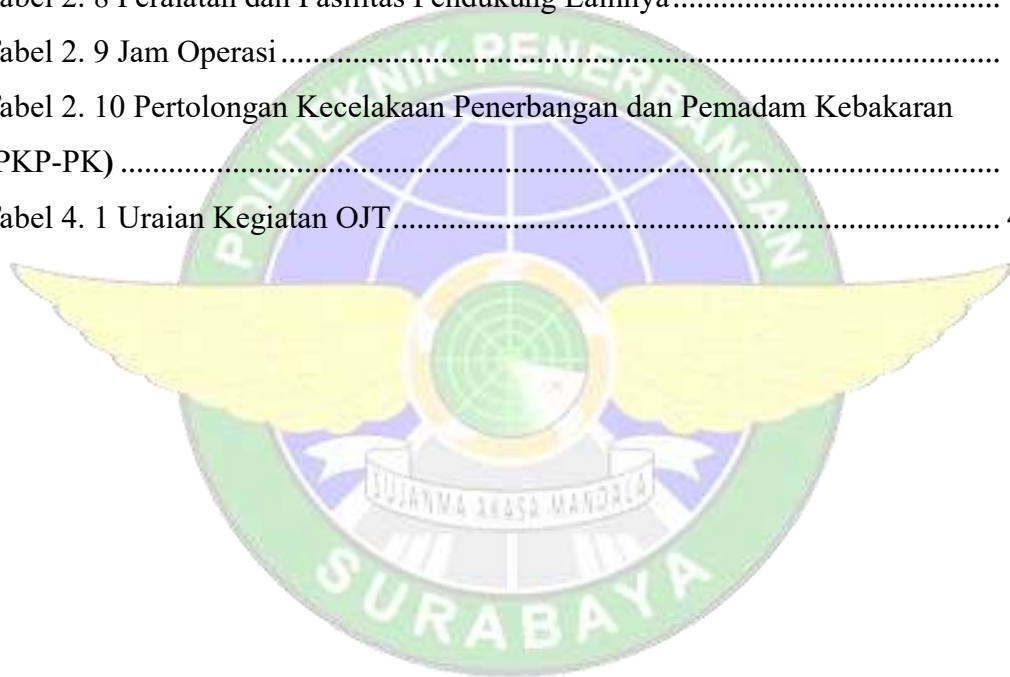


DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 Bandar Udara <i>Internasional</i> El Tari Kupang	9
Gambar 2. 2 Tata Letak (<i>Layout</i>) Bandar Udara <i>Internasional</i> El Tari Kupang	17
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara <i>Internasional</i> El Tari Kupang	18
Gambar 3. 1 Penulis sedang mengatur lalu lintas barang di jalur <i>Conveyor</i>	21
Gambar 3. 2 Penulis sedang mengatur lalu lintas barang di jalur <i>Conveyor</i>	21
Gambar 3. 3 Penulis Sedang Melakukan Input Data <i>Traffic</i> Pesawat <i>Arrival/Departure</i>	23
Gambar 4. 1 Patroli di sekitar pagar Parimeter	35
Gambar 4. 2 Kegiatan Apel Kelengkapan Petugas AVSEC	36
Gambar 4. 3 Kegiatan Pencatatan No Registrasi Pesawat dan Plotting <i>Parking</i> <i>Stand</i> Pesawat di SIOPSKOM	37
Gambar 4. 4 Membuat data <i>Paying Pax</i> harian dan bulanan.....	40
Gambar 4. 5 Jadwal Kegiatan Pelaksanaan OJT.....	41
Gambar 4. 6 Akses jalan patroli pagar Parimeter berlubang dan rusak	47
Gambar 4. 7 Oknum melepas sepatu <i>Safety</i> di wilayah <i>Airside</i>	47
Gambar 4. 8 Pengait gerobak GSE masih terikat dengan gerobak lain ketika sedang tidak digunakan.....	48
Gambar 4. 9 Kamera CCTV yang terpasang pada akses jalan patroli yang tidak bisa dilalui	49

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Maskapai dan Jenis Armada yang Beroperasi.....	10
Tabel 2. 2 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara	11
Tabel 2. 3 Data Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside</i>).....	11
Tabel 2. 4 Data <i>Aprone</i> dan <i>Taxiway</i>	12
Tabel 2. 5 Data <i>Runway</i>	12
Tabel 2. 6 Data <i>Declare Distance</i>	13
Tabel 2. 7 Data <i>Parking Stand</i>	13
Tabel 2. 8 Peralatan dan Fasilitas Pendukung Lainnya.....	14
Tabel 2. 9 Jam Operasi	14
Tabel 2. 10 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)	15
Tabel 4. 1 Uraian Kegiatan OJT.....	41



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Semakin tahun kita semakin masuk kedalam zaman dimana persaingan diberbagai bidang kehidupan manusia semakin besar, salah satunya didunia penerbangan. Persiapan diri sebaik mungkin sangat dibutuhkan untuk meningkatkan kualitas hidup yang lebih baik. Merencanakan dan mempelajari hal yang akan dilakukan juga termasuk dalam persiapan diri menuju kualitas hidup lebih baik lagi. Praktek Kerja Lapangan/PKL (*On The Job Training/ OJT*) adalah latihan kerja guna mengaplikasikan pengetahuan dan ilmu yang didapat selama menjalani pendidikan program studi Manajemen Transportasi Udara sesuai dengan tingkat pendidikan masing-masing dalam waktu yang telah ditentukan. *On The Job Training* (OJT) sendiri telah tercantum dalam kurikulum yang wajib dilaksanakan oleh seluruh taruna untuk mengukur Tingkat kemampuan taruna dalam mengaplikasikan kemampuan dan keahlian yang mereka punya dengan praktek kerja langsung serta guna memberikan pengalaman kerja sedemikian rupa. Selain itu, *On The Job Training* (OJT) juga merupakan salah satu syarat kelulusan bagi taruna tersendiri.

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan 5 lembaga diploma di bidang Teknik, Manajemen dan Keselamatan Penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan oleh fasilitas dan tenaga pengajar. Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training* (OJT). Pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum tiap-tiap Program Studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan ketrampilan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau lembaga sesuai bidang terkait.

Selain itu OJT juga menjadi salah satu program yang harus dilaksanakan untuk memenuhi persyaratan kelulusan. Maka dari itu sebagai taruni Diploma

D-III Manajemen Transportasi Udara, wajib mengikuti program OJT. Dalam memenuhi kewajiban tersebut, praktek melaksanakan OJT Angkasa Pura I pada unit *Apron Movement Control (AMC)*, *Aviation Security (AVSEC)*, *Commercial (Komersil)*.

Pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* di bandar udara ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya. Sesuai dengan ketentuan penempatan pelaksanaan OJT, penulis melaksanakan OJT di Bandar Udara *Internasional El Tari Kupang* yang dimulai pada 11 Desember 2023 sampai dengan tanggal 29 Februari 2024. Bandar Udara *Internasional El Tari Kupang* (IATA : KOE, ICAO : WATT) merupakan satu-satunya bandara yang dimiliki oleh Kota Kupang.

Seperti yang telah dibahas pada paragraph pertama, bahwa *On The Job Training* merupakan kurikulum dalam bentuk praktek kerja lapangan sebagai sarana penerapan ilmu yang didapatkan oleh para taruna selama pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama pelaksanaannya, diharapkan taruna mampu menerapkan semua ilmu yang telah diserap selama pendidikan dan kemudian dipraktekkan dan diimplementasikan sesuai keadaan sebenarnya di lapangan. Menganalisa, mengambil keputusan dan tanggung jawab secara cepat dan tepat dalam melaksanakan tugas pelayanan transportasi udara adalah harapan yang akan dicapai para taruna saat OJT.

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

1.2 Dasar Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)*

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

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
2. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonsia Nomor 5500).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tanggal 27 Januari 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tanggal 28 Februari 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

1.3.1 Maksud Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

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

1. Memperoleh pengetahuan mengenai dunia kerja yang sesungguhnya guna membiasakan penulis untuk nantinya terjun secara langsung saat memasuki fase dunia kerja
2. Dapat mempraktikkan teori yang didapat selama pendidikan
3. Mendapatkan pengalaman yang tidak didapatkan saat perkuliahan
4. Melatih cara beradaptasi dan berkomunikasi dengan baik di lingkungan yang baru.

1.3.2 Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

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

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT);
2. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya;
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT);
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.



BAB 2

PROFIL LOKASI *ON JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (IATA : KOE, ICAO : WATT) Terletak di Kelurahan Penfui, Kecamatan Maulafa, Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur, 85361, Indonesia. Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang telah beroperasi sejak tahun 1928. Sebelumnya, Bandara El Tari merupakan lapangan terbang yang diberi nama dengan Pangkalan Militer Penfui. Ketika Belanda berkuasa, bandara Penfui difungsikan sebagai Lapangan Terbang Militer dari tahun 1941 hingga 1942. Kemudian diduduki oleh Jepang sebagai Pangkalan Militer untuk melawan musuh di Australia. Pada tahun 1945, Dimana terjadi peristiwa pengeboman Kota Hiroshima dan Nagasaki oleh pasukan sekutu menyebabkan memaksa Jepang mundur dan menyerah dari tanah air. Dalam Perundingan Konferensi Meja Bundar di Den Haag Belanda pada tanggal 27 Desember 1949, menandai berakhirnya masa Kolonial Belanda di Indonesia. Pada tanggal 6 Mei 1950 Pangkalan Militer Penfui diserahkan kepada pemerintah Indonesia oleh militer Belanda.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional El Tari Kupang

Pangkalan Militer Penfui berubah Namanya menjadi Pangkalan Angkatan Udara El Tari Kupang pada tanggal 20 Desember 1978. Bandara ini kemudian resmi menyandang nama Bandar Udara El Tari pada tahun 1988 dengan tujuan untuk mengenang jasa Jenderal TNI Anumerta Elias

Tari, seorang gubernur NTT pada periode 1966-1978. Bandar Udara El tari itu melayani penerbangan sipil karena pada saat itu belum ada organisasi penghubung udara. Pada 1 April 1999 TNI Angkatan Udara bekerja sama dengan pihak PT Angkasa Pura I untuk mengelola penerbangan sipil dan operasional.

Operator Penerbangan	Jenis Armada
Wings Air	ATR 72
Batik Air	B 738
Lion Air	B 739 ER
Citilink Indonesia	A 320
Garuda Indonesia	B 738
Nam Air	B 735
Super Air Jet	A 320
Air Asia	A 320
Susi Air	C 208
Police	P4101

Tabel 2. 1 Maskapai dan Jenis Armada yang Beroperasi

Bandar Udara El Tari ditetapkan sebagai Bandara *Internasional* pada tahun 2000. Bandar udara El Tari Kupang dikelola oleh PT Angkasa Pura I yang memiliki Panjang landasan pacu 2.500 meter dan melayani sekitar 20 penerbangan domestik serta 1 penerbangan *internasional* (sebelum covid) dengan 9 airlines yang beroperasi serta. Kondisi saat ini di lapangan sudah beberapa maskapai penerbangan yang memberikan pelayanan penerbangan dari dan ke Bandara El Tari Kupang di antaranya adalah :

2.2 Data Umum Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang

Terkait data umum lokasi dan operasional Bandar Udara *Internasional* El Tari adalah sebagai berikut :

Tabel 2. 2 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara

No	Nama Indikator	Keterangan
1.	ICAO code	WATT
2.	IATA code	KOE
3.	Nama Bandar Udara	Bandar Udara <i>Internasional</i> 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@ap1.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 Darat (*Landside*)

Tabel 2. 3 Data Fasilitas Sisi Darat (*Landside*)

No	Nama Indikator	Keterangan
1.	Parkiran Terminal	500 kendaraan
3.	Bank	ATM Galeri
4.	Toll Gate Masuk	Berfungsi 60%
5.	Toll Gate Keluar	Berfungsi 100%

2.2.2 Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)

Tabel 2. 4 Data *Aprone* dan *Taxiway*

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

Tabel 2. 5 Data Runway

Runway 08	- 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
Runway 26	- Dimensi 2500x45 - Permukaan <i>Asphalt</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. 6 Data *Declare 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. 7 Data *Parking Stand*

<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. 8 Peralatan dan Fasilitas Pendukung Lainnya

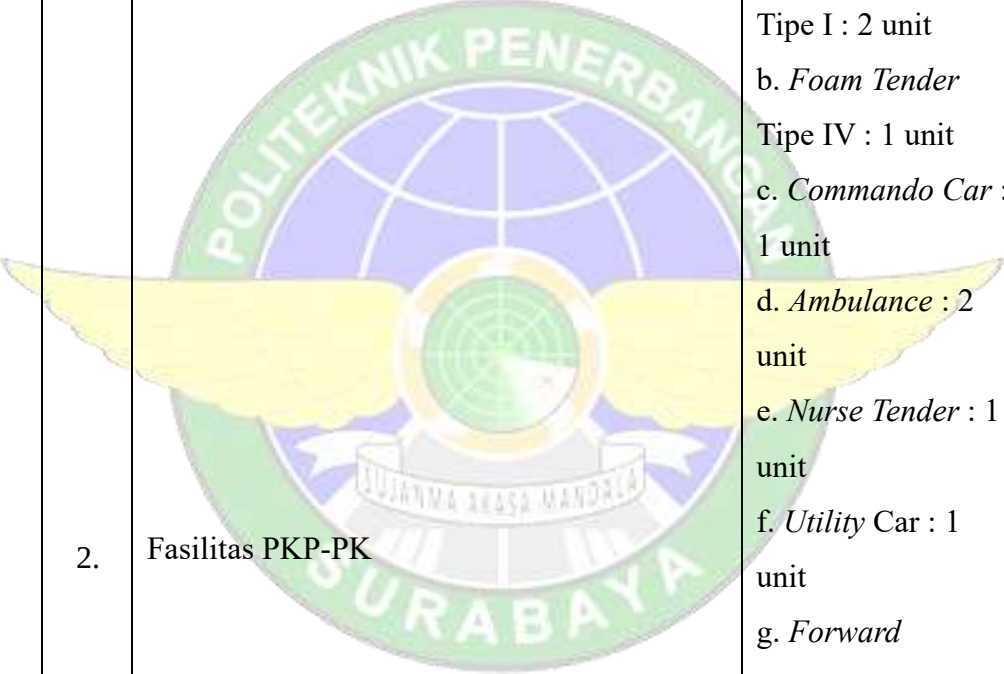
No	Jenis	Keterangan
1.	Fasilitas penanganan cargo	Tersedia, jasa terkait dan pergudangan oleh PT. Angkasa Pura Logistik
2.	Bahan bakar/oli/tipe	AVTUR, JET A-1, AVGAS 100LL
3.	Fasilitas pengisian bahan bakar/kapasitas	<i>Refuelling trucks 6 capacity as 5x16 KL dan 1x12 KL</i>
4.	Ruang hangar perbaikan pesawat	Tidak tersedia
5.	Fasilitas perbaikan pesawat	Tidak tersedia
6.	Alat bantu pendaratan	ILS dan PAPI

Tabel 2. 9 Jam Operasi

1.	Pelayanan pesawat udara	06.00-22.30 WITA
2.	Administrasi bandar udara	a. Senin-kamis, 08.00-16.30 WITA b. Jumat, 08.00-15.30 WITA c. Sabtu dan Minggu Libur
3.	Bea Cukai dan Imigrasi	Senin-Minggu 07.00-22.30 WITA
4.	Kesehatan dan Sanitasi	Senin-Minggu 07.00-22.30 WITA
5.	Handling	Senin-Minggu 06.00-22.30 WITA

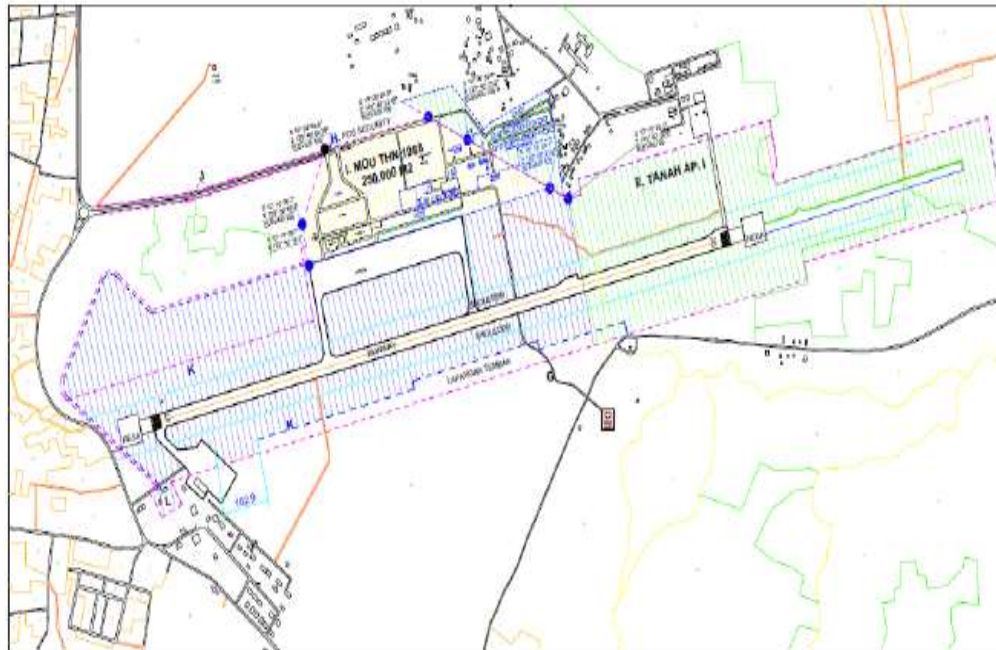
6.	Keamanan Bandar Udara	H-24
7.	Keterangan	AIS <i>Available at</i> AIS Denpasar <i>Regional</i> Office H24

Tabel 2. 10 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)

No	Nama Indikator	Keterangan
1.	Kategori Bandar Udara untuk PKP-PK	Kategori 7
2.	Fasilitas PKP-PK	 a. <i>Foam Tender</i> Tipe I : 2 unit b. <i>Foam Tender</i> Tipe IV : 1 unit c. <i>Commando Car</i> : 1 unit d. <i>Ambulance</i> : 2 unit e. <i>Nurse Tender</i> : 1 unit f. <i>Utility Car</i> : 1 unit g. <i>Forward</i> <i>Command Post Car</i> 1 unit h. Personel bersertifikat kompetensi : - 12 orang tingkat basic - 2 orang tingkat junior

		- 7 orang tingkat senior
3.	Ketersediaan Peralatan Pemindahan Pesawat Udara Rusak	a. Tersedia <i>Aircraft Emergency Towing System</i> milik Bandar Udara El Tari untuk tipe pesawat B737-900 b. Tersedia dukungan <i>salvage type</i> AMS dengan berat maksimum 360 ton untuk tipe pesawat B737 Series dan A330 milik Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai c. <i>Contact Person</i> (Koordinator) yang bertanggung jawab terhadap penyedia <i>salvage</i> dan pemindahan pesawat udara yang rusak

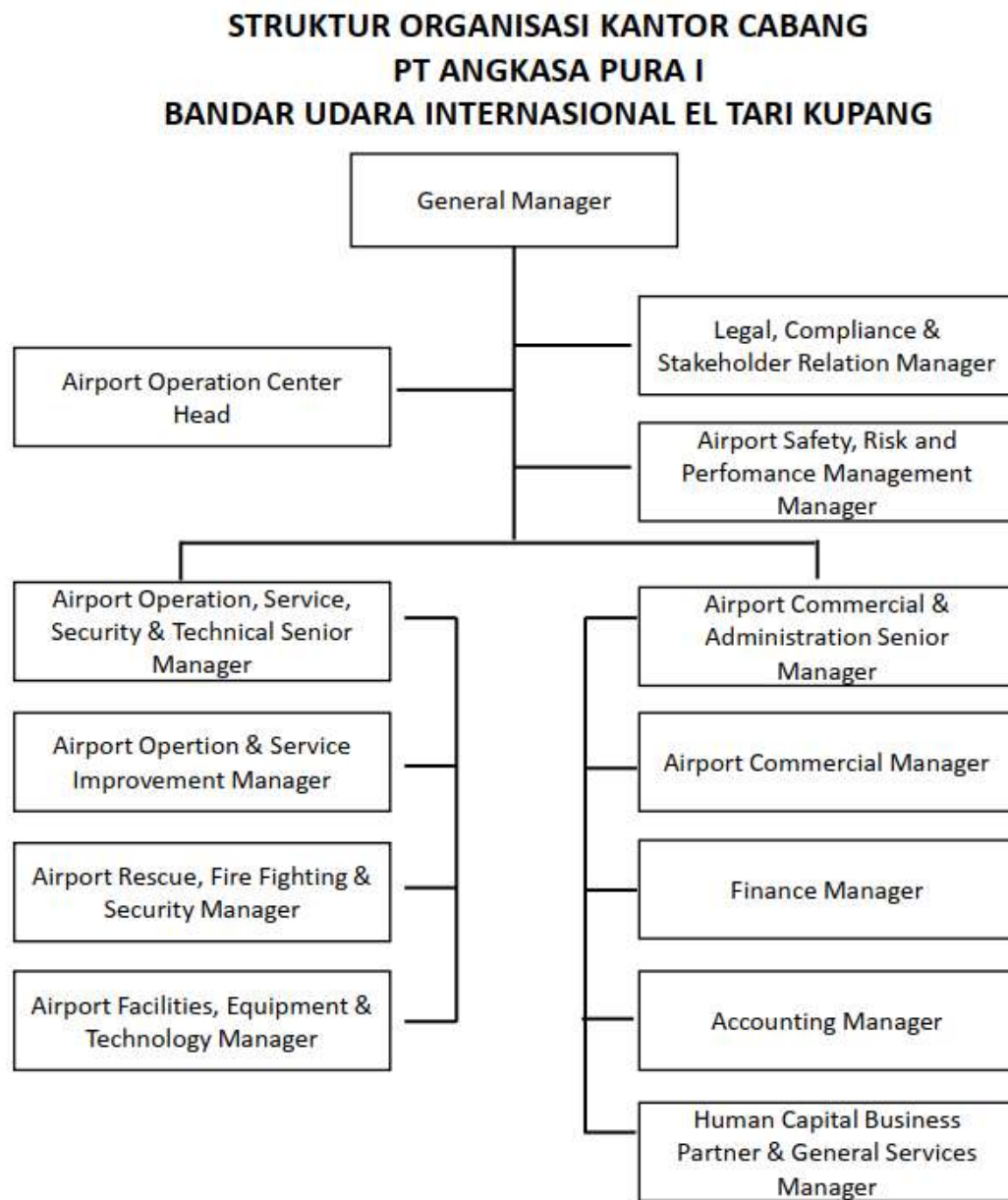
2.2.3 Layout Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang



Gambar 2. 2 Tata Letak (Layout) Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang



2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional El Tari Kupang

BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 *Aviation Security* (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personel yang telah dan wajib memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas dan bertanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan disebutkan bahwa setiap petugas penerbangan wajib memiliki surat kecakapan petugas. Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) atau sering disebut juga dengan lisensi. STKP/lisensi bisa didapatkan apabila seseorang telah melalui pendidikan petugas keamanan penerbangan dan lulus dalam ujian yang dilaksanakan oleh Direktorat Keamanan

Penerbangan. Lisensi ini wajib divalidasi 2 (dua) tahun sekali. Pada lisensi tersebut dijelaskan kewenangan petugas keamanan penerbangan (AVSEC) dan jika sudah memiliki lisensi maka sudah dinyatakan memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara (DJPU).

Setiap penumpang maupun barang yang akan diangkut dengan pesawat udara wajib untuk diperiksa. Tugas tersebut menjadi kewenangan petugas *Aviation Security* (AVSEC) sebelum penumpang memasuki daerah keamanan terbatas dan atau ruang tunggu bandar udara.

Hal ini dilakukan untuk menjamin tidak ada barang terlarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum dan membahayakan keselamatan penerbangan. Jika petugas *Aviation Security* (AVSEC) menemukan barang yang dianggap bisa membahayakan keselamatan penumpang dan penerbangan, petugas *Aviation Security* (AVSEC) berhak untuk menyita barang tersebut. Setiap tempat pemeriksaan keamanan pada suatu Bandar Udara harus memiliki :

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

3. *Detector Logam Genggam (Hand Held Metal Detector/HHMD)*

Tugas dari *Aviation Security* (AVSEC) adalah menyelenggarakan ketertiban, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penerbangan. Sedangkan fungsi dari *Aviation Security* (AVSEC) adalah Pemeriksaan terhadap seluruh orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah terbatas di bandara; Pengawasan terhadap area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan; patrol di kawasan terminal dan *airside* bandara; Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan; Pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara *Internasional El Tari Kupang*. Personel *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara *Internasional El Tari Kupang*, terdiri dari 64 personel. Yang terdiri dari lisensi Avsec Senior 7 orang, lisensi Avsec Junior 38 orang, lisensi Avsec Basic 19 orang. Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara membagi tugasnya dalam 4 regu. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

1. *Shift* pagi / 12 jam : 08.00 WITA – 20.00 WITA
2. *Shift* malam / 12 jam : 20.00 WITA – 08.00 WITA

Di Bandar Udara *Internasional El Tari Kupang* terdapat 2 *Security Check Point* (SCP), *Security Check Point* (SCP) 1 biasa disebut *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) dan *Security Check Point* (SCP) 2 biasa disebut *Passanger Security Check Point* (PSCP). Yang pertama terletak di pintu masuk wilayah *airside* sesudah area *Check -In* dan yang kedua terletak di pintu masuk sebelum area ruang tunggu.

Dalam hal ini peserta On the Job Training melakukan praktek lapangan tentang tata cara pemeriksaan keamanan di area *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) dan *Passanger Security Check Point* (PSCP) Bandar Udara *Internasional El Tari Kupang*, tata cara pemeriksaan keamanan di area kargo, tata cara pemeriksaan keamanan di area pintu kedatangan dan tata cara pemeriksaan keamanan di area pos 1. Pada tiap-tiap area tersebut, taruna

On the Job Training melaksanakan pemeriksaan barang bawaan penumpang dan personel pesawat udara, serta orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas untuk tidak membawa barang dilarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum.

Taruna *On the Job Training* (OJT) yang melakukan pemeriksaan di area



Gambar 3. 1 Penulis sedang mengatur lalu lintas barang di jalur *Conveyor*

Hold Baggage Security Check Point (HBSCP) diawasi oleh senior *Aviation Security* (AVSEC). Untuk pemeriksaan pengamanan di *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang terdapat beberapa tahapan, antara lain:

1. Pemeriksaan dokumen / tanda izin masuk
2. Mengatur lalu lintas orang dan barang
3. Pemeriksaan penumpang, petugas pesawat udara dan orang perseorangan (*Body Search*) dengan menggunakan *Hand Held Metal Detector* (HHMD)
4. Pemeriksaan barang bawaan milik penumpang, petugas pesawat udara dan orang perseorangan dengan mesin *X-Ray*
5. Pemeriksaan barang bawaan secara manual

Untuk pemeriksaan pengamanan di *Passenger Security Check Point* (PSCP) pada Bandar Udara *Internasional El Tari Kupang*, antara lain :

1. Mempersilahkan penumpang untuk mengambil wadah (*tray*) untuk meletakkan barang bawaan yang akan dibawa ke bagasi kabin;
2. Meletakkan wadah (*tray*) yang sudah berisi barang bawaan penumpang untuk diletakkan ke roller mesin *X-Ray*;
3. Mempersilahkan penumpang untuk mengambil kembali barang-barang miliknya yang diletakkan di wadah (*tray*);
4. Mengatur dan mengawasi setiap barang yang selesai diperiksa melalui mesin *X-Ray* guna memastikan tidak ada barang yang tertinggal di wadah (*tray*) atau terjatuh dari roller mesin *X-Ray*;
5. Mengatur dan menyusun wadah (*tray*) yang sudah terpakai dan mengembalikan ke tempat semula;
6. Mengamankan setiap barang bawaan penumpang yang tertinggal di mesin *X-Ray*, kemudian melaporkannya kepada *Airport Security Supervisor*.



Gambar 3. 2 Tampilan barang di layar mesin *X-Ray*

3.2 Apron Movement Control (AMC)

Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah suatu unit kerja pelaksana *structural* di lingkungan PT. Angkasa Pura di bawah Bidang Pelayanan Operasi Bandar Udara (*Airport Operation & Service*) yang terdapat dalam PM 40 Tahun 2014 pasal 10 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Unit AMC dipimpin oleh *Airport Operation Airside Section Head* yang bertugas pada jam kantor dan dibantu kegiatan operasionalnya oleh *Team Leader AMC* dan *Personel Officer AMC* yang bertugas sesuai dengan *Shift* kerjanya.



Gambar 3. 3 Penulis Sedang Melakukan *Input Data Traffic Pesawat Arrival/Departure*

Tugas pokok unit AMC adalah bertanggung jawab di area sisi udara terkait pelayanan operasi penerbangan, mengawasi lalu lintas kendaraan dan orang di apron, kebersihan di sisi udara, dan pemanduan pesawat udara.

Fungsi dari petugas AMC sebagai pengawas, pelayanan dan koordinasi yang terdiri dari :

- a. Melakukan koordinasi dan penertiban lalu lintas kendaraan yang beroperasi serta keamanan dan kebersihan di sisi udara;
- b. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan dan terhindar dari *Foreign Object Debris* (FOD);
- c. Mengatur keluar masuknya pesawat udara ke dalam apron dan melakukan koordinasi dengan *Air traffic Controller* (ATC)
- d. Melakukan pelayanan uji laik kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di sisi udara;
- e. Menjamin kelancaran, kecepatan, dan keselamatan pergerakan kendaraan dan orang di sisi udara;
- f. Melakukan pelayanan pemanduan parkir pesawat udara;
- g. Melakukan pencatatan data penerbangan.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara KP Nomor 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR–Part 139*) Volume I Bandar Udara (Aerodrome) BAB 9 poin 9.6.6 dijelaskan bahwa Tugas Personel *Apron Movement Control* (AMC) yaitu :

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

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

Untuk melaksanakan tugas, unit AMC mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi :

1. Penempatan parkir pesawat udara;
Penempatan parkir pesawat udara/*aircraft parking stand allocation* ditujukan untuk keteraturan, kelancaran dan keselamatan operasi pesawat udara di apron baik untuk pesawat udara yang datang/berangkat, pesawat udara ke/dari hanggar, perpindahan pesawat udara dari satu *parking stand* ke *parking stand* lainnya (RSS) dan pesawat udara yang kembali ke *parking stand* atau *Return to Apron (RTA)/Return to Base (RTB)*.
2. Pengaturan alokasi ruang tunggu;
Pengaturan alokasi ruang tunggu/*boarding gate allocation* adalah suatu proses untuk menempatkan ruang tunggu/*boarding gate* diupayakan berdekatan dengan parkir pesawat udara yang akan digunakan.
3. Pengaturan alokasi konveyor pengambilan bagasi;
Pengaturan konveyor pengambilan bagasi/*baggage claim conveyor* adalah suatu proses untuk menginformasikan lokasi konveyor pengambilan bagasi yang ditampilkan pada layar monitor FIDS.
4. Pelayanan pemanduan pesawat udara;
Pelayanan pemanduan pesawat udara dalam prosedur ini adalah proses pemanduan oleh petugas bandar udara yang ditunjuk untuk melaksanakan pemanduan apabila pesawat udara sedang mengalami kondisi sebagai berikut:

- a. Pemanduan pesawat udara yang mengalami ancaman bom, sabotase dan pembajakan (*Hijacking*);
 - b. Pemanduan pesawat udara yang mengalami permasalahan teknis (*Trouble Engine, Emergency Landing Gear*, dsb);
 - c. Pemanduan pesawat udara yang mengalami disorientasi.
 1. Pemanduan dilakukan oleh petugas yang sudah mengetahui layout bandar udara, dengan Kegiatan antar jemput bus jamaah Haji;
 2. Rombongan kendaraan tamu negara;
 3. Rombongan kendaraan polisi & TNI;
 - d. Kendaraan yang melakukan kegiatan bersifat insidentil persyaratan pengemudi harus mempunyai TIM dan PAS yang masih berlaku dengan melaksanakan pemanduan menggunakan kendaraan *Follow Me*.
5. Pelayanan pemanduan non pesawat udara;
- Pelayanan pemanduan non pesawat udara dalam prosedur ini adalah proses pemanduan oleh petugas bandar udara yang ditunjuk untuk melaksanakan pemanduan untuk kegiatan sebagai berikut :
- Pelayanan pemanduan kendaraan VIP/VVIP berangkat;
- a. Pemanduan kendaraan VIP/VVIP adalah proses pemanduan yang dilakukan oleh Petugas bandar udara untuk kendaraan protokoler Kenegaraan yang berisi Pejabat Negara setingkat Presiden/Kepala Negara/Kepala Pemerintahan.
 - b. Permintaan pemanduan kendaraan VIP/VVIP diterima dari Petugas bandar udara/PIC/Protokoler VIP/VVIP Room atau penanggung jawab operasi atas permintaan protokoler kenegaraan.
 - c. Pemanduan dilakukan menggunakan kendaraan *Follow me*.

- d. Pada saat melakukan pemanduan Petugas Bandara diharuskan menggunakan Alat Pelindung Diri (APD).
 - e. Rute pemanduan kendaraan:
 1. Berangkat VVIP Room–*Service Road*–Menuju Lokasi Keberangkatan
 2. Kembali Lokasi Keberangkatan–*Service Road*–Menuju VIP Room
6. Pemanduan kendaraan VIP/VVIP datang;
- a. Pemanduan kendaraan VIP/VVIP datang adalah proses pemanduan yang dilakukan oleh petugas bandar udara untuk kendaraan protokoler kenegaraan yang berisi Pejabat Negara setingkat Presiden/Kepala Negara/Kepala Pemerintahan.
 - b. Permintaan pemanduan kendaraan VIP/VVIP diterima dari Petugas bandar udara/OIC/Protokoler VIP/VVIP Room atau penanggung jawab operasi atas permintaan protokoler kenegaraan.
 - c. Pemanduan dilakukan menggunakan kendaraan *Follow me*.
 - d. Pada saat melakukan pemanduan Petugas bandar udara diharuskan menggunakan Alat Pelindung Diri (APD).
 - e. Rute pemanduan kendaraan;
 1. VIP Room–*Service Road*–Menuju Lokasi Penjemputan;
 2. Lokasi Penjemputan–*Service Road*–Menuju VIP Room.

Note: Pemanduan tidak dibenarkan melewati Lorong *Service Road*, kecuali atas permintaan petugas Paspampres.
7. Pengawasan pelayanan *marshalling* pesawat udara;
- Pengawasan Pelayanan *Marshalling* pesawat udara adalah pengawasan terhadap pelayanan yang diberikan oleh seorang petugas/*marshaller* dalam memandu pesawat udara dari/ke *parking stand* yang ditentukan.

8. Pengawasan pelayanan garbarata;

- a. Pengawasan Pelayanan Garbarata merupakan proses pengawasan pengoperasian garbarata yang digunakan untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dan *crew* pesawat udara.
- b. Garbarata bekerja secara *motorized* yang dioperasikan oleh operator yang memiliki *License* berupa SKP yang masih berlaku.
- c. *Operator* Garbarata harus selalu memonitor jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat udara yang akan dilayani garbarata agar pelayanan yang diberikan tepat waktu.

9. Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara;

- a. Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara ditujukan untuk memastikan operasi pelayanan pergerakan pesawat udara di apron terbebas dari gangguan *obstacle & Foreign Object Debrish* (FOD).
- b. Petugas bandar udara melaksanakan pengawasan daerah pergerakan pesawat udara di apron baik untuk pesawat udara yang datang maupun berangkat, pesawat udara ke/dari hangar, perpindahan pesawat udara dari satu *parking stand* ke *parking stand* lainnya (RSS) dan pesawat udara yang kembali ke *parking stand* (RTA/RTB), sebagai upaya pencegahan terjadinya kerusakan pesawat udara akibat *obstacle & Foreign Object Debrish* (FOD) di apron.
- c. Pada saat melaksanakan inspeksi lapangan, petugas bandar udara diharuskan melengkapi diri dengan Alat Pelindung Diri (APD) dan alat komunikasi dua arah *Handy Talkie* (HT).
- d. Pengawasan pergerakan pesawat udara di apron, dapat dilakukan dengan cara:
 1. *Monitor (Closed Circuit Televison) CCTV* di ruang opsional;

bersama dengan kegiatan patrol di sisi udara

10. Pengawasan kebersihan di sisi udara;

- a. Pengawasan kebersihan ditujukan untuk memastikan kondisi kebersihan di area sisi udara. Ruang lingkup pengawasan kebersihan meliputi: *service road*, *baggage make up /break down area* dan apron agar terpenuhinya standar operasi keselamatan di wilayah sisi udara
- b. Pengawasan kebersihan dilaksanakan secara periodik bersama dengan kegiatan patrol di sisi udara.
- c. Pengawasan kebersihan fasilitas garbarata;
- d. Pengawasan kebersihan ditujukan untuk memastikan kondisi kebersihan di seluruh fasilitas garbarata. Ruang lingkup pengawasan kebersihan meliputi *interior* dan *eksterior*. Pengawasan kebersihan dilaksanakan secara periodik bersama dengan kegiatan patrol di sisi udara.

11. Pengawasan tumpahan bahan bakar minyak dan oli;

- a. Tumpahan bahan bakar/oli di apron adalah tumpahan yang berasal dari pesawat udara, kendaraan/*Ground Support Equipment (GSE)* yang dapat mengakibatkan kerusakan fasilitas apron atau membahayakan keselamatan pergerakan di apron.
- b. Tujuan pengawasan tumpahan bahan bakar/oli adalah menjaga fasilitas apron terhindar dari kerusakan marka, permukaan apron dan *joint sealent* yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.
- c. Petugas bandar udara mengawasi pembersihan tumpahan bahan bakar dan oli (*fuel/oil spillage*) di apron.
- d. Tumpahan bahan bakar/oli di apron, untuk pembersihannya dapat dilakukan oleh *airline/groundhandling* dan apabila tidak dapat dilakukan oleh *airline/groundhandling* dapat meminta bantuan dari unit yang ditunjuk.

12. Pengawasan fasilitas di sisi udara;

Pengawasan dan pengkoordinasian fasilitas di sisi udara ditujukan untuk memastikan kelayakan dan atau kesiapan fasilitas di sisi udara yang meliputi: Apron, Garbarata, marka Apron, *Parking Stand Identification Box/Stand Number Light, Flood Light, Apron Edge Light, Apron Guidance Light, Hydrant Pit*.

13. Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara;

Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara merupakan proses pengendalian terhadap ketertiban orang yang masuk di area apron yang dilakukan bersama dengan kegiatan patrol di sisi udara untuk menciptakan ketertiban di sisi udara dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.

14. Penanganan *incident* dan *accident* di sisi udara;

- a. *Incident* adalah suatu peristiwa selain kecelakaan (*accident*) yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang mempengaruhi atau dapat mempengaruhi keselamatan operasi pesawat udara.
- b. *Accident* adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius.

15. Kegiatan *Ramp Check* di sisi udara;

- a. Kegiatan *Ramp Check* di sisi udara merupakan pelaksanaan untuk menertibkan kendaraan/GSE dan orang yang ada di sisi udara agar memenuhi aturan yang berlaku;
- b. Kegiatan *Ramp Check* di sisi udara merupakan tugas dan fungsi unit Pengawasan Sisi Udara yang pelaksanaannya melibatkan unit dan instansi lain seperti AVSEC, PKP-PK, *Maintenance & Facility, Safety and Risk Management* dan Otoritas Bandar Udara.

- c. Kegiatan *Ramp Check* di sisi udara dilaksanakan sekurangnya 1 kali dalam 1 tahun.
16. Pengawasan kendaraan dan *Ground Support Equipment*;
- a. Pengawasan kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE) ditujukan untuk memastikan keteraturan, kelancaran dan keselamatan operasional di wilayah sisi udara sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - b. Pada saat melaksanakan pengawasan, petugas bandara diharuskan melengkapi diri dengan Alat Pelindung Diri (APD) dan alat komunikasi dua arah *Handy Talkie* (HT).
 - c. Pengawasan kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE), dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara:
 - 1. *Monitor Closed Circuit Televison* (CCTV) di ruang opsional;
 - 2. Pengawasan dilaksanakan bersama dengan kegiatan patroli di sisi udara
17. Input data penerbangan;
- a. Input data penerbangan merupakan salah satu proses penyampaian informasi oleh petugas bandar udara ke dalam SIOPSKOM system.
 - b. Input data penerbangan dilaksanakan berdasarkan pada jadwal penerbangan satu musim yang sudah mendapatkan ijin rute dari Direktorat Jendral Perhubungan secara berkala, kemudian dihimpun dan dimasukan ke dalam system menjadi *seasonal schedule*.
 - c. Input data penerbangan dilakukan ke dalam komputer meliputi data *Block On/Block Off*, *Flight Number*, Registrasi Pesawat udara, Tipe pesawat udara, Parking Stand dan penggunaan Garbarata

3.3 *Commercial (Komersil)*

Unit Komersil yang ada di Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang merupakan suatu unit yang bertugas mencatat segala pemasukan dan pengeluaran jasa kebandarudaraan selama periode 1 bulan untuk kemudian diserahkan atau di posting ke PT Angkasa Pura I. Pada unit komersil menangani marketing, bisnis dan pendapatan sebuah bandar udara. Unit komersil ini yaitu unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada langsung di bawah *Executive General Manager* sehingga unit komersil hanya berfokus mengembangkan usaha yang dapat melancarkan perencanaan bandara. Pada pelaporan data pihak komersial melakukan pelaporan langsung kepada *Executive General Manager*. Menurut Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 232 menyebutkan bahwa kegiatan perusahaan di bandar udara terdiri dari pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara.

Unit komersil yang ada di Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang dalam melakukan pelayanan jasa kebandarudaraan (*Aeronautical*) yang berhubungan langsung dengan kegiatan penerbangan, meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang dan pos yang terdiri atas :

1. PJP4U yaitu penyediaan dan/atau pengembangan fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara.
2. PJP2U dan PJKP2U yaitu fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo dan pos
3. PJP yaitu pelayanan yang memberikan panduan navigasi udara dan keselamatan pesawat udara baik yang melintas dalam kawasan penerbangannya atau pemanduan untuk tujuan pendaratan.
4. Fasilitas elektronika, listrik, air dan instalasi limbah buangan
5. Lahan untuk bangunan, lapangan dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.
6. Pelayanan Garbarata (*Aviobridge*) yaitu pelayanan berupa lorong jembatan yang menghubungkan terminal dengan badan pesawat atau

sebaliknya yang memudahkan para penumpang untuk menuju pesawat atau sebaliknya.



BAB 4

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

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

Dalam melaksanakan *On The Job Training* Taruna DIII-Manajemen Transportasi Udara (MTU) VII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara *Internasional* El Tari. Berikut wilayah kerjanya antara lain meliputi :

1. Unit *Aviation Security* (AVSEC)
2. Unit *Apron Movement Control* (AMC)
3. Unit *Commercial* (Komersil)

4.1.1 Unit *Aviation Security* (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah petugas yang memiliki tanggung jawab untuk menjamin dan menjaga keamanan, keselamatan penerbangan serta keteraturan dan efisiensi penerbangan di seluruh area penerbangan. Petugas atau personel Keamanan Penerbangan wajib memiliki Lisensi atau surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) dalam melaksanakan tugasnya (Peraturan Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2675/XII/2010 Bab 1 Butir 9).

- a. Tugas dan tanggung jawab Unit *Aviation Security* (AVSEC) meliputi :
 1. Pemeriksaan dokumen
 2. Pemeriksaan penumpang, bagasi dan bagasi cabin
 3. Pelaporan (*check-in*)
 4. Pemeriksaan awak pesawat
 5. Pemeriksaan penumpang *transit* dan *transfer*
 6. Penanganan senjata
 7. Penanganan bagasi dan bagasi cabin
 8. Penanganan penumpang khusus
 9. Pemeriksaan jamaah haji, bagasi dan bagasi cabin
 10. Pegaasan jalur menuju ke dan dari pesawat udara

11. Penertiban cargo

b. Dalam bekerja, unit AVSEC didukung beberapa peralatan kerja seperti :

1. Peralatan pendeteksi *Hand Metal Detector* dan *Walk Through Metal Detector* (HTMD dan WTMD)
2. Peralatan pendeteksi bahan organik dan non-anorganik (*X-Ray*)
3. Peralatan pendeteksi bahan nuklir, biologi, kimia dan radioaktif
4. Peralatan pendeteksi bahan peledak (*Explosive Detector*)
5. Kendaraan patrol keamanan penerbangan
6. Peralatan pemantauan lalu lintas orang, cargo, pos, kendaraan dan pesawat udara di bandara
7. Peralatan pusat penanggulangan kendaraan darurat (*Emergency Operation Centre*)
8. Peralatan pengendalian jalan masuk
9. Peralatan pendeteksi penyusup pagar perimeter (*Perimeter Intrusion Detection System*)
10. Peralatan komunikasi personel keamanan

Personel *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara *Internasional El Tari*

Kupang berjumlah 64 yang terdiri dari :

- a. 2 orang ass chief
- b. 3 orang Supervisor
- c. 2 orang Senior Avsec
- d. 38 orang Junior Avsec
- e. 19 orang Basic Avsec



Gambar 4. 1 Patroli di sekitar pagar Parimeter



Gambar 4. 2 Kegiatan Apel Kelengkapan
Petugas AVSEC

4.1.2 Unit *Apron Movement Control* (AMC)

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

Aircraft Movement Sheet dari SIOPSKOM yang merupakan data turunan dari *system* ATV yang diinput personal di unit AMC. Data tersebut berisikan *flight number*, *registration*, *origin airport*, *destination airport*, *block on/off* dan *parking stand*. Dan melaksanakan pencatatan izin operasi *Ground Support Equipment* (GSE) untuk melaksanakan kegiatan operasional pada daerah sisi udara di Bandar Udara *Internasional* El Tari. Karena di Bandar Udara *Internasional* ini masih kekurangannya SDM di bagian operasi atau AMC. Maka Bandar Udara *Internasional* El Tari disini tidak hanya bisa melakukan pekerjaan pada bidang operasi pesawat saja, tetapi petugas AMC

bisa melakukan penginformasian/*announcement* pada bagian informasi dan menginput data untuk bisa ditampilkan di layer FIDS.



Gambar 4. 3 Kegiatan Pencatatan No Registrasi Pesawat dan Plotting *Parking Stand* Pesawat di SIOPSKOM

Tugas dan tanggung jawab unit *Apron Movement Control* (AMC) meliputi :

1. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antara pesawat udara dan antara pesawat udara dengan *obstacle*.
2. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar dari apron dengan ADC.
3. Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya
4. Menyiapkan *aircraft parking stand allocation*.
5. Mengadakan pengaturan terhadap *engine run up*, *aircraft towing*, memonitor *start up clearance*.
6. Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di apron.

7. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan *emergency*.
8. Menyediakan *mashaller* dan *follow me service*
9. Mengadakan control terhadap disiplin di apron (*inspection*)
10. Menjamin kebersihan apron
11. Mengoperasikan *aviobridge*/garbarata

Personel *Apron Movement Control* (AMC) berjumlah 11 yang terdiri dari :

- a. 1 orang *Manager Of Airport Operation and Service*
- b. 2 orang *Supervisor AMC*
- c. 9 orang *Officer AMC*

4.1.3 Unit *Commercial* (Komersil)

Unit komersil Bandar Udara *Internasional* El Tari merupakan suatu unit yang bertugas mencatat segala pemasukan dan pengeluaran bandara selama periode 1 bulan untuk kemudian diserahkan/diposting ke unit finance.

1. Tugas dan Unit *Commercial* yaitu sebagai berikut:
 - a. Pencatatan pemasukan bandara seperti parkir, PJP2U, PJP4U serta kontrak dengan sebuah perusahaan.
 - b. Menyerahkan/memposting hasil rekapan pendapatan selama 1 bulan ke *finance*.
 - c. Pencatatan pengeluaran bandara.
 - d. Membuat kontrak Kerjasama dengan sebuah perusahaan .
 - e. Pencatatan pendapatan dari penerbangan terjadwal dan tidak terjadwal.

Pelayanan jasa kebandarudaraan dapat diselenggarakan oleh badan usaha bandar udara yang diusahakan secara komersial setelah memperoleh izin dan memenuhi persyaratan administrasi. Pelayanan jasa kebandarudaraan yang dilaksanakan oleh badan usaha bandar udara diselenggarakan berdasarkan konsesi dan atau bentuk lainnya dan dituangkan dalam perjanjian. Sedangkan untuk unit komersil yang ada di Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang dalam melakukan pelayanan

jasa terkait bandar udara yang tidak berhubungan langsung dengan penerbangan dan letaknya di dalam bandar udara atau terminal, meliputi :

1. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara, terdiri atas :
 - a. Penyediaan hanggar pesawat udara
 - b. Perbengkelan pesawat udara
 - c. Pergudangan
 - d. Katering pesawat udara
 - e. Pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (*ground handling*)
 - f. Pelayanan penumpang dan bagasi
- g. Penanganan kargo dan pos
2. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang, terdiri atas :
 - a. Penyediaan penginapan atau hotel dan *transit* hotel
 - b. Penyediaan toko dan restoran
 - c. Penyimpanan kendaraan bermotor/ parkir kendaraan
 - d. Pelayanan kesehatan
 - e. Perbankan
 - f. Transportasi darat (penyewaan taksi dan mobil bandara)
3. Jasa terkait untuk memberikan nilai tambah bagi pengusaha bandar udara, terdiri atas:
 - a. Penyediaan tempat bermain
 - b. Penyediaan fasilitas perkantoran (*lounge, restoran, CIP*)
 - c. Penyediaan fasilitas olahraga
 - d. Penyediaan fasilitas pendidikan dan pelatihan
 - e. Jasa periklanan *indoor* maupun *outdoor*

Dalam melakukan tugasnya unit komersil mengikuti jam kantor (*office hours*) yaitu mulai dinas pukul 08.00 WITA sampai 17.00 WITA selama 5 hari dinas. Personel unit komersil di Bandar Udara *Internasional El Tari Kupang* berjumlah 6 orang yang terdiri dari 1 orang *Manager of Commercial*, 1 orang *Assistance Manager of Commercial*, 2 orang *staff organic aeronautical*, 1 orang *staff organic non-aeronautical*, 1 orang *staff supporting office*.



Gambar 4. 4 Membuat data *Paying Pax* harian dan bulanan

Dalam hal ini, taruna *On The Job Training* (OJT) pada saat bertugas di unit komersial ditempatkan pada kantor komersil *Non-Aeronautika* dan *Aeronautika*. Pada unit *Non-Aeronautika*, taruna OJT dibimbing untuk mempelajari apa saja bisnis bandar udara yang termasuk dalam *Non-Aeronautika*, seperti penyewaan lahan, ruang, *food & beverage*, bank, parkir dll. Selain itu, taruna juga dibimbing untuk mempelajari cara pembuatan kontrak dengan pihak bisnis terkait yang akan membuka usahanya di bandar udara serta membuat Berita Acara terkait usaha yang akan datang.

1. Rasional berarti kegiatan penelitian tersebut dilakukan dengan cara-cara yang masuk akal, sehingga terjangkau oleh penalaran manusia.
2. Empiris berarti cara yang dilakukan itu dapat diamati oleh indra manusia, sehingga orang lain juga dapat mengamatinnya.
3. Sistematis berarti proses yang dilakukan dalam penelitian itu menggunakan langkah-langkah tertentu yang bersifat logis.

4.2 Jadwal

Selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang dilakukan di Bandar Udara *Internasional* El Tari dilakukan sesuai dengan shift kerja pada tiap-tiap unit. Jadwal pelaksanaan OJT di setiap unit sebagai berikut :

JADWAL KEGIATAN PELAKSANAAN OJT												
NO.	NAMA	DESEMBER			JANUARI				FEBRUARI			
		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				CONAMSEC		AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
2.	MAULANA	AVSEC			AMC							PENYUSUNAN LAPORAN OJT
3.	SANDRA	AVSEC			AMC				AMC	CONAMSEC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
4.	DEBBY	AVSEC			AMC							PENYUSUNAN LAPORAN OJT
5.	ALVIN	AVSEC			AMC				AMC			PENYUSUNAN LAPORAN OJT
6.	FADEL	AVSEC			AMC					CONAMSEC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
JADWAL KEGIATAN OJT UNIT AVSEC												
OFFICE HOUR:				SENIN-JUMAT		07:30 - 17:00						
				SABTU-MINGGU		LIBUR						

Gambar 4. 5 Jadwal Kegiatan Pelaksanaan OJT

Tabel 4. 1 Uraian Kegiatan OJT

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 1 (Membantu petugas avsec memeriksa barang bagasi penumpang di area mesin xray bagasi)
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 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)
6.	18/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)
7.	19/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 3 (Memantau penumpang di terminal kedatangan)

8.	20/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 3 (Memantau penumpang di terminal kedatangan)
9.	21/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 1 (Membantu petugas avsec memeriksa barang bagasi penumpang di area mesin <i>xray</i> bagasi)
10.	22/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)
11.	26/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)
12.	27/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)
13.	28/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 2 (<i>Passanger Security Check Point</i>)
14.	29/12/2023	AVSEC	AVSEC POS 3 (Memantau penumpang di terminal kedatangan)
15.	03/01/2024	AMC	Pengenalan area bandara dan Inspeksi area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
16.	04/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, menginput data rencana flight
17.	05/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, menginput data rencana flight
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	Melakukan peng-plottingan parking stand pesawat

21.	12/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi
22.	13/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, melakukan <i>plotting parking stand</i>
23.	15/01/2024	AMC	Inspeksi ke area <i>landside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i> dan pendampingan ambulance penumpang stretcher dengan mobil <i>follow me</i>
24.	16/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi dan menginput data rencana flight di tampilan FIDS
25.	17/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, melakukan pencatatan pesawat waktu <i>block on</i> dan <i>block off</i>
26.	19/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, melakukan pencatatan pesawat waktu <i>block on</i> dan <i>block off</i>
27.	20/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi
28.	21/01/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi dan menginput data rencana flight di tampilan FIDS
29.	23/01/2024	AMC	Inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
30.	24/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, menginput data rencana flight

31.	25/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, pengamatan <i>docking – undocking</i> pada pesawat
32.	27/01/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, pengamatan <i>docking – undocking</i> pada pesawat
33.	28/01/2024	AMC	Melakukan peng-plottingan parking stand pesawat
34.	29/01/2024	AMC	Melakukan pencatatan pesawat waktu <i>block on</i> dan <i>block off</i>
35.	31/01/2024	AMC	Inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
36.	01/02/2024	COMMERCIAL	Membuat dan melaporkan laporan harian rencana <i>flight</i>
37.	02/02/2024	COMMERCIAL	Menulis rekap data RKA 2023-2024
38.	05/02/2024	COMMERCIAL	Membuat dan melaporkan data grafik <i>paying pax</i> dan <i>transit</i>
39.	06/02/2024	COMMERCIAL	Menghitung pendapatan dari Non-Aeronautical
40.	07/02/2024	COMMERCIAL	Input data pendapatan tahunan
41.	10/02/2024	COMMERCIAL	Menghitung data <i>Manifest</i> per Maskapai
42.	11/02/2024	COMMERCIAL	Menghitung data <i>Manifest</i> per Maskapai
43.	12/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM dan menginput data rencana flight

44.	13/02/2024	AMC	Inspeksi ke area <i>landside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i> dan mengisi <i>log book</i>
45.	14/02/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi dan menginput data rencana flight di tampilan FIDS
46.	16/02/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi dan menginput data rencana flight di tampilan FIDS
47.	17/02/2024	AMC	Inspeksi ke area <i>landside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i> dan mengisi <i>log book</i>
48.	18/02/2024	AMC	Melakukan peng-plottingan parking stand pesawat
49.	20/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, pengamatan <i>docking – undocking</i> pada pesawat
50.	21/02/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi
51.	22/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, melakukan pencatatan pesawat waktu <i>block on</i> dan <i>block off</i>
52.	24/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, melakukan pencatatan pesawat waktu <i>block on</i> dan <i>block off</i>
53.	25/02/2024	AMC	Melakukan peng-plottingan <i>parking stand</i> pesawat

54.	26/02/2024	AMC	Pengoperasian SIOPSKOM, menginput data rencana flight
55.	28/02/2024	AMC	Melakukan <i>announcement</i> pada bagian informasi dan menginput data rencana <i>flight</i> di tampilan FIDS
56.	29/02/2024	AMC	Inspeksi ke area <i>landside</i> dan <i>airside</i> menggunakan aplikasi <i>My Inspection</i>
57.	1/03/2024		Penyusunan dan penulisan laporan <i>On The Job Training</i> (OJT)

4.3 Analisis Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) mulai dari tanggal 11 Desember 2023 sampai 1 Maret 2024, penulis menemukan beberapa permasalahan yang mengganggu kegiatan dalam memberikan pelayanan yang optimal di Bandar Udara *Internasional* El Tari. Adapun permasalahannya sebagai berikut :

4.3.1 Aviation Security (AVSEC)

Semenjak bencana alam Siklon Tropis Seroja melanda Nusa Tenggara Timur (NTT) pada April 2021 silam, menyebabkan kerusakan pada bangunan, akses jalan transportasi, dan listrik padam. Bandar Udara *Internasional* El Tari juga tidak luput terkena dampak dari badai Seroja, banyak kerusakan pada bangunan Bandara, termasuk akses jalan patroli pagar Parimeter. Hingga saat ini, akses Parimeter masih belum bisa diakses

100% dikarenakan mengalami kerusakan akibat badai Seroja pada tahun 2021.



Gambar 4. 6 Akses jalan patroli pagar Parimeter berlubang dan rusak

4.3.2 Apron Movement Control (AMC)

Keselamatan tidak bergantung pada satu pihak saja, melainkan semuanya perlu bekerjasama mematuhiya agar bisa tercipta kepatuhan dan kenyamanan bersama. Akan tetapi, di beberapa Bandara tidak menutup kemungkinan masih ada oknum yang melanggar prosedur keselamatan penerbangan. Di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang, masih dijumpai oknum yang *Inconsistensi* dalam penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) di wilayah sisi udara (*Airside*). Oknum tersebut melepas sepatu *safety* (*Safety Shoes*) di apron *Parking Stand number 08* dengan alasan karena mengantuk dan gerah



Gambar 4. 7 Oknum melepas sepatu *Safety* di wilayah *Airside*

4.3.3 Commercial (Komersil)

Adanya protes dari pihak *groundhandling* karena ketidaksamaan pengukuran alat *Ground Support Equipment* (GSE) dengan pihak komersil. Pemerotesan itu diajukan dikarenakan setiap alat *Ground Support Equipment* (GSE) ketika tidak dipakai, tuas pengait gerobak akan selalu di tarik keatas sehingga tidak akan memakan banyak tempat. Lalu, dari pihak *groundhandling* memiliki perhitungan sendiri yang tidak sama dengan pihak komersil



Gambar 4. 8 Pengait gerobak GSE masih terikat dengan gerobak lain ketika sedang tidak digunakan

4.4 Penyelesaian Masalah

Menindak lanjuti permasalahan dan belum optimalnya proses operasional yang berlangsung berkaitan dengan operasi bandar udara serta meningkatkan keamanan, keselamatan, kenyamanan dan pelayanan terhadap penumpang di Bandar Udara *Internasional* El Tari, maka perlu adanya penyelesaian masalah yang relevan memadukan landasan teori yang ada dan analisis kebutuhan dari personel dilapangan. Hal itu untuk tercapainya upaya yang dikehendaki dalam memecahkan masalah yang ada, pemecahan masalah yang dianalisa.

4.4.1 Penyelesaian Masalah 1 (Satu)

Dari permasalahan yang diambil, bahwa jika jalan patroli parimeter tidak bisa diakses 100% maka akan terjadi kelemahan keamanan disekitar pagar parimeter. Untuk menjangkau wilayah pagar parimeter yang tidak bisa diakses/dilalui maka pihak *Aviation Security* memasang kamera CCTV di daerah tersebut. Dengan adanya pemasangan kamera CCTV, petugas *Aviation Security* dibagi menjadi 2 bagian penugasan, pertama petugas patroli lapangan yang bertugas inspeksi keseluruhan wilayah bandara secara langsung, termasuk inspeksi pagar Parimeter hingga ujung jalan patroli pagar parimeter yang masih bisa diakses. Lalu yang kedua, petugas pengawas kamera CCTV *Aviation Security*. Jika terjadi hal janggal pada daerah yang tidak bisa diakses maka petugas pengawas kamera CCTV akan menghubungi petugas patroli lapangan untuk mengecek ke daerah tersebut. Petugas *Aviation Security*, akan melakukan inspeksi secara langsung ke daerah yang tidak bisa diakses apabila terjadi hal janggal saja. Dengan tujuan agar meminimalisir kerusakan pada kendaraan patroli yang mengakses jalan parimeter yang rusak.



Gambar 4. 9 Kamera CCTV yang terpasang pada akses jalan patroli yang tidak bisa dilalui

4.4.2 Penyelesain Masalah 2 (Dua)

Dengan permasalahan yang ditemukan di unit *Apron Movement Control* (AMC) penulis mencoba untuk memecahkan permasalahan tersebut. Permasalahan mengenai *Inconsistensi* dalam penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) di wilayah sisi udara (*Airside*) harus ditindak lanjuti dengan melaporkan ke petugas AMC yang sedang dinas pada hari itu. Lalu dari petugas AMC sendiri memanggil oknum tersebut, dan memberi peringatan lisan. Akan tetapi, oknum tersebut tetap tidak menerima dan mengulangi lagi hal yang sama. Langkah selanjutnya, petugas AMC melakukan tilang terhadap oknum yang bersangkutan dengan mengambil kartu *Pass Bandara*. Pihak AMC akan mengembalikan *Pass Bandara* apabila oknum tersebut bersedia membuat surat pernyataan tertulis dan sudah di tanda tangani oleh *Supervisor* pada perusahaan oknum tersebut.

4.4.3 Penyelesaian Masalah 3 (Tiga)

Protes ketidaksetaraan perhitungan alat *Ground Support Equipment* (GSE) dari pihak *groundhandling*, langsung ditanggapi oleh pihak Komersil. Pihak *groundhandling* dan komersil mengukur ulang alat *Ground Support Equipment* (GSE) langsung ke Apron. Dari pihak *groundhandling* keberatan dengan adanya tagihan yang diberikan oleh pihak komersil, karena tidak sesuai dengan keadaan aslinya di Apron. Pihak *groundhandling* sendiri menyampaikan solusi agar tagihan penggunaan lahan alat GSE bisa berkurang dengan cara, pengait gerobak dinaikkan saat tidak terpakai. Nyatanya saat dilakukan inspeksi ke tempat alat GSE diparkirkan, pengait gerobak masih tersambung dengan gerobak lain. Penyelesaiannya tergantung negosiasi antara *Manager Komersil* dan *Manager Gapura*. Akan tetapi, kemungkinan besar akan tetap dikenakan biaya dikarenakan alat pengait gerobak tidak mungkin dinaikkan saat tidak terpakai, butuh waktu yang lama untuk mengaitkan gerobak satu dengan gerobak yang lain sedangkan pesawat sebelum landing alat GSE sudah *standby* untuk mengambil barang bagasi penumpang pesawat. Jika pengait gerobak tetap dinaikkan, akan beresiko di *level of service* pengambilan bagasi dikarenakan

membutuhkan waktu untuk mengaitkan gerobak satu dengan gerobak yang lain



BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB 4

Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang adalah bandar udara yang memiliki kepadatan penumpang, kepadatan penerbangan serta arus penumpang umroh dan haji. Dengan demikian, sudah sepantasnya Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang memiliki tingkat keamanan yang tinggi, sumber daya manusia yang bermutu dan berkualitas, serta penunjang fasilitas yang sesuai dengan standar pelayanan pengguna jasa bandar udara. Dari permasalahan yang ada, selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di beberapa unit pada Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang yang bertugas sebagai personel lapangan sebagai petugas pengamanan wilayah bandara, di sisi darat maupun sisi udara dan wilayah komersil, dapat disimpulkan bahwa masih kurangnya respon perbaikan akses patroli jalan pagar parimeter, masih kurangnya kesadaran akan keselamatan diri di wilayah sisi udara, masih kurang optimalnya koordinasi dan komunikasi antara personel.

5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

On The Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten dan mampu bersaing karena mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) bagi taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat menerapkan ilmu yang telah didapat selama proses belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya dan mendapatkan gambaran ketika nantinya masuk dalam dunia kerja, selain itu juga dapat memperoleh

pengetahuan yang belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama OJT taruna/i dapat terjun secara langsung ke lapangan untuk belajar dan mengamati proses kerja personel bandar udara terutama pada unit *Aviation Security* (AVSEC), *Apron Movement Control* (AMC), dan *Commercial* (Komersil). Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) taruna/i diawasi oleh supervisor yang ada.

5.2 Saran

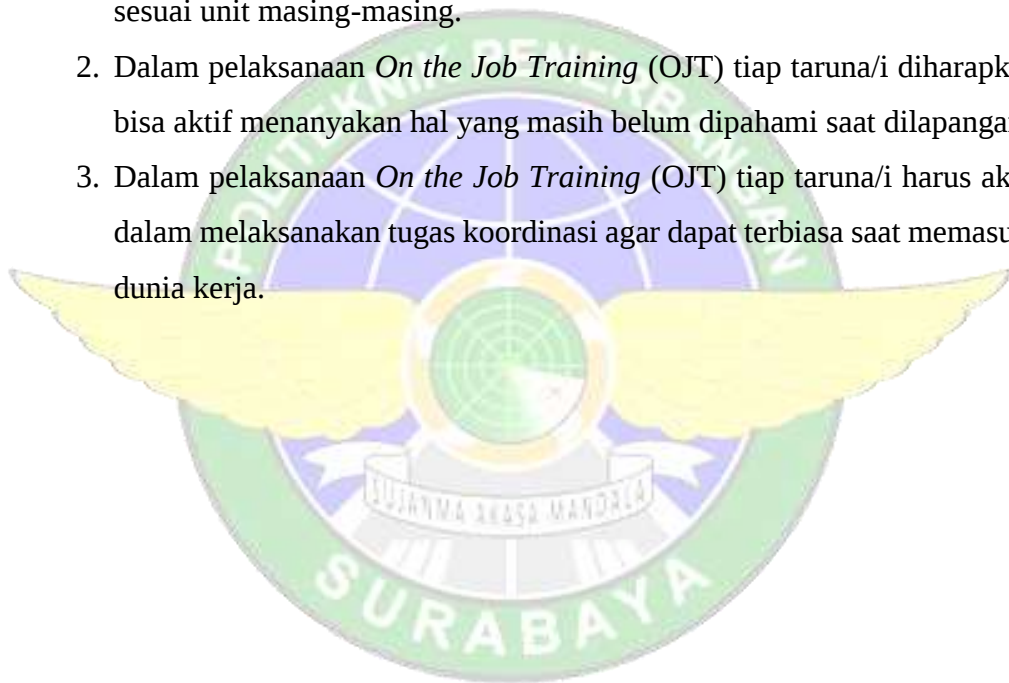
5.2.1 Saran Terhadap BAB 4

Selama melakukan *On the Job Training* (OJT) di unit *Aviation Security* (AVSEC), *Apron Movement Control* (AMC), dan *Commercial* (Komersil) di Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang ditemukan beberapa permasalahan. Maka dari itu Bandar Udara *Internasional* El Tari Kupang memerlukan perbaikan akses jalan patroli pagar Parimeter, agar pelaksanaan patroli dan pengecekan langsung ke lokasi bisa dilalui dengan mudah dan tidak merusak fasilitas kendaraan patroli yang dilakukan oleh petugas keamanan khusus yaitu *Aviation Security* (AVSEC). Keselamatan tidak bergantung pada satu pihak saja, melainkan semuanya perlu bekerjasama mematuhi agar bisa tercipta kepatuhan dan kenyamanan bersama. Maka dari itu penting bagi petugas AMC untuk menertibkan dan peduli dalam pengawasan penggunaan APD personel kerja di wilayah *Airside* (Sisi Udara). Pengawasan terhadap sisi udara perlu ditingkatkan kembali agar dapat menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron. Untuk menghasilkan suatu pemikiran sinkron satu sama lain diperlukan koordinasi yang baik, seperti mempertimbangkan lahan penggunaan parkir alat *Ground Support Equipment* (GSE) antara personil groundhandling dan petugas komersil.

5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) secara keseluruhan

Agar pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dapat berjalan dengan maksimal, hendaknya setiap taruna/i membawa bekal ilmu yang telah didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya, sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di lapangan, adapun saran untuk pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) selanjutnya antara lain :

1. Pentingnya mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku dalam bekerja agar tidak kesulitan untuk melaksanakan tugas sesuai unit masing-masing.
2. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tiap taruna/i diharapkan bisa aktif menanyakan hal yang masih belum dipahami saat dilapangan
3. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tiap taruna/i harus aktif dalam melaksanakan tugas koordinasi agar dapat terbiasa saat memasuki dunia kerja.



DAFTAR PUSTAKA

- Indonesia, R. (2019). KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*). Jakarta : Kementerian Perhubungan.
- Indonesia, R. (2023). PM Nomor 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). Security, Annex 17.*
- Republik, I. (2009). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik, I. (2010). SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Republik, I. (2020). Peraturan Menteri Nomor 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

LAMPIRAN

FOTO KEGIATAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

1. UNIT AVIATION SECURITY (AVSEC)



Kegiatan Apel Kelengkapan Dinas Petugas AVSEC



Mengatur Lajur Pegerakan Barang Bagasi di Pos *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP)



Mengikuti Monitoring Barang Bawaan Penumpang Melalui Mesin *X-Ray*



Melakukan Kegiatan Inspeksi di Setiap Stand Terminal Ruang Tunggu Yang memiliki barang *Prohibited Items* (PI) Dalam keadaan dirantai

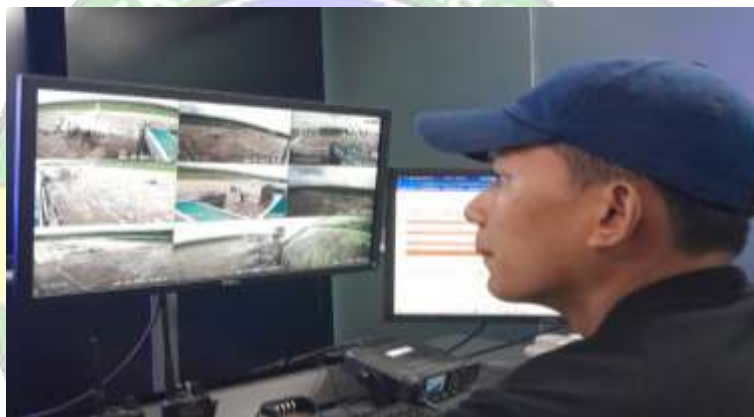


Shift Jaga di Pos 11 bagian Terminal Ruang Tunggu



Melakukan Patroli Disekitar Pagar Parimeter

2. UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)



Kegiatan pemantauan pesawat *block off/on* melalui CCTV



Kegiatan Pencatatan No Registrasi Pesawat dan Plotting
Parking Stand Pesawat di SIOPSKOM



Melakukan input data *Traffic Pesawat Arrival/Departure* di *AMC Sheet*



Melakukan patroli di area sekitar Apron dan mengambil *Foreign Object Debris* (FOD) jika ada



Monitoring Kegiatan Run Up Idle Power Pesawat ATR



Mempelajari Proses *Docking/Undocking* Aviobridge



Mengawasi Kegiatan Pengangkutan Barang ke Dalam Bagasi Pesawat di *Make Up Baggage*

3. UNIT COMMERCIAL (KOMERSIL)



Membuat laporan harian jumlah Data *Paying Pax*



Menghitung Data *Manifest*



Input Data RKA Tahun 2021-2024

FORMULIR NILAI PRAKTEK KERJA LAPANGAN

1. AVIATION SECURITY (AVSEC)

POLITEKNIK PENERBANGAN SIPAAT
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA


**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Maylana Ruzma AL
 NIT : 30621059
 Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : POLITEKNIK SIPAAT
 Unit Kerja : AVSEC
 Periode PKL : 11 Desember 2023 - 31 Desember 2023

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15	90	13,5
2	Disiplin	15	90	13,5
3	Inisiatif	15	90	13,5
4	Tanggungjawab	15	92	13,8
5	Kerjasama	15	85	12,75
6	Kerajinan	10	92	13,8
7	Sikap	15	92	13,8
JUMLAH				89,45

Keterangan :

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

Mengetahui,
Pejabat yang Berwenang



Heri Dany Margono

Kupang, Februari 2024

Supervisor
Unit Aviation Security



MADE SUANDANA

2. APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)

PELITIKAN PENGENDALAN LERAK
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Maulana Eysma AL
 NIT : 13331059
 Jurusan : D III Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : POLTEKBAK SURABAYA
 Unit Kerja : AMC
 Periode PKL : 1 Januari 2024 - 1 Februari 2024
 10 Februari 2024 - 20 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT x NILAI
1	Kemampuan Kerja	10 %	100	10
2	Disiplin	15 %	88	13,2
3	Inisiatif	15 %	88	13,2
4	Tanggungjawab	15 %	100	15
5	Kerjasama	15 %	88	13,2
6	Kerajinan	15 %	88	13,2
7	Sikap	15 %	88	13,2
JUMLAH				98,2

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

Mengetahui,
 Pejabat yang Berwenang

 CHRISTIAN PETER DELY

Kupang, Februari 2024
 Supervisor Unit AMC

 FAJAR SAI WIDIANDHI

3. COMMERCIAL (KOMERSIL)

POLITEKNIK PENERBANGAN ISHARUVA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA



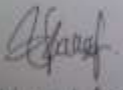
**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Maulana Rusman Ali
 NIT : 30621009
 Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : POLITEKNIK SUKSES
 Unit Kerja : KOMERSIAL
 Periode PKL : 2 Februari 2024 - 9 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	10%	80	8
2	Disiplin	15%	79	11,85
3	Inisiatif	15%	80	12
4	Tanggungjawab	15%	77	11,55
5	Kerjasama	15%	82	12,3
6	Kerajinan	15%	78	11,7
7	Sikap	15%	84	12,6
JUMLAH				80

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

Mengetahui,
Pejabat yang Berwenang



Muhammad Arapat

Kupang, Februari 2024
Supervisor
Unit Airport Commercial



Yusep M. Dini