

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



Disusun Oleh :

FADEL MUHAMMAD ARDIYANSAH

NIT. 30621031

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

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



Disusun Oleh :

FADEL MUHAMMAD ARDIYANSAH

NIT. 30621031

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 :

FADEL MUHAMMAD ARDIYANSAH

30621031

**Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya**

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

Disetujui Oleh :

Kupang, 25 Februari 2024

Supervisor OJT



CHRISTIAN PETER DIRKS
NIP. 0682171-C

Dosen Pembimbing



ITTABIANA NABAWIYATI, A. Md
NIP. 19991027 2021 12 2 001

Mengetahui,

**Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara**



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

KATA PENGANTAR

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

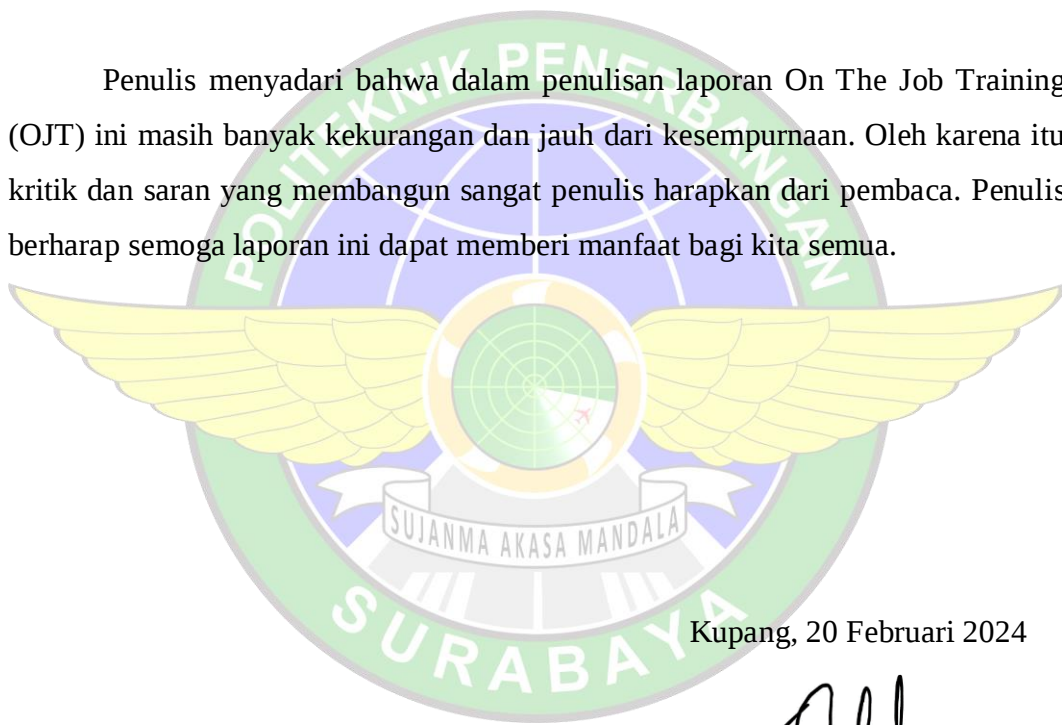
Dengan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan. Diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta 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. Bapak Ir. Agus Pramuka, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. 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.
3. Bapak Ahmad Musadek, S.T, M.T selaku Kepala Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Christian Peter Dirks, selaku Manager Operasional sekaligus Dosen Pembimbing Lapangan / Supervisor OJT
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 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 Proposal Proyek Akhir ini.
9. 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.
10. Teman-teman taruna OJT Bandar Udara El Tari yang telah menjadi support system selama berlangsungnya kegiatan *On The Job Training* ini.
11. 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, 20 Februari 2024

Fadel Muhammad Ardiyansah

30621031

DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	1
1.2 Maksud dan Manfaat	2
1.2.1 Maksud Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	2
1.2.2 Manfaat Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	3
BAB 2 PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional El Tari	4
2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional El Tari	6
2.2.1 Data Geografis dan Administrasi	6
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat (Landside)	6
2.2.3 Fasilitas Sisi Udara (Airside)	7
2.2.4 Fasilitas ARFF	7
2.2.5 Karakteristik Permukaan	7
2.2.6 Declare Distance	8
2.2.7 Parking Stand	8
2.2.8 Fasilitas Pendukung Lainnya	9
2.2.9 Layout Bandar Udara	9
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan	10
BAB 3 TINJAUAN TEORI	11
3.1 Aviation Security (AVSEC)	11
3.2 Apron Movement Control (AMC)	13
3.3 Airport Commercial	14
BAB 4 PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)	16
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan On The Job Training	16

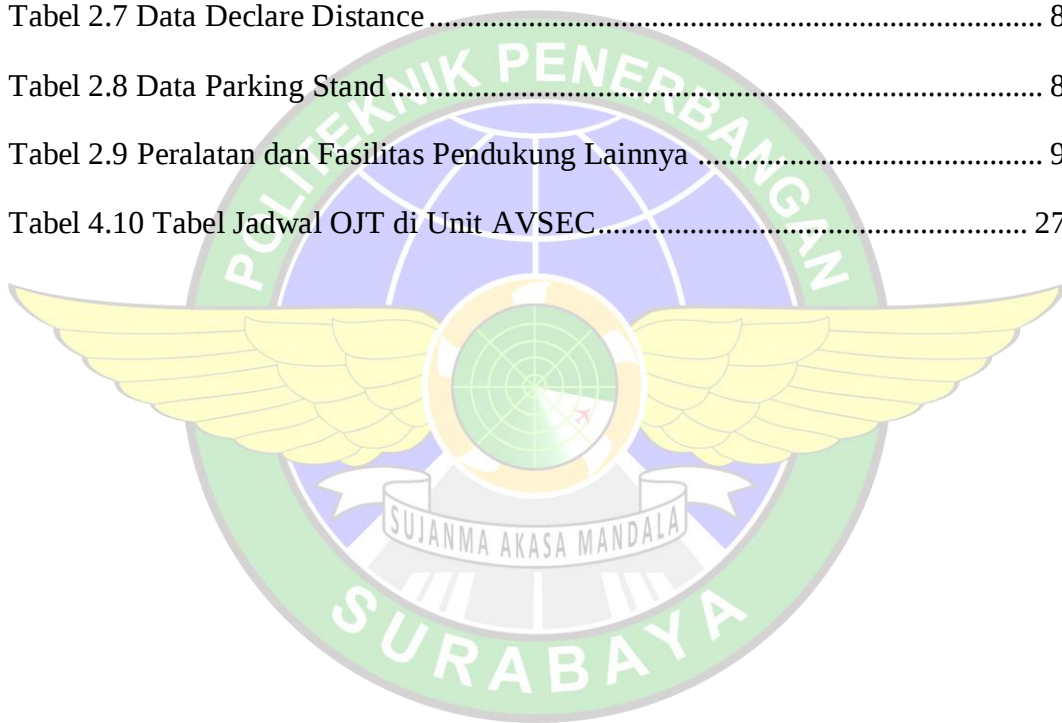
4.1.1 Unit Aviation Security (AVSEC)	16
4.1.2 Unit Apron Movement Control (AMC)	19
4.1.3 Unit Commercial	25
4.2 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training	27
4.2.1 Jadwal di Unit AVSEC	27
4.2.2 Jadwal di Unit AMC	28
4.2.3 Jadwal di Unit Commercial	28
4.3 Analisis Permasalahan	28
4.3.1 Aviation Security (AVSEC)	29
4.3.2 Apron Movement Control (AMC)	30
4.3.3 Airport Commercial	31
4.4 Penyelesaian Masalah	31
4.4.1 Aviation Security (AVSEC)	32
4.4.2 Apron Movement Control (AMC)	32
4.4.3 Airport Commercial	33
BAB 5 PENUTUP	34
5.1 Kesimpulan	34
5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV	34
5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan	34
5.2 Saran	35
5.2.1 Saran terhadap BAB IV	35
5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan	36
DAFTAR PUSTAKA	37
LAMPIRAN	38

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandar Udara Internasional El Tari.....	4
Gambar 2.2 Tata Letak (Layout) Bandar Udara El Tari Kupang.....	9
Gambar 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari	10
Gambar 4.4 Kegiatan Apel Kelengkapan Petugas Avsec.....	18
Gambar 4.5 Kegiatan Inspeksi pada Stand Café Bandara	18
Gambar 4.6 Kegiatan Screening Barang Bagasi Tercatat.....	19
Gambar 4.7 Kegiatan Pengisian Data AMC dan Parking Stand	24
Gambar 4.8 Kegiatan Pemantauan Pesawat Block off/on	24
Gambar 4.9 Kegiatan Announcment di Informasi	25
Gambar 4.10 Kegiatan Inspeksi	25
Gambar 4.11 Kegiatan Pengisian Data Paying Pax Departure.....	27
Gambar 4.12 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training Keseluruhan	27
Gambar 4.13 Jadwal Shift OJT di Unit AMC	28
Gambar 4.14 Jadwal Shift OJT di Unit Airport Commercial	28
Gambar 4.15 Temuan Benda Tajam pada Alat X-Ray	29
Gambar 4.16 Temuan FOD di Area Apron Bandara	30

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Maskapai dan Jenis Armada yang beroperasi	5
Tabel 2.2 Tabel Data Geografis dan Administrasi Bandara	6
Tabel 2.3 Data Fasilitas Sisi Darat	6
Tabel 2.4 Data Apron dan Taxiway	7
Tabel 2.5 Data Fasilitas ARFF	7
Tabel 2.6 Data Karakteristik Permukaan	7
Tabel 2.7 Data Declare Distance	8
Tabel 2.8 Data Parking Stand	8
Tabel 2.9 Peralatan dan Fasilitas Pendukung Lainnya	9
Tabel 4.10 Tabel Jadwal OJT di Unit AVSEC.....	27



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Taruna OJT Tiba di Lokasi OJT	38
Lampiran 2. Acara Pembukaan Kegiatan Posko NATARU	38
Lampiran 3. Kegiatan Pembersihan Apron dari FOD Bersama	38
Lampiran 4. Rapat Perencanaan PJP4U.....	39
Lampiran 5. Kegiatan Monitoring Dosen Poltekbang SBY	39



BAB 1

PENDAHULUAN

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

Memasuki zaman dimana persaingan diberbagai bidang kehidupan manusia semakin besar, salah satunya yaitu dibidang penerbangan. Maka itu harus mempersiapkan diri sebaik mungkin agar dapat meraih gtingkat kualitas hidup yang lebih baik dari sebelumnya. Praktek Kerja Lapangan/PKL (*On The Job Training*/OJT) adalah Latihan kerja mengaplikasikan pengetahuan dan ilmu yang didapat selama menjalani Pendidikan program studi Manajemen Transportasi Udara sesuai dengan tingkat Pendidikan masing-masing selama waktu yang ditetapkan.

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

On the Job Training (OJT) dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya, dan penulis melaksanakan kegiatan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional El Tari. Bandar Udara Internasional El Tari merupakan bandar udara yang terletak di Provinsi Nusa Tenggara Timur tepatnya berada di kota Kupang. Bandara ini dikelola oleh PT. Angkasa Pura 1 selaku Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang khusus bergerak dalam bidang jasa transportasi udara. Seperti bandar udara pada umumnya, Bandar Udara Internasional El Tari memiliki tugas pokok yaitu melaksanakan pelayanan jasa operasional transportasi udara, serta memberikan rasa aman dan nyaman dalam

menggunakan jasa bagi para pengguna transportasi udara, sesuai dengan fungsi bandar udara sebagai alur pergerakan penumpang atau barang dari transportasi udara ke transportasi darat atau sebaliknya.

Kegiatan On the Job Training merupakan salah satu program perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Kegiatan On the Job Training Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara merupakan praktek kerja di lapangan sebagai sarana penerapan ilmu yang telah didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama melaksanakan On the Job Training (OJT) ini, pada dasarnya taruna diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah diserap selama menjalani pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya, yang kemudian dipraktekkan dan diimplementasikan dengan situasi yang sebenarnya di lapangan. dengan cara menganalisa serta mengambil keputusan cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara.

1.2 Maksud dan Manfaat

1.2.1 Maksud Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

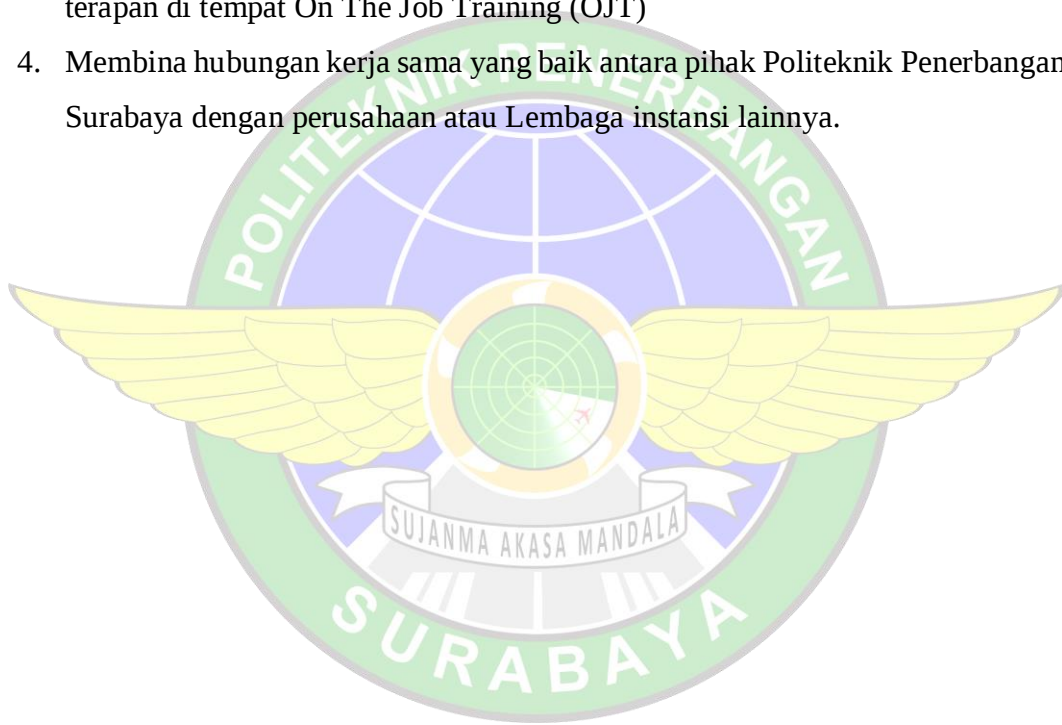
Adapun maksud dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

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

1.2.2 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 THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional El Tari



Gambar 2.1 Bandar Udara Internasional El Tari

Bandar Udara Internasional El Tari (Bahasa Inggris: El Tari International Airport) (IATA: KOE, ICAO: WATT) adalah sebuah Bandar Udara Internasional El Tari terletak di Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur, tepatnya di kelurahan Penfui, Kecamatan Mualafa yang 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.

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 saat 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. 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 dan 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:

Tabel 2.1 Maskapai dan Jenis Armada yang beroperasi

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

2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional El Tari

2.2.1 Data Geografis dan Administrasi

Tabel 2.2 Tabel Data Geografis dan Administrasi Bandara

No	Data Geografis dan Administrasi	Keterangan
1.	Koordinat ARP Aerodrome	10°10'40"S, 123°39'50"E
2.	Arah dan Jarak Ke Kota	278,5° - 7,3 KM West
3.	Magnetik Var/ Tahun Perubahan	10E/2020
4.	Elevasi/Referensi Temperatur	345 feet/ 27°C
5.	Elevasi Masing-Masing Threshold	345 feet (THR 08), 309 feet (THR 26)
6.	Elevasi Tertinggi Touch Down Zone Pada Precision Approach Runway	309 feet (THR 26)
7.	Penyelenggara Bandar Udara	PT. Angkasa Pura I
8.	Alamat	Jalan Adi Sucipto Terminal B, Penfui, Kupang, Nusa Tenggara Timur - Indonesia 85361
9.	Telepon	(0380) 881668; 881121
10.	Telex	(0380) 881263
11.	E-Mail	humas.koe@ap1.co.id
12.	Tipe Lalu Lintas Penerbangan yang diizinkan	IFR dan VFR

2.2.2 Fasilitas Sisi Darat (Landside)

Tabel 2.3 Data Fasilitas Sisi Darat

No.	Fasilitas	Keterangan
1.	Parkiran Terminal	15.966 m ²
2.	Parkiran Cargo	2.234 m
3.	Gedung Main Power House	822,61 m
4.	Gedung Perkantoran Administrasi	1.050 m
5.	Terminal Penumpang	17.852,49 m
6.	Terminal Cargo	4.306
7.	Taman	14.811 m
8.	Gedung Chiller	345 m
9.	Gedung Sewage Treatment Plant	72 m
10.	Gedung Ground Water Tank	277
11.	Jalan	11.269

2.2.3 Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)

Tabel 2.4 Data Apron dan Taxiway

No.	Fasilitas	Keterangan
1.	Runway	112.500 m
2.	Apron	55.277
3.	Taxiway	11.792,9 m
4.	Paved Shoulder	494.025 m
5.	RESA	18.900 m
6.	Gedung Fire Station	573,76 m
7.	Gedung Alat-Alat Berat	400 m
8.	Gedung Airport Operation Control Center	124,75 m
9.	Gedung Teknik	280
10.	Lahan GSE	5.780

2.2.4 Fasilitas ARFF

Tabel 2.5 Data Fasilitas ARFF

No.	Fasilitas	Keterangan
1.	Foam Tender Tipe I	2 unit
2.	Foam Tender Tipe IV	1 unit
3.	Ambulance Car	2 unit
4.	Comando Car	1 unit
5.	Forward Command Post Car	1 unit
6.	Nurse Tender	1 unit
7.	Utility Car	1 unit

2.2.5 Karakteristik Permukaan

Tabel 2.6 Data Karakteristik Permukaan

No	Fasilitas	Permukaan	Kekuatan	Dimensi (meter)
1.	Apron A (Aircraft Stand 1-11)	Beton	PCN.42/ R/A/X/T	405x105
2.	Apron B (Aircraft Stand 12-17)	Beton	PCN.35/ R/B/W/T	173x 73,2

3.	Taxiway A	Aspal	PCN.48 F/B/X/T	202,5 x 23
4.	Taxiway B	Aspal	PCN.50 F/C/X/T	202,5 x 23
5.	Runway 08	Aspal	PCN.55/ F/C/X/T	2500 x 45
6.	Runway 26	Aspal	PCN.55/ F/C/X/T	2500 x 45

2.2.6 Declare Distance

Tabel 2.7 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

2.2.7 Parking Stand

Tabel 2.8 Data Parking Stand

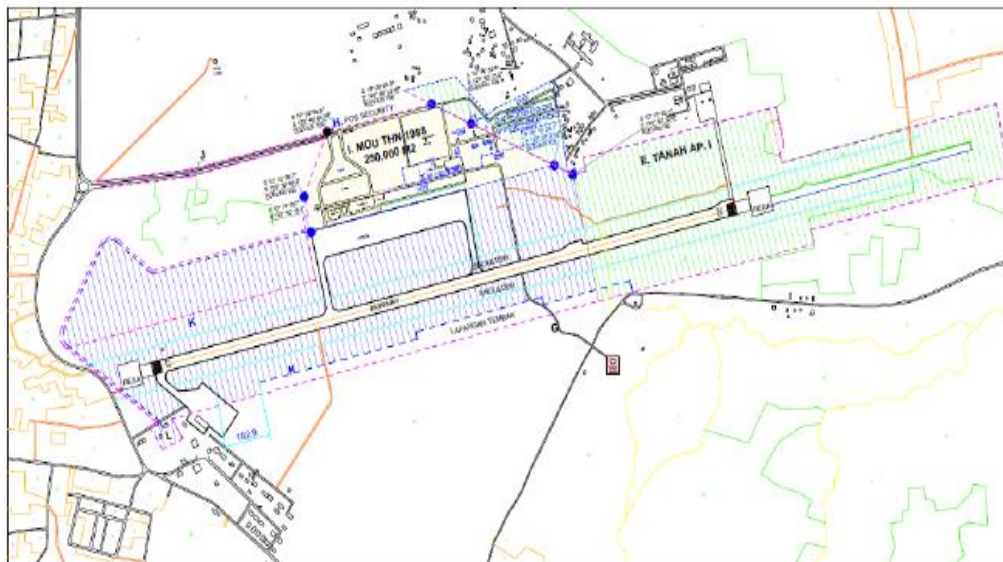
<i>Parking Stand</i>	Lintang	Bujur	Kapasitas
1	10°10'11.26''S	123°39'58.54''E	ATR 72
2	10°10'11.02''S	123°39'59.56''E	ATR 72
3	10°10'10.78''S	123°40'00.58''E	ATR 72
4	10°10'10.53''S	123°40'01.60''E	ATR 72
5	10°10'10.29''S	123°40'02.63''E	ATR 72
6	10°10'10.05''S	123°40'03.65''E	ATR 72
7	10°10'10.00''S	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

2.2.8 Fasilitas Pendukung Lainnya

Tabel 2.9 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	Refuelling 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
7.	Hotel	Tersedia di dekat bandara
8.	Restoran	Tersedia
9.	Transportasi	Taxi
10.	Fasilitas Kesehatan	Tersedia First Aid dan Rumah Sakit di dekat bandara
11.	Bank	ATM Galeri
12.	Kantor Pariwisata	Tersedia

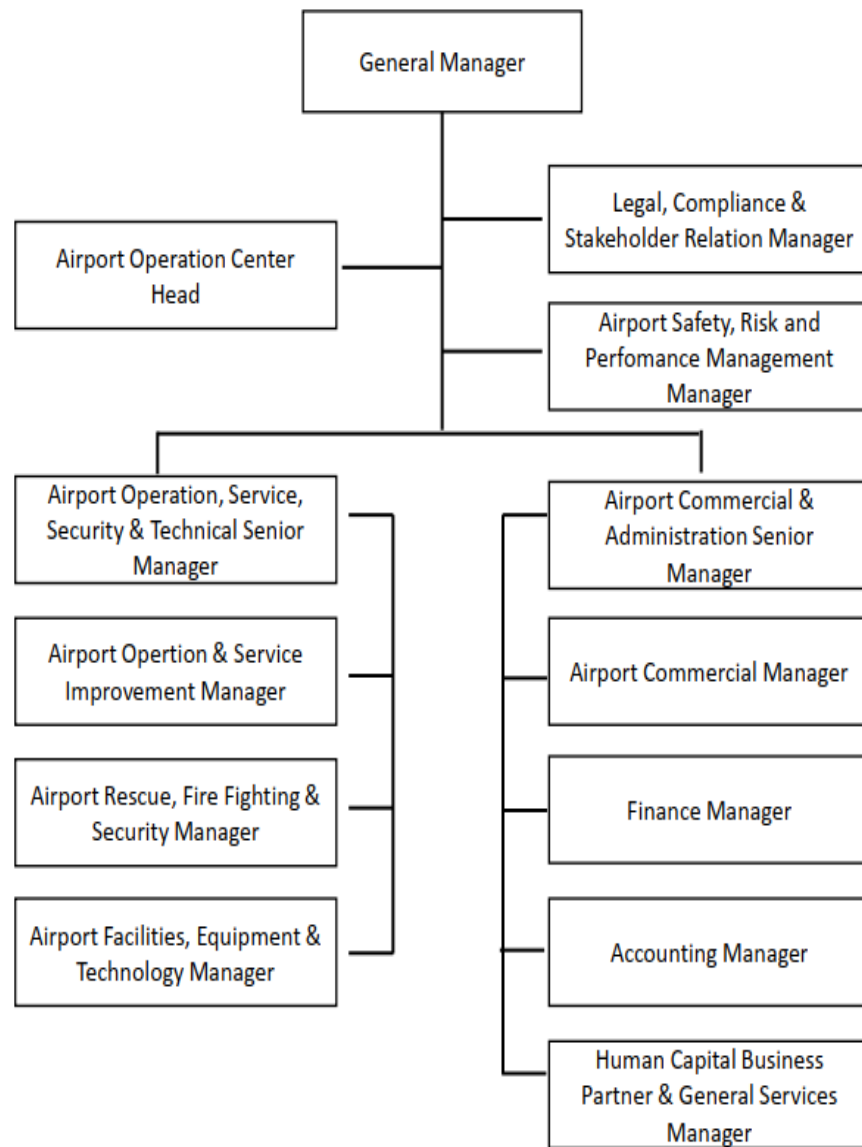
2.2.9 Layout Bandar Udara



Gambar 2.2 Tata Letak (Layout) Bandar Udara El Tari Kupang

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan

STRUKTUR ORGANISASI KANTOR CABANG PT ANGKASA PURA I BANDAR UDARA INTERNASIONAL EL TARI KUPANG



Gambar 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari

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. 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*)

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. Pangaasan 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 Instruction Detection System)
 10. Peralatan komunikasi personel keamanan

3.2 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.

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*.

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

1. Menyiapkan *aircraft parking stand allocation*.

2. Mengadakan pengaturan terhadap *engine run up*, *aircraft towing*, memonitor *start up clearance*.
3. Menyediakan *marshaller* dan *follow me service*.
4. Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di *apron*.
5. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan *emergency*.
6. Mengadakan *control* terhadap disiplin di *apron*.
7. Menjamin kebersihan *apron*.
8. Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di *apron* selalu dalam keadaan baik setiap saat.
9. Mengoperasikan *Aviobridge*/Garbarata

3.3 Airport Commercial

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 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.

Unit komersil dalam melakukan pelayanan jasa terkait bandar udara (*Non-Aeronautical*) meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang dan pos yang terdiri atas:

- A. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara, terdiri atas:
 1. Penyediaan hanggar pesawat udara;
 2. Perbengkelan pesawat udara;
 3. Pergudangan;
 4. Katering pesawat udara;
 5. Pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (*ground handling*);
 6. Pelayanan penumpang dan bagasi; serta 7) penanganan kargo dan pos.
- B. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang, terdiri atas:
 1. Penyediaan penginapan/hotel dan transit hotel;
 2. Penyediaan toko dan restoran;
 3. Penyimpanan kendaraan bermotor;
 4. Pelayanan kesehatan;
 5. Perbankan dan/atau penukaran uang; dan
 6. Transportasi darat

BAB 4

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan On The Job Training

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 Airport Commercial

4.1.1 Unit Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security merupakan petugas bandara yang mengawasi seluruh keamanan di bandara mulai dari pesawat, penumpang, petugas unit bandara, barang bawaan, hingga pemeriksaan di *Security Check Point*. Di area terminal Bandar Udara El Tari Kupang terdapat 2 *Security Check Point* (SCP), *Security Check Point* (SCP) 1 yaitu *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) yang biasa disebut Pos 1 yang terletak di bagian belakang dekat dengan *make-up area* dan *Security Check Point* (SCP) 2 yaitu *Passanger Security Check Point* (PSCP) biasa disebut dengan Pos 2 yang terletak di bagian tengah setelah area *check-in*.

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) terminal, tata cara pemeriksaan keamanan di area kargo, area pintu kedatangan dan kedatangan, *Main Gate*, dan tata cara inspeksi peralatan benda tajam pada restoran di bandara. 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 *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 El Tari 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
6. Penempelan *Label Security Check*

Untuk pemeriksaan pengamanan di *Passenger Security Check Point* (PSCP) pada Bandar Udara El Tari, 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*.

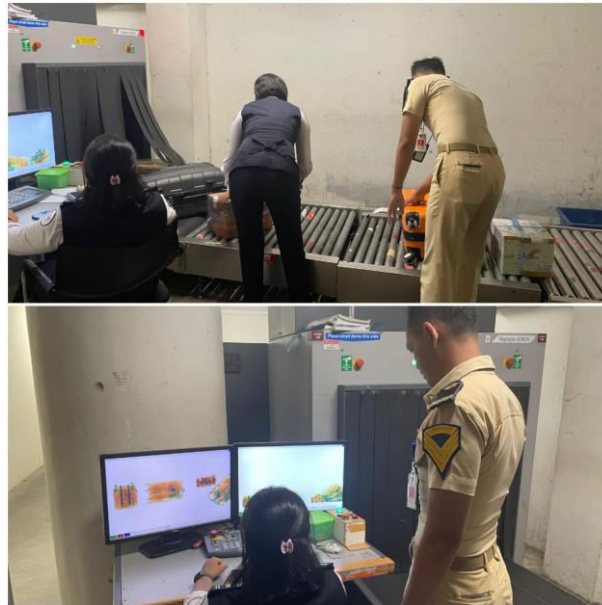
Personel *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara El Tari Kupang berjumlah 64 personel, yang terdiri dari 1 personel *Chief*, 3 personel *Supervisor*, 7 personel *Senior Avsec*, 38 personal *Junior Avsec*, dan 15 personel *Basic Avsec*. Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara membagi tugasnya dalam 3 regu yaitu regu Alpha, Bravo, dan Charlie



Gambar 4.4 Kegiatan Apel Kelengkapan Petugas Avsec



Gambar 4.5 Kegiatan Inspeksi pada Stand Café Bandara



Gambar 4.6 Kegiatan Screening Barang Bagasi Tercatat

4.1.2 Unit Apron Movement Control (AMC)

Unit Apron Movement Control (AMC) adalah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah Airport Operation & Service Improvement Manager. Unit AMC memiliki tugas pengawasan sisi udara yang meliputi pengawasan dan pengendalian GSE (Ground Support Equipment), pemanduan dan parkir pesawat, pengawasan pelayanan garbarata, dan penentuan alokasi parking stand pesawat udara, ruang tunggu, dan pengambilan bagasi pada Bandar Udara Internasional El Tari Kupang dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

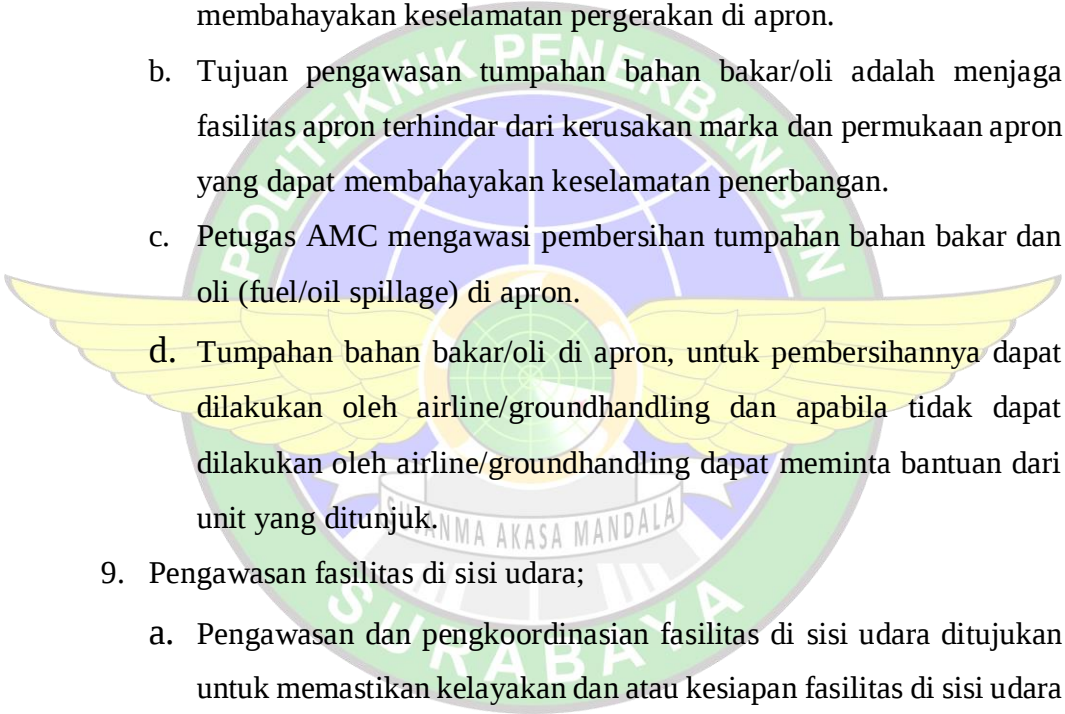
Aircraft Movement Sheet dari SIOPSKOM yang merupakan data turunan dari system ATV yang diinput personal di unit AMC. Data tersebut berisikan flight number, registration, origin airport, destination airport, block on/off dan parking stand. Dan melaksanakan pencatatan izin operasi Ground Support Equipment (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.

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

1. Penempatan parkir pesawat udara;
 - a. 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;
 - a. 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. Pengawasan pelayanan marshalling pesawat udara;
 - a. 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.
4. 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.
- 5. 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 2 cara:
 - 1. Monitor (Closed Circuit Television) CCTV di ruang operasional;
 - 2. Melakukan kegiatan patrol di sisi udara
- 6. 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.
- 7. Pengawasan kebersihan fasilitas garbarata;

- 
- a. 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.
 - 8. 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 dan permukaan apron yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.
 - c. Petugas AMC 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.
 - 9. Pengawasan fasilitas di sisi udara;
 - a. 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, dll.
 - 10. Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara;
 - a. 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.
 - 11. 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.

12. 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:
- d. Monitor Closed Circuit Television (CCTV) di ruang operasional;
- e. Pengawasan dilaksanakan bersama dengan kegiatan patroli di sisi udara

13. Input data penerbangan;

- a. Input data penerbangan merupakan salah satu proses penyampaian informasi oleh petugas bandar udara ke dalam system SIOPSKOM
- 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 dimasukkan 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

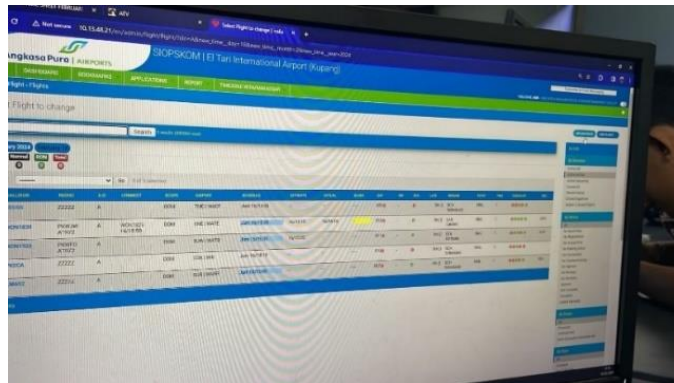
Dalam melaksanakan tugasnya, taruna *On The Job Training* membantu unit *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengikuti pemeriksaan sisi udara, dimulai dari daerah *apron* sampai *runway*. Selain itu, taruna juga membantu untuk mengoperasikan garbarata atau *aviobrigde*.



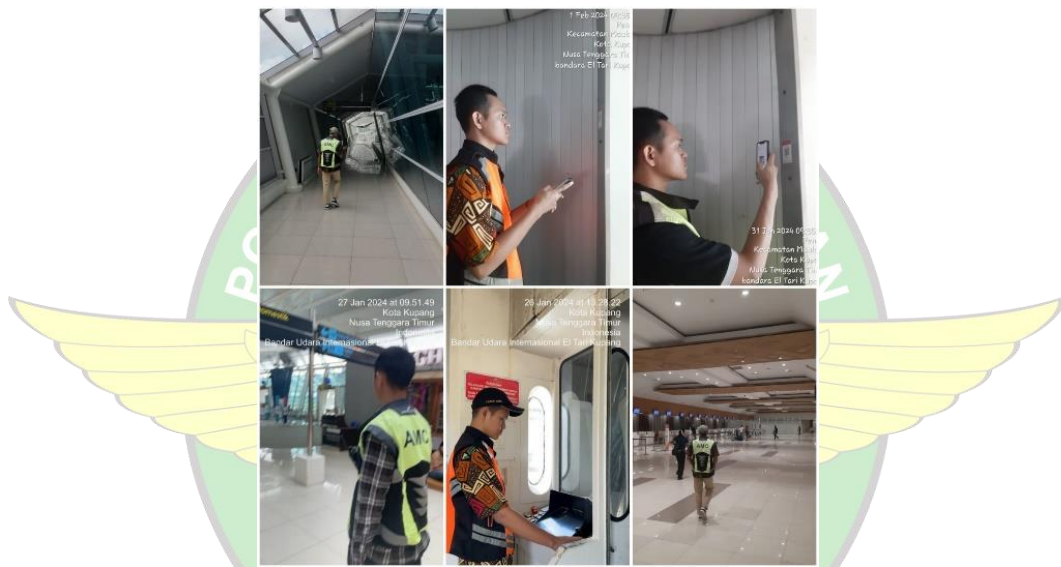
Gambar 4.7 Kegiatan Pengisian Data AMC dan Parking Stand



Gambar4.8 Kegiatan Pemantauan Pesawat Block off/on



Gambar 4.9 Kegiatan Announcment di Informasi



Gambar 4.10 Kegiatan Inspeksi

4.1.3 Unit Commercial

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.

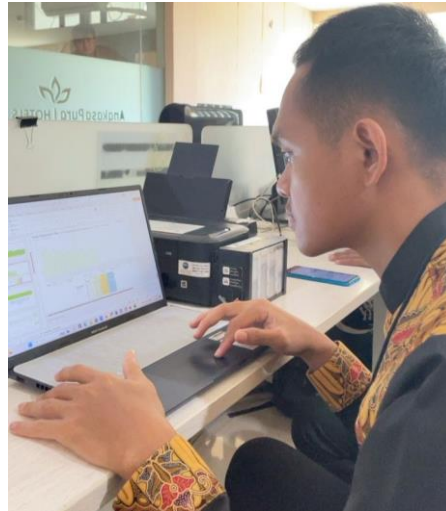
- a. Tugas dan Unit Commercial yaitu sebagai berikut:
 1. Pencatatan pemasukan bandara seperti PJP2U, PJP4U serta kontrak dengan sebuah perusahaan
 2. Menyerahkan/memposting hasil rekapan pendapatan selama 1 bulan ke finance
 3. Pencatatan pengeluaran bandara

4. Membuat kontrak Kerjasama dengan sebuah perusahaan
 5. Pencatatan pendapatan dari penerbangan terjadwal dan tidak terjadwal
- b. Personel unit Commercial yaitu berjumlah 5 orang yang terdiri dari:
1. 1 orang Head of Commercial
 2. 1 orang Supervisor Commercial
 3. 4 orang Staff Commercial

Unit Komersil yang ada di Bandar Udara 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 sehingga unit komersil berfokus mengembangkan usaha yang dapat melancarkan perencanaan bandara.

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.

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.



Gambar 4.11 Kegiatan Pengisian Data Paying Pax Departure

4.2 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training

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:

	DESEMBER			JANUARI				FEBRUARI				MARET
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	AMC			PENYUSUNAN LAPORAN OJT
MAULANA	AVSEC			AMC					AMC			PENYUSUNAN LAPORAN OJT
SANDRA	AVSEC			AMC				AMC	COMMERCIAL	AMC		PENYUSUNAN LAPORAN OJT
DEBBY	AVSEC			AMC						AMC		PENYUSUNAN LAPORAN OJT
ALVIN	AVSEC			AMC				AMC		COMMERCIAL	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
FADEL	AVSEC			AMC								PENYUSUNAN LAPORAN OJT

Gambar 4.12 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training Keseluruhan

4.2.1 Jadwal di Unit AVSEC

Tabel 4.10 Tabel Jadwal OJT di Unit AVSEC

No	Hari	Jam	Keterangan
1.	Senin – Jum’at	07.30 – 17.00 WITA	Office Hour
2.	Sabtu – Minggu / Hari Libur Nasional	-	Libur

yang mengganggu kegiatan dalam memberikan pelayanan yang optimal di Bandar Udara Internasional El Tari. Adapun permasalahannya sebagai berikut:

4.3.1 Aviation Security (AVSEC)

Terjadi peristiwa robeknya *conveyor belt* di Pos 1. Hal ini disebabkan oleh benda tajam yang mencuat dari salah 1 barang bawaan penumpang yang akan diangkut melalui bagasi pesawat. Hal ini terlepas dari pengawasan dari petugas Avsec dimana benda tajam tersebut sebelumnya tidak diberikan penanganan sehingga ketika dilakukan screening barang bawaan bagasi melalui alat *X-ray*, benda tajam tersebut menancap di *conveyor belt* dan tersangkut hingga menyebabkan robekan yang cukup panjang. Di sisi lain, jika barang tersebut tidak merobek alat tersebut bisa jadi barang tersebut lolos dari pengecekan dan masuk ke dalam pesawat dan bisa menyebabkan kecelakaan lebih serius seperti petugas yang terluka, barang bawaan penumpang lainnya menjadi rusak bahkan bisa menyebabkan pesawat terkena dampak dari benda tajam tersebut.



Gambar 4.15 Temuan Benda Tajam pada Alat X-Ray

4.3.2 Apron Movement Control (AMC)

Ditemukannya *Foreign Object Debris* (FOD) di area apron bandara. FOD merupakan objek-objek / benda asing yang berada di area sisi udara (*land side*) Dimana bersifat berbahaya / dapat mengganggu operasional pesawat. Terdapat 2 FOD yang ditemukan pada area apron Bandar Udara El Tari Kupang pada saat melaksanakan inspeksi yaitu FOD berupa sampah anorganik (tisu) dan berupa tumpahan oli di parking stand 9. FOD sendiri dapat memberikan peristiwa yang fatal seperti benda asing yang dapat masuk ke dalam mesin pesawat dan menyebabkan kecelakaan atau malfungsi pada mesin pesawat tersebut. Begitu juga dengan FOD berupa tumpahan oli yang dapat menyebabkan kecelakaan serius bagi teknisi operasional, petugas, dan penumpang pesawat yang tidak sengaja melintasi area tersebut.



Gambar 4.16 Temuan FOD di Area Apron Bandara

4.3.3 Airport Commercial

Selama penulis melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di unit *Airport Commercial*, ditemukan permasalahan mengenai PJP4U di Bandar Udara El Tari. Permasalahan yang ditemukan adalah menurunnya pendapatan PJP4U Bandar Udara El Tari di tahun ini. Penurunan tersebut dilihat berdasarkan data yang ditunjukkan dari pendapatan PJP4U tahun ini dibandingkan tahun-tahun sebelumnya mengalami penurunan yang signifikan dimana penumpang sedikit mempengaruhi frekuensi penerbangan. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti efek dari Pandemi Covid-19 dan juga regulasi yang ditetapkan oleh airline. Efek yang ditimbulkan dari pandemi tersebut tentunya sangat mempengaruhi jumlah penumpang yang ingin menggunakan jasa transportasi udara. Di sisi lain, airline juga memiliki regulasi sendiri mengenai berapa frekuensi penerbangan yang dibuka melihat situasi minat masyarakat menggunakan transportasi udara untuk mendapatkan keuntungan. Sayangnya, situasi saat ini menunjukkan bahwa masih lemahnya infrastruktur dan tujuan destinasi lokal untuk menarik minat masyarakat. Dan adanya kesenjangan harga tiket perjalanan intra/lokal dengan penerbangan yang lebih jauh sehingga menyebabkan masyarakat lebih enggan untuk melakukan perjalanan wisata lokal. Semakin sedikit kegiatan penerbangan akan mempengaruhi pendapatan PJP4U dari suatu bandara dan hal ini terjadi di Bandar Udara El-Tari Kupang.

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 meliputi sebagai berikut :

4.4.1 Aviation Security (AVSEC)

Solusi yang dapat diberikan untuk menyelesaikan permasalahan terkait robeknya *conveyor belt* dan tindakan pencegahannya antara lain:

1. Segera melaporkan adanya peristiwa tersebut kepada Kepala Unit Avsec, Airline yang bersangkutan, dan Teknisi terkait untuk segera memperbaiki *conveyor belt* tersebut
2. Tindakan pencegahan yang dapat dilakukan agar kejadian tersebut tidak terulang yaitu screening manual oleh petugas Avsec terhadap barang bawaan penumpang yang berpotensi masuk ke dalam bagasi tercatat untuk memastikan tidak ada benda yang berbahaya
3. Barang bawaan penumpang yang memiliki volume dan tekstur yang berbahaya bagi pesawat segera dilakukan *wrapping* / pembungkusan khusus yang dilakukan oleh petugas yang ahli di bandara

4.4.2 Apron Movement Control (AMC)

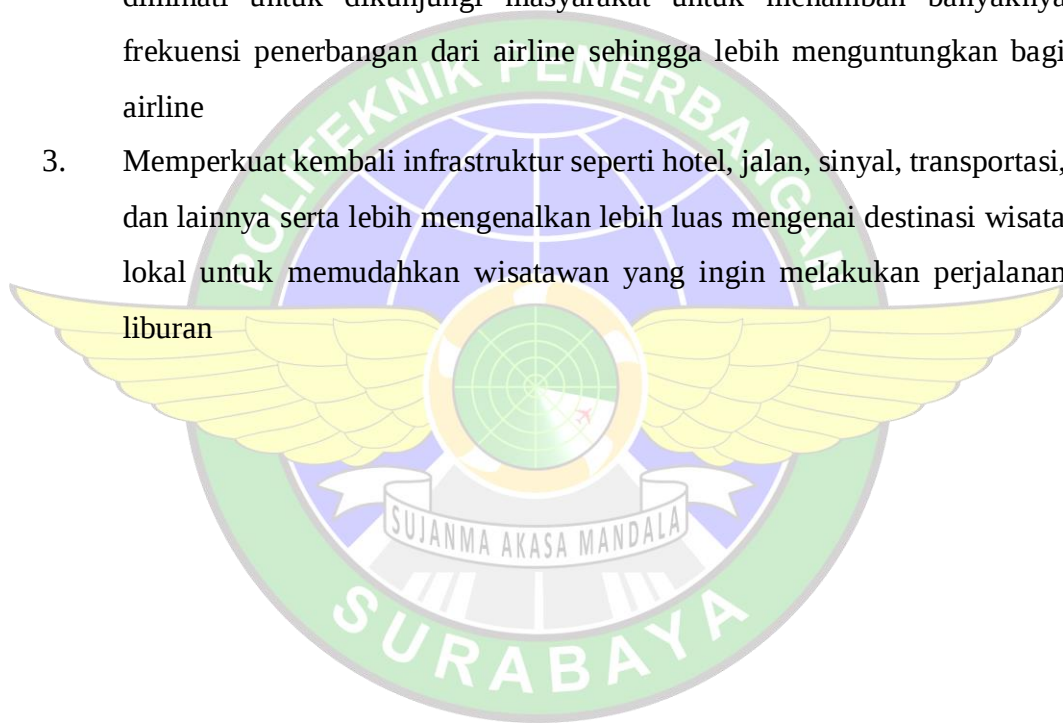
Solusi yang dapat diberikan terhadap penemuan 2 FOD di area Apron antara lain:

1. Kegiatan inspeksi sisi udara lebih ditingkatkan
2. Adanya kesadaran baik dari penumpang maupun petugas bandara apabila ditemukan sampah untuk segera di buang pada tempatnya
3. FOD berupa tumpahan oli dapat diminimalisir dengan peningkatan kecakapan dari teknisi pesawat agar mengurangi terjadinya tumpahan oli tersebut
4. FOD tumpahan oli dapat segera ditangani dengan cara langsung dibersihkan menggunakan air dan busa/detergen untuk menghilangkan oli tersebut
5. Adanya ketanggapan dari petugas AMC yang berpatroli segera menghubungi teknisi untuk membersihkan tumpahan oli tersebut

4.4.3 Airport Commercial

Solusi yang dapat diberikan untuk permasalahan yang ditemukan tersebut antara lain:

1. Mengadakan rapat antara pihak bandar udara dengan mitra / pihak eksternal yang terkait untuk membahas cara menarik penumpang untuk tertarik menggunakan jasa transportasi udara baik dari masyarakat lokal maupun dari luar untuk datang ke kupang
2. Membuka rute-rute penerbangan baru yang menjadi tempat wisata paling diminati untuk dikunjungi masyarakat untuk menambah banyaknya frekuensi penerbangan dari airline sehingga lebih menguntungkan bagi airline
3. Memperkuat kembali infrastruktur seperti hotel, jalan, sinyal, transportasi, dan lainnya serta lebih mengenalkan lebih luas mengenai destinasi wisata lokal untuk memudahkan wisatawan yang ingin melakukan perjalanan liburan



BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV

Bandar Udara Internasional El Tari Kupang adalah bandar udara yang memiliki kepadatan penumpang dengan intensitas yang tinggi. 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 ditemukan selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di beberapa unit pada Bandar Udara Internasional EL Tari Kupang, disimpulkan bahwa masih kurang optimalnya pengawasan personel / petugas baik di unit Aviation Security, Apron Movement Control, maupun Airport Commercial terhadap keamanan dan kenyamanan di bandara. Hal ini tentunya menjadi evaluasi agar kualitas SDM di bandar udara El Tari Kupang dapat lebih baik dan meminimalisir terjadinya peristiwa yang tidak diinginkan

5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan

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 Komersil. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) taruna/i diawasi oleh *supervisor* yang ada. Kegiatan *On The Job Training* (OJT) juga menjadi gambaran penting untuk para taruna taruni sebagai bekal menghadapi dunia kerja yang sebenarnya, setelah mengikuti OJT selama 3 bulan para taruna taruni memiliki ilmu baru yang bisa dikembangkan menjadi keterampilan dan para taruna taruni mampu membentuk etika bekerja yang baik dan benar, kami mendapatkan kesempatan untuk dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang sudah kami miliki semenjak berada di Politeknik Penerbangan Surabaya dan kami bisa menerapkan ilmu tersebut kedalam dunia nyata.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap BAB IV

Selama melakukan *On the Job Training* (OJT) di unit *Aviation Security* (AVSEC), *Apron Movement Control* (AMC), *Terminal Inspection Service* (TIS) dan Komersil di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang ditemukan beberapa permasalahan. Maka dari itu Bandara ini memerlukan sistem pengamanan yang baik, yang dilakukan oleh petugas keamanan khusus yaitu *Aviation Security* (AVSEC). Pengamanan pada Bandar Udara Tjilik Riwut perlu ditingkatkan agar menjamin tidak ada barang terlarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum dan membahayakan keselamatan penerbangan. Untuk melakukan pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, orang dan bongkar muat barang serta pos di sisi udara dilakukan oleh personel *Apron Movement Control* (AMC). Untuk melakukan pengawasan terhadap seluruh fasilitas harus ditingkatkan lagi agar dapat sesuai dengan standar pelayanan dalam melayani pengguna jasa bandar udara.

5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan 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:

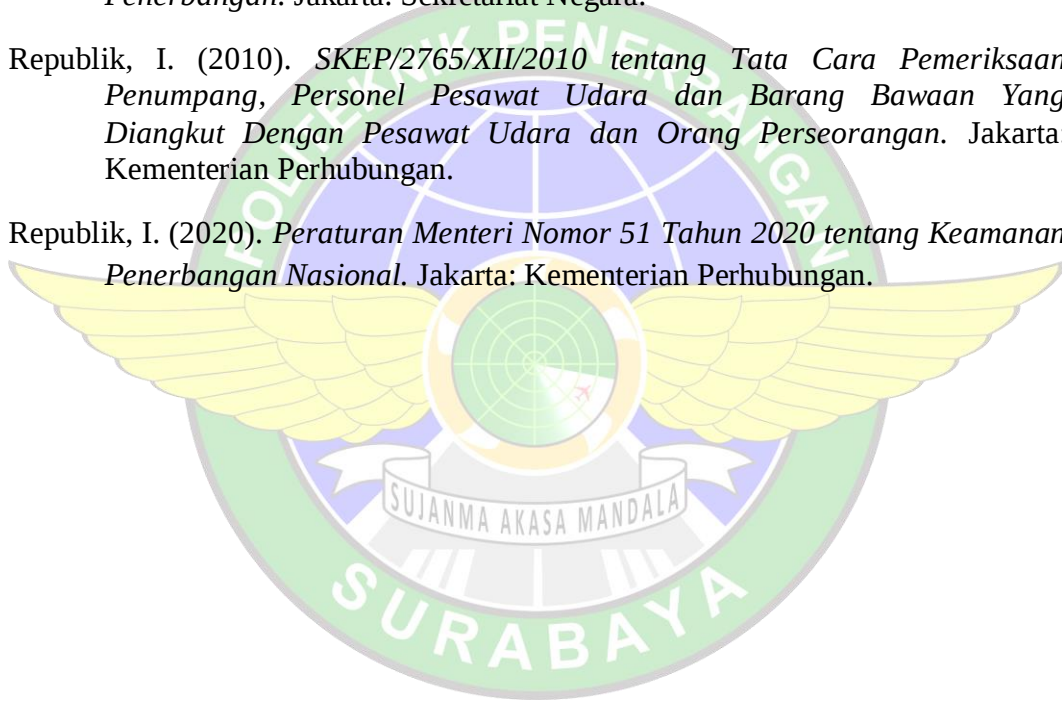
1. Pentingnya mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku dalam bekerja agar tidak kesulitan untuk melaksanakan tugas sesuai unit masing-masing.
2. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tiap taruna/i diharapkan bisa aktif menanyakan hal yang masih belum dipahami saat dilapangan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

Berdasarkan pengalaman yang telah di dapat melalui *On The Job Training* (OJT), penulis memiliki saran-saran bagi semua pihak yang diharapkan dapat berguna agar kegiatan *On The Job Training* (OJT) dapat berjalan lebih baik dikemudian hari. Berikut saran-saran dikemukakan :

- a. Agar dapat selalu terjalin kedekatan hubungan kerja antara senior dan junior sehingga terciptanya koordinasi yang baik dalam bekerja.
- b. Tetap dapat mempertahankan kedisiplinan personil dalam menjalankan tugas sehari-hari
- c. Tetap menjaga komunikasi antara senior dengan junior dengan baik.
- d. Tetap menjaga kerjasama yang baik dalam bekerja.

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



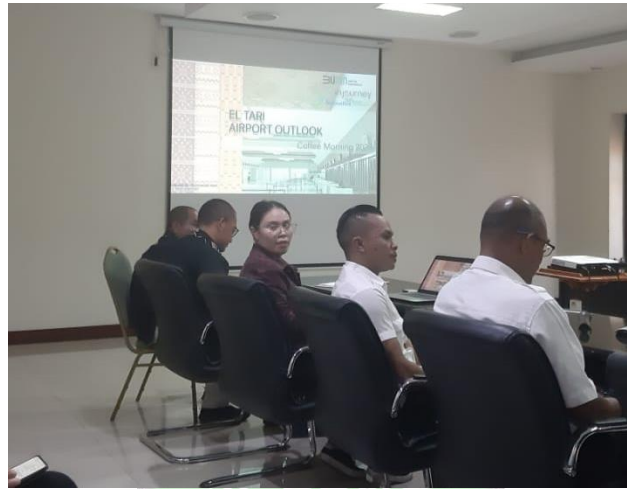
Lampiran 1. Taruna OJT Tiba di Lokasi OJT



Lampiran 2. Acara Pembukaan Kegiatan Posko NATARU



Lampiran 3. Kegiatan Pembersihan Apron dari FOD Bersama



Lampiran 4. Rapat Perencanaan PJP4U



Lampiran 5. Kegiatan Monitoring Dosen Poltekbang SBY



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Fadel Muhammad Ardiyansah
NIT : 30621031
Jurusan : D3 MTU 78
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Aviation Security
Periode PKL : 21 Hari (11 Desember 2023 - 31 Desember 2023)

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	10%	98	9,8
2	Disiplin	15%	90	13,5
3	Inisiatif	15%	88	13,2
4	Tanggungjawab	15%	89	13,4
5	Kerjasama	15%	85	12,8
6	Kerajinan	15%	90	13,5
7	Sikap	15%	90	13,5
JUMLAH				89,7

Keterangan :

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

Mengetahui,
Pejabat yang Berwenang


Hery Denny Marjono

Kupang, 20 Februari 2024
Supervisor
Unit Aviation Security


I MADE SUDIAPANA



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Fadel Muhammad Ardiyansah
NIT : 30621031
Jurusan : D3 MTU 7B
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Apron Movement Control
Periode PKL : 01 Februari 2024 - 29 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	10%	98	9,8
2	Disiplin	15%	100	15
3	Inisiatif	15%	98	14,7
4	Tanggungjawab	15%	100	15
5	Kerjasama	15%	99	14,85
6	Kerajinan	15%	99	14,85
7	Sikap	15%	99	14,85
JUMLAH				99,05

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

FAJAR SRI WIRANADI



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Fadel Muhammad A
NIT : 30621031
Jurusan : D3 MTU TB
Kampus : Poltekbang Surabaya
Unit Kerja : Airport Commercial
Periode PKL : 1 Hari

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15%	90	13.5
2	Disiplin	15%	90	13.5
3	Inisiatif	15%	88	13.2
4	Tanggungjawab	15%	89	13.4
5	Kerjasama	15%	88	13.2
6	Kerajinan	15%	95	14.3
7	Sikap	10%	90	9
JUMLAH				90.1

Keterangan :

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

Mengetahui,
Pejabat yang Berwenang

.....
Muhammad Asafat

Kupang, Februari 2024
Supervisor
Unit Airport Commercial

.....
Yance P. M. Dami