

**PENTINGNYA KETERSEDIAAN INFORMASI VISUAL DALAM
MENINGKATKAN BUDAYA KEAMANAN DI BANDAR UDARA
JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

**ALTHA ZULFA VISMAYATI
NIT. 30622053**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**PENTINGNYA KETERSEDIAAN INFORMASI VISUAL DALAM
MENINGKATKAN BUDAYA KEAMANAN DI BANDAR UDARA
JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

**ALTHA ZULFA VISMAYATI
NIT. 30622053**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

HALAMAN PERSETUJUAN

PENTINGNYA KETERSEDIAAN INFORMASI VISUAL DALAM MENINGKATKAN BUDAYA KEAMANAN DI BANDAR UDARA JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG

Oleh:

ALTHA ZULFA VISMAYATI
NIT. 30622053

Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor OJT

SADDAM M. PRABOWO
NIP. 20244206

Dosen Pembimbing

M. JATA YU, A.Md..Tr.U.
NIP. 19921011 202012 1 005

Mengetahui,
Airport Operation, Services And Security Division Head

SISWANTO
NIP. 20240389

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 28 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training* (OJT)

Tim Penguji,

Ketua



ARISTO SAFETY B.
NIP. 20242027

Sekretaris



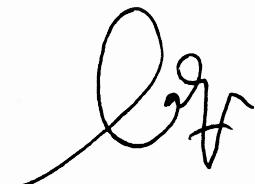
SADDAM M. PRABOWO
NIP. 20244206

Anggota



M. JATA YU, A.Md.,Tr.U.
NIP. 19921011 202012 1 005

Mengetahui,
Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas seluruh rahmat dan hidayahNya, Laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul “Pentingnya Ketersediaan Informasi Visual Dalam Meningkatkan Budaya Keamanan di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang” dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari (*daily work*) dalam pelaksanaan tugas yang merupakan tanggung jawabnya selama melaksanakan OJT yang wajib disusun oleh siswa yang melaksanakan OJT dan salah satu syarat penilaian yang harus dipenuhi sebelum pelaksanaan *performance check*. Untuk itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih terutama kepada:

1. Allah SWT;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak Kolonel Cpn. Fajar Purwawidada, S.S., M.H., M.Sc., M.Tr.(Han). selaku General Manager PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya;
5. Bapak Siswanto selaku *Airport Operation, Services And Security Division Head* PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
6. Bapak Anak Agung Gedhe Parasuamba selaku *Airport Security Department Head* PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
7. Ibu Putu Fransisca Paristiawati selaku *Airport Aeronautical Department Head* PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
8. Bapak Aristo Safety Basunanda selaku *Airport Operation Airside Department Head* PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
9. Bapak M. Jatayu, A.Md..Tr.U. selaku Dosen pembimbing Laporan *On the Job Training* (OJT);
10. Bapak Saddam M. Prabowo selaku *Supervisor On the Job Training* (OJT);
11. Bapak Anshory Dedi S. selaku *Supervisor* unit *Airport Security*;
12. Ibu Neysi Rizki H.P selaku *Supervisor* unit Komersial;
13. Seluruh karyawan di PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
14. Kedua orang tua, paman, dan kakak penulis yang senantiasa memberikan doa dan dukungan dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini;
15. Seluruh rekan-rekan Laporan *On the Job Training* (OJT) saya yang secara langsung maupun tidak langsung membantu penulis dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini.

Semoga buku laporan ini dapat memberikan manfaat dan mohon maaf apabila terdapat kesalahan, kekurangan dalam penulisan laporan ini. Saran dan kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Surabaya, 22 Februari 2025



Altha Zulfa Vismayati
NIT. 30622053



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat OJT	2
1.2.1 Maksud OJT	2
1.2.2 Manfaat OJT	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang	4
2.1.2 Sejarah Singkat InJourney Airports	5
2.2 Data Umum	7
2.2.1 Rute Penerbangan.....	9
2.2.2 Maskapai Penerbangan	9
2.3 Struktur Organisasi	7
BAB III TINJAUAN TEORI	10
3.1 Bandar Udara.....	11
3.2 Informasi Visual	14

3.3 Budaya Keamanan.....	15
BAB IV PELAKSANAAN OJT	17
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	17
4.1.1 Wilayah Kerja.....	17
4.1.2 Prosedur Pelayanan	29
4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT	33
4.2 Jadwal Kegiatan OJT	36
4.3 Permasalahan.....	38
4.4 Penyelesaian Masalah.....	39
BAB V PENUTUP	40
5.1 Kesimpulan	40
5.1.1 Kesimpulan Kegiatan OJT.....	40
5.1.2 Kesimpulan Permasalahan.....	40
5.2 Saran	41
5.2.1 Saran Kegiatan OJT	41
5.2.2 Saran Permasalahan	41
DAFTAR PUSTAKA	42
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang	5
Gambar 2. 2 InJourney Airports	7
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	10
Gambar 4. 1 LDT	18
Gambar 4. 2 <i>Security Check Point</i>	18
Gambar 4. 3 LDT	19
Gambar 4. 4 <i>Ticketing</i>	19
Gambar 4. 5 Kedatangan.....	20
Gambar 4. 6 Transit	20
Gambar 4. 7 <i>Main Gate</i>	21
Gambar 4. 8 Kantor Administrasi.....	21
Gambar 4. 9 Kantor PJP2U	22
Gambar 4. 10 <i>Tenant Terminal</i>	22
Gambar 4. 11 Kantor AMC	23
Gambar 4. 12 Garbarata <i>Parking Stand 5</i>	23
Gambar 4. 13 <i>Apron</i>	24
Gambar 4. 14 <i>Taxiway Foxtrot</i>	24
Gambar 4. 15 <i>Taxiway Golf</i>	24
Gambar 4. 16 <i>Runway 13</i>	25
Gambar 4. 17 <i>Runway 31</i>	25
Gambar 4. 18 <i>Service Road</i>	26
Gambar 4. 19 GSE <i>Storage Timur</i>	26
Gambar 4. 20 GSE <i>Storage Barat</i>	26
Gambar 4. 21 <i>Make Up Area</i>	27
Gambar 4. 22 <i>Break Down Area</i>	27
Gambar 4. 23 <i>Apron Service</i>	28
Gambar 4. 24 GSE <i>Refueling Station</i>	28
Gambar 4. 25 <i>Lavatory</i>	28
Gambar 4. 26 Jadwal Bulan Januari	37

Gambar 4. 27 Jadwal Bulan Februari 38



DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT	37
Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara.....	8
Tabel 2. 2 Rute Penerbangan.....	9
Tabel 2. 3 Nama Maskapai.....	9



DAFTAR LAMPIRAN

A.	Data laporan Kejadian <i>Airport Security</i>	A-1
B.	Lampiran KP 55 Tahun 2021.....	B-1
C.	Lampiran Usulan Desain Informasi Visual	C-1
D.	Lampiran Usulan Lokasi Informasi Visual.....	D-1
E.	Lampiran Kegiatan OJT	E-1



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bandar udara merupakan salah satu fasilitas utama dalam transportasi udara. Dalam hal ini bandar udara memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran mobilitas masyarakat. Mobilitas masyarakat ini semakin meningkat seiring dengan berkembangnya transportasi udara, baik dari skala nasional maupun internasional. Transportasi udara saat ini menjadi alternatif utama bagi pengguna transportasi yang membutuhkan waktu lebih cepat untuk sampai di daerah tujuan (Syafei & Said, 2022).

Politeknik Penerbangan Surabaya (Poltekbang Surabaya) merupakan lembaga pendidikan vokasi yang berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan yang berfokus pada bidang penerbangan. Institusi ini memiliki tujuan untuk mencetak sumber daya manusia yang profesional di bidang penerbangan, terutama pada aspek keselamatan, keamanan, dan operasional penerbangan. Poltekbang Surabaya menyelenggarakan beberapa program studi, salah satunya Program Studi Manajemen Transportasi Udara. Program studi ini berfokus pada pengelolaan operasional transportasi udara, meliputi manajemen bandar udara, layanan penumpang, dan aspek keselamatan serta keamanan penerbangan.

Poltekbang Surabaya memiliki program OJT (*On the Job Training*) yang diwajibkan bagi seluruh mahasiswanya. Program Studi Manajemen Transportasi Udara melaksanakan kegiatan OJT (*On the Job Training*) pada semester 5 dan 6. Kegiatan ini bertujuan untuk memberikan pengalaman kerja langsung kepada mahasiswa agar mereka dapat mengaplikasikan secara langsung teori yang telah dipelajari di perkuliahan ke lingkungan kerja dan mempersiapkan mereka untuk memasuki industri penerbangan.

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani adalah salah satu lokasi OJT Mahasiswa/i Politeknik Penerbangan Surabaya. Keamanan penerbangan menjadi salah satu aspek krusial yang harus dijaga dengan ketat guna memastikan keselamatan seluruh penumpang, kru pesawat, dan personel bandar udara. Salah

satu hal utama pada sistem keamanan bandar udara adalah budaya keamanan itu sendiri. Di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani ini, informasi mengenai prosedur keamanan lebih banyak diberikan dalam bentuk verbal oleh petugas atau melalui papan informasi yang terbatas. Namun, metode ini sering kali kurang efektif, terutama bagi penumpang, pengantar, dan bahkan pengunjung yang baru pertama kali menggunakan layanan penerbangan di bandar udara. Selain, itu penempatan papan informasi yang dapat diakses juga menjadi kendala.

Penggunaan informasi visual seperti monitor dapat membantu meningkatkan pemahaman pengguna layanan terhadap budaya keamanan. Dengan adanya penyampaian informasi yang lebih jelas dan menarik, budaya keamanan dapat tersampaikan dengan cepat dan mudah. Oleh karena itu, judul laporan OJT yang dipilih adalah **“PENTINGNYA KETERSEDIAAN INFORMASI VISUAL DALAM MENINGKATKAN BUDAYA KEAMANAN DI BANDAR UDARA JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG”**.

1.2 Maksud dan Manfaat OJT

1.2.1 Maksud OJT

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang dapat memberikan pengalaman kerja secara langsung kepada mahasiswa Program Studi Manajemen Transportasi Udara Poltekbang Surabaya. Maksud dari kegiatan ini sebagai berikut:

1. Mengaplikasikan teori yang telah dipelajari di kampus ke dalam praktik kerja secara langsung.
2. Meningkatkan pengetahuan tentang prosedur operasional yang ada di bandar udara.
3. Mengembangkan keterampilan sesuai dengan standar industri penerbangan.
4. Meningkatkan kesiapan mahasiswa dalam menghadapi dunia kerja

1.2.2 Manfaat OJT

Manfaat dari kegiatan OJT (*On the Job Training*) di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani sebagai berikut:

1. Bagi mahasiswa

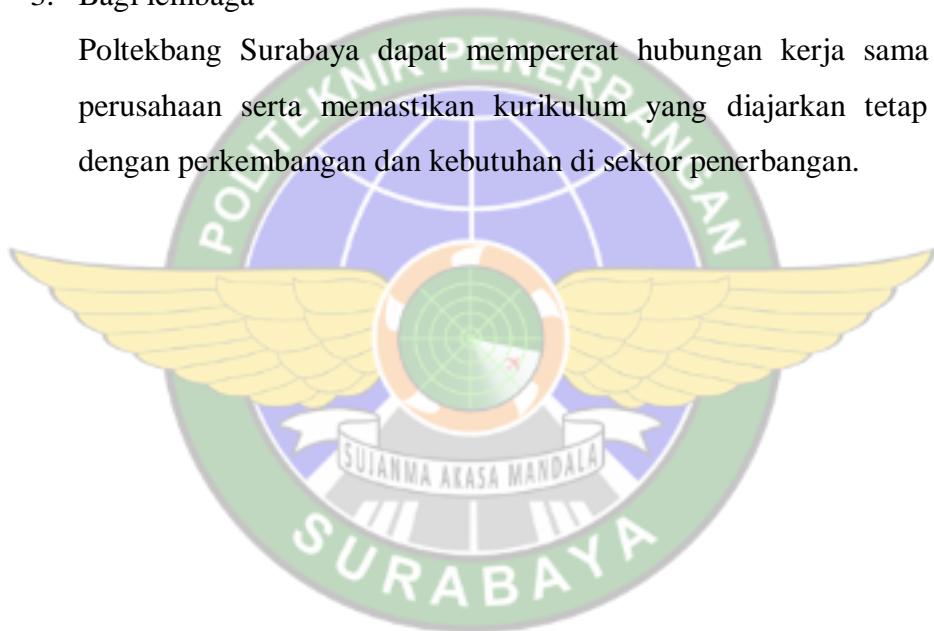
Dapat meningkatkan keterampilan *soft skills*, seperti komunikasi dan kerja sama tim, serta memperluas jaringan yang berguna bagi karir di masa depan.

2. Bagi perusahaan

Bandar udara juga memiliki kesempatan untuk ikut berkontribusi dalam pengembangan sumber daya manusia pada bidang penerbangan dengan mengenalkan budaya kerja serta standar operasional.

3. Bagi lembaga

Poltekbang Surabaya dapat mempererat hubungan kerja sama dengan perusahaan serta memastikan kurikulum yang diajarkan tetap relevan dengan perkembangan dan kebutuhan di sektor penerbangan.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang awalnya merupakan pangkalan udara militer yang dikelola oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Darat (TNI AD). Seiring berkembangnya kebutuhan transportasi udara di Semarang dan sekitarnya, bandar udara ini mulai melayani penerbangan sipil dan secara bertahap berkembang menjadi bandar udara berstatus *inclave* sipil. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang termasuk bandara *inclave* sipil karena masih memiliki area militer tetapi juga melayani penerbangan komersial atau mana area sipil dan militer tetap beroperasi berdampingan dalam satu lokasi.

Pengelolaan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani sebelumnya di bawah naungan PT. Angkasa Pura I. Namun, sekarang berubah menjadi PT. Angkasa Pura Indonesia atau InJourney Airport, yang bertanggung jawab atas operasional dan pengembangannya. Dengan meningkatnya jumlah penumpang dan lalu lintas penerbangan, bandara ini mengalami beberapa kali renovasi dan perluasan untuk meningkatkan kapasitas serta kualitas layanan. Salah satu pengembangan terbesarnya pada tahun 2018, yaitu dibukanya terminal baru dengan konsep "*Floating Airport*", yang menjadikan bandar udara ini sebagai bandar udara ramah lingkungan pertama di Indonesia. Terminal ini dirancang lebih modern, luas, dan nyaman dalam mendukung peningkatan jumlah penumpang serta penerbangan domestik dan internasional.

Namun pada tahun 2022, status internasional bandar udara ini diturunkan menjadi status domestik sebagai bagian dari penyesuaian operasional yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan. Penurunan status ini dipengaruhi oleh penurunan jumlah penerbangan internasional akibat dampak pandemi COVID-19, rendahnya permintaan rute internasional, dan upaya optimalisasi operasional bandara di wilayah Jawa Tengah. Meski demikian, bandar udara ini tetap memiliki fasilitas yang mendukung penerbangan internasional, sehingga masih

memungkinkan untuk kembali melayani penerbangan internasional di masa mendatang sesuai dengan perkembangan kebutuhan dan permintaan pasar. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani masih terus berkembang sampai saat ini, sebagai salah satu gerbang utama transportasi udara di Jawa Tengah dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pariwisata di wilayah tersebut.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

2.1.2 Sejarah Singkat InJourney Airports

InJourney atau PT. Aviasi Pariwisata Indonesia (Persero) adalah perusahaan induk atau holding BUMN yang dibentuk oleh pemerintah Indonesia untuk mengintegrasikan sektor aviasi (penerbangan) dan pariwisata menjadi lebih efisien. Holding ini dibentuk pada tahun 2021 dengan tujuan untuk meningkatkan daya saing industri penerbangan dan pariwisata nasional. Perusahaan yang tergabung dalam InJourney sebagai berikut:

1. InJourney Airports

Mengelola bandara di Indonesia yang sebelumnya dikelola oleh PT. Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II. InJourney Airport ini berfokus pada modernisasi, peningkatan layanan penumpang, dan efisiensi operasional bandar udara.

2. InJourney Aviation Services

Menyediakan layanan pendukung penerbangan, termasuk ground handling, perawatan pesawat, serta layanan navigasi udara. InJourney Aviation Services memiliki tujuan dalam meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan penerbangan yang ada di Indonesia.

3. InJourney Tourism Development Corporation

Mengembangkan berbagai destinasi wisata yang ada di Indonesia dengan peningkatan fasilitas dan promosi wisata. InJourney Tourism Development Corporation berperan dalam mengelola kawasan pariwisata yang strategis untuk meningkatkan daya tarik dari wisatawan domestik dan internasional.

4. InJourney Destination Management

Fokus pada manajemen destinasi wisata agar lebih terintegrasi dengan sektor penerbangan dan perhotelan. InJourney Destination Management ini memastikan wisatawan memiliki pengalaman yang berkesan mulai saat kedatangan hingga ke tempat wisata.

5. InJourney Hospitality

Mengelola perhotelan dan akomodasi. InJourney Hospitality ini berfokus pada peningkatan kualitas layanan dan integrasi dengan ekosistem pariwisata.

6. InJourney Retail

Mengelola sektor ritel, termasuk pusat perbelanjaan dan toko souvenir yang ada di bandar udara serta destinasi wisata. InJourney Retail ini berfokus meningkatkan daya tarik produk lokal dan mendukung ekonomi kreatif Indonesia.

Pengelolaan bandar udara di Indonesia sebelumnya dilakukan secara terpisah, yaitu PT. Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II. PT. Angkasa Pura I sebagai salah satu bagian dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) kini telah menjadi bagian dari InJourney (Wardani, 2024). Sama halnya dengan PT. Angkasa Pura II kini juga bagian dari InJourney. Kedua perusahaan tersebut berada di bawah naungan InJourney Airports yang merupakan anak perusahaan dari InJourney.

Perubahan ini menjadikan InJourney Airports mengambil alih peran menjadi pengelola utama bandar udara yang ada di Indonesia. Bandara Udara

Jenderal Ahmad Yani pun juga termasuk menjadi bagian dari InJourney Aiport, yang mana sebelumnya bandar udara ini merupakan bagian dari PT. Angkasa Pura I. InJourney Airports sendiri memiliki fokus dalam modernisasi fasilitas di bandar udara, peningkatan layanan penumpang, dan pengoptimalan operasional. Selain itu juga mengembangkan konsep “*airport as a tourism hub*”, yaitu menjadikan bandar udara ini sebagai bagian dari pengalaman wisata yang lebih luas.

Saat ini InJourney Airports telah mengelola 37 bandar udara yang ada di Indonesia. Pada masa depan, InJourney Airports diharapkan terus berkomitmen dalam meningkatkan penerbangan dan pariwisata di Indonesia. Salah satunya dengan menjadikan Indonesia sebagai salah satu destinasi wisata yang mendunia melalui pengelolaan bandar udara yang terintegrasi. Selain itu diharapkan dapat meningkatkan daya saing, sehingga mampu bersaing dengan bandar udara internasional lainnya.



Gambar 2. 2 InJourney Airports
Sumber: InJourney Airports

2.2 Data Umum

Bandar Udara jenderal Ahmad Yani merupakan bandar udara yang terletak di Semarang. Jarak bandar udara dari pusat Kota Semarang sekitar 3 sampai 4 kilometer. Dengan menggunakan kendaraan, perjalanan dari pusat kota biasanya memakan waktu sekitar 15–20 menit, tergantung pada kondisi lalu lintas. Informasi dan data umum Bandar Udara Jenderal Ahmad yani sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara

Nama Bandar Udara	Jenderal Ahmad Yani
Kode ICAO	WAHS
Kode IATA	SRG
Kantor Otoritas	Otoritas Bandar Udara Wilayah III Surabaya
Status Operasi	Umum
Penggunaan	Domestik
Klasifikasi	4C
Jam Operasi	07.00 LT – 21.00 LT
Pengelola	PT. Angkasa Pura Indonesia
Provinsi	Jawa Tengah
Kabupaten/Kota	Kota Semarang
Kecamatan	Semarang Barat
Kelurahan	Tambakharjo
Alamat Bandar Udara	Jl. Bandara Ahmad Yani, Semarang - 50145
Koordinat	065835S 1102238 E
Elevasi	11 ft (MSL)
Temperatur	33° C
Instrumen	IFR/VFR
Critical Aircraft	Boeing 737-900 ER
Luas	1.397.313,55 m ²
Lokasi	3.65 km dari Kota Semarang
Telepon	(+6224) 86000600
Fax	(+6224) 7603506 (+6224) 7603417 (+6224)7600651
Email	srg.tu@injourneyairports.id
Airnav Indonesia	Kantor Cabang Semarang Perum LPPNPI Kantor Cabang Semarang, Bandar Udara Ahmad Yani Semarang, Jl Puad Ahmad Yani Semarang 50145 +6224-7629192

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

2.2.1 Rute Penerbangan

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang melayani berbagai rute penerbangan domestik yang menghubungkan Semarang dengan kota-kota lain yang ada di Indonesia. Rute Penerbangan yang tersedia sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Rute Penerbangan



No	Kota	Kode IATA
1	Jakarta	CGK
2	Jakarta	HLP
3	Bali	DPS
4	Pangkalanbun	PKN
5	Banjarmasin	BDJ
6	Palangkaraya	PKY
7	Balikpapan	BPN
8	Batam	BTH
9	Pontianak	PNK
10	Ujungpandang	UPG
11	Medan	KNO
12	Lombok	LOP

Sumber: Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani

2.2.2 Maskapai Penerbangan

Maskapai yang beroperasi di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang sebagai berikut:

Tabel 2. 3 Nama Maskapai

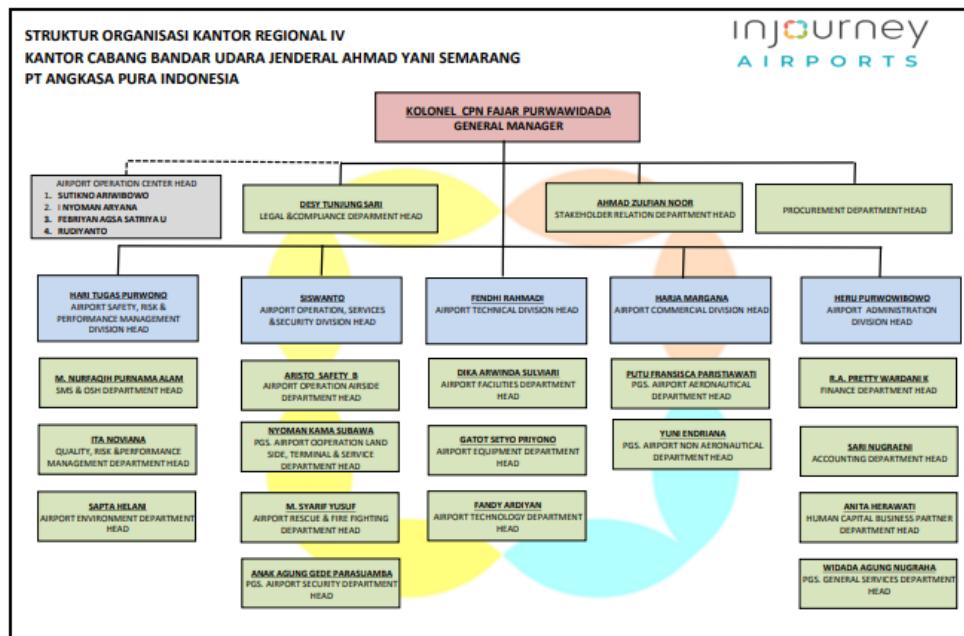
No	Nama	Kode
1	Garuda Indonesia	GA

2	Citilink	QG
3	Lion Air	JT
4	Batik Air	ID
5	Super Air Jet	IU
6	Nam Air	IN
7	My Indo Airlines	2Y
8	Airnesia Royal Cargo	-

Sumber: Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani

2.3 Struktur Organisasi

Struktur organisasi di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang mengacu kepada sistem manajemen yang telah diterapkan oleh InJourney Airports, sebagai induk perusahaan yang menaungi pengelolaan bandar udara. Struktur ini dirancang untuk memastikan kelancaran operasional, keselamatan penerbangan, serta pelayanan yang optimal bagi penumpang dan maskapai.



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Perusahaan
Sumber: Bandar Udara Jenderal Ahmad Yan

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut Egg (2022) bandar udara adalah pintu masuk atau gerbang yang menghubungkan antara wilayah satu dengan wilayah lainnya dari suatu wilayah. Bandar udara adalah area tertentu yang terletak di daratan atau perairan, yang mencakup bangunan, instalasi, dan peralatan yang diperuntukkan baik secara keseluruhan maupun sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat terbang. Hal ini sesuai yang tertuang di ICAO (*International Civil Aviation Organization*) Annex 14 tentang *Aerodromes*.

Bandar udara merupakan suatu fasilitas yang sangat penting dalam berjalannya transportasi udara. Bandar udara diciptakan sebagai gerbang perekonomian yang berperan penting dalam memperlancar arus perdagangan, mendorong pariwisata, dan meningkatkan koneksi antar wilayah baik di Indonesia maupun di berbagai negara. Kegiatan transportasi udara seperti lalu lintas pesawat dan penumpang memiliki peran penting dalam bandar udara, perannya adalah sebagai titik utama dalam persebaran lalu lintas pesawat antara bandar udara, yaitu dari bandar udara asal menuju bandar udara tujuan (Kewarganegaraan et al., 2022).

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Dalam bidang perekonomian, bandar udara memiliki fungsi yang penting untuk menunjang perekonomian dengan membuat banyak peluang lapangan kerja di kawasan bandar udara itu sendiri atau bahkan dari berbagai sektor pendukung seperti transportasi, pariwisata, dan tempat makan, sehingga mengurangi angka pengangguran dan meningkatkan kesejahteraan dari masyarakat di sekitar bandar udara (Insani & Dyahjatmayanti, 2024).

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menjelaskan bahwa bandar udara memiliki fungsi sebagai berikut:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi
- d. Pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan
- e. Pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana; serta
- f. Prasarana memperkokoh wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

Bandar udara memiliki beberapa area utama dalam menunjang operasional dalam penerbangan agar berjalan semestinya sesuai dengan peran pada setiap wilayahnya. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, sisi darat adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Sedangkan sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

Area yang termasuk dalam bagian dari sisi darat dan sisi udara sebagai berikut:

1. Sisi darat (*landside*)

- a. Terminal

Terminal adalah bangunan utama yang ada di bandar udara yang berfungsi sebagai pusat layanan bagi penumpang. Di terminal, terdapat berbagai fasilitas penunjang untuk penumpang melaksanakan proses *check-in* hingga *boarding*. Terminal biasanya dibagi menjadi beberapa area, termasuk *departure hall*, *arrival hall*.

- b. *Check-in counter*

Check-in counter merupakan tempat untuk penumpang melakukan proses *check-in* sebelum keberangkatan. Di sini, mereka dapat

mendapatkan *boarding pass* dan menyerahkan bagasi untuk dibawa ke dalam pesawat.

c. *Baggage claim area*

Baggage claim area adalah area dimana penumpang mengambil bagasi mereka setelah mendarat dari pesawat. Di *baggage claim area* terdapat *conveyor belt* yang mengantarkan bagasi dari pesawat ke area ini.

d. *Parking area*

Parking area adalah tempat parkir kendaraan bagi penumpang, pengantar penumpang, dan pengunjung bandar udara. Ada berbagai jenis tempat parkir, mulai dari parkir dalam jangka pendek hingga jangka panjang, yang memberikan kemudahan bagi pengguna jasa bandar udara untuk meninggalkan kendaraan mereka.

e. *Drop-off zone*

Drop-off zone merupakan area khusus dimana penumpang dapat diturunkan oleh pengemudi kendaraan sebelum memasuki terminal bandar udara. Zona ini dibuat khusus untuk memudahkan proses turun dari kendaraan tanpa mengganggu arus lalu lintas di area sekitar bandar udara.

f. *Pick-up zone*

Pick-up zone adalah area dimana penumpang dapat dijemput setelah tiba di bandar udara. Pengemudi dapat menunggu di zona ini untuk menjemput penumpang yang baru tiba, sehingga penjemput tidak perlu menunggu atau parkir terlalu lama.

g. *Security Check Point (SCP)*

Security Check Point (SCP) adalah tempat pemeriksaan keamanan yang harus dilalui oleh penumpang sebelum memasuki sisi udara bandar udara. Di tempat ini penumpang dan barang bawaan mereka akan diperiksa untuk memastikan tidak ada barang berbahaya yang akan penumpang bawa ke dalam pesawat.

h. *Boarding lounge*

Boarding lounge adalah ruang tunggu bagi penumpang sebelum naik ke pesawat. Setelah melewati pemeriksaan keamanan atau *Security Check Point* (SCP), penumpang dapat menunggu penerbangan mereka di sini sambil menikmati fasilitas yang ada.

2. Sisi udara (*airside*)

a. *Runway*

Runway adalah jalur landasan yang digunakan pesawat untuk lepas landas dan mendarat. *Runway* dibuat khusus untuk mendukung berat pesawat dan harus memenuhi standar keselamatan tertentu agar operasi penerbangan dapat berjalan dengan lancar.

b. *Taxiway*

Taxiway adalah jalur yang menghubungkan *runway* dengan *apron* atau terminal. *Taxiway* digunakan oleh pesawat untuk bergerak dari satu titik ke titik lainnya tanpa terbang. *Taxiway* ini dirancang agar pesawat dapat bergerak dengan aman dan efisien sebelum melakukan lepas landas atau setelah mendarat.

c. *Apron*

Apron adalah area di bandar udara yang letaknya dekat dengan terminal. *Apron* juga sebagai tempat pesawat diparkir saat tidak terbang. Di sini juga dilakukan berbagai aktivitas seperti pengisian bahan bakar pesawat, pemuatan dan pembongkaran barang bagasi, serta perawatan pesawat.

3.2 Informasi Visual

Informasi visual merupakan suatu bentuk penyampaian pesan menggunakan elemen visual seperti gambar, grafik, diagram, video, atau simbol untuk mempermudah pemahaman seseorang terhadap suatu informasi. Informasi visual bertujuan untuk menyederhanakan komunikasi sehingga lebih mudah ditangkap oleh penerima, terutama dalam situasi di mana komunikasi verbal atau teks yang panjang mungkin kurang efektif. Dalam konteks keamanan di bandar udara, informasi visual digunakan untuk membantu penumpang memahami prosedur keamanan.

Informasi visual yang meliputi gambar, grafik, diagram, dan video, memainkan peran krusial dalam komunikasi modern karena kemampuannya untuk menyederhanakan informasi dapat meningkatkan pemahaman. Penggunaan informasi visual efektif dapat meningkatkan daya ingat penerima, menarik perhatian mereka, dan memperjelas konsep yang sulit dipahami hanya dengan teks yang panjang. Prinsip dari desain visual seperti kejelasan, kontras yang baik, dan penggunaan warna yang tepat sangat penting untuk memastikan bahwa informasi visual yang disampaikan efektif dan mudah dicerna.

Salah satu bentuk informasi visual yang efektif dalam menyampaikan pesan di lingkungan bandara adalah penggunaan monitor digital. Monitor ini berfungsi sebagai media penyampaian informasi secara dinamis, sehingga lebih mudah diakses dan dipahami oleh penumpang, pengantar dan pengunjung bandar udara. Penggunaan monitor digital memiliki beberapa keunggulan sebagai berikut:

1. Mudah diperbarui dan disesuaikan
2. Menarik dan interaktif
3. Meningkatkan efisiensi
4. Dapat diakses oleh pengantar dan pengunjung

3.3 Budaya Keamanan

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 55 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Budaya Keamanan Penerbangan, budaya keamanan penerbangan adalah sekumpulan norma, kepercayaan, nilai, sikap, dan asumsi yang melekat dalam kegiatan sehari-hari operator penerbangan dan dicerminkan oleh tindakan dan perilaku manajemen dan karyawan serta seluruh entitas di bandar udara bahwa keamanan penerbangan harus menjadi tanggung jawab semua orang.

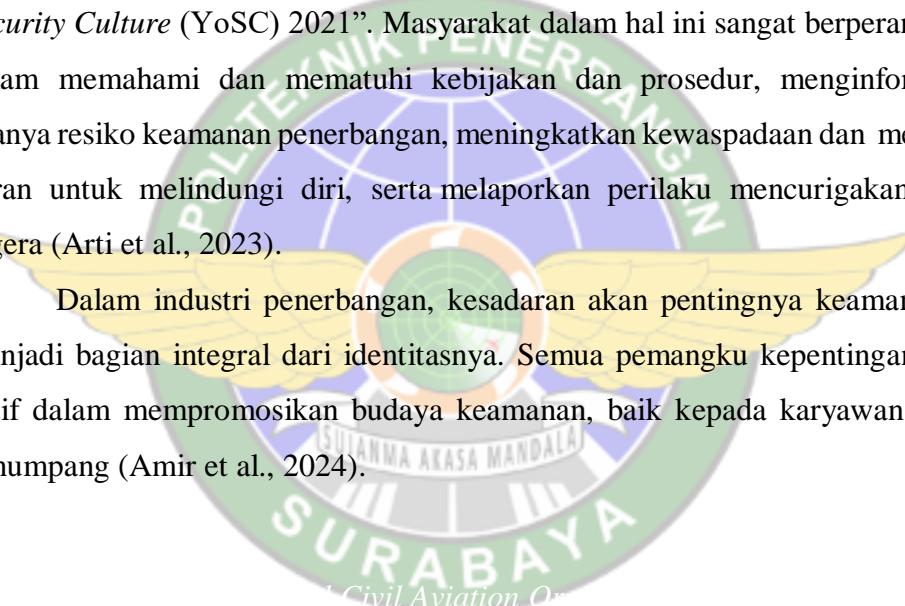
Budaya keamanan penerbangan merupakan suatu lingkungan di dalam industri penerbangan di mana keselamatan menjadi prioritas utama dalam setiap aspek operasional (Amir et al., 2024). Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 55 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Budaya Keamanan Penerbangan, pelaksanaan budaya keamanan

penerbangan dapat berisikan informasi budaya keamanan penerbangan sebagai berikut:

1. Prosedur yang tepat untuk memakai ID karyawan / pas bandar udara;
2. Meningkatkan kewaspadaan dan inisiatif melaporkan;
3. Pelaporan insiden keamanan penerbangan;
4. Pelaporan apabila ditemukan barang tidak bertuan; atau
5. Perilaku mencurigakan.

Pada tahun 2021 ICAO (*International Civil Aviation Organization*) menetapkan tahun tersebut sebagai tahun budaya keamanan bagi sektor penerbangan dan semua negara di seluruh dunia memperingatinya sebagai “*Year of Security Culture (YoSC) 2021*”. Masyarakat dalam hal ini sangat berperan penting dalam memahami dan mematuhi kebijakan dan prosedur, menginformasikan adanya resiko keamanan penerbangan, meningkatkan kewaspadaan dan memahami peran untuk melindungi diri, serta melaporkan perilaku mencurigakan dengan segera (Arti et al., 2023).

Dalam industri penerbangan, kesadaran akan pentingnya keamanan telah menjadi bagian integral dari identitasnya. Semua pemangku kepentingan terlibat aktif dalam mempromosikan budaya keamanan, baik kepada karyawan maupun penumpang (Amir et al., 2024).



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelaksanaan OJT (*On the Job Training*) yang dilaksanakan Mahasiswa/i berada di Bandar Udara jenderal Ahmad Yani Semarang yang terletak di Kelurahan Tambakharjo, Kecamatan Semarang Barat, Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Pelaksanaan kegiatan OJT (*On the Job Training*) dilakukan selama dua bulan pada Bulan Januari – Februari pada Tahun 2025.

Kegiatan OJT (*On the Job Training*) di Bandar Udara Ahmad Yani yang telah disepakati terdiri dari tiga unit kerja utama. Unit kerja *Airport Security* yang bertugas dalam pengamanan bandar udara . Selanjutnya pada unit Komersial Aeronautika yang menangani layanan dan operasional penerbangan dari aspek komersial meliputi PJP2U, PJKP2U, dan PJP4U. Terakhir pada unit AMC (*Apron Movement Control*) yang mengontrol pergerakan pesawat, kendaraan operasional, dan koordinasi dengan *Air Traffic Control* (ATC) untuk kelancaran lalu lintas di *apron* dan *taxiway*.

4.1.1 Wilayah Kerja

Selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, Mahasiswa/i ditempatkan di tiga unit kerja, yaitu *Airport Security*, Komersial Aeronautika, dan *Apron Movement Control* (AMC). Masing-masing unit memiliki wilayah kerja yang berbeda-beda sebagai berikut:

1. *Airport Security*

Wilayah kerja *Airport Security* mencangkup area yang memiliki tanggung jawab terhadap keamanan penerbangan dan bandar udara. *Airport Security* di Bandar Udara Jenderal ahmad Yani memiliki dua bagian, yaitu *Screening* dan *Protection*. Wilayah kerja *Airport Security Screening* sebagai berikut:

a. *Loading Dock* Timur

SSCP (Staff Security Check Point) atau di Bandar Udara Jenderal Ahmad yani Semarang ini disebut LDT atau *Loading Dock* Timur

merupakan area yang digunakan sebagai pintu masuk bagi karyawan, termasuk personel keamanan, *ground handling*, dan staf lainnya, baik untuk keperluan operasional dan logistik.



Gambar 4. 1 LDT

b. *Security Check Point*

SCP atau *Security Check Point* merupakan area pemeriksaan keamanan yang dilakukan sebelum penumpang masuk ke area steril. Di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, SCP ini disebut juga dengan PSCP (*Passenger Security Check Point*) atau *Centralize* yang mana konsep pemeriksaan keamanan terpusat di satu lokasi.



Gambar 4. 2 Security Check Point

Sedangkan untuk wilayah kerja *Airport Security Protection* sebagai berikut:

a. *Loading Dock Timur*

SSCP (*Staff Security Check Point*) atau di Bandar Udara Jenderal Ahmad yani Semarang ini disebut LDT atau *Loading Dock Timur*

merupakan area yang digunakan sebagai pintu masuk bagi karyawan, termasuk personel keamanan, *ground handling*, dan staf, baik untuk keperluan operasional dan logistik.



Gambar 4. 3 LDT

b. Keberangkatan atau Area *Ticketing*

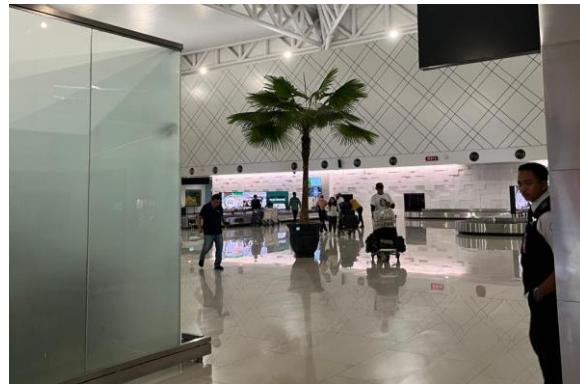
Area ini merupakan tempat dimana dilakukan pengawasan keamanan dan pemeriksaan dokumen sebelum penumpang menuju SCP.



Gambar 4. 4 *Ticketing*

c. Kedatangan

Area ini merupakan tempat pintu keluar bagi penumpang setelah *landing* dari pesawat.



Gambar 4. 5 Kedatangan

d. *Transit*

Transit merupakan tempat yang digunakan untuk penumpang yang transit di bandar udara.



Gambar 4. 6 Transit

e. *Main Gate*

Main gate merupakan pintu utama yang menjadi jalur masuk kendaraan ataupun karyawan untuk menuju area *airside*. Di pos ini dilakukan pemeriksaan dan harus memiliki izin khusus untuk masuk.



Gambar 4. 7 Main Gate

2. Komersial Aeronautika

Wilayah kerja *Komersial Aeronautika* mencangkup area yang berfokus pada pengelolaan fasilitas komersial dan layanan penumpang di bandar udara secara aeronautika. Wilayah kerja Komersial Aeronautika sebagai berikut:

a. Kantor Administrasi

Kantor administrasi merupakan tempat dimana pengelolaan layanan penumpang secara aeronautika.



Gambar 4. 8 Kantor Administrasi

b. Kantor PJP2U

Kantor Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) merupakan tempat dilakukannya pengelolaan tarif yang harus dibayarkan penumpang.



Gambar 4. 9 Kantor PJP2U

c. Tenant Terminal

Tenant komersial merupakan tempat yang disewakan bandar udara yang berupa restoran, toko oleh-oleh, minimarket, dan *lounge* yang beroperasi di Terminal.



Gambar 4. 10 *Tenant* Terminal

3. AMC (*Apron Movement Control*)

Wilayah kerja AMC mencangkup area yang berkaitan dengan pengaturan pergerakan pesawat dan kendaraan operasional di area sisi udara (*airside*).

a. Kantor AMC

Unit AMC memiliki kantor sendiri dalam melakukan pengelolaan dan pengaturan pergerakan pesawat selama pesawat tersebut di *ground*.



Gambar 4. 11 Kantor AMC

b. Garbarata

Aviobridge atau garbarata merupakan jembatan penghubung antara pesawat dengan bandar udara yang digunakan untuk memudahkan penumpang naik dan turun pesawat tanpa harus berjalan di apron. Di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang terdapat tiga garbarata pada *parking stand* 5,6, dan 7.



Gambar 4. 12 Garbarata *Parking Stand* 5

c. Apron

Area ini merupakan tempat yang digunakan pesawat untuk parkir, pengisian bahan bakar, dan *loading* atau *unloading* bagasi dan kargo.



Gambar 4. 13 Apron

d. *Taxiway*

Area ini merupakan jalur yang digunakan pesawat untuk bergerak dari apron menuju *runway* dan sebaliknya. Di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang terdapat dua *taxiway*, yaitu *taxiway foxtrot* dan *golf*.



Gambar 4. 14 Taxiway Foxtrot



Gambar 4. 15 Taxiway Golf

e. *Runway*

Landasan pacu atau *runway* yang digunakan pesawat untuk lepas landas (*take-off*) dan mendarat (*landing*). Di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang terdapat satu *runway*, yaitu 13 dan 31.



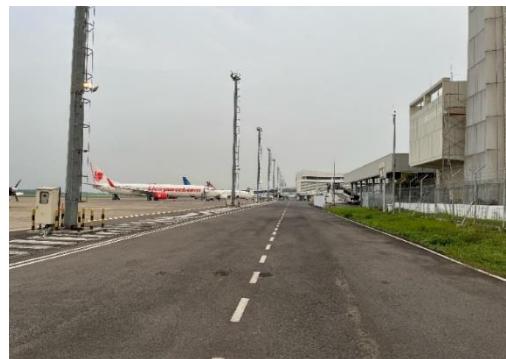
Gambar 4. 16 *Runway 13*



Gambar 4. 17 *Runway 31*

f. *Service Road*

Service road merupakan jalan yang digunakan untuk kendaraan beroperasional di area sisi udara (*airside*).



Gambar 4. 18 *Service Road*

g. *GSE Storage*

Tempat ini merupakan area yang digunakan untuk menyimpan peralatan pendukung pesawat atau GSE (*Ground Support Equipment*).



Gambar 4. 19 *GSE Storage Timur*



Gambar 4. 20 *GSE Storage Barat*

h. *Make Up Area*

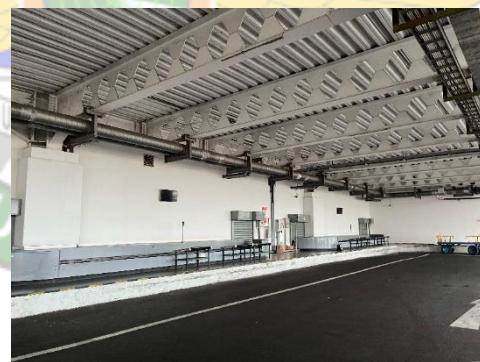
Area ini merupakan tempat dilakukannya pemrosesan dan pengelompokan bagasi sebelum dikirim ke pesawat untuk dimuat ke dalam kargo.



Gambar 4. 21 *Make Up Area*

i. *Break Down Area*

Area ini merupakan tempat untuk bagasi yang baru tiba dari pesawat untuk dikelompokkan sebelum diserahkan ke penumpang di *baggage claim*.



Gambar 4. 22 *Break Down Area*

j. *Apron Service*

Tempat ini merupakan kantor layanan di *apron* untuk mendukung operasional pesawat, seperti pengisian bahan bakar, *catering*, penanganan bagasi, dan layanan *ground handling* lainnya.



Gambar 4. 23 Apron Service

k. GSE Refueling Station

Station ini merupakan tempat khusus untuk pengisian bahan bakar peralatan pendukung pesawat (GSE).



Gambar 4. 24 GSE Refueling Station

l. Lavatory

Tempat ini merupakan area pembuangan limbah dari pesawat.



Gambar 4. 25 Lavatory

4.1.2 Prosedur Pelayanan

Prosedur pelayanan pada masing-masing unit berbeda, prosedur pelayanan yang diterapkan oleh tiap unit sebagai berikut:

1. Prosedur pelayanan Unit *Airport Security*
 - a. *Screening* di LDT
 1. Mengucapkan salam dan meminta izin kepada karyawan sebelum pemeriksaan.
 2. Memeriksa PAS Bandara, mencocokkan nama, tanggal berlaku, dan kode area.
 3. Melakukan *body screening* terhadap karyawan menggunakan HHMD.
 4. Menginstruksikan karyawan untuk mengeluarkan barang dari saku jika diperlukan.
 5. Memeriksa barang bawaan karyawan menggunakan mesin *X-ray* yang dioperasikan oleh petugas.
 6. Jika ditemukan indikasi benda mencurigakan, dilakukan pemeriksaan lebih lanjut sesuai prosedur keamanan.
 - b. *Screening* di *Centralize*
 1. Mengatur *flow* barang yang akan diperiksa melalui mesin *X-ray* agar tetap tertib dan lancar.
 2. Menginstruksikan penumpang untuk mengeluarkan barang elektronik dari dalam tas guna memperjelas hasil pemindaian.
 3. Memastikan antrian penumpang menuju WTMD berjalan terkoordinir.
 4. Menginstruksikan penumpang untuk melepas barang berbaham logam yang dikenakan sebelum melewati WTMD.
 5. Memeriksa barang penumpang dan memastikan *prohibited items* tidak dibawa masuk ke area steril.
 6. Jika ditemukan barang yang mencurigakan, melaporkan kepada petugas keamanan untuk tindakan lebih lanjut.

- c. *Protection* di LDT, Kedatangan, dan Transit
 - 1. Mengucapkan salam dan meminta izin sebelum pemeriksaan dilakukan.
 - 2. Memeriksa PAS Bandara karyawan dengan mencocokkan nama, tanggal berlaku, dan kode area.
 - 3. Melakukan *body screening* terhadap karyawan menggunakan HHMD.
 - 4. Pada area kedatangan/ticketing, memeriksa identitas dan tiket/*boarding pass* penumpang, mencocokkan nama, tanggal, dan tujuan penerbangan.
 - 5. Jika terdapat ketidaksesuaian pada identitas atau *boarding pass*, melaporkan kepada petugas yang berwenang.
 - d. *Protection* di Main Gate
 - 1. Mengucapkan salam kepada pekerja sebelum pemeriksaan dilakukan.
 - 2. Memeriksa PAS Bandara pekerja, mencocokkan nama, tanggal berlaku, dan kode area.
 - 3. Melakukan pemeriksaan badan menggunakan HHMD.
 - 4. Memeriksa kendaraan yang dibawa pekerja sebelum memasuki *airside*.
 - 5. Jika ditemukan benda mencurigakan, melakukan tindakan sesuai dengan prosedur keamanan yang berlaku.
2. Prosedur pelayanan Unit Komersial Aeronautika
- a. Input Tagihan Listrik
 - 1. Menerima struk listrik yang berisi tanggal tagihan, nama *tenant*, biaya tagihan, dan jumlah KWh yang digunakan.
 - 2. Menginput data tagihan listrik ke dalam sistem SAP LOGON.
 - 3. Memverifikasi kembali data yang telah diinput untuk memastikan keakuratan informasi.
 - 4. Mencetak laporan tagihan listrik yang telah diinput.
 - 5. Menyerahkan laporan tagihan listrik kepada *cashier* untuk proses penagihan kepada *tenant*.
 - b. Monitor *Tenant*

1. Menyiapkan lembar *checklist* pemantauan *tenant*.
2. Melakukan *monitoring* seluruh *tenant* di terminal bandar udara setiap hari Jumat, mencakup tenant di lantai 1, 2, dan 3.
3. Melakukan pengecekan berdasarkan lembar *checklist*, yang mencakup:
 - a. Kebersihan area *tenant*
 - b. Penampilan karyawan *tenant*
 - c. Ketersediaan stok barang
 - d. Kejelasan *price tag* pada produk
 - e. Keberadaan dan kondisi APAR (Alat Pemadam Api Ringan)
4. Mencatat temuan jika ada hal yang tidak sesuai dengan standar.
5. Melaporkan hasil pemantauan kepada pihak terkait untuk tindakan lebih lanjut.
- c. PJP2U (Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara)
 1. Menerima data *manifest* penumpang dari masing-masing maskapai.
 2. Menginput jumlah penumpang ke dalam sistem POTS berdasarkan kategori penumpang (*adult, child, infant*).
 3. Mengunggah lembar *manifest* ke dalam sistem POTS sebagai bukti pendukung.
 4. Mencatat data manifest dalam spreadsheet sesuai dengan nomor penerbangan.
 5. Menyusun berita acara berdasarkan nama maskapai dan data *manifest* yang telah diinput.
 6. Mencetak lembar berita acara dan mengelompokkan bersama lembar *manifest* sesuai dengan nomor penerbangan.
 7. Menyerahkan dokumen *manifest* dan berita acara kepada maskapai untuk proses penagihan.
3. Prosedur pelayanan Unit AMC (*Apron Movement Control*)
 - a. Inspeksi
 1. Memulai *shift* dengan *briefing* singkat mengenai jadwal dan area inspeksi.

2. Menggunakan mobil *Follow Me* milik AMC untuk melakukan inspeksi di area *airside*, mencakup:
 - a. *Service road*
 - b. *GSE storage (timur dan barat)*
 - c. *Apron service*
 - d. *Lavatory*
 - e. *Apron*
 - f. *Make-up area*
 - g. *Break-down area*
 - h. *GSE refueling station*
 3. Melakukan dokumentasi tiap area inspeksi menggunakan kamera atau ponsel.
 4. Jika ditemukan kondisi yang tidak sesuai standar keselamatan, segera melaporkan kepada pihak terkait.
- b. Input Data Inspeksi
1. Menginput hasil inspeksi ke dalam sistem *My Inspection*.
 2. Mengisi data ke dalam *checklist*, *dashboard*, dan *logbook* sesuai temuan di lapangan.
 3. Melaporkan hasil inspeksi melalui grup *WhatsApp Airside SRG*, *AOCC SRG*, dan *Emergency Response Team* sesuai jadwal on duty.
 4. Melakukan *backup* laporan dalam *Google Drive* untuk penyimpanan data.
 5. Menyusun laporan akhir *shift* khusus untuk logbook.
- c. *Docking* dan *Undocking*
1. Proses *Docking*
 - a. Menerima informasi kedatangan pesawat dari AOCC.
 - b. Menuju *parking stand* yang telah ditentukan sesuai informasi dari AOCC.
 - c. Saat pesawat *block-on*, personel segera melaporkan melalui *handy talky* kepada tim terkait.
 - d. Mengawasi dan memastikan pesawat telah terparkir dengan aman sebelum meninggalkan lokasi.

2. Proses *Undocking*
 - a. Menerima *request* dari *ground handling* untuk melakukan *undocking*.
 - b. Menuju *parking stand* sesuai informasi yang diberikan.
 - c. Memastikan tidak ada kendala sebelum pesawat melakukan *push back* atau *taxis*.
 - d. Saat pesawat *block-off*, melaporkan status melalui *handy talky* kepada tim terkait.
- d. Monitor Sistem ATV
 1. Mencatat waktu *block-on* dan *block-off* pesawat berdasarkan laporan dari:
 - a. Personel *docking* dan *undocking*
 - b. AOCC
 - c. CCTV
 2. Menginput data *block-on* dan *block-off* ke dalam sistem ATV secara *real-time*.
 3. Memasukkan informasi *runway* yang digunakan pesawat untuk *landing* dan *take-off* ke dalam sistem.
 4. Melakukan *parking management* pada shift siang dengan melakukan *plotting parking stand*.
 5. Sebelum *plotting parking stand*, memastikan pesawat telah dilakukan *select flight* untuk *action set flight no operate* dan *connect two flight* dalam sistem ATV.

4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT

1. Aktivitas di Unit *Airport Security*

a. *Screening*

Pada bagian *screening* yang berada di LDT melakukan pemeriksaan kepada karyawan dengan menggunakan HHMD (*Hand-Held Metal Detector*) dan dilakukan pengecekan pada PAS Bandara dengan menyesuaikan nama, tanggal berlaku, dan kode

area. Selain pemeriksaan karyawan juga dilakukan pemeriksaan kepada barang melalui mesin *X-ray* oleh operator mesin *X-ray*.

Pada bagian *screening* yang berada di *Centralize* melakukan pengaturan *flow* barang yang akan diperiksa melalui mesin *X-ray* dan menginstruksikan penumpang untuk mengeluarkan barang elektronik dari dalam tas agar barang yang masuk dapat terbaca dengan jelas oleh operator. Pengaturan *flow* penumpang juga dilakukan agar antrian penumpang yang akan melewati WTMD (*Walk Through Metal Detector*) dapat terkoordinir dengan baik dan memberikan instruksi kepada penumpang untuk melepaskan barang logam yang dikenakan. Serta melakukan pengecekan *prohibited items*.

b. *Protection*

Pada bagian *protection* yang berada di LDT, kedatangan, dan transit melakukan pemeriksaan kepada karyawan dengan menggunakan HHMD (*Hand-Held Metal Detector*) dan dilakukan pengecekan pada PAS Bandara dengan menyesuaikan nama, tanggal berlaku, dan kode area. Pada area kedatangan atau ticketing melakukan pemeriksaan identitas dan tiket atau *boarding pass* penumpang dengan menyesuaikan nama penumpang, tanggal dan tujuan penerbangan pada hari tersebut.

Pada area *Main Gate* melakukan pemeriksaan para pekerja yang akan memasuki *airside* dengan menggunakan HHMD (*Hand-Held Metal Detector*) dan dilakukan pengecekan pada PAS Bandara dengan menyesuaikan nama, tanggal berlaku, dan kode area. Selain itu dilakukan pemeriksaan kepada kendaraan yang dibawa pekerja.

2. Aktivitas di Unit Komersial Aeronautika

a. Input Tagihan Listrik

Setiap *tenant* yang berada di terminal bandar udara menggunakan listrik bandar udara dan dilakukan penagihan setiap harinya pada masing-masing *tenant*. Penginputan tagihan listrik dilakukan dalam sistem SAP LOGON dengan memasukkan data

dari struk listrik berupa tanggal tagihan, nama *tenant*, biaya yang ditagihkan, dan KWh listrik yang digunakan. Kemudian laporan tagihan dicetak dan diserahkan ke *cashier*.

b. Monitor *Tenant*

Setiap hari jumat unit komersial melakukan monitor seluruh *tenant* yang ada di terminal mulai dari *tenant* yang ada di lantai 1, 2, dan 3. Komponen yang dilakukan monitor dan pengecekan dalam lembar *checklist* adalah kebersihan, penampilan karyawan, stok barang, *price tag*, dan APAR. Jika ada hal yang tidak sesuai maka dilaporkan.

c. PJP2U (Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara)

Pada PJP2U dilakukan penginputan data *manifest* yang akan pihak bandar udara tagihkan kepada penumpang. Proses yang dilakukan dengan memasukkan jumlah penumpang dalam ke sistem POTS berdasarkan *manifest* yang telah diterima dari masing-masing maskapai sesuai dengan jenis penumpangnya, yaitu *adult*, *child*, dan *infant*. Lembar *manifest* tersebut juga dimasukkan ke dalam sistem POTS. Data manifest selain di input dalam sistem POTS juga diinput dalam *spreadsheet* sesuai dengan nomor penerbangannya. Kemudian membuat berita acara sesuai dengan nama maskapai dan *manifest* dan dicetak. Lembar *manifest* dan lembar berita acara kemudian dikelompokkan berdasarkan nomor penerbangannya untuk diserahkan kepada maskapai.

3. Aktivitas di Unit AMC (*Apron Movement Control*)

a. Inspeksi

Setiap awal *shift* pagi dan *shift* siang wajib melakukan inspeksi di area *airside*, yaitu area *service road*, GSE storage timur dan barat, *apron service*, *lavatory*, *apron*, *make up*, *break down*, dan GSE *refueling station*. Inspeksi dilakukan dengan menggunakan mobil *follow me* milik AMC. Inspeksi ini disertai dengan dokumentasi dari tiap area.

b. Input Data Inspeksi

Setelah melakukan inspeksi, hasil dari tiap area yang dilakukan inspeksi diinput ke dalam sistem *My Inspection*. Data tersebut diinput ke dalam *checklist*, *dashboard*, dan *logbook*. Kemudian file yang telah dilakukan *update* dilaporkan melalui grup *whatsapp Airside SRG*, AOCC SRG, dan *Emergency Response Team* sesuai dengan jadwal *on duty*. Khusus untuk *logbook* dilaporkan pada akhir *shift*. Semua file laporan tersebut juga dilakukan *backup* dalam *google drive*.

c. *Docking* dan *Undocking*

Proses *docking* dilakukan saat pesawat landing yang telah diinformasikan oleh AOCC. Personil akan menuju *parking stand* yang telah ditentukan, saat pesawat *block-on* personel akan melaporkan melalui *handy talky*. Sedangkan proses *undocking* dilakukan saat personel mendapatkan *request* dari *ground handling* untuk bantuan melakukan *undocking* sesuai *parking stand*. Personel yang melakukan *undocking* juga melaporkan saat pesawat *block-off* dengan *handy talky*.

d. Monitor sistem ATV

Setiap pesawat yang *block-on* dan *block-off*, saat itu juga waktu jam dan menitnya dilaporkan ke sistem ATV. Informasi waktu *block-on* dan *block-off* didapatkan dari Personel yang melakukan *docking* dan *undocking*, AOCC, dan CCTV. Informasi runway yang digunakan pesawat untuk *landing* dan *take-off* dilaporkan di sistem ATV. Selain itu, di sistem ATV juga melakukan parking management yang dilakukan oleh saat shift siang untuk melakukan plotting *parking stand*. Sebelum dilakukan plotting *parking stand*, pesawat dilakukan *select flight* untuk yang *action set flight no operate* dan *connect two flight*.

4.2 Jadwal Kegiatan OJT

Kegiatan OJT (*On the Job Training*) di Bandar Udara Ahmad Yani yang telah disepakati terdiri dari tiga unit kerja utama. Unit kerja tersebut meliputi

AVSEC (*Aviation Security*) yang mana di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani adalah *Airport Security*, unit Komersial Aeronautika, dan unit AMC (*Apron Movement Control*). Jadwal pelaksanaan kegiatan OJT (*On the Job Training*) yang dilaksanakan dalam dua bulan sebagai berikut:

Tabel 1. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT

No	Tanggal	Kegiatan
1	3 Januari 2025	Mahasiswa tiba di lokasi OJT
2	6 Januari – 28 Februari 2025	Mahasiswa melaksanakan dinas harian sesuai <i>shift</i> yang telah ditentukan
3	28 Februari 2025	Mahasiswa melaksanakan sidang

Pelaksanaan dinas harian kegiatan OJT (*On the Job Training*) telah ditentukan berdasarkan *shift*. *Shift* yang dilaksanakan ada tiga yaitu, *shift* pagi diawali jam 05.00 LT untuk *Airport Security* sedangkan 06.00 LT untuk AMC dan bersamaan berakhir jam 13.00 LT. *Shift* siang diawali jam 13.00 LT sampai jam 21.00 LT untuk *Airport Security* sedangkan untuk AMC sampai dengan *Last Flight*. Pada Komersial Aeronautika menggunakan *office hours* mulai jam 08.00 LT sampai 16.30 LT. Jadwal *shift* pada masing-masing unit sebagai berikut:

1. Jadwal kegiatan bulan pertama di unit *Airport Security*

02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025		JANUARI																										
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	
1	Muhammad Ritha	S	S	S	P	P	L	S	P	P	S	P	L	L	S	S	S	P	L	S	Rab	Kam	Jum	Sab	Min			
2	Lutfi Afriana Fadillah	P	P	P	S	L	L	S	S	S	P	P	L	L	S	P	P	P	S	L	S	P	P	S	L	L		
3	Ramadhan Putra Purwanto	N	N	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	S	P	S	P	L	S	P	P	S	P	S	P		
4	Altha Zulfa Vismayati	N	N	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	S	P	S	P	L	S	P	P	S	P	S	P		
5	Jonathan Sergio Hethanussa	N	N	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	S	P	S	P	L	S	P	P	S	P	S	P		
6	Imam Fajar Prasetyo	N	N	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	P	S	P	S	P		
7	Eitra Fakhrizal Davi																											

02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025		JANUARI																										
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	
1	Muhammad Ritha	R	R	R	P	P	T	T	P	P	R	R	S	S	T	R	R	R	R	R	R	R	R	R	T	T	T	
2	Lutfi Afriana Fadillah	P	P	P	S	R	L	L	S	S	R	R	P	P	L	L	S	P	P	S	P	P	S	L	R	L	L	
3	Ramadhan Putra Purwanto	H	H	S	T	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
4	Altha Zulfa Vismayati	H	H	S	T	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
5	Jonathan Sergio Hethanussa	H	H	S	T	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
6	Imam Fajar Prasetyo	H	H	L	S	P	S	P	S	P	S	P	S	S	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	
7	Eitra Fakhrizal Davi																											

Gambar 4. 26 Jadwal Bulan Januari

2. Jadwal kegiatan bulan kedua di unit Komersial Aeronautika dan unit AMC (*Apron Movement Control*)

02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025		FEBRUARI																											
		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
NO	NAMA	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum
POLTEKBANG SURABAYA																													
AVSEC																													
AERONAUTICAL																													
1	Muhammad Ridha	P	P	S	P	S	L	L	S	S	P	P	P	L	L	P	L	S	S	P	S	P	L	S	P	S	S	P	
2	Lutfi Afriana Fadillah	L	L	P	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	S	P	L	S	P	P	S	S	P	S	S	S	S	P	
3	Ramadhan Putra Purwanto	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
4	Altha Zulfa Vismayati	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
5	Jonathan Sergio Hehanussa	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
6	Imam Fajar Prastyo	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
7	Fitra Fakhrial Davi	L	L	P	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	L	L	P	P	S	S	L	P	S	S	L	P	S	S	P

Gambar 4. 27 Jadwal Bulan Februari

4.3 Permasalahan

Permasalahan yang dalam laporan OJT ini diambil berdasarkan data kejadian yang berkaitan dengan keamanan penerbangan. Berdasarkan observasi dan pengamatan yang dilakukan, terdapat kejadian yang ditemukan sebagai berikut:

1. Terdapat seorang *travel agent* memaksa untuk masuk ke dalam Daerah Terkendali untuk membantu melakukan proses *check-in* kliennya.
2. Ada pengantar dari penumpang yang ingin masuk untuk mengantarkan keluarganya sampai Daerah Steril.

Selain dari hasil observasi dan pengamatan, terdapat beberapa laporan kejadian yang berkaitan dengan keamanan. Data kejadian pada November dan Desember 2024, serta Januari 2025 berdasarkan laporan *Airport Security* Bandar Udara Jenderal Ahmad yani sebagai berikut:

1. Barang kehilangan berupa *airpods*
2. Barang ketinggalan berupa *handphone*
3. Kecelakaan mobil
4. Penumpang dalam kondisi mabuk
5. Barang berupa *handphone* terbawa oleh penumpang
6. Barang tertinggal berupa *handphone* di ruang tunggu keberangkatan
7. Penumpang dengan gangguan jiwa
8. Penumpang maskapai Citilink dalam kondisi sakit
9. Kecelakaan di area bundaran dekat *Main Gate*
10. Kecelakaan di area *Toll Gate Out*
11. Barang kehilangan berupa uang
12. Pengambilan sepatu di masjid bandar udara

Berdasarkan data kejadian tersebut, terdapat beberapa kejadian yang disebabkan oleh minimnya informasi budaya keamanan penerbangan yang disediakan dalam bentuk visual di area publik. Selain itu, sebagian besar informasi diberikan secara verbal terutama saat kondisi ramai, yang mana kurang efektif menindak lanjuti beberapa kejadian yang berulang. Hal tersebut mengakibatkan kurangnya pemahaman penumpang, pengantar, dan pengunjung di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang terhadap aturan dan prosedur keamanan yang harus dipatuhi.

4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk mengatasi permasalahan ini, solusi yang dapat diterapkan dan dapat menjadi bahan usulan kepada pihak Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani adalah penyediaan informasi visual melalui monitor digital yang ditempatkan di area publik bandara, yaitu area yang masih dapat diakses oleh pengantar dan pengunjung. Langkah implementasi solusi ini sebagai berikut:

- 1. Pemasangan Monitor Digital di Area Publik**

Monitor dapat ditempatkan di beberapa titik strategis yang dapat diakses oleh seluruh pengguna jasa layanan bandar udara

- 2. Pembuatan Konten Informasi Visual**

Konten yang ditampilkan di monitor dirancang dengan visual yang menarik dan mudah dipahami

- 3. Penyampaian Informasi Secara Berulang**

Monitor digital dapat digunakan untuk menampilkan informasi secara berulang agar penumpang dapat melihatnya kapan saja. Selain itu, informasi dapat diperbarui sesuai dengan kebijakan keamanan terbaru yang berlaku.

BAB V **PENUTUP**

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Kegiatan OJT

Pelaksanaan kegiatan OJT di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, khususnya pada unit *Airport Security*, Komersial Aeronautika, dan AMC memberikan pengalaman dalam memahami dan melaksanakan tugas sesuai unit masing-masing. Mahasiswa/i dapat mengetahui kondisi yang terjadi di lapangan, baik dari unit *Airport Security*, Komersial Aeronautika, dan AMC. Berbagai materi yang didapatkan saat melaksanakan pendidikan dapat dilakukan praktik secara langsung saat melaksanakan kegiatan OJT. Sehingga pengalaman ini dapat berperan penting dalam mempersiapkan Mahasiswa/i pada dunia kerja.

5.1.2 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan hasil observasi dan analisis data laporan kejadian *Airport Security* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, terdapat beberapa permasalahan yang berkaitan dengan keamanan penerbangan. Permasalahan ini disebabkan minimnya informasi dalam bentuk visual di area publik yang mengakibatkan kurangnya pemahaman dari penumpang, pengantar, dan pengunjung bandar udara terhadap aturan dan prosedur keamanan yang berlaku. Faktor tersebut yang menyebabkan terjadinya kejadian berulang yang mengganggu kelancaran operasional dan keamanan bandar udara.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, solusi yang diusulkan adalah pemasangan monitor digital di area publik bandar udara dalam bentuk visual mengenai informasi budaya keamanan. Informasi budaya keamanan disajikan dengan menarik dan mudah dipahami para pengguna jasa bandar udara. Harapannya para pengguna jasa bandar udara dapat meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan terhadap budaya keamanan penerbangan, sehingga dapat meminimalisir kejadian yang tidak diinginkan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Kegiatan OJT

Pada pelaksanaan kegiatan OJT tentunya banyak melakukan berbagai jenis pekerjaan atau kegiatan. Selalu terapkan Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam melaksanakan seluruh mulai awal kegiatan hingga akhir kegiatan untuk menjaga keselamatan dan keamanan kerja. Penerapan SOP yang tepat dan sesuai, Mahasiswa/i akan dapat mendapatkan ilmu dan keterampilan yang terbaik. Sehingga segala risiko kesalahan ataupun kecelakaan kerja dapat dihindarkan.

5.2.2 Saran Permasalahan

Untuk meningkatkan budaya keamanan penerbangan dan mengurangi kejadian berulang, saran yang dapat diterapkan oleh pihak Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang sebagai berikut:

1. Melakukan pemasangan monitor digital di area publik yang ditempatkan secara strategis. Contohnya di pintu masuk terminal yang dapat diakses oleh penumpang, pengantar, dan pengunjung.
2. Membuat konten informasi visual yang menarik, jelas, dan mudah dipahami oleh semua kalangan
3. Menampilkan informasi secara berulang di monitor digital agar informasi budaya keamanan dapat terus tersampaikan. Selain itu, informasi yang disampaikan harus selalu diperbarui secara berkala sesuai dengan regulasi terbaru yang berlaku.

Dengan menerapkan saran tersebut, diharapkan budaya keamanan para pengguna jasa bandar udara dapat meningkat, sehingga keamanan di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang dapat terjaga dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Amir, E., Soebagio, A., Afriyanyto, D., & Wahyudono. (2024). Budaya Keamanan Penerbangan Regulasi Dan Kasus. In *Budaya Keamanan Penerbangan Regulasi Dan Kasus* (Vol. 1).
- Arti, E. S., Surtiningtyas, S. R., Kartika W, R. B. B., Praptiningsih, N., & Wagini, D. (2023). Sosialisasi Sistem Keamanan Perimeter Bandara di Indonesia. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat (JPKM) Langit Biru*, 4(01), 55–61. <https://doi.org/10.54147/jpkm.v4i01.696>
- Eggi, M. (2022). *Analisis Penanganan Masalah di Bagian Security Check Point 1 oleh Aviation Security di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak*. 6(2), 3158–3171.
- ICAO (International Civil Aviation Organization) Annex 14, Aerodromes. (2022).
- Insani, M. G., & Dyahjatmayanti, D. (2024). *Peran Bandar Udara terhadap Perkembangan Pariwisata Sumbawa Barat*. 17(2), 424–428.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 55 Tahun 2021 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Budaya keamanan Penerbangan. (2021).
- Kewarganegaraan, J., Istiqamah, N., Sutarwati, S., Studi, P., Transportasi, D. M., Tinggi, S., Kedirgantaraan, T., Bantul, K., Daerah, P., & Yogyakarta, I. (2022). *Analisis Kinerja Petugas Aviation Security dalam Pemeriksaan Barang Berbahaya di Security Check Point 1 Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima*. 6(3), 4535–4542.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang Tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara. (2015).
- Syafei, I., & Said, L. B. (2022). *Analisis Persepsi Kepuasan Pengguna Transportasi Udara pada Bandar Udara Sultan Hasanuddin Kota Makassar*. 02(01), 21–28.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. (2009).

Wardani, N. K. (2024). Pengaruh Motivasi, Kepuasan Kerja Dan Pengembangan Karir Terhadap Kinerja Karyawan PT Angkasa Pura I, Cabang Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta. *Jurnal Ekonomi Manajemen (JEKMa)*, 28(1), 30–42.

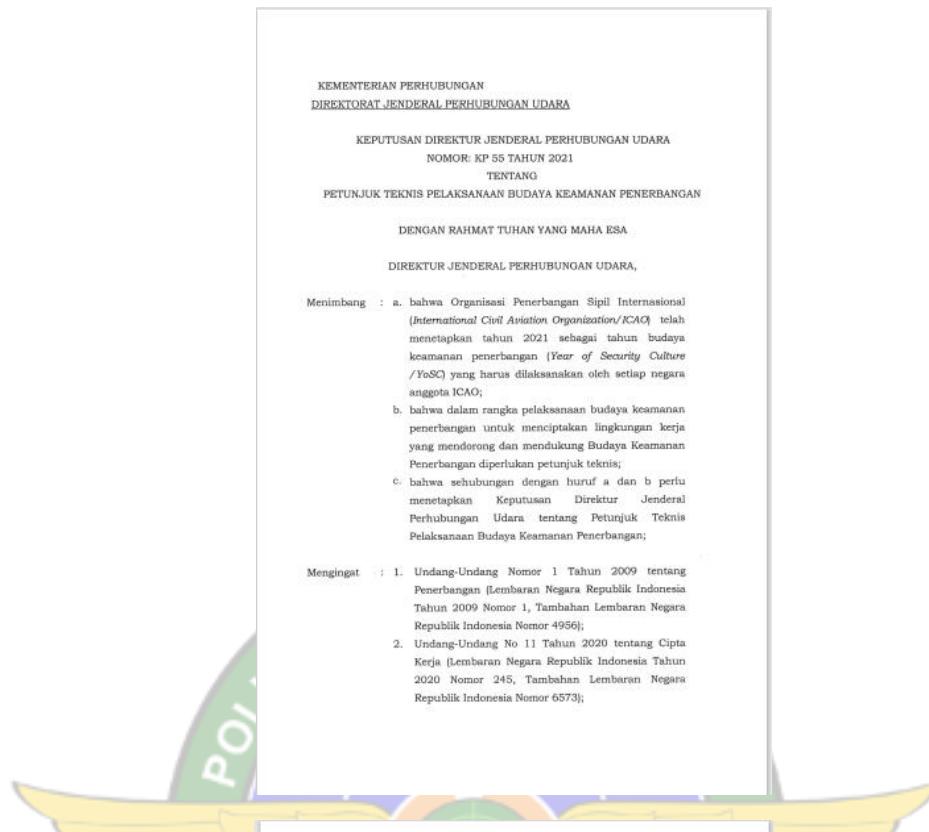


LAMPIRAN

A. Data laporan Kejadian *Airport Security*

Name	Date modified
01. Kronologis laporan 172_Kehilangan Uang	1/8/2025 5:02 PM
01. Kronologis Laporan 172_Kehilangan Uang	1/8/2025 5:00.PM
handphone terbawa penumpang	11/19/2024 5:30 PM
handphone tertinggal di ruang tunggu keberangkatan	11/25/2024 10:13 AM
Kecelakaan diarea Toll Gate Out	12/27/2024 11:08 AM
kecelakaan mobil	11/12/2024 9:38 AM
KRONOGI KETINGGALAN HP	11/12/2024 9:33 AM
KRONOLOGI HILANGNYA AIRPODS	11/4/2024 11:27 AM
laka lantas diarea bundaran dekat pos main gate	11/25/2024 12:16 PM
pax mabuk	11/12/2024 9:38 AM
Pengambilan sepatu dimasjid bandara	1/10/2025 4:04 PM
penumpang Citi link sakit	11/25/2024 11:10 AM
penumpang dengan gangguan jiwa	11/25/2024 10:14 AM

B. Lampiran KP 55 Tahun 2021



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: KP 55 TAHUN 2021
TENTANG
PETUNJUK TEKNIS PELAKSANAAN BUDAYA KEAMANAN PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

Menimbang : a. bahwa Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization/ICAO*) telah menetapkan tahun 2021 sebagai tahun budaya keamanan penerbangan (*Year of Security Culture /YoSC*) yang harus dilaksanakan oleh setiap negara anggota ICAO;

b. bahwa dalam rangka pelaksanaan budaya keamanan penerbangan untuk menciptakan lingkungan kerja yang mendorong dan mendukung Budaya Keamanan Penerbangan diperlukan petunjuk teknis;

c. bahwa sehubungan dengan huruf a dan b perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Budaya Keamanan Penerbangan;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
2. Undang-Undang No 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);

-15-

BAB III
MODEL INFORMASI BUDAYA KEAMANAN PENERBANGAN

3.1 Dalam melaksanakan kampanye Budaya Keamanan Penerbangan dapat menggunakan model informasi Budaya Keamanan Penerbangan yang disesuaikan dengan lingkungan Operator Penerbangan, antara lain :

a. poster yang menekankan pentingnya Budaya Keamanan Penerbangan, antara lain berisikan informasi:

- 1) prosedur yang tepat untuk memakai ID karyawan / pas bandar udara;
- 2) meningkatkan kewaspadaan dan inisiatif melaporkan;
- 3) pelaporan Insiden Keamanan Penerbangan;
- 4) pelaporan apabila ditemukan barang tidak bertuan; atau
- 5) perilaku mencurigakan.

b. kartu dan pamflet yang diberikan kepada pemegang pas bandar udara yang berisi informasi dan prosedur pelaporan apabila ditemukan perilaku mencurigakan atau Insiden Keamanan Penerbangan;

c. kuesioner tentang pengetahuan Budaya Keamanan Penerbangan bagi karyawan;

d. kuesioner tentang kepedulian keamanan penerbangan bagi pemegang pas bandar udara untuk masuk ke daerah keamanan terbatas;

e. video tentang pesan dan presentasi kepedulian keamanan penerbangan dan Budaya Keamanan Penerbangan;

f. naskah yang digunakan untuk pengumuman (*announcement*) Budaya Keamanan Penerbangan kepada pengguna jasa penerbangan;

g. indikator penilaian kinerja penerapan Budaya Keamanan Penerbangan; dan

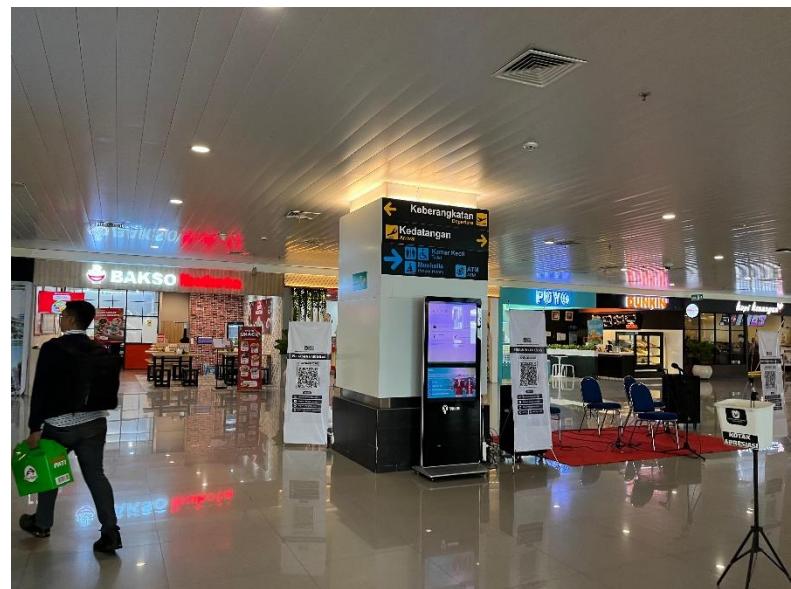
h. penilaian (*self assessment*) yang dilakukan oleh Operator Penerbangan terkait penerapan Budaya Keamanan Penerbangan.

3.2 Contoh model informasi Budaya Keamanan Penerbangan sebagaimana dimaksud butir 3.1 sebagaimana tercantum dalam Lampiran II.

C. Lampiran Usulan Desain Informasi Visual



D. Lampiran Usulan Lokasi Informasi Visual



E. Lampiran Kegiatan OJT

