

**ANALISA PENGARUH JUMLAH PERSONEL *AVIATION SECURITY*
TERHADAP KEPUASAN PELAYANAN PENUMPANG *SECURITY*
CHECK POINT (SCP) 2
DI BANDAR UDARA HAJI HASAN AROEBOESMAN ENDE**

PROYEK AKHIR



Oleh :

FASCAL IZAL FATHONY
NIT. 30621008

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**ANALISA PENGARUH JUMLAH PERSONEL *AVIATION SECURITY*
TERHADAP KEPUASAN PELAYANAN PENUMPANG *SECURITY*
CHECK POINT (SCP) 2 DI BANDAR UDARA HAJI HASAN
AROEBOESMAN ENDE**

PROYEK AKHIR

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat Mendapatkan Gelar Ahli Madya (A.Md)
Pada Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara



Oleh :

FASCAL IZAL FATHONY
NIT. 30621008

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISA PENGARUH JUMLAH PERSONEL *AVIATION SECURITY*
TERHADAP KEPUASAN PELAYANAN PENUMPANG *SECURITY CHECK*
POINT (SCP) 2 DI BANDAR UDARA HAJI HASAN AROEBOESMAN ENDE

Oleh:

FASCAL IZAL FATHONY
NIT. 30621008

Disetujui untuk diujikan pada :
Surabaya, 5 Agustus 2024

Pembimbing I

: Dr. Ir. SETYO HARIYADI, S.P., S.T., M.T.
NIP. 19790824 2009121001

Pembimbing II

: FAHRUR ROZI, S.T., M.Sc.
NIP. 197906202008121001



HALAMAN PENGESAHAN

ANALISA PENGARUH JUMLAH PERSONEL *AVIATION SECURITY*
TERHADAP KEPUASAN PELAYANAN PENUMPANG *SECURITY CHECK*
POINT (SCP) 2 DI BANDAR UDARA HAJI HASAN AROEBOESMAN ENDE
Oleh:

FASCAL IZAL FATHONY
NIT. 30621008

Telah dipertahankan dan dinyatakan lulus pada Ujian Proyek Akhir
Program Pendidikan Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya
Pada tanggal : 5 Agustus 2024

Panitia Penguji :

1. Ketua : LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.
NIP. 19871109 200912 2 002
2. Sekretaris : Dr. Ir. SETYO HARIYADI, S.P. S.T., M.T
NIP. 19790824 200912 1 001
3. Anggota : LUSIANA DEWI K, S.Pd., M.Pd.
NIP. 19880511 201902 2 004

Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara

LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.
NIP. 19871109 200912 2 002

PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Fascal Izal Fathony
NIT : 30621008
Program Studi : D3 Manajemen Transportasi Udara
Judul Tugas Akhir : ANALISA PENGARUH JUMLAH PERSONEL AVIATION SECURITY TERHADAP KEPUASAN PELAYANAN PENUMPANG *SECURITY CHECK POINT* (SCP) 2 DI BANDAR UDARA HAJI HASAN AROEBOESMAN ENDE

dengan ini menyatakan bahwa:

1. Proyek Akhir/Tugas Akhir ini merupakan karya asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik, baik di Politeknik Penerbangan Surabaya maupun di Perguruan Tinggi lain, serta dipublikasikan, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
2. Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*) kepada Politeknik Penerbangan Surabaya beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak ini, Politeknik Penerbangan Surabaya berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*Database*), merawat, dan mempublikasikan Proyek Akhir/Tugas Akhir saya dengan tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya. Apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Perguruan Tinggi dan Akademi Penerbangan.

Surabaya, 5 Agustus 2024
Yang membuat pernyataan



Fascal Izal Fathony
NIT: 30621008

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas segala rahmat serta hidayah-Nya, Tugas Akhir yang berjudul “Analisa Pengaruh Jumlah Personel *Aviation Security* Terhadap Kepuasan Pelayanan Penumpang *Security Check Point* (SCP) 2 Di Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende” ini bisa diselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

Penyusunan Tugas Akhir ini dimaksudkan sebagai salah satu ketentuan memperoleh gelar A. Md Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Penataan Tugas Akhir ini tidak hendak sukses tanpa terdapatnya dorongan serta dukungan berbagai pihak. Oleh sebab itu, penyusun mengucapkan rasa terimakasih kepada:

1. Kedua orang tua yang telah memberikan doa dan motivasi baik material maupun spiritual peneliti;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya ;
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi ManajemenTransportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya ;
4. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi, S. P., S.T., M.T. selaku Pembimbing I yang senantiasa membimbing dan membantu dalam penyusunan Proposal Tugas Akhir;
5. Bapak Fahrur Rozi, S.T., M.Sc. selaku pembimbing II yang senantiasa membantu penulisan dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini;
6. Bapak dan Ibu dosen penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan Tugas Akhir ini ;
7. Para Dosen, Instruktur dan Pengasuh Politeknik Penerbangan Surabaya ;
8. Rekan-rekan course Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara VII yang juga memberi motivasi dan semangat ;
9. Seluruh Taruna/i Politeknik Politeknik Penerbangan Surabaya dan semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung membantu peneliti dalam penulisan Tugas Akhir ini.

Peneliti meyakini bahwa dalam penulisan Tugas Akhir ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu peneliti mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan penulisan ini. Semoga penulisan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Surabaya, 5 Agustus 2024
Penulis



Fascal Izal Fathony
NIT: 30621008

ABSTRAK

ANALISA PENGARUH JUMLAH PERSONEL *AVIATION SECURITY* TERHADAP KEPUASAN PELAYANAN PENUMPANG *SECURITY CHECK* *POINT* (SCP) 2 DI BANDAR UDARA HAJI HASAN AROEBOESMAN ENDE

Oleh :

Fascal Izal Fathony

NIT : 30621008

Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, juga dikenal sebagai Bandar Udara Ende, terletak di kota Ende, Pulau Flores, Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Dengan kode IATA ENE dan kode ICAO WATE. Saat dilakukannya penelitian pada waktu kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, terlihat bahwa kurang kesesuaian jumlah personel *Aviation Security* pada *Security Check Point* 2 dengan peraturan yang ada. Pelayanan keamanan yang efektif dan efisien di bandar udara sangat penting untuk menjaga keamanan penumpang dan mencegah ancaman terhadap keselamatan penerbangan. Salah satu faktor yang memengaruhi kualitas pelayanan keamanan adalah jumlah personel yang tersedia untuk menjalankan tugas-tugas keamanan di *Security Check Point*. Penelitian dilakukan untuk mengetahui pengaruh jumlah personel *aviation security* terhadap pelayanan penumpang *security check point* 2

Penelitian ini dilaksanakan di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman, dengan menggunakan sampel penumpang berjumlah 32 dan dilakukan berkala dalam 5 hari, kemudian memperoleh data dengan menyebarkan kuesioner kepada beberapa penumpang, metode analisa data menggunakan uji validitas, reabilitas, normalitas, regresi linier sederhana dan uji t parsial

Hasil penelitian ini menunjukkan besarnya nilai koefisiensi determinasi (R^2) sebesar 0.973, berarti bahwa pengaruh variabel bebas (pengaruh jumlah personel *aviation security*) terhadap variabel terikat (kepuasan pelayanan penumpang) sebesar 97.3%. bahwa para pengguna jasa setuju apabila jumlah personel *Aviation Security* memengaruhi pelayanan. Permasalahan pada penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk mengambil kebijakan dalam meningkatkan kualitas pelayanan keamanan di bandar udara.

Kata Kunci : *Aviation Security, Security Check Point, Pelayanan*

ABSTRACT

ANALYSIS OF THE INFLUENCE OF THE NUMBER OF AVIATION SECURITY PERSONNEL ON PASSENGER SATISFACTION AT SECURITY CHECK POINT (SCP) 2 AT HAJI HASAN AROEBOESMAN ENDE AIRPORT

By:

Fascal Izal Fathony

NIT : 30621008

H. Hasan Aroeboesman Airport, also known as Ende Airport, is located in the city of Ende, Flores Island, East Nusa Tenggara, Indonesia. With IATA code ENE and ICAO code WATE. When research was conducted during On the Job Training activities at H. Hasan Aroeboesman Airport, it was seen that the number of Aviation Security personnel at Security Check Point 2 was not in accordance with existing regulations. Effective and efficient security services at airports are essential to maintain passenger safety and prevent threats to flight safety. One of the factors that affect the quality of security services is the number of personnel available to carry out security tasks at the Security Check Point. The research was conducted to determine the effect of the number of aviation security personnel on security check point passenger services 2.

This research was conducted at H. Hasan Aroeboesman Airport, using a sample of 32 passengers and carried out periodically in 5 days, then obtained data by distributing questionnaires to several passengers, the data analysis method used validity, reliability, normality, simple linear regression and partial t test.

The results of this study indicate the coefficient of determination (R square) of 0.973, meaning that the effect of the independent variable (the effect of the number of aviation security personnel) on the dependent variable (passenger service satisfaction) is 97.3%. that service users agree if the number of Aviation Security personnel affects service. The problems in this study are expected to be used to make policies in improving the quality of security services at airports.

Keywords: Aviation security, security checkpoint, service

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK.....	vi
<i>ABSTRACT</i>	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Batasan Masalah.....	5
1.4 Tujuan Masalah.....	5
1.5 Manfaat Penelitian.....	5
1.6 Sistematika Penelitian.....	6
BAB 2 LANDASAN TEORI.....	8
2.1 Analisis.....	8
2.2 Pengaruh.....	8
2.3 Petugas Aviation Security.....	8
2.4 Jumlah Personel Aviation Security.....	11
2.5 Pelayanan Personel Aviation Security.....	14
2.6 Security Check Point.....	14
2.6.1 Pengertian Security Check Point.....	14
2.6.2 Penempatan Peralatan Aviation Security di Security Check Point 2.....	15
2.7 Kepuasan Pengguna Jasa.....	17
2.8 Bandar Udara.....	18
2.9 Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	19
BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN.....	24

3.1 Desain Penelitian.....	24
3.2 Variabel Penelitian.....	26
3.2.1 Pengertian Variabel Penelitian.....	26
3.3 Subjek Penelitian.....	28
3.3.1 Populasi.....	28
3.3.2 Sampel.....	28
3.4 Pengumpulan Data.....	29
3.4.1 Observasi.....	30
3.4.2 Kuesioner.....	30
3.4.3 Analisis Dokumentasi.....	31
3.5 Instrumen Penelitian.....	31
3.6 Metode Analisa Data.....	35
3.6.1 Uji Hipotesis.....	36
3.6.2 Uji Validitas.....	37
3.6.3 Uji Reliabilitas.....	39
3.6.4 Uji Normalitas.....	40
3.7 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	40
3.7.1 Lokasi Penelitian.....	40
3.7.2 Waktu Penelitian.....	41
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN.....	43
4.1 Hasil Penelitian.....	43
4.1.1 Observasi.....	43
4.1.2 Kuisisioner.....	44
4.2 Pembahasan Hasil Penelitian.....	46
4.2.1 Hasil Observasi.....	46
4.2.2 Hasil Teknik Analisa Data.....	47
BAB 5 PENUTUP.....	54
5.1 Kesimpulan.....	54
5.2 Saran.....	55
DAFTAR PUSTAKA.....	56

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kondisi X-Ray di Security Check Point 2.....	4
Gambar 2.1 Gambar Penempatan Peralatan di Security Check Point 2.....	12
Gambar 2.2 Gambar Penempatan Peralatan di Security Check Point 2.....	16
Gambar 2.3 Mental Map.....	23
Gambar 3.1 Proses Penelitian.....	25
Gambar 3.2 Hubungan Variabel X dan Y.....	28
Gambar 3.3 Jumlah Personel Avsec Bulan Maret.....	32
Gambar 3.4 Lokasi Bandara Udara H. Hasan Aroeboesman Ende.....	41
Gambar 4.1 Security Check Point 2 Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman.....	43
Gambar 4.2 Hasil Uji Validitas.....	48
Gambar 4.3 Realibilitas Variabel Y.....	49
Gambar 4.4 Hasil Uji Normalitas.....	50
Gambar 4.5 Model Summary.....	51
Gambar 4.6 ANOVA.....	51
Gambar 4.7 Uji t hitung.....	52
Gambar 4.8 Distribusi Nilai T Tabel.....	53

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Tingkatan Dan Tugas Personel AVSEC.....	10
Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	19
Tabel 3.1 Bobot Nilai.....	33
Tabel 3.2 Tabel Presentasi Nilai.....	34
Tabel 3.3 Indikator Variabel X.....	34
Tabel 3.4 Indikator variabel Y.....	35
Tabel 3.5 Distribusi Nilai R Tabel.....	39
Tabel 3.6 Kegiatan Penelitian Tugas Akhir.....	41
Tabel 4.1 Jumlah Variabel X dan Y.....	50



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran Preobservation Research.....	A-1
Lalu Lintas Penerbangan Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende.....	B-1
Jadwal Dinas Petugas AVSEC Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende.....	C-1
Lampiran Hasil Kuisisioner.....	D-1
Blueprint Kuisisioner.....	E-1
Lampiran Perhitungan.....	F-1



DAFTAR PUSTAKA

- Ardiansyah, R. M. (2023). *Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian Ilmiah Pendidikan Pada Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. Jurnal Pendidikan Islam.
- Aritonang, M. H. (2022). PELAYANAN PETUGAS AVIATION SECURITY TERHADAP KEPUASAN .
- Aritonang, M. H. (2022). PELAYANAN PETUGAS AVIATION SECURITY TERHADAP KEPUASAN PENUMPANG DI BANDAR UDARA AJI PANGERAN TUMENGGUNG PRANOTO SAMARINDA.
- Dewantari, A., & Billa, F. S. (2023). Pengaruh Pelayanan Pemeriksaan Keamanan di Passengers Security Check Point (PSCP) Terhadap Kepuasan Penumpang di Unit Aviation Securityc (AVSEC) Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak.
- INDONESIA, K. B. (2015). *KAMUS BESAR BAHASA INDONESIA*. JAKARTA: PT (Persero) penerbitan dan Percetakan, .
- Kamus Besar Indonesia. (2023, Oktober). *KBBI IV Daring*. Retrieved from Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa: <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>
- Keller, K. d. (2014). *Manajemen Pemasaran Jilid I. Edisi Ke 13*. Jakarta: Erlangga.
- KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA. (2010). *PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA NOMOR : SKEP / 2765 / XII / 2010*. Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2021 Tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional*. Jakarta, Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 127 Tahun 2015 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional*. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan Indonesia. (2017). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 Tahun 2017 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional*. Jakarta.
- Kotler, P. (2012). *Manajemen Pemasaran Edisi 13 Bahasa Indonesia Jilid 1 dan 3 Cetakan*. Jakarta: Rajawali. Jakarta: Rajawali.
- Moonlight, L. S., Rochmawati, L., Fatmawati, Furyanto, F. A., & Arifianto, T. (2022). RANCANG BANGUN WEBSITE PRODI D3 KOMUNIKASI PENERBANGAN MENGGUNAKAN METODE PROTOTYPE.

- Moonlight, L. S., Rochmawati, L., Suhanto, & Rifai, M. (2022). *Sistem Informasi On Time Performance (OTP) Penerbangan di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya*. Retrieved from <https://doi.org/10.25104/warlit.v34i2.1956>
- Morissan, A. (2017). *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: Kencana.
- Nadia, A. (2023). Pengaruh Jumlah Personel Aviation Security Terhadap Pelayanan Security Check Point 2 Bandar Udara Internasional Minangkabau.
- Nana Sudjana. (2016). *Penilaian Hasil Proses Belajar Mengajar*. Bandung: PT REMAJA ROSDAKARYA.
- Oktavianingrum, E. D., Musadek, A., & Moonlight, L. S. (2023). OPTIMIZATION OF THE NUMBER OF AVSEC PERSONNEL EXPECTS TO IMPROVE PERFORMANCE AT SECURITY CHECK POINT 1 (SCP 1) SULTAN THAHA JAMBI AIRPORT.
- Parameswari, I., & Pradana, F. I. (2022). PENGARUH PELAYANAN PETUGAS AVIATION SECURITY TERHADAP.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (n.d.). *Nomor : SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9*. Indonesia.
- Peraturan Menteri Perhubungan No 51. (2020). *Keamanan Penerbangan Nasional Bab 2*. Indonesia.
- Priyatno, D. (2014). *SPSS 22 Pengolah Data Terpraktis*. Yogyakarta.
- Simamora, B. (2022). *Skala Likert, Bias Penggunaan dan Jalan Keluarnya*. Jurnal Manajemen.
- Sonia, A. A. (2014). *Analisis Komparasi Efektivitas Transmisi Kebijakan Moneter melalui Saluran Kredit Konvensional Dengan Saluran Kredit Konvensional Dengan Saluran Pembiayaan Syariah Di Indonesia*.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabet.

LAMPIRAN

A. Lampiran Preobservation Research

Peneliti : Fascal Izal Fathony
Waktu : 2-3 Februari 2024
Tempat Preobservation Research : Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende

Pada pukul 08.00 para penumpang tujuan Labuan Bajo bandar udara Haji Hasan Aroeboesman mulai berdatangan dan sudah dipersilahkan masuk ke terminal bandar udara untuk melakukan proses *Check-in*. Pada hari ini 2 februari 2024 jumlah personel *Aviation Security* yang bertugas di bagian *Security Check Point 2* berjumlah 5 orang, jumlah tersebut mengalami penurunan dari jumlah personel *Aviation Security* hari kemarin yang berjumlah 8 personel, dikarenakan peralatan *X-Ray* pada *Security Check Point 2* mengalami kerusakan dan tidak dapat beroperasi, maka dalam pemeriksaan penumpang dan barang bawaan penumpang secara manual untuk tetap menjaga keamanan penerbangan. Saat penerbangan pagi pukul 08.30 jumlah penumpang bandar udara Haji Hasan Aroeboesman Ende memasuki jam sibuk, hal tersebut mempengaruhi pelayanan penumpang. Para personel *Aviation Security* mengalami kendala dikarenakan ramai nya penumpang dan hal tersebut didukung dengan pemeriksaan penumpang dan barang bawaan secara manual membuat pemeriksaan di *Security Check Point 2* mengalami kesulitan dalam penanganan penumpang.

Pada pukul 11.00 saat penerbangan siang tujuan Kupang di bandar udara Haji Hasan Aroeboesman para penumpang mulai berdatangan dan mulai melakukan proses *Check-in*, jumlah rata-rata para penumpang pada penerbangan siang ini hampir sama dengan penerbangan pagi, oleh karena itu dalam pelayanan penumpang di *Security Check Point 2* juga mengalami kendala dalam penanganan penumpang dan barang bawaannya.

Pada pukul 14.15 penerbangan sore dengan tujuan Kupang di bandar udara Haji Hasan Aroeboesman para penumpang mulai berdatangan dan mulai melakukan proses *Check-in*, jumlah penumpang pada penerbangan sore ini relative sedikit, dan hal tersebut juga berdampak pada pelayanan penumpang di *Security Check Point 2*, para personel bisa dengan lebih tenang dan lebih teliti dalam pemeriksaan penumpang dan barang bawaan penumpang

Pada pukul 08.00 para penumpang tujuan Labuan Bajo bandar udara Haji Hasan Aroeboesman mulai berdatangan dan sudah dipersilahkan masuk ke terminal

bandar udara untuk melakukan proses *Check-in*, Pada hari ini tanggal 3 februari 2024, jumlah personel *Aviation Security* yang bertugas di bagian *Security Check Point 2* berjumlah 7 orang, dalam pelayanan penumpang *Security Check Point 2* khususnya para personel *Aviation Security* merasa terbantu dengan bertambahnya jumlah personel pada hari ini, meskipun bertambah 1, hal tersebut cukup membantu dalam pelaksanaan pemeriksaan di *Security Check Point 2*, penanganan penumpang dan barang bawaan penumpang dirasa lebih ringan meskipun penambahan jumlah personel cuma 1 orang, maka dalam penanganan dan pelayanan penumpang khususnya di *Security Check Point 2*, jumlah personel *Aviation Security* akan berbanding lurus dengan penanganan dan pelayanan penumpang,



B. Lalu Lintas Penerbangan Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende

LALU LINTAS ANGKUTAN UDARA								
UPBU H. HASAN AROEBOESMAN ENDE								
TAHUN 2023								
BULAN	PENUMPANG			KARGO			BAGASI	
	DATANG	BERANGKAT	TRANSIT	DATANG	BERANGKAT	TRANSIT	DATANG	BERANGKAT
JANUARI	4.917	5.383	528	17.917	4.368	4.144	22.514	24.420
FEBRUARI	3.548	3.907	781	15.591	4.464	8.041	17.085	18.171
MARET	4.303	4.244	814	14.533	3.043	6.308	22.285	15.849
APRIL	4.941	4.687	560	16.115	6.055	7.621	25.551	20.445
MEI	4.855	4.835	816	19.690	3.070	8.026	25.019	23.439
JUNI	5.413	5.356	2.091	15.184	4.512	12.910	28.342	24.814
JULI	5.238	5.012	1.402	19.875	3.531	11.715	28.144	20.741
AGUSTUS	4.181	4.202	1.989	20.665	4.136	10.741	23.831	20.315
SEPTEMBER	3.950	3.649	1.708	22.646	3.183	14.016	21.275	17.656
OKTOBER	4.720	4.691	1.444	19.275	3.892	6.290	22.292	18.005
NOVEMBER	4.152	4.259	2.208	11.530	3.060	3.640	18.257	15.234
DESEMBER	4.201	4.059	2.517	21.226	2.476	5.241	18.815	15.166
TOTAL	54.419	54.284	16.858	214.247	45.790	98.693	273.410	234.255

Airline	Flight code	Departure time	Destination	Status	Terminal and gate
 Wings Air	IW1830	14:35	Kupang	Scheduled	Terminal -
 Wings Air	IW1831	09:05	Komodo	Scheduled	Terminal -
 Wings Air	IW1953	11:40	Komodo	Scheduled	Terminal -
 Wings Air	IW1956	11:40	Kupang	Scheduled	Terminal -

C. Jadwal Dinas Petugas AVSEC Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende

JADWAL DINAS PETUGAS AVSEC
BANDAR UDARA H.HASAN AROEBOESMAN - ENDE
BULAN MARET 2024

TANGGAL																																
NO	NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	NAXABANDI S NIP.19850122 200712 1 002	DF	DF		DF	DF	DF	DF	DF	DF		DF	DF	DF	DF	DF	DF		DF	DF	DF	DF	DF	DF		DF	DF	DF	DF	DF	DF	DF
1	ALIASA ABBAS NIP.19671231 199203 1 007	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	S	P	S	P		P	S	P	S	P		P	S	P	S	P		P	S	P	S
2	HAIRUNNAS NIP.19840315 200912 1 004	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	S	P	S	DM		P	S	P	DM		S	P		DM		P	S	P	DM		S
3	LAILANI ALIFAH DIANTI NIP.20001214 202210 2 001		P	S	P	S	P		P	S	P	S	P		P	S	P	S	P		P	S	P	S	P		P	S	P	S	P	
4	ANDREAS TINDI HONORER	S	P	S	P		P	S	P	S		S	P	S	P	DM		S	P	S	DM		P	S	P	DM		S	P	S	DM	
5	HERNUS BEO HONORER	DM		P	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		P	S	S	P	DM
6	ZULKIFLI NURDIN HONORER		P	S	P	S	DM		S	S	P		DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM	
7	MUHAMMAD SAIFUL HONORER	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P		DM		P	S	P	S	DM		P	S	P		DM		P	S
8	RAHMAT A.R HONORER	S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	S	DM		S	P	S	P	DM		S
9	ALFONSUS E.AGUNG HONORER	S	P	S	DM		P	S	P		DM		P	S	P	S	DM		P	S	P		DM		P	S	P	S	DM		P	S
10	MOHAMMAD A. RESYD HONORER	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S
11	SELVIANA JULITA HONORER	S	P	S	P	S		S	P	S	P	S		S	P	S	P		S	P	S	P	S		S	P	S	P	S	S		S
12	SITI HADIAH HONORER	S	P	S		P	S	P	S		S	P	S	P	S		S	P	S	P	S		S	P	S	P	S		S	P	S	
13	MARGARETA NOVA HONORER		S	S	P	S	P		P	S	P	S	P		P	S	P	S	P		P	S	P	S	P		P	S	P	S	P	

TANGGAL																																
NO	NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	PETRUS TITI NIP.19690115 199203 1 002	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	P	DM		S	P	S	DM		P	S	P	DM		S	P	S	DM		P	S	P
2	BAYU D NIP.19770916 200912 1 002		S	P	S	P	S		S	P	S	P	S	DM		P	S	P	DM		S	P	S	DM		P	S	P	DM		S	P
3	RADEN PURBA GULANG TAMA NIP.20010423 202210 1 003	S	P		P	S	P	P		P	DM		P	S	S	DM		S	S	S	DM		P	S	S	DM		S	P	P	DM	
4	ANGGUN DIAN SASMITA NIP.20030523 202203 2 001	P		P	S	P	S	S		P	S	P	S	P		P	S	P	S	P		P	S	P	S	P		P	S	P	S	P
5	AHMAD ABDULLAH HONORER	P	S		S	P	S	P	S		S	P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P
6	ELVISIUS Y. G. RIA HONORER	P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		S
7	SAFERIUS S. SADO HONORER		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM	
8	ZULKIFLIN HONORER	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P
9	THAMIL THALIB HONORER	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	P	DM
10	ARIF BUDIMAN HONORER	P	DM		S	P	S	P	DM		P	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	S	DM		S	P	S	P
11	MARIO Y. BATA HONORER	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		P	S	P	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P
12	DESMERLYN K. WILA HONORER	P	S		S	P	S	P	S		S	P	S	P	S		S	P	S	P	S		S	P	S	P	S		S	P	S	P
13	YASINTA S. MBENGU HONORER	P	S	P	S		S	P	S	P	S		S	P	S	P	S		S	P	S	P	S		P	S	P	S		S	P	

PATROLI SISI DARAT DAN SISI UDARA																																									
TANGGAL																																									
NO	NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31									
1	NANANG F. M. N. WARA	DM		S	P	S	P	DM		TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	TB	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM										
	HONORER																																								
2	SAHA RIZAL	S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S									
	HONORER																																								
3	HIDAYAT UMAR	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S									
	HONORER																																								
4	MUHAMMAD S. Y. PRATAMA	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P	S	DM		P	S	P									
	HONORER																																								
5	JUNAIDIN PUA RERA	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P									
	HONORER																																								
6	FIKRAM HAIKAL AB		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S	P	S	P	DM		S								
	HONORER																																								
KETERANGAN																																									
MENYETUJUI																																									
P : DINAS PAGI																KOORDINATOR AVSEC																KASI TEKNIK OPERASI KEAMANAN DAN PELAYANAN DARURAT									
S : DINAS SIANG																																BANDAR UDARA HAJI HASAN AROEBOSMAN ENDE									
DM : DINAS MALAM																																PELAKSANA HARIAN									
DF : DINAS FULL																																									
TB : TUGAS BELAJAR																																									
DL : DINAS LUAR																																									
LIBUR																																									
PSCP, PINTU MASUK, VIP																NAXABANDI . S																FERDINANDUS RAYM RUSU									
HBSCP, KEDATANGAN																NIP. 19850122 200712 1 002																NIP. 19840114 200912 1 002									
PATROLI																																									
DINAS FULL																																									
JAM DINAS																																									
DINAS PAGI : 06.00 - 13.00																																									
DINAS SIANG : 12.30 - 18.30																																									
DINAS MALAM : 18.00 - 06.00																																									
DINAS FULL : 06.00 - 18.00																																									
KANIT AVSEC : 08.00 - 17.00																																									



D. Lampiran Hasil Kuisisioner

19/08/2024, 08:20

Kuisisioner Penelitian Tugas Akhir "ANALISA PENGARUH JUMLAH PERSONEL AVIATION SECURITY TERHADAP KEPUAS...

Kuisisioner Penelitian Tugas Akhir "ANALISA PENGARUH JUMLAH PERSONEL AVIATION SECURITY TERHADAP KEPUASAN PELAYANAN PENUMPANG SECURITY CHECK POINT (SCP) 2 DI BANDAR UDARA HAJI HASAN AROEBOESMAN ENDE"

Nama *

Aditya Putra Wijaya

Jenis Kelamin *



Laki-Laki



Perempuan

Informasi Penilaian Kuisisioner Penelitian

4 = Sangat Setuju

3 = Setuju

2 = Tidak Setuju

1 = Sangat Tidak setuju

1. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup lama, sehingga dapat menyebabkan ketidakpuasan penumpang dan menunda jadwal penerbangan *

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

2. Petugas belum dapat mengatur arus masuk penumpang di Security Checkpoint 2 sehingga dapat menyebabkan kepadatan yang berlebihan, meningkatkan risiko ketidaknyamanan dan keterlambatan *

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

3. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup cepat sehingga meningkatkan kepuasan penumpang dan mempercepat proses keberangkatan *

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

4. Pengelolaan arus masuk penumpang sudah efisien di Security Checkpoint 2 dan dapat mengurangi waktu antrean dan meningkatkan pengalaman penumpang secara keseluruhan. *

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

5. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang tinggi pada mesin X-ray dapat menyebabkan potensi ancaman keamanan tidak terdeteksi dengan baik, membahayakan keselamatan penumpang dan personel

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

6. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang lama pada mesin X-ray dapat mengakibatkan antrean panjang dan menurunkan pengalaman penumpang selama proses pemeriksaan

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

7. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang rendah pada mesin X-ray menunjukkan bahwa petugas dan mesin bekerja dengan sangat efektif dalam menjaga keamanan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

8. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang cepat pada mesin X-ray menunjukkan efisiensi operasional yang baik dan mengurangi waktu tunggu penumpang di pos pemeriksaan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

9. Umlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang tinggi oleh petugas AVSEC mengindikasikan adanya kemungkinan ketidakakuratan dalam pemeriksaan awal, yang dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi penumpang dan potensi risiko keamanan

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

10. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang tinggi menunjukkan bahwa ada masalah dalam proses pemeriksaan, yang dapat meningkatkan risiko keamanan dan mengharuskan pemeriksaan manual yang lebih intensif.

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

11. Jumlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang rendah oleh petugas AVSEC menunjukkan bahwa proses pemeriksaan awal sudah cukup efektif dan akurat dalam mendeteksi ancaman

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

12. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang rendah menunjukkan bahwa sistem pemeriksaan berfungsi dengan baik dan petugas dapat mengenali sebagian besar barang dengan akurat.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

13. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) yang lama dapat menimbulkan antrean panjang dan meningkatkan stres bagi penumpang, serta mengurangi efisiensi operasional di area pemeriksaan.

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

14. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel yang cukup rendah sehingga menunjukkan adanya masalah dalam proses pemeriksaan atau perlakuan petugas, yang dapat berdampak negatif pada pengalaman dan efisiensi operasional

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

15. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) singkat sehingga menunjukkan bahwa proses pemeriksaan dilakukan dengan efisien, memungkinkan penumpang untuk melewati checkpoint lebih cepat dan mengurangi antrean.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

16. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel cukup bagus menunjukkan bahwa prosedur pemeriksaan dan interaksi dengan petugas berjalan dengan baik, meningkatkan keseluruhan pengalaman di bandara.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

Konten ini tidak dibuat atau didukung oleh Google.

Google Formulir

**Kuisisioner Penelitian Tugas Akhir "ANALISA
PENGARUH JUMLAH PERSONEL AVIATION
SECURITY TERHADAP KEPUASAN PELAY
ANAN PENUMPANG SECURITY CHECK
POINT (SCP) 2 DI BANDAR UDARA HAJI
HASAN AROEBOESMAN ENDE"**

Nama *

Dian Kusuma Wardani

Jenis Kelamin *



Laki-Laki



Perempuan

Informasi Penilaian Kuisisioner Penelitian

4 = Sangat Setuju

3 = Setuju

2 = Tidak Setuju

1 = Sangat Tidak setuju

1. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup lama, sehingga dapat menyebabkan ketidakpuasan penumpang dan menunda jadwal penerbangan *

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

2. Petugas belum dapat mengatur arus masuk penumpang di Security Checkpoint 2 sehingga dapat menyebabkan kepadatan yang berlebihan, meningkatkan risiko ketidaknyamanan dan keterlambatan *

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

3. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup cepat sehingga meningkatkan kepuasan penumpang dan mempercepat proses keberangkatan *

- ☐ 4
☐ 3
☐ 2
☒ 1

4. Pengelolaan arus masuk penumpang sudah efisien di Security Checkpoint 2 dan dapat mengurangi waktu antrean dan meningkatkan pengalaman penumpang secara keseluruhan. *

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☒ 1

5. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang tinggi pada mesin X-ray dapat menyebabkan potensi ancaman keamanan tidak terdeteksi dengan baik, membahayakan keselamatan penumpang dan personel

- ☒ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

6. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang lama pada mesin X-ray dapat mengakibatkan antrean panjang dan menurunkan pengalaman penumpang selama proses pemeriksaan

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

7. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang rendah pada mesin X-ray menunjukkan bahwa petugas dan mesin bekerja dengan sangat efektif dalam menjaga keamanan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☒ 1

8. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang cepat pada mesin X-ray menunjukkan efisiensi operasional yang baik dan mengurangi waktu tunggu penumpang di pos pemeriksaan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☒ 1

9. Umlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang tinggi oleh petugas AVSEC mengindikasikan adanya kemungkinan ketidakakuratan dalam pemeriksaan awal, yang dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi penumpang dan potensi risiko keamanan

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

10. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang tinggi menunjukkan bahwa ada masalah dalam proses pemeriksaan, yang dapat meningkatkan risiko keamanan dan mengharuskan pemeriksaan manual yang lebih intensif.

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

11. Jumlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang rendah oleh petugas AVSEC menunjukkan bahwa proses pemeriksaan awal sudah cukup efektif dan akurat dalam mendeteksi ancaman

- ☐ 4
☐ 3
☐ 2
☒ 1

12. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang rendah menunjukkan bahwa sistem pemeriksaan berfungsi dengan baik dan petugas dapat mengenali sebagian besar barang dengan akurat.

- ☐ 4
☐ 3
☐ 2
☒ 1

13. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) yang lama dapat menimbulkan antrean panjang dan meningkatkan stres bagi penumpang, serta mengurangi efisiensi operasional di area pemeriksaan.

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

14. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel yang cukup rendah sehingga menunjukkan adanya masalah dalam proses pemeriksaan atau perlakuan petugas, yang dapat berdampak negatif pada pengalaman dan efisiensi operasional

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

15. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) singkat sehingga menunjukkan bahwa proses pemeriksaan dilakukan dengan efisien, memungkinkan penumpang untuk melewati checkpoint lebih cepat dan mengurangi antrean.

- ☐ 4
☐ 3
☐ 2
☒ 1

16. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel cukup bagus menunjukkan bahwa prosedur pemeriksaan dan interaksi dengan petugas berjalan dengan baik, meningkatkan keseluruhan pengalaman di bandara.

☐ 4

☐ 3

☐ 2

☒ 1

Konten ini tidak dibuat atau didukung oleh Google.

Google Formulir

**Kuisisioner Penelitian Tugas Akhir "ANALISA
PENGARUH JUMLAH PERSONEL AVIATION
SECURITY TERHADAP KEPUASAN PELAY
ANAN PENUMPANG SECURITY CHECK
POINT (SCP) 2 DI BANDAR UDARA HAJI
HASAN AROEBOESMAN ENDE"**

Nama *

Rahmat Fajar Santoso

Jenis Kelamin *

☒ Laki-Laki

☐ Perempuan

Informasi Penilaian Kuisisioner Penelitian

4 = Sangat Setuju

3 = Setuju

2 = Tidak Setuju

1 = Sangat Tidak setuju

1. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup lama, sehingga dapat menyebabkan ketidakpuasan penumpang dan menunda jadwal penerbangan *

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

2. Petugas belum dapat mengatur arus masuk penumpang di Security Checkpoint 2 sehingga dapat menyebabkan kepadatan yang berlebihan, meningkatkan risiko ketidaknyamanan dan keterlambatan *

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

3. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup cepat sehingga meningkatkan kepuasan penumpang dan mempercepat proses keberangkatan *

- ☐ 4
☐ 3
☒ 2
☐ 1

4. Pengelolaan arus masuk penumpang sudah efisien di Security Checkpoint 2 dan dapat mengurangi waktu antrean dan meningkatkan pengalaman penumpang secara keseluruhan. *

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☒ 1

5. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang tinggi pada mesin X-ray dapat menyebabkan potensi ancaman keamanan tidak terdeteksi dengan baik, membahayakan keselamatan penumpang dan personel

- ☒ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

6. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang lama pada mesin X-ray dapat mengakibatkan antrean panjang dan menurunkan pengalaman penumpang selama proses pemeriksaan

- ☒ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

7. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang rendah pada mesin X-ray menunjukkan bahwa petugas dan mesin bekerja dengan sangat efektif dalam menjaga keamanan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☒ 1

8. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang cepat pada mesin X-ray menunjukkan efisiensi operasional yang baik dan mengurangi waktu tunggu penumpang di pos pemeriksaan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

9. Umlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang tinggi oleh petugas AVSEC mengindikasikan adanya kemungkinan ketidakakuratan dalam pemeriksaan awal, yang dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi penumpang dan potensi risiko keamanan

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

10. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang tinggi menunjukkan bahwa ada masalah dalam proses pemeriksaan, yang dapat meningkatkan risiko keamanan dan mengharuskan pemeriksaan manual yang lebih intensif.

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

11. Jumlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang rendah oleh petugas AVSEC menunjukkan bahwa proses pemeriksaan awal sudah cukup efektif dan akurat dalam mendeteksi ancaman

- ☐ 4
☐ 3
☒ 2
☐ 1

12. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang rendah menunjukkan bahwa sistem pemeriksaan berfungsi dengan baik dan petugas dapat mengenali sebagian besar barang dengan akurat.

- ☐ 4
☐ 3
☐ 2
☒ 1

13. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) yang lama dapat menimbulkan antrean panjang dan meningkatkan stres bagi penumpang, serta mengurangi efisiensi operasional di area pemeriksaan.

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

14. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel yang cukup rendah sehingga menunjukkan adanya masalah dalam proses pemeriksaan atau perlakuan petugas, yang dapat berdampak negatif pada pengalaman dan efisiensi operasional

- ☒ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

15. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) singkat sehingga menunjukkan bahwa proses pemeriksaan dilakukan dengan efisien, memungkinkan penumpang untuk melewati checkpoint lebih cepat dan mengurangi antrean.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☒ 1

16. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel cukup bagus menunjukkan bahwa prosedur pemeriksaan dan interaksi dengan petugas berjalan dengan baik, meningkatkan keseluruhan pengalaman di bandara.

☐ 4

☐ 3

☒ 2

☐ 1

Konten ini tidak dibuat atau didukung oleh Google.

Google Formulir

**Kuisisioner Penelitian Tugas Akhir "ANALISA
PENGARUH JUMLAH PERSONEL AVIATION
SECURITY TERHADAP KEPUASAN PELAY
ANAN PENUMPANG SECURITY CHECK
POINT (SCP) 2 DI BANDAR UDARA HAJI
HASAN AROEBOESMAN ENDE"**

Nama *

Aisyah Lestari Pramudita

Jenis Kelamin *



Laki-Laki



Perempuan

Informasi Penilaian Kuisisioner Penelitian

4 = Sangat Setuju

3 = Setuju

2 = Tidak Setuju

1 = Sangat Tidak setuju

1. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup lama, sehingga dapat menyebabkan ketidakpuasan penumpang dan menunda jadwal penerbangan *

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

2. Petugas belum dapat mengatur arus masuk penumpang di Security Checkpoint 2 sehingga dapat menyebabkan kepadatan yang berlebihan, meningkatkan risiko ketidaknyamanan dan keterlambatan *

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

3. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup cepat sehingga meningkatkan kepuasan penumpang dan mempercepat proses keberangkatan *

- ☐ 4
☐ 3
☒ 2
☐ 1

4. Pengelolaan arus masuk penumpang sudah efisien di Security Checkpoint 2 dan dapat mengurangi waktu antrean dan meningkatkan pengalaman penumpang secara keseluruhan. *

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☒ 1

5. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang tinggi pada mesin X-ray dapat menyebabkan potensi ancaman keamanan tidak terdeteksi dengan baik, membahayakan keselamatan penumpang dan personel

- ☒ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

6. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang lama pada mesin X-ray dapat mengakibatkan antrean panjang dan menurunkan pengalaman penumpang selama proses pemeriksaan

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

7. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang rendah pada mesin X-ray menunjukkan bahwa petugas dan mesin bekerja dengan sangat efektif dalam menjaga keamanan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☒ 1

8. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang cepat pada mesin X-ray menunjukkan efisiensi operasional yang baik dan mengurangi waktu tunggu penumpang di pos pemeriksaan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

9. Umlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang tinggi oleh petugas AVSEC mengindikasikan adanya kemungkinan ketidakakuratan dalam pemeriksaan awal, yang dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi penumpang dan potensi risiko keamanan

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

10. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang tinggi menunjukkan bahwa ada masalah dalam proses pemeriksaan, yang dapat meningkatkan risiko keamanan dan mengharuskan pemeriksaan manual yang lebih intensif.

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

11. Jumlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang rendah oleh petugas AVSEC menunjukkan bahwa proses pemeriksaan awal sudah cukup efektif dan akurat dalam mendeteksi ancaman

- ☐ 4
☐ 3
☒ 2
☐ 1

12. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang rendah menunjukkan bahwa sistem pemeriksaan berfungsi dengan baik dan petugas dapat mengenali sebagian besar barang dengan akurat.

- ☐ 4
☐ 3
☐ 2
☒ 1

13. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) yang lama dapat menimbulkan antrean panjang dan meningkatkan stres bagi penumpang, serta mengurangi efisiensi operasional di area pemeriksaan.

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

14. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel yang cukup rendah sehingga menunjukkan adanya masalah dalam proses pemeriksaan atau perlakuan petugas, yang dapat berdampak negatif pada pengalaman dan efisiensi operasional

- ☒ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

15. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) singkat sehingga menunjukkan bahwa proses pemeriksaan dilakukan dengan efisien, memungkinkan penumpang untuk melewati checkpoint lebih cepat dan mengurangi antrean.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

16. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel cukup bagus menunjukkan bahwa prosedur pemeriksaan dan interaksi dengan petugas berjalan dengan baik, meningkatkan keseluruhan pengalaman di bandara.

☐ 4

☐ 3

☐ 2

☒ 1

Konten ini tidak dibuat atau didukung oleh Google.

Google Formulir

**Kuisisioner Penelitian Tugas Akhir "ANALISA
PENGARUH JUMLAH PERSONEL AVIATION
SECURITY TERHADAP KEPUASAN PELAY
ANAN PENUMPANG SECURITY CHECK
POINT (SCP) 2 DI BANDAR UDARA HAJI
HASAN AROEBOESMAN ENDE"**

Nama *

Rizki Ramadhan

Jenis Kelamin *

☒ Laki-Laki

☐ Perempuan

Informasi Penilaian Kuisisioner Penelitian

4 = Sangat Setuju

3 = Setuju

2 = Tidak Setuju

1 = Sangat Tidak setuju

1. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup lama, sehingga dapat menyebabkan ketidakpuasan penumpang dan menunda jadwal penerbangan *

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

2. Petugas belum dapat mengatur arus masuk penumpang di Security Checkpoint 2 sehingga dapat menyebabkan kepadatan yang berlebihan, meningkatkan risiko ketidaknyamanan dan keterlambatan *

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

3. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup cepat sehingga meningkatkan kepuasan penumpang dan mempercepat proses keberangkatan *

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

4. Pengelolaan arus masuk penumpang sudah efisien di Security Checkpoint 2 dan dapat mengurangi waktu antrean dan meningkatkan pengalaman penumpang secara keseluruhan. *

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

5. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang tinggi pada mesin X-ray dapat menyebabkan potensi ancaman keamanan tidak terdeteksi dengan baik, membahayakan keselamatan penumpang dan personel

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

6. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang lama pada mesin X-ray dapat mengakibatkan antrean panjang dan menurunkan pengalaman penumpang selama proses pemeriksaan

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

7. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang rendah pada mesin X-ray menunjukkan bahwa petugas dan mesin bekerja dengan sangat efektif dalam menjaga keamanan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

8. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang cepat pada mesin X-ray menunjukkan efisiensi operasional yang baik dan mengurangi waktu tunggu penumpang di pos pemeriksaan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

9. Umlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang tinggi oleh petugas AVSEC mengindikasikan adanya kemungkinan ketidakakuratan dalam pemeriksaan awal, yang dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi penumpang dan potensi risiko keamanan

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

10. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang tinggi menunjukkan bahwa ada masalah dalam proses pemeriksaan, yang dapat meningkatkan risiko keamanan dan mengharuskan pemeriksaan manual yang lebih intensif.

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

11. Jumlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang rendah oleh petugas AVSEC menunjukkan bahwa proses pemeriksaan awal sudah cukup efektif dan akurat dalam mendeteksi ancaman

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

12. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang rendah menunjukkan bahwa sistem pemeriksaan berfungsi dengan baik dan petugas dapat mengenali sebagian besar barang dengan akurat.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

13. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) yang lama dapat menimbulkan antrean panjang dan meningkatkan stres bagi penumpang, serta mengurangi efisiensi operasional di area pemeriksaan.

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

14. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel yang cukup rendah sehingga menunjukkan adanya masalah dalam proses pemeriksaan atau perlakuan petugas, yang dapat berdampak negatif pada pengalaman dan efisiensi operasional

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

15. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) singkat sehingga menunjukkan bahwa proses pemeriksaan dilakukan dengan efisien, memungkinkan penumpang untuk melewati checkpoint lebih cepat dan mengurangi antrean.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

16. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel cukup bagus menunjukkan bahwa prosedur pemeriksaan dan interaksi dengan petugas berjalan dengan baik, meningkatkan keseluruhan pengalaman di bandara.

☐ 4

☐ 3

☒ 2

☐ 1

Konten ini tidak dibuat atau didukung oleh Google.

Google Formulir

**Kuisisioner Penelitian Tugas Akhir "ANALISA
PENGARUH JUMLAH PERSONEL AVIATION
SECURITY TERHADAP KEPUASAN PELAY
ANAN PENUMPANG SECURITY CHECK
POINT (SCP) 2 DI BANDAR UDARA HAJI
HASAN AROEBOESMAN ENDE"**

Nama *

Citra Anggun Sari

Jenis Kelamin *



Laki-Laki



Perempuan

Informasi Penilaian Kuisisioner Penelitian

4 = Sangat Setuju

3 = Setuju

2 = Tidak Setuju

1 = Sangat Tidak setuju

1. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup lama, sehingga dapat menyebabkan ketidakpuasan penumpang dan menunda jadwal penerbangan *

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

2. Petugas belum dapat mengatur arus masuk penumpang di Security Checkpoint 2 sehingga dapat menyebabkan kepadatan yang berlebihan, meningkatkan risiko ketidaknyamanan dan keterlambatan *

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

3. Waktu tunggu penumpang di Security Checkpoint 2 cukup cepat sehingga meningkatkan kepuasan penumpang dan mempercepat proses keberangkatan *

- ☐ 4
☐ 3
☒ 2
☐ 1

4. Pengelolaan arus masuk penumpang sudah efisien di Security Checkpoint 2 dan dapat mengurangi waktu antrean dan meningkatkan pengalaman penumpang secara keseluruhan. *

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☒ 1

5. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang tinggi pada mesin X-ray dapat menyebabkan potensi ancaman keamanan tidak terdeteksi dengan baik, membahayakan keselamatan penumpang dan personel

- ☒ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

6. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang lama pada mesin X-ray dapat mengakibatkan antrean panjang dan menurunkan pengalaman penumpang selama proses pemeriksaan

- ☒ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

7. Tingkat Kesalahan Deteksi (Detection Error Rate) yang rendah pada mesin X-ray menunjukkan bahwa petugas dan mesin bekerja dengan sangat efektif dalam menjaga keamanan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☒ 1

8. Waktu Pemrosesan (Processing Time) yang cepat pada mesin X-ray menunjukkan efisiensi operasional yang baik dan mengurangi waktu tunggu penumpang di pos pemeriksaan.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☒ 2
- ☐ 1

9. Umlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang tinggi oleh petugas AVSEC mengindikasikan adanya kemungkinan ketidakakuratan dalam pemeriksaan awal, yang dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi penumpang dan potensi risiko keamanan

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

10. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang tinggi menunjukkan bahwa ada masalah dalam proses pemeriksaan, yang dapat meningkatkan risiko keamanan dan mengharuskan pemeriksaan manual yang lebih intensif.

- ☒ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

11. Jumlah Pemeriksaan Ulang (Reinspection Rate) yang rendah oleh petugas AVSEC menunjukkan bahwa proses pemeriksaan awal sudah cukup efektif dan akurat dalam mendeteksi ancaman

- ☐ 4
☐ 3
☒ 2
☐ 1

12. Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (Unidentified Item Rate) yang rendah menunjukkan bahwa sistem pemeriksaan berfungsi dengan baik dan petugas dapat mengenali sebagian besar barang dengan akurat.

- ☐ 4
☐ 3
☐ 2
☒ 1

13. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) yang lama dapat menimbulkan antrean panjang dan meningkatkan stres bagi penumpang, serta mengurangi efisiensi operasional di area pemeriksaan.

- ☐ 4
- ☒ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

14. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel yang cukup rendah sehingga menunjukkan adanya masalah dalam proses pemeriksaan atau perlakuan petugas, yang dapat berdampak negatif pada pengalaman dan efisiensi operasional

- ☒ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

15. Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time) singkat sehingga menunjukkan bahwa proses pemeriksaan dilakukan dengan efisien, memungkinkan penumpang untuk melewati checkpoint lebih cepat dan mengurangi antrean.

- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☒ 1

16. Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel cukup bagus menunjukkan bahwa prosedur pemeriksaan dan interaksi dengan petugas berjalan dengan baik, meningkatkan keseluruhan pengalaman di bandara.

☐ 4

☐ 3

☒ 2

☐ 1

Konten ini tidak dibuat atau didukung oleh Google.

Google Formulir

E. Blueprint Kuisisioner

No	Dimensi	Indikator	Butir Soal	
			Positif	Negatif
1	Mengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan	Waktu tunggu penumpang saat arus masuk dalam <i>security check point 2</i>	1	3
		Kepadatan area arus masuk penumpang <i>security check point 2</i>	2	4
2	Mengoperasikan mesin <i>x-ray</i>	Tingkat Kesalahan Deteksi (<i>Detection Error Rate</i>) pada mesin <i>x-ray</i>	5	7
		Waktu Pemrosesan (<i>Processing Time</i>) mesin <i>x-ray</i>	6	8
3	Pemeriksa bagasi	Jumlah Pemeriksaan Ulang (<i>Reinspection Rate</i>)	9	11
		Jumlah Barang yang Tidak Teridentifikasi (<i>Unidentified Item Rate</i>)	10	12
4	Memeriksa penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan.	Waktu Pemrosesan Pemeriksaan (Inspection Processing Time)	13	15
		Tingkat Kepuasan Penumpang dan Personel (Passenger and Personnel Satisfaction Rate)	14	16

F. Lampiran Perhitungan

Paragraph**Correlations****Notes**

Output Created		14-AUG-2024 11:14:25
Comments		
Input	Active Dataset	DataSet0
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	32
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics for each pair of variables are based on all the cases with valid data for that pair.
Syntax		CORRELATIONS /VARIABLES=Y1 Y2 Y3 Y4 Y5 Y6 Y7 Y8 Y9 Y10 Y11 Y12 Y13 Y14 Y15 Y16 TOTAL /PRINT=TWOTAIL NOSIG FULL /MISSING=PAIRWISE.
Resources	Processor Time	00:00:00,05
	Elapsed Time	00:00:01,05

[DataSet0]

		Correlations																		
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	Y12	Y13	Y14	Y15	Y16	TOTAL		
Y1	Pearson Correlation	1	.826**	-.302	-.161	.826**	.654**	-.161	-.302	.736**	.670**	-.302	-.161	.653**	.521**	-.161	-.302	.543**		
	Sig. (2-tailed)		<.001	.093	.321	<.001	<.001	.321	.093	<.001	<.001	.093	.321	<.001	.002	.321	.093	.001		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y2	Pearson Correlation	.826**	1	-.249	-.123	1.000**	.794**	-.123	-.249	.734**	.662**	-.249	-.123	.566**	.666**	-.123	-.249	.651**		
	Sig. (2-tailed)	<.001		.169	.502	<.001	<.001	.502	.169	<.001	<.001	.169	.502	<.001	<.001	.502	.169	<.001		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y3	Pearson Correlation	-.302	-.249	1	.516**	-.249	-.278	.516**	1.000**	-.267	-.243	1.000**	.516**	-.272	-.265	.516**	1.000**	.408*		
	Sig. (2-tailed)	.093	.169		.003	.169	.123	.003	<.001	.112	.181	<.001	.003	.132	.143	.003	<.001	.021		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y4	Pearson Correlation	-.161	-.123	.516**	1	-.123	-.092	1.000**	.516**	-.063	-.298	.516**	1.000**	-.043	-.224	1.000**	.516**	.544**		
	Sig. (2-tailed)	.321	.502	.003		.502	.616	<.001	.003	.731	.097	.003	<.001	.617	.219	<.001	.003	.001		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y5	Pearson Correlation	.826**	1.000**	-.249	-.123	1	.794**	-.123	-.249	.734**	.662**	-.249	-.123	.566**	.666**	-.123	-.249	.651**		
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.169	.502		<.001	.502	.169	<.001	<.001	.169	.502	<.001	<.001	.502	.169	<.001		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y6	Pearson Correlation	.654**	.794**	-.278	-.092	.794**	1	-.092	-.278	.649**	.411**	-.278	-.092	.331	.514**	-.092	-.278	.499*		
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.123	.616	<.001		.616	.123	<.001	.020	.123	.616	.064	.003	.616	.123	.004		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y7	Pearson Correlation	-.161	-.123	.516**	1.000**	-.123	-.092	1	.516**	-.063	-.298	.516**	1.000**	-.043	-.224	1.000**	.516**	.544**		
	Sig. (2-tailed)	.321	.502	.003	<.001	.502	.616		.003	.731	.097	.003	<.001	.617	.219	<.001	.003	.001		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y8	Pearson Correlation	-.302	-.249	1.000**	.516**	-.249	-.278	.516**	1	-.267	-.243	1.000**	.516**	-.272	-.265	.516**	1.000**	.408*		
	Sig. (2-tailed)	.093	.169	<.001	.003	.169	.123	.003		.112	.181	<.001	.003	.132	.143	.003	<.001	.021		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y9	Pearson Correlation	.736**	.734**	-.267	-.063	.734**	.649**	-.063	-.267	1	.561**	-.267	-.063	.636**	.569**	-.063	-.267	.575**		
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.112	.731	<.001	<.001	.731	.112		<.001	.112	.731	<.001	<.001	.731	.112	<.001		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y10	Pearson Correlation	.670**	.662**	-.243	-.298	.662**	.411**	-.298	-.243	.561**	1	-.243	-.298	.613**	.609**	-.298	-.243	.439*		
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.161	.097	<.001	.020	.097	.161	<.001		.161	.097	<.001	<.001	.097	.161	.012		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y11	Pearson Correlation	-.302	-.249	1.000**	.516**	-.249	-.278	.516**	1.000**	-.267	-.243	1	.516**	-.272	-.265	.516**	1.000**	.408*		
	Sig. (2-tailed)	.093	.169	<.001	.003	.169	.123	.003	<.001	.112	.181		.003	.132	.143	.003	<.001	.021		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y12	Pearson Correlation	-.161	-.123	.516**	1.000**	-.123	-.092	1.000**	.516**	-.063	-.298	.516**	1	-.043	-.224	1.000**	.516**	.544**		
	Sig. (2-tailed)	.321	.502	.003	<.001	.502	.616	<.001	.003	.731	.097	.003		.617	.219	<.001	.003	.001		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y13	Pearson Correlation	.653**	.566**	-.272	-.043	.566**	.331	-.043	-.272	.636**	.613**	-.272	-.043	1	.503**	-.043	-.272	.496**		
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.132	.617	<.001	.064	.617	.132	<.001	<.001	.132	.617		.003	.617	.132	.004		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y14	Pearson Correlation	.521**	.666**	-.265	-.224	.666**	.514**	-.224	-.265	.569**	.609**	-.265	-.224	.503**	1	-.224	-.265	.462**		
	Sig. (2-tailed)	.002	<.001	.143	.219	<.001	.003	.219	.143	<.001	<.001	.143	.219	.003		.219	.143	.006		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y15	Pearson Correlation	-.161	-.123	.516**	1.000**	-.123	-.092	1.000**	.516**	-.063	-.298	.516**	1.000**	-.043	-.224	1	.516**	.544**		
	Sig. (2-tailed)	.321	.502	.003	<.001	.502	.616	<.001	.003	.731	.097	.003	<.001	.617	.219		.003	.001		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
Y16	Pearson Correlation	-.302	-.249	1.000**	.516**	-.249	-.278	.516**	1.000**	-.267	-.243	1.000**	.516**	-.272	-.265	.516**	1	.408*		
	Sig. (2-tailed)	.093	.169	<.001	.003	.169	.123	.003	<.001	.112	.181	<.001	.003	.132	.143	.003		.021		
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
TOTAL	Pearson Correlation	.543**	.651**	.408*	.544**	.651**	.499*	.544**	.408*	.575**	.439*	.408*	.544**	.496**	.462**	.544**	.408*	.408*	1	
	Sig. (2-tailed)	.001	<.001	.021	.001	<.001	.004	.001	.021	<.001	.012	.021	.001	.004	.006	.001	.021			
	N	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).																				
* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).																				

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
 * . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

- ** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
 * . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Paragraph

Reliability

Notes

Output Created		15-AUG-2024 08:03:57
Comments		
Input	Active Dataset	DataSet0
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	32
	Matrix Input	
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on all cases with valid data for all variables in the procedure.
Syntax		RELIABILITY /VARIABLES=Y1 Y2 Y3 Y4 Y5 Y6 Y7 Y8 Y9 Y10 Y11 Y12 Y13 Y14 Y15 Y16 /SCALE('ALL VARIABLES') ALL /MODEL=ALPHA /SUMMARY=TOTAL.
Resources	Processor Time	00:00:00,00
	Elapsed Time	00:00:00,06

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	32	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	32	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.806	16

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y1	36.9063	24.217	.444	.793
Y2	37.0000	23.548	.570	.784
Y3	38.4375	25.415	.308	.801
Y4	38.7500	24.452	.454	.792
Y5	37.0000	23.548	.570	.784
Y6	37.1250	24.565	.396	.796
Y7	38.7500	24.452	.454	.792
Y8	38.4375	25.415	.308	.801
Y9	37.0938	24.217	.487	.790
Y10	37.0313	24.870	.324	.801
Y11	38.4375	25.415	.308	.801
Y12	38.7500	24.452	.454	.792
Y13	37.1563	24.459	.387	.797
Y14	37.0938	24.088	.316	.806
Y15	38.7500	24.452	.454	.792
Y16	38.4375	25.415	.308	.801

Paragraph

Regression

Notes

Output Created		15-AUG-2024 08:28:19
Comments		
Input	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	3
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on cases with no missing values for any variable used.
Syntax		REGRESSION /MISSING LISTWISE /STATISTICS COEFF OUTS R ANOVA /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10) TOLERANCE(.0001) /NOORIGIN /DEPENDENT Y /METHOD=ENTER X /SAVE RESID.
Resources	Processor Time	00:00:00,06
	Elapsed Time	00:00:02,23
	Memory Required	2400 bytes
	Additional Memory Required for Residual Plots	0 bytes
Variables Created or Modified	RES_1	Unstandardized Residual

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Jumlah Personel Avsec ^b		. Enter

a. Dependent Variable: Kepuasan Pelayanan

b. All requested variables entered.

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		5
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	7.12640963
Most Extreme Differences	Absolute	.177
	Positive	.177
	Negative	-.140
Test Statistic		.177
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.200 ^d
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	.896
	99% Confidence Interval	Lower Bound .888
		Upper Bound .904

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.644 ^a	.415	-.171	87.365

a. Predictors: (Constant), Jumlah Personel Avsec

b. Dependent Variable: Kepuasan Pelayanan

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5408.000	1	5408.000	.709	.555 ^b
	Residual	7632.667	1	7632.667		
	Total	13040.667	2			

a. Dependent Variable: Kepuasan Pelayanan

b. Predictors: (Constant), Jumlah Personel Avsec

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	
		B	Std. Error	t	Sig.
1	(Constant)	1576.667	435.367	3.621	.172
	Jumlah Personel Avsec	-52.000	61.776	-.644	.555

a. Dependent Variable: Kepuasan Pelayanan

Residuals Statistics ^a					
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	1160.67	1264.67	1212.67	52.000	3
Residual	-35.667	71.333	.000	61.776	3
Std. Predicted Value	-1.000	1.000	.000	1.000	3
Std. Residual	-.408	.816	.000	.707	3

a. Dependent Variable: Kepuasan Pelayanan

SHOW

Notes

Output Created		16-AUG-2024 10:02:46
Comments		
Input	Active Dataset	DataSet0
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
Syntax		SHOW LOCALE.
Resources	Processor Time	00:00:00,00
	Elapsed Time	00:00:00,00

System Settings

Keyword	Description	Setting
LOCAL E	country and character set	en_ID.windows-1252 (en_ID)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



FASCAL IZAL FATHONY, lahir di Lamongan pada 1 Maret 2004. Merupakan anak pertama dari tiga bersaudara pasangan Bapak Khamim dan Ibu Sutini. Bertempat tinggal di Perumahan Graha Rowo Permai Blok B No.20, Desa Karangkembang, Kecamatan Babat, Lamongan, Jawa Timur. Menempuh pendidikan Sekolah Dasar di SD Muhammadiyah 1 Babat pada tahun 2009 dan lulus pada tahun 2016. Dilanjutkan dengan pendidikan Sekolah Menengah Pertama di Madrasah Tsanawiyah Negeri 1 Lamongan pada tahun 2016 dan lulus pada tahun 2018. Melanjutkan Sekolah Menengah Atas di MA Unggulan Amanatul Ummah Surabaya tahun 2018 dan lulus pada tahun 2021. Selanjutnya pada tahun 2021 diterima sebagai taruna di Politeknik Penerbangan Surabaya pada program studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan VII sampai dengan saat ini. Selama mengikuti pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya penulis telah mendapat kesempatan melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dua kali yang pertama sebagai *Aviation Security*, *Apron Movement Control*, *Terminal Inspection Service*, Unit Komersil, dan Kargo di Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman Ende pada bulan Desember hingga Maret tahun 2024, yang kedua di unit Flops dan *Customer Service* PT. Citilink Indonesia Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan pada bulan April hingga Juli 2024. Dengan belajar, motivasi serta doa, penulis dapat menyelesaikan Proyek Akhir. Penulis berharap nantinya penelitian ini dapat bermanfaat di dunia penerbangan dan pada penelitian selanjutnya.