

**PENGARUH INFORMASI BUDAYA KEAMANAN
TERHADAP PEMAHAMAN PENUMPANG DALAM
PEMBAWAAN PERANGKAT ELEKTRONIK PORTABEL
PADA BAGASI TERCATAT DI BANDAR UDARA
EL TARI KUPANG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

MAHATANTI MUTHIA DEVI
NIT.30622064

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**PENGARUH INFORMASI BUDAYA KEAMANAN
TERHADAP PEMAHAMAN PENUMPANG DALAM
PEMBAWAAN PERANGKAT ELEKTRONIK PORTABEL
PADA BAGASI TERCATAT DI BANDAR UDARA
EL TARI KUPANG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

MAHATANTI MUTHIA DEVI
NIT. 30622064

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

PENGARUH INFORMASI BUDAYA KEAMANAN TERHADAP
PEMAHAMAN PENUMPANG DALAM PEMBAWAAN PERANGKAT
ELEKTRONIK PORTABEL PADA BAGASI TERCATAT
DI BANDAR UDARA EL TARI KUPANG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Oleh :

MAHATANTI MUTHIA DEVI
NIT.30622064

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh :

Supervisor AVSEC,

Dosen Pembimbing,

YOSSA GALUH DARHANTIAN
NIP. 20247301

Dr. DIDI HARIYANTO, M.Pd
NIP. 19650118 199009 1 001

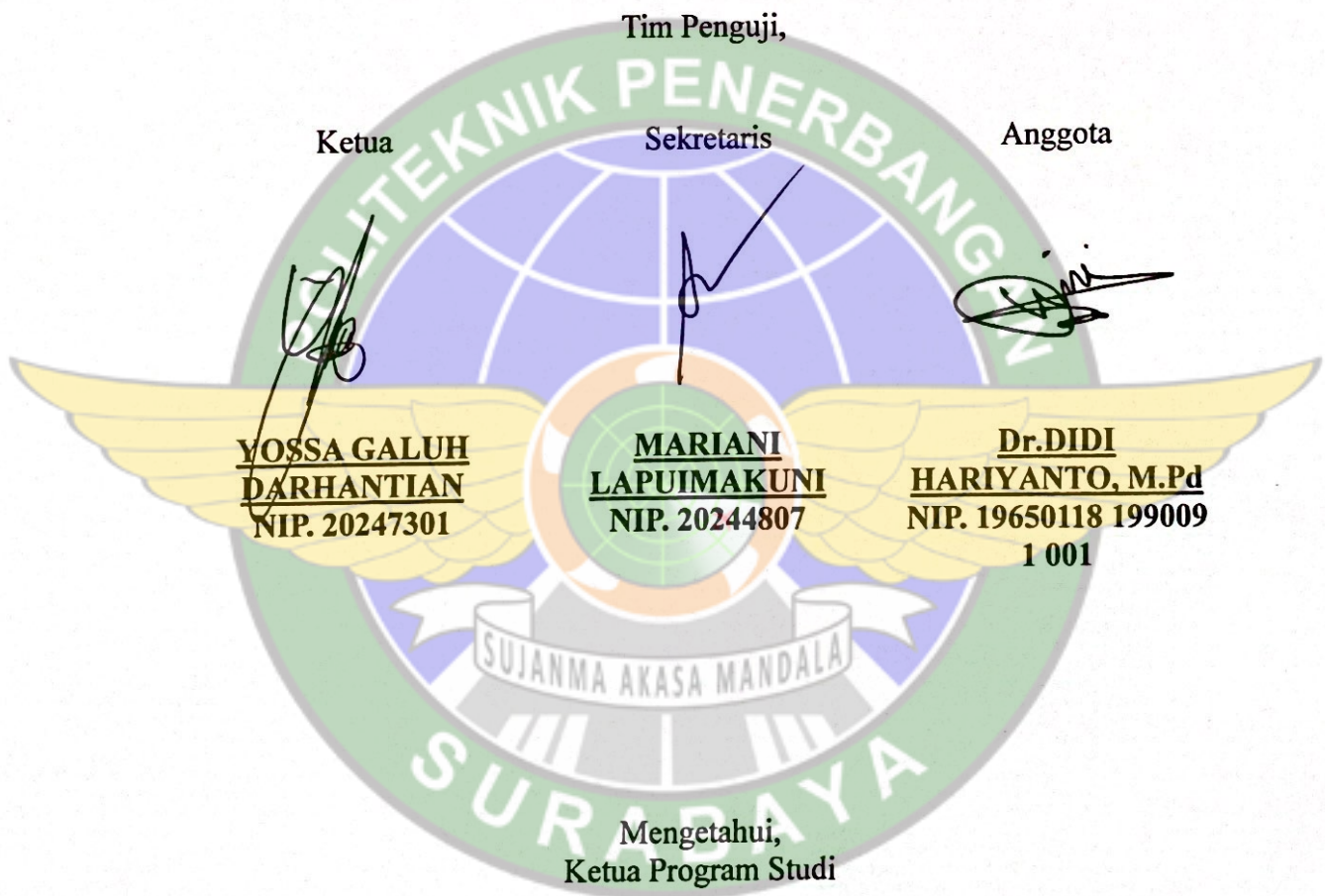
Mengetahui,
AIRPORT RESCUE, FIRE FIGHTING &
SECURITY DEPARTEMENT HEAD



HERY DENY MARJONO
NIP. 20240650

LEMBAR 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)*.



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai bentuk dokumentasi dan evaluasi kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah penulis laksanakan di Bandar Udara El Tari, Kupang, pada unit *Apron Movement Control* (AMC), *Commercial* dan *Aviation Security* (AVSEC). Kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini memberikan banyak pengalaman dan pembelajaran praktis yang sangat berharga, terutama dalam memahami manajemen operasional bandara secara langsung. Selain itu, laporan ini diharapkan dapat menjadi referensi dan kontribusi positif bagi pihak yang terkait dalam pelaksanaan operasional bandara.

Penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini, terutama kepada:

1. Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa.
2. Bapak Sugiono dan Ibu Dahliani, selaku kedua orang tua penulis yang selalu memberikan doa, dukungan, dan semangat.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya, yang telah membina kami selama di kampus.
5. Bapak Aidhil Philip Julian, selaku *General Manager* beserta tim yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melakukan penelitian dan melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di PT.Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara El Tari Kupang.
6. Bapak Dr. Didi Hariyanto, M.Pd, selaku Dosen Pembimbing *On the Job Training* (OJT), yang senantiasa memberikan masukan dan motivasi selama kegiatan hingga pembuatan laporan *On the Job Training* (OJT).
7. Bapak Dedy Hery Marjono, selaku *Airport Rescue, Fire Fighting and Security Department Head* Bandar Udara El Tari Kupang.
8. Bapak Yossa Galuh, selaku *Supervisor* Unit *Aviation Security* (AVSEC) Bandar Udara El Tari Kupang, yang telah membimbing, memberikan dukungan dan motivasi untuk pembuatan laporan *On the Job Training* (OJT).
9. Seluruh sivitas pegawai di Bandar Udara El Tari Kupang, terkhusus Unit *Apron Movement Control* (AMC), *Commercial* dan *Aviation Security*

(AVSEC), yang telah membantu penulis dalam pengajaran praktik dan binaan moral selama *On the Job Training* (OJT).

10. Seluruh sivitas akademika Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya, yang senantiasa mendukung dalam menyelesaikan laporan ini.
11. Rekan – rekan *On the Job Training* (OJT) Manajemen Transportasi Udara, yang selalu bersama berjuang dan melaksanakan seluruh kegiatan *On the Job Training* (OJT) hingga tuntas.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih terdapat kekurangan dan kesalahan serta jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan untuk kesempurnaan di masa mendatang. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Kupang, 21 Februari 2025

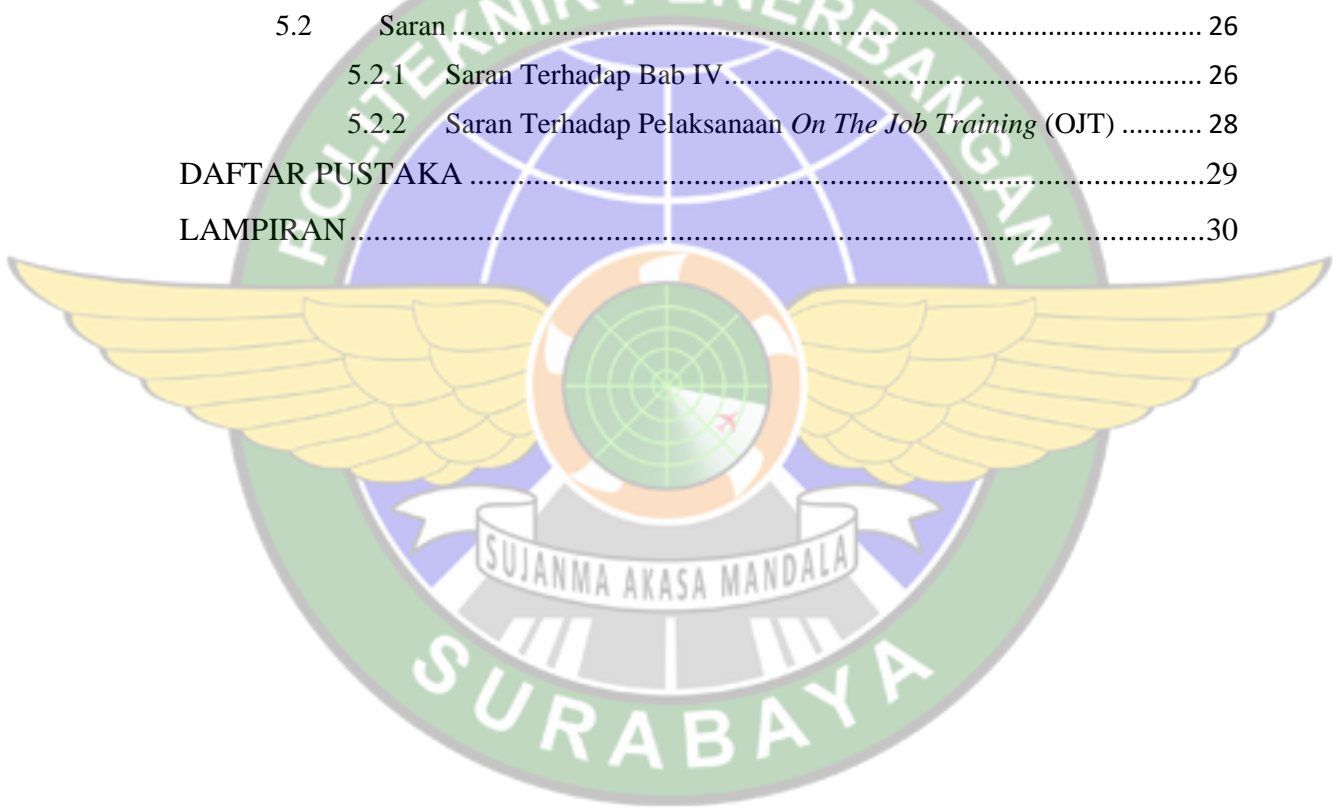


MAHATANTI MUTHIA DEVI
NIT. 30622064

DAFTAR ISI

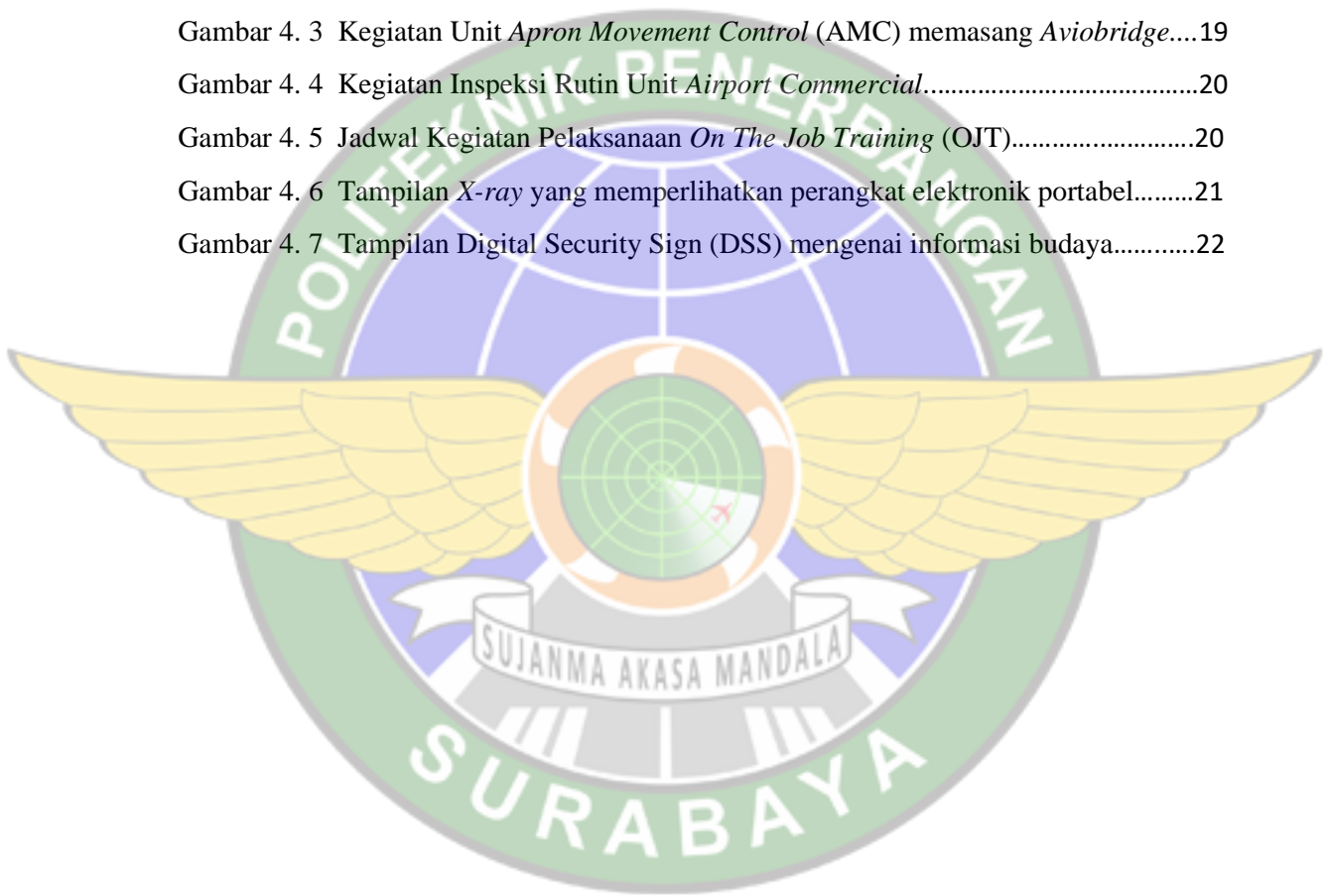
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Maksud dan Manfaat.....	2
1.2.1 Maksud Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	2
1.2.2 Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	2
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara El Tari Kupang	4
2.2 Data Umum Bandar Udara El Tari Kupang.....	5
2.2.1 Sisi Darat (<i>Landside</i>)	6
2.2.2 Sisi Udara (<i>Airside</i>).....	7
2.2.3 <i>Layout</i> Bandar Udara El Tari Kupang	10
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan	11
BAB III TINJAUAN TEORI.....	12
3.1 Konsep Budaya Keamanan	12
3.2 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	12
3.3 Bagasi.....	13
3.4 Perangkat Elektronik Portabel	14
3.5 Penumpang	14
3.6 <i>Standard Operating Procedure</i> (SOP).....	14
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	16
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	16
4.1.1 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	16
4.1.2 <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	17

4.1.3	<i>Airport Commercial</i>	19
4.2	Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	20
4.3	Permasalahan	20
4.4	Penyelesaian Masalah	23
4.4.1	Solusi Yang Sudah Dilakukan oleh Petugas <i>Airport Security</i>	23
4.4.2	Solusi Yang Akan Dilakukan	24
BAB V PENUTUP.....		25
5.1	Kesimpulan	25
5.1.1	Kesimpulan Terhadap Bab IV	25
5.1.2	Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	26
5.2	Saran	26
5.2.1	Saran Terhadap Bab IV.....	26
5.2.2	Saran Terhadap Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	28
DAFTAR PUSTAKA		29
LAMPIRAN.....		30



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara El Tari Kupang (2025).....	4
Gambar 2. 2 <i>Layout</i> Terminal Bandar Udar El Tari Kupang (2025)	10
Gambar 2. 3 <i>Layout Airside</i> Bandar Udara El Tari Kupang	10
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Indonesia Bandara El Tari Kupang.....	11
Gambar 4. 1 Kegiatan Rutin Apel Bersama Petugas <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	17
Gambar 4. 2 Kegiatan di Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	18
Gambar 4. 3 Kegiatan Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC) memasang <i>Aviobridge</i>	19
Gambar 4. 4 Kegiatan Inspeksi Rutin Unit <i>Airport Commercial</i>	20
Gambar 4. 5 Jadwal Kegiatan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	20
Gambar 4. 6 Tampilan <i>X-ray</i> yang memperlihatkan perangkat elektronik portabel.....	21
Gambar 4. 7 Tampilan Digital Security Sign (DSS) mengenai informasi budaya.....	22



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1	Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara.....	5
Tabel 2. 2	Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside</i>) Bandar Udara El Tari Kupang (2025)	6
Tabel 2. 3	Spesifikasi <i>Parking Stand</i> dan <i>Taxiway</i> Bandara Kupang (2025)	8
Tabel 2. 4	Spesifikasi <i>Runaway</i> Bandara El Tari Kupang (2025)	8
Tabel 2. 5	Data Declared Distance	9
Tabel 2. 6	Data <i>Parking Stand</i> Pesawat Udara dan Koordinat	9



BAB I

PENDAHULUAN

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

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) atau praktik kerja lapangan merupakan proses pembelajaran langsung di dunia kerja yang bertujuan untuk mengembangkan keterampilan, etika profesional, serta memberikan kesempatan bagi mahasiswa dalam menerapkan ilmu dan keterampilan yang relevan dengan kurikulum pendidikan. Melalui kegiatan ini, mahasiswa dapat memahami dinamika kerja secara nyata, meningkatkan kompetensi, serta mempersiapkan diri untuk menghadapi tantangan di dunia industri.

Industri penerbangan di Indonesia terus mengalami pertumbuhan pesat, seiring dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan transportasi udara untuk berbagai keperluan, seperti bisnis, pariwisata, dan perjalanan lainnya. Perkembangan ini membawa tantangan baru dalam pengelolaan layanan bandar udara, terutama dalam aspek operasional, keamanan, dan keselamatan penerbangan. Sebagai bagian penting dalam sistem transportasi udara nasional, bandar udara memiliki peran strategis dalam memastikan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi seluruh pengguna jasa. Oleh karena itu, dibutuhkan sumber daya manusia yang terampil dan kompeten dalam mendukung operasional bandara agar dapat berjalan dengan optimal.

Melalui program *On the Job Training* (OJT), mahasiswa dapat memperoleh pengalaman langsung dalam industri penerbangan, memahami prosedur kerja di lingkungan bandara, serta mengasah kemampuan teknis dan non-teknis yang diperlukan dalam dunia profesional. Dengan demikian, kegiatan ini menjadi salah satu langkah penting dalam mempersiapkan calon tenaga kerja yang siap berkontribusi dalam industri penerbangan di masa depan.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara El Tari Kupang melibatkan tiga unit kerja, yaitu *Aviation Security* (AVSEC), *Commercial* dan *Apron Movement Control* (AMC). Setiap unit memiliki tugas dan tanggung jawab spesifik

yang memberikan pengalaman berharga bagi taruna dalam memahami proses operasional secara komprehensif. Sebagai calon tenaga profesional di bidang transportasi udara, taruna diharapkan dapat memanfaatkan pengalaman ini untuk meningkatkan kompetensi dan kesiapan kerja setelah menyelesaikan pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.2 Maksud dan Manfaat

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

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) memiliki maksud untuk memberikan pengalaman langsung kepada taruna dalam memahami dan mengaplikasikan teori yang telah dipelajari selama perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata. Dengan mengikuti kegiatan ini, taruna dapat:

1. Memahami bagaimana dunia kerja sebenarnya agar penulis terbiasa dan siap saat memasuki dunia kerja.
2. Menerapkan teori yang telah dipelajari selama kuliah ke dalam praktik nyata.
3. Mendapatkan pengalaman langsung yang tidak bisa diperoleh di bangku perkuliahan.
4. Melatih kemampuan beradaptasi dan berkomunikasi dengan baik di lingkungan kerja yang baru.

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

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) memberikan manfaat yang signifikan bagi berbagai pihak yang terlibat, baik taruna, kampus, maupun instansi tempat *On the Job Training* (OJT). Manfaat tersebut adalah sebagai berikut:

1.2.2.1 Bagi Taruna

- a. Mendapatkan pengalaman kerja langsung yang sesuai dengan bidang studi, sehingga lebih siap menghadapi dunia industri setelah lulus.
- b. Meningkatkan keterampilan teknis dan *soft skills* dengan terlibat langsung dalam berbagai tugas operasional di tempat kerja.

- c. Memahami cara kerja di industri penerbangan, mulai dari sistem operasional, struktur organisasi, hingga tantangan yang dihadapi, sehingga memiliki wawasan yang lebih luas tentang dunia kerja.
- d. Mengembangkan keterampilan komunikasi, kerja sama tim, serta kemampuan dalam menganalisis dan menyelesaikan masalah di lingkungan kerja.

1.2.2.2 Bagi Kampus

- a. Meningkatkan kualitas lulusan dengan memberikan pengalaman kerja nyata yang sesuai standar industri, baik standar nasional dan internasional.
- b. Memperkuat hubungan kerja sama dengan instansi dan perusahaan di bidang penerbangan.
- c. Mendapatkan masukan dari industri untuk menyempurnakan kurikulum agar sesuai dengan kebutuhan dunia kerja.

1.2.2.3 Bagi Instansi Tempat *On the Job Training* (OJT)

- a. Mendapatkan tenaga kerja tambahan yang dapat membantu operasional sehari-hari.
- b. Memiliki peluang untuk mengidentifikasi potensi taruna sebagai calon tenaga kerja di masa depan.
- c. Mempererat hubungan dengan institusi pendidikan, sehingga dapat mendukung pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) Penerbangan.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara El Tari Kupang



Gambar 2. 1 Bandar Udara El Tari Kupang (2025)
(sumber: *Google medcom.id*)

Bandar Udara El Tari Kupang (El Tari Airport) dengan kode IATA: KOE dan ICAO: WATT, terletak di Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur, tepatnya di Kelurahan Penfui, Kecamatan Maulafa. Bandara ini telah beroperasi sejak tahun 1928 dan saat ini berstatus sebagai bandara domestik. Awalnya, bandara ini merupakan lapangan terbang militer yang dikenal sebagai Pangkalan Militer Penfui. Saat Belanda masih berkuasa, bandara ini digunakan sebagai Lapangan Terbang Militer pada tahun 1941–1942. Ketika Jepang menduduki Indonesia, bandara ini difungsikan sebagai pangkalan militer untuk menghadapi serangan dari Australia.

Pada tahun 1945, setelah bom atom dijatuhkan di Hiroshima dan Nagasaki oleh Sekutu, Jepang menyerah dan menarik diri dari Indonesia. Setelah Konferensi Meja Bundar di Den Haag pada 27 Desember 1949 yang menandai akhir kolonialisme Belanda, pada 6 Mei 1950, Pangkalan Militer Penfui resmi diserahkan kepada pemerintah Indonesia.

Pada 20 Desember 1978, pangkalan ini berganti nama menjadi Pangkalan Angkatan Udara El Tari Kupang. Kemudian, pada tahun 1988, namanya diubah menjadi Bandar Udara El Tari untuk mengenang Jenderal TNI Anumerta Elias Tari,

Gubernur NTT periode 1966–1978. Saat itu, Bandara El Tari melayani penerbangan sipil karena belum ada organisasi penghubung udara. Baru pada 1 April 1999, TNI Angkatan Udara bekerja sama dengan PT Angkasa Pura I dalam mengelola penerbangan sipil dan operasional bandara.

Pada tahun 2000, Bandara El Tari sempat ditetapkan sebagai bandara internasional, namun saat ini statusnya telah berubah menjadi bandara domestik. Saat ini, Bandar Udara El Tari Kupang masih dikelola oleh pihak Angkasa Pura yang sudah berganti nama menjadi PT Angkasa Pura Indonesia (*Injourney Airports*), memiliki landasan pacu sepanjang 2.500 meter, serta melayani penerbangan domestik dengan 7 maskapai yang beroperasi. Bandara ini juga dilengkapi dengan 2 fasilitas garbarata untuk menunjang kenyamanan penumpang.

2.2 Data Umum Bandar Udara El Tari Kupang

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara

No.	Nama Indikator	Keterangan
1.	ICAO Code	WATT
2.	IATA Code	KOE
3.	Nama Bandar Udara	Bandar Udara El Tari
4.	Nama Kota	Kupang, Nusa Tenggara Timur
5.	Alamat	Jl. Adi Sutjipto, Penfui, Kec. Maulafa, 85361
6.	Penyelenggara Bandar Udara	PT. Angkasa Pura I
7.	No. Telp	(0380) 881668;881121 (0380) 881263
8.	Email	Humas.koe@ap1.co.id
9.	Arah dan jarak ke kota	7,3 km wesr
10.	Koordinat ARP	10°10'40''S 123°39'50''E
11.	Ketinggian dpl	102 mdpl

12.	Evaluasi masing-masing threshold (MSL)	Runway 08 : 345 ft Runway 26 : 309 ft
13.	Jenis penerbangan yang diizinkan	VFR dan IFR

(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara)

2.2.1 Sisi Darat (*Landside*)

Area sisi darat (*Landside*) adalah bagian dari bandara yang terletak di luar area keamanan, siapa saja dapat mengaksesnya tanpa harus melewati pemeriksaan keamanan. Area ini mencakup terminal penumpang, tempat parkir, jalan akses bandara, serta area transportasi umum seperti halte bus dan stasiun kereta.

Di area sisi darat (*landside*), penumpang dapat melakukan berbagai aktivitas sebelum memasuki zona keamanan, seperti *check-in*, pengambilan bagasi, pembelian tiket, dan menunggu jadwal penerbangan. Selain itu, area ini juga berperan penting bagi pengelola bandara dan maskapai dalam mengatur arus penumpang serta kendaraan, sehingga menciptakan pengalaman perjalanan yang aman, nyaman, dan tertata dengan baik. Berikut beberapa fasilitas yang tersedia di terminal dan area *landside*:

Tabel 2. 2 Fasilitas Sisi Darat (*Landside*) Bandar Udara El Tari Kupang (2025)

No.	Fasilitas	Lokasi
1	<i>Departure Hall</i>	TERMINAL
2	<i>Check in Area</i>	
3	<i>Arrival Hall</i>	
4	<i>Smoking Area</i>	
5	Pelayanan Informasi	
6	<i>ATM Center</i>	
7	<i>Boarding Lounge</i>	
8	Toilet	
9	<i>Nursery</i>	
10	Musholla	



11	<i>Kids Zone</i>
12	<i>ATM</i>
13	<i>Money Changer</i>
14	<i>Wifi</i>
15	<i>Charging Station</i>
16	<i>Rest Area</i>
17	Pembelian Tiket
18	Eksekutif Lounge
19	<i>Hospitality</i>
20	<i>Difable Room</i>
21	<i>Immigration</i>
22	<i>Bea Cukai and Customs</i>
23	<i>Fasilitas Drinking Water</i>
24	<i>Public Transportation</i>
25	<i>Ruang Airport Security</i>
26	Ruang APS
27	<i>Lift</i>
28	Eskalator
29	Travelator
30	Restoran
31	Pusat Oleh-oleh
32	Fasilitas Berbelanja
33	<i>Area VIP</i>
34	<i>Railink</i>
35	<i>Costumer Service Airline</i>

(Sumber: Dokumen Bandar Udara El Tari Kupang)

2.2.2 Sisi Udara (*Airside*)

Area sisi udara (*Airside*) merupakan area di bandara dimana hanya pesawat, awak pesawat, serta personel terkait yang diizinkan masuk. Area sisi udara bandara seperti landasan pacu, apron, dan *taxiway*. Berbagai kegiatan terkait operasional

penerbangan dilakukan di area sisi udara, seperti proses parkir pesawat, bongkar muat, dan perawat pesawat. Selain itu, terdapat juga fasilitas pendukung yang membantu dalam proses operasional bandara seperti *tower control*, area penyimpanan bahan bakar, dan fasilitas penanganan kargo. Area sisi udara sangat diawasi ketat untuk selalu menjaga keamanan dan keselamatan operasional penerbangan. Berikut beberapa fasilitas yang ada pada sisi udara (*Airside*) :

Tabel 2. 3 Spesifikasi *Parking Stand* dan *Taxiway* Bandara Kupang (2025)

No.	Fasilitas	Permukaan	Kekuatan	Dimensi (m)
1	Apron A (<i>Aircraft Stand</i> 1-11)	Beton	PCN 42/ R/A/X/T	405 x 105
2	Apron B (<i>Aircraft Stand</i> 12-17)	Beton	PCN 35/ R/B/W/T	173 x 73,2
3	<i>Taxiway</i> A	Aspalt	PCN 48 F/B/X/T	202,5 x 23
4	<i>Taxiway</i> B	Aspalt	PCB 50 F/C/X/T	202,5 x 3

(Sumber: Dokumen Bandar Udara El Tari Kupang)

Tabel 2. 4 Spesifikasi *Runaway* Bandara El Tari Kupang (2025)

Runaway 8	- Dimensi 2500x45
	- Permukaan <i>Asphalt</i>
	- Kekuatan PCN 55 F/C/X/T
	- <i>Slope Longitudinal</i> 0,6%
	- Dimensi <i>runway strip</i> 2680x45
Runaway 26	- Dimensi <i>clearway</i> 210x45
	- Dimensi 2500x45
	- Permukaan <i>Asphalt</i>
	- Kekuatan PCN 55 F/C/X/T
	- <i>Slope horizontal</i> 1,5%
	- Dimensi <i>runway strip</i> 2680x150

	- Dimensi <i>clearway</i> 150x45
--	----------------------------------

(Sumber: Dokumen Bandar Udara El Tari Kupang)

Tabel 2. 5 Data Declared Distance

Runaway Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
08	2500	2710	2560	2500
26	2500	2650	2500	2500

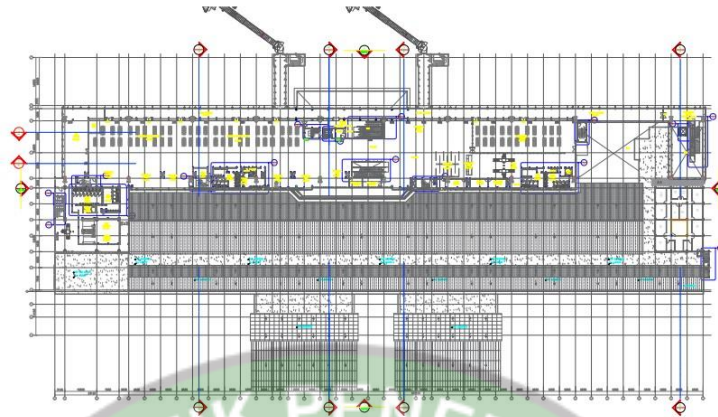
(Sumber: Dokumen Bandar Udara El Tari Kupang)

Tabel 2. 6 Data *Parking Stand* Pesawat Udara dan Koordinat

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

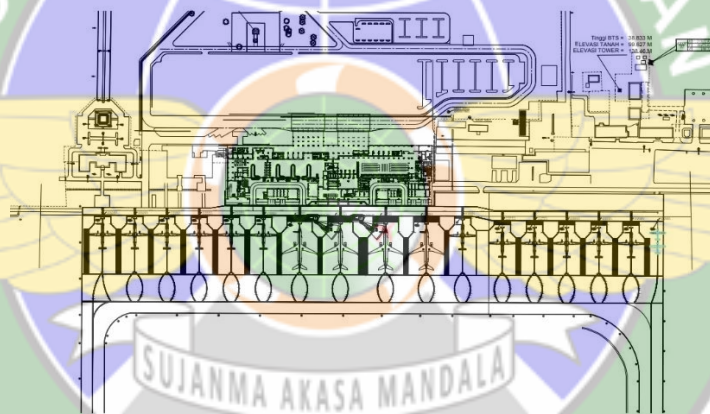
(Sumber: Dokumen Bandar Udara El Tari Kupang)

2.2.3 *Layout Bandar Udara El Tari Kupang*



Gambar 2. 2 *Layout Terminal Bandar Udara El Tari Kupang* (2025)

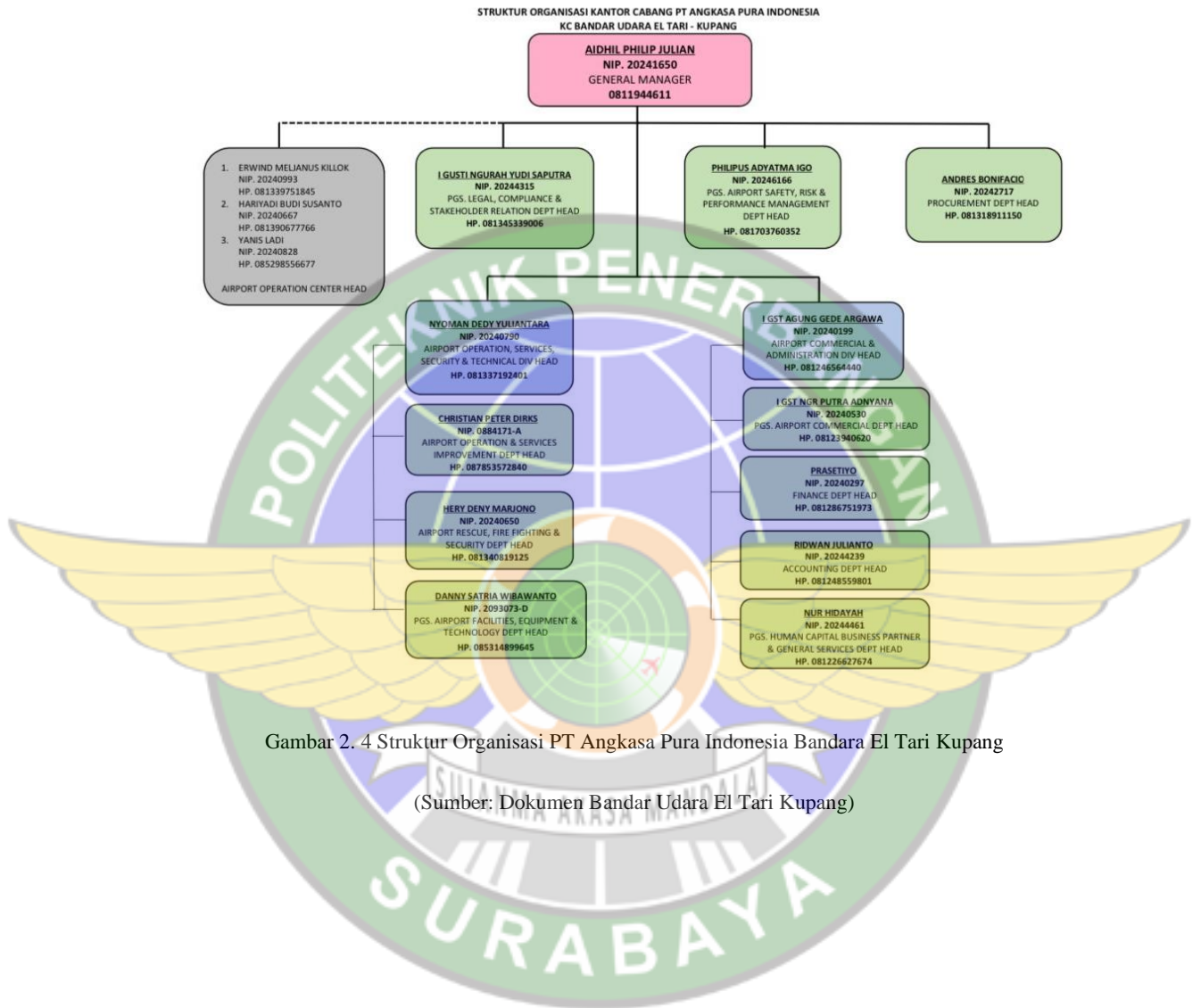
(Sumber: Dokumen Bandar Udara El Tari Kupang)



Gambar 2. 3 *Layout Airside Bandar Udara El Tari Kupang*

(Sumber: Dokumen Bandar Udara El Tari Kupang)

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Indonesia Bandara El Tari Kupang

(Sumber: Dokumen Bandar Udara El Tari Kupang)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Konsep Budaya Keamanan

Budaya keamanan dalam dunia penerbangan mencerminkan Tingkat kesadaran, sikap, dan tindakan semua pihak yang terlibat dalam industri ini untuk menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan. *International Civil Aviation Organization* (ICAO) menjelaskan bahwa budaya keamanan merupakan kombinasi nilai, keyakinan, dan kebiasaan yang diterapkan guna mengurangi risiko keamanan di sektor penerbangan. Penerapan budaya keamanan juga melibatkan penumpang, khususnya dalam memahami serta menaati peraturan terkait barang bawaan, termasuk perangkat elektronik dalam bagasi tercatat.

3.2 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah petugas keamanan yang bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan penerbangan sesuai peraturan yang berlaku. Berdasarkan Peraturan (Direktur Jenderal Perhubungan Udara, 2010) Nomor: SKEP/2765/XII/2010, personel *Aviation Security* (AVSEC) harus memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) sebagai bukti kompetensi dalam menjalankan tugas pengamanan penerbangan.

Sebagai garda terdepan dalam menjaga keamanan bandara, *Aviation Security* (AVSEC) memiliki sejumlah tugas utama yang harus dijalankan dengan disiplin dan tanggung jawab. Salah satu tugas utamanya adalah melakukan pemeriksaan keamanan terhadap penumpang, barang bawaan, dan bagasi tercatat guna mencegah masuknya barang berbahaya ke dalam pesawat. Selain itu, *Aviation Security* (AVSEC) bertanggung jawab dalam mengawasi area terbatas di bandara, termasuk terminal, ruang tunggu, dan apron, untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan keamanan yang berlaku.

Patroli keamanan dan pemantauan melalui *Closed-Circuit Television* (CCTV) juga menjadi bagian dari tugas *Aviation Security* (AVSEC) guna mendeteksi potensi ancaman atau gangguan yang dapat mengganggu operasional

penerbangan. Selain itu, *Aviation Security* (AVSEC) juga berperan dalam menyampaikan informasi keamanan kepada penumpang, terutama terkait larangan membawa barang tertentu ke dalam bagasi tercatat, sehingga penumpang dapat memahami dan mematuhi regulasi yang telah ditetapkan demi keselamatan bersama.

3.3 Bagasi

Pengertian bagasi secara luas adalah barang bawaan, harta benda, dan barang-barang milik pribadi penumpang, baik bagasi tercatat, bagasi kabin atau bagasi tidak tercatat yang diizinkan oleh perusahaan penerbangan untuk diangkut di dalam pesawat guna keperluan pribadi untuk dipakai atau digunakan oleh penumpang selama melakukan perjalanan untuk penumpang beraktifitas. Menurut Peraturan (Kementrian Perhubungan Republik Indonesia, 2011) Nomor 77 Tahun 2011 dan (Ellitan, 2009) UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ada 2 jenis bagasi bawaan penumpang, yaitu bagasi tercatat dan bagasi kabin dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.
2. Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang itu sendiri.

Berdasarkan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: AU 201/0169/DKP/DRJU/VIII/2019. Tanggal 30 Agustus 2019 perihal antisipasi keselamatan penerbangan disampaikan bahwa terdapat potensi *over heat* pada laptop produk *apple* jenis *apple macbook pro 15 inch* tahun 2015 yang dipasarkan periode september 2015 - februari 2017. sebagai langkah antisipasi, maka:

- Dilarang diangkut/dibawa sebagai bagasi tercatat (*checked baggage*) dan kargo.
- Jika dibawa sebagai bagasi kabin agar:
 1. Dimatikan, termasuk tidak dalam keadaan *sleep mode*.

2. Tidak mengisi ulang baterai selama penerbangan.

3.4 Perangkat Elektronik Portabel

Perangkat Elektronik Portabel adalah perangkat yang dirancang untuk mudah dibawa dan digunakan fleksibel tanpa ketergantungan pada sumber listrik tetap. Perangkat ini biasanya berukuran kecil, ringan, dan menggunakan baterai atau sumber daya internal sebagai tenaga utama. Beberapa contoh perangkat elektronik portabel yaitu *Smartphone*, *Laptop*, *Tablet*, *Powerbank*.

Pada Peraturan KM 39 Tahun 2024 dijelaskan mengenai perangkat elektronik portabel seperti *Handphone*, *laptop*, dan *powerbank*, hanya diperkenankan untuk dibawa di *cabin* pesawat dan tidak boleh dimasukkan ke dalam bagasi tercatat. Alasan utama dari ketentuan ini adalah aspek keamanan penerbangan, terutama terkait dengan baterai lithium yang umum digunakan dalam perangkat tersebut. Baterai lithium memiliki risiko *overheating* atau korsleting yang dapat menyebabkan kebakaran. Dengan membawa perangkat ini di kabin, awak pesawat dapat segera mengambil tindakan jika terjadi insiden, sehingga potensi bahaya dapat diminimalisir.

3.5 Penumpang

Menurut Peraturan (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021) nomor 30 tahun 2021 tentang standar pelayanan minimal penumpang angkutan udara. Penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket dan dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah yaitu sama dengan identitas yang tercatat dalam tiket saat melakukan pemesanan, dan yang memiliki pas masuk pesawat (*boarding pass*). Terdapat 3 jenis penumpang berdasarkan aktivitas penerbangan yang dilakukan yaitu penumpang penerbangan transit, penumpang penerbangan transfer dan penumpang penerbangan langsung.

3.6 Standard Operating Procedure (SOP)

Menurut Hartatik (2014) *Standard Operating Procedure* (SOP) adalah sebuah acuan kerja yang baik, mengontrol dan mengendalikan kegiatan operasional

dalam suatu perusahaan. Suatu pedoman yang memiliki kaitan dengan prosedur atau peraturan yang harus dijalankan agar mendapat hasil yang maksimal.

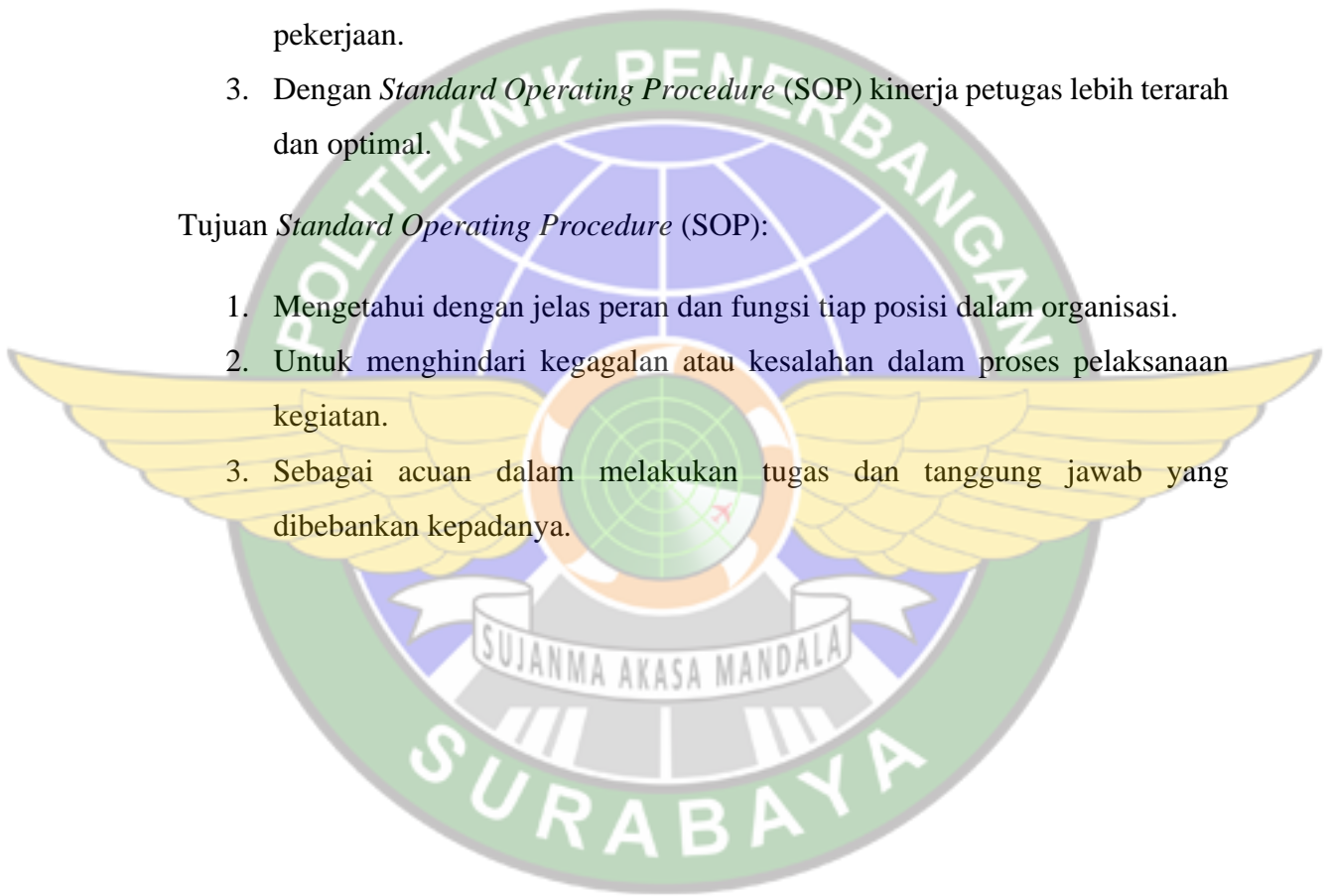
Adapun fungsi dan tujuan dari *Standard Operating Procedure* (SOP).

Fungsi *Standard Operating Procedure* (SOP):

1. Memperlancar tugas seseorang dalam melakukan pekerjaan.
2. Mengetahui dengan jelas apa saja hambatan-hambatan dalam suatu pekerjaan.
3. Dengan *Standard Operating Procedure* (SOP) kinerja petugas lebih terarah dan optimal.

Tujuan *Standard Operating Procedure* (SOP):

1. Mengetahui dengan jelas peran dan fungsi tiap posisi dalam organisasi.
2. Untuk menghindari kegagalan atau kesalahan dalam proses pelaksanaan kegiatan.
3. Sebagai acuan dalam melakukan tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepadanya.



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

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

Dalam melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT), Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara El Tari Kupang, ditempatkan pada beberapa wilayah kerja. Wilayah kerja tersebut yaitu:

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

4.1.1 *Aviation Security* (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah Personil Keamanan Penerbangan yang telah (wajib) memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (SKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, 2015). Tugas dari *Aviation Security* (AVSEC) sendiri mencakup kegiatan yang dirancang untuk mencegah tindakan melawan hukum di lingkungan penerbangan, melindungi fasilitas dan aset bandara, serta pengamanan penumpang, awak pesawat dan kargo. Dalam menjalankan tugas dan kewajibannya, petugas *Aviation Security* (AVSEC) memiliki rutinitas yang dilakukan saat menjaga keamanan dan keselamatan, seperti :

1. Melaksanakan apel kelengkapan bersama petugas *Aviation Security* (AVSEC);
2. Mengecek kelengkapan pengamanan dalam melakukan aktivitas, seperti cek jumlah kelengkapan *Handy-Talkie* (HT);
3. Menempati pos-pos penjagaan tertentu sesuai jadwal;
4. Melaksanakan patroli sekitar daerah terminal, ruang tunggu keberangkatan;
5. Mengecek setiap area di bandar udara seperti pengecekan *prohibited item* di tenant-tenant ruang tunggu keberangkatan;
6. Melakukan patrol ke daerah sisi perimeter bandara.

Di Bandar Udara El Tari Kupang, terdapat 63 personel *Aviation Security* (AVSEC) yang dibagi dalam tiga regu, yaitu *Alpha*, *Bravo*, dan *Charlie*. Setiap regu bertugas secara bergiliran dan menempati pos-pos penjagaan, baik di dalam maupun di luar terminal bandar udara. Pembagian regu ini bertujuan untuk memastikan keamanan dan keselamatan penerbangan tetap terjaga secara optimal di seluruh area operasional bandar udara



Gambar 4. 1 Kegiatan Rutin Apel Bersama Petugas *Aviation Security* (AVSEC)

(Sumber: Dokumentasi Unit *Aviation Security* (AVSEC))

4.1.2 *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah unit operasional di bandar udara yang bertanggung jawab atas pengaturan dan pengawasan pergerakan pesawat, kendaraan, orang, serta aktivitas bongkar muat barang dan pos di area sisi udara untuk memastikan operasional yang aman dan efisien. Di Bandar Udara El Tari Kupang, terdapat 12 personel *Apron Movement Control* (AMC) yang terdiri dari 2 *Supervisor*, 1 Pejabat Pengganti Sementara (PGS) *Supervisor*, dan 9 pegawai organik, yang dibagi menjadi tiga tim yaitu tim *Alpha*, *Bravo*, dan *Charlie*. Untuk waktu masuk dinas personal AMC dibagi menjadi dua shift, diantaranya:

- a. *Shift* pagi dimulai dari pukul 05.00 – 15.00 WITA.
- b. *Shift* siang dimulai dari pukul 11.00 WITA - penerbangan terakhir (*last flight*).

Wilayah kerja unit *Apron Movement Control* (AMC) meliputi area *airside*, terminal, *landside*, dan kargo. Dalam pelaksanaan tugasnya, personel *Apron Movement Control* (AMC) melakukan inspeksi rutin menggunakan aplikasi *MyInspection* dan survei *Level of Service (LOS)* untuk menilai kinerja pelayanan bandara. Data operasional seperti *block-on*, *block-off*, *estimate*, *actual landing*, dan *take-off* dicatat melalui aplikasi SIOPSKOM yang kemudian diinput ke dalam *Apron Movement Control* (AMC) *Sheet* untuk direkapitulasi.



Gambar 4. 2 Kegiatan di Unit *Apron Movement Control* (AMC)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

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

1. Mengatur pergerakan pesawat untuk menghindari tabrakan.
2. Mengkoordinasikan kedatangan dan keberangkatan pesawat di apron dengan *Airside Delivery Control* (ADC).
3. Menjamin kelancaran pergerakan kendaraan di *apron*.
4. Menentukan dan menyiapkan *aircraft parking stand allocation*.
5. Mengatur *engine run-up*, *towing*, dan memantau *start-up clearance*.
6. Memberikan informasi operasional kepada operator terkait kegiatan di *apron*.
7. Menyediakan dukungan operasional untuk pesawat dalam keadaan darurat.
8. Menyediakan layanan *marshaller* dan kendaraan "*follow me*".
9. Melaksanakan inspeksi untuk memastikan kedisiplinan di area apron.
10. Menjaga kebersihan apron dari *Foreign Object Debris* (FOD).
11. Mengoperasikan garbarata/*aviobridge*.



Gambar 4. 3 Kegiatan Unit *Apron Movement Control* (AMC) memasang *Aviobridge*

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.1.3 *Airport Commercial*

Unit *Airport Commercial* di PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara El Tari Kupang bertanggung jawab atas pengelolaan dan optimalisasi pendapatan aeronautika dan non-aeronautika. Pendapatan aeronautika berasal dari aktivitas yang terkait langsung dengan operasional penerbangan, seperti biaya pendaratan, parkir pesawat, layanan penumpang, dan penggunaan fasilitas bandara oleh maskapai. Sementara itu, pendapatan non-aeronautika diperoleh dari penyewaan ruang komersial untuk tenant seperti ritel, restoran, *lounge*, penyelenggaraan *event* dan promosi, serta layanan parkir dan periklanan di area bandara. Selain itu, sumber pendapatan non-aeronautika juga mencakup periklanan di berbagai media dalam area bandara, seperti *billboard*, *digital signage*, dan *display* promosi. Strategi pengelolaan pendapatan non-aeronautika difokuskan pada optimalisasi potensi komersial bandara dan peningkatan pengalaman pelanggan.

Selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) di unit *Airport Commercial*, penulis terlibat dalam penyusunan laporan harian *paying pax*, pembuatan izin prinsip untuk perpanjangan kerja sama dengan mitra, serta inspeksi *tenant* untuk memastikan kepatuhan terhadap standar operasional. Selain itu, penulis berkontribusi dalam penyusunan *Commercial Space Plan* (CSP) untuk mengoptimalkan penggunaan ruang komersial, guna meningkatkan potensi pendapatan non-aeronautika secara efektif.



Gambar 4. 4 Kegiatan Inspeksi Rutin Unit *Airport Commercial*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

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

Selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara El Tari Kupang, penulis menerapkan jadwal *shift* kerja. Untuk setiap unit-nya memiliki perbedaan jam masuk dinas. Sehingga penulis membuat gambaran secara umum mengenai *shift* kerja *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara El Tari Kupang sebagai berikut

JADWAL KEGIATAN PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)								
NAMA	JANUARI				FEBRUARI			
	06 s/d 12	13 s/d 19	20 s/d 26	27 s/d 2	3 s/d 9	10 s/d 16	17 s/d 23	24 s/d 28
Gracyel	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
Lasykar	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
Muthia	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
Yoshua	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
Genoveva	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
Ida Bagus	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT

Gambar 4. 5 Jadwal Kegiatan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

(Sumber: Data *Human Capital*)

4.3 Permasalahan

Permasalahan yang terjadi terkait Perangkat elektronik portabel pada bagasi tercatat di Bandar Udara El Tari Kupang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Masih sering ditemukan Perangkat Elektronik Portabel di dalam Bagasi Tercatat.

Pada Peraturan KM 39 Tahun 2024 dijelaskan mengenai perangkat elektronik portabel seperti *Handphone*, laptop, dan *powerbank*, hanya diperkenankan untuk dibawa di *cabin* pesawat. Meskipun demikian, dalam praktiknya, perangkat tersebut masih sering ditemukan pada saat pemeriksaan oleh petugas *Aviation Security* (AVSEC) di bagian *Handling Baggage Security Check Point* (HBSCP). Selain itu, terdapat ketentuan mengenai batas kapasitas daya (kWh) *powerbank* yang diizinkan untuk dibawa ke dalam *cabin* pesawat. Namun, pemahaman penumpang terhadap regulasi ini masih tergolong rendah. Rendahnya tingkat pemahaman tersebut berpotensi menimbulkan risiko serius terhadap keamanan penerbangan, mengenai bahaya yang dapat ditimbulkan oleh baterai lithium pada perangkat elektronik portabel, seperti risiko timbulnya kebakaran dan ledakan di dalam bagasi pesawat.



Gambar 4. 6 Tampilan *X-ray* yang memperlihatkan perangkat elektronik portable

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

2. Belum adanya informasi mengenai Budaya Keamanan terkait Perangkat Elektronik Portabel di Bagasi Tercatat

Pada fasilitas Digital Security Sign (DSS) di Bandar Udara El Tari Kupang belum menyediakan informasi yang memadai terkait larangan membawa perangkat elektronik portabel di bagasi tercatat. Kurangnya edukasi dan sosialisasi mengenai aturan ini menyebabkan rendahnya tingkat kesadaran penumpang terhadap pentingnya kepatuhan peraturan keamanan

penerbangan. Untuk meningkatkan kepatuhan penumpang, diperlukan edukasi yang efektif mengenai budaya keamanan, sehingga penumpang tidak hanya mengetahui aturan yang berlaku, tetapi juga memahami alasan di balik larangan tersebut.



Gambar 4. 7 Tampilan Digital Security Sign (DSS) mengenai informasi budaya
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

3. Inkonsistensi *Profiling* terhadap Perangkat Elektronik Portabel oleh Personel *Ground Handling* atau Petugas *Check-In*.

Dalam proses *profiling* terkait perangkat elektronik portabel yang dilakukan oleh personel *ground handling* atau petugas *check-in* belum dilaksanakan secara konsisten. Dalam beberapa kasus, petugas *check-in* tidak menanyakan kepada penumpang mengenai barang bawaan yang berkaitan dengan elektronik portabel. Akibatnya, perangkat elektronik portabel sering ditemukan di dalam bagasi penumpang saat pemeriksaan oleh petugas *Aviation Security* (AVSEC). Situasi ini menyebabkan barang tersebut harus ditahan untuk dilakukan pemeriksaan ulang bersama petugas dan penumpang yang bersangkutan. Proses ini dapat menghambat kelancaran *boarding* dan berpotensi menimbulkan gangguan operasional.

Ketiga permasalahan tersebut menunjukkan bahwa kurangnya informasi mengenai budaya keamanan serta inkonsistensi dalam penerapan aturan berdampak pada rendahnya pemahaman penumpang mengenai regulasi pembawaan perangkat elektronik portabel di bagasi tercatat. Oleh karena itu, permasalahan ini menjadi landasan yang relevan untuk meneliti pengaruh informasi budaya keamanan terhadap pemahaman penumpang di Bandar Udara El Tari Kupang.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Solusi Yang Sudah Dilakukan oleh Petugas *Airport Security*

Penyelesaian masalah yang telah dilakukan oleh petugas *Airport Security* di Bandar Udara El Tari Kupang terkait perangkat elektronik portabel dalam bagasi tercatat adalah sebagai berikut:

1. Penyusunan dan Penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) Pemeriksaan Keamanan.

Petugas *Airport Security* telah menyusun dan menerapkan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang jelas mengenai pemeriksaan keamanan. Salah satu prosedurnya adalah apabila ditemukan perangkat elektronik portabel setelah dilakukan pemeriksaan melalui X-ray oleh petugas *Airport Security*, maka barang tersebut akan dipisahkan dan ditahan untuk dilakukan pemeriksaan ulang. Proses pemeriksaan ini dilaksanakan bersama dengan penumpang yang bersangkutan guna memastikan keamanan dan kepatuhan terhadap peraturan penerbangan.

2. Koordinasi dengan Petugas *Ground Handling* dan Petugas Informasi.

Apabila ditemukan perangkat elektronik portabel dalam bagasi tercatat, maka petugas *Airport Security* segera berkoordinasi dengan pihak *ground handling* untuk melakukan pemanggilan penumpang melalui *Public Announcement* (PA). Berdasarkan pengalaman saat penulis melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di bagian *Handling Baggage Security Check Point* (HBSCP), prosedur yang dilakukan adalah memanggil penumpang yang bersangkutan untuk membuka bagasinya dengan didampingi oleh petugas *Airport Security* dan petugas *Ground handling*. Pemeriksaan ulang ini dilakukan secara transparan dan sesuai dengan ketentuan keamanan penerbangan yang berlaku.

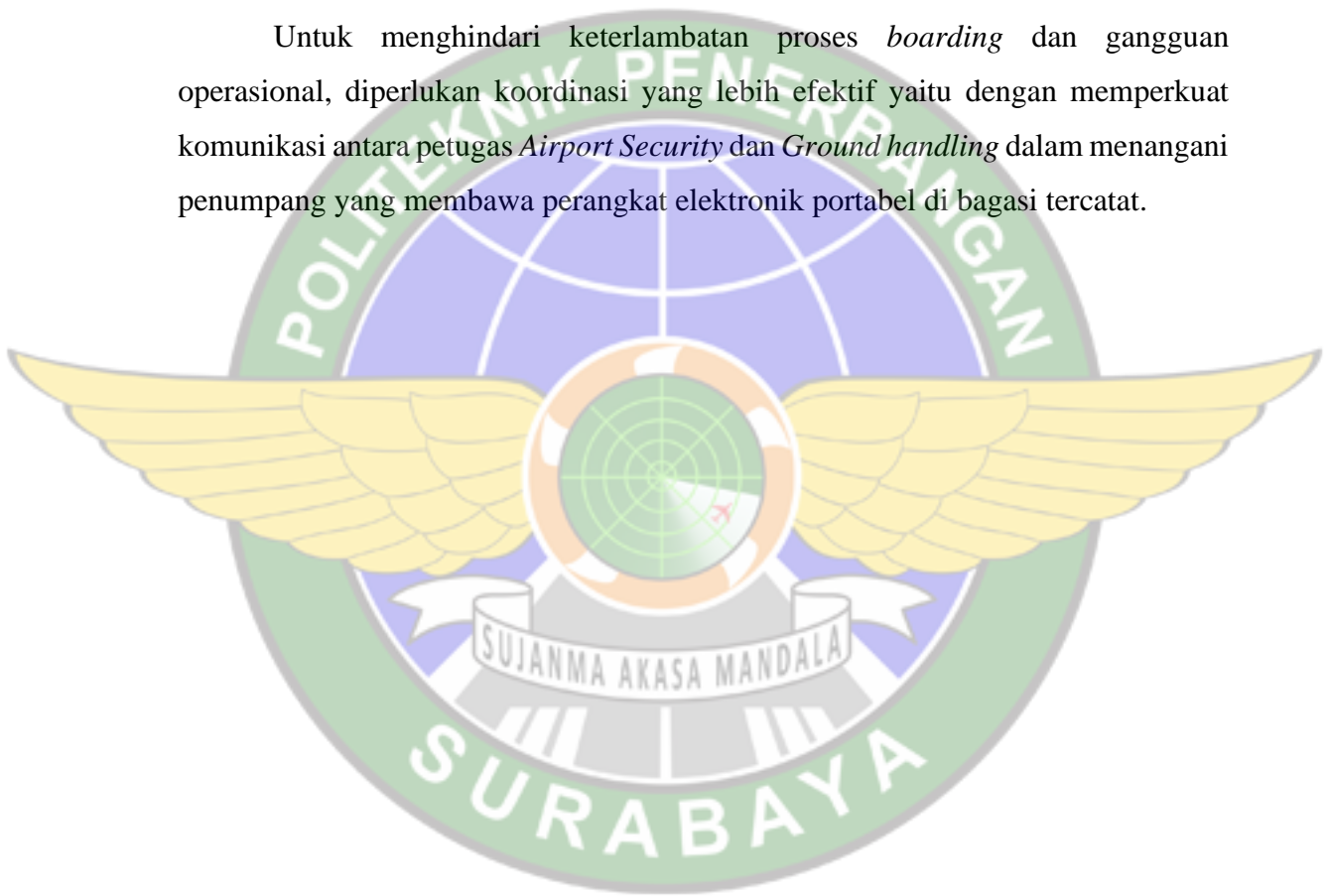
3. Edukasi kepada Penumpang Mengenai Peraturan Pembawaan Perangkat Elektronik Portabel.

Petugas *Airport Security* tidak hanya melakukan pemeriksaan, tetapi juga memberikan edukasi kepada penumpang terkait regulasi pembawaan perangkat elektronik portabel. Ketika ditemukan perangkat elektronik

portabel dalam bagasi tercatat, penumpang yang bersangkutan akan diberikan penjelasan mengenai barang-barang yang dilarang dibawa di bagasi tercatat, serta dianjurkan untuk membawa perangkat elektronik portabel di dalam kabin pesawat. Langkah ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman penumpang mengenai pentingnya kepatuhan terhadap aturan keamanan penerbangan.

4.4.2 Solusi Yang Akan Dilakukan

Untuk menghindari keterlambatan proses *boarding* dan gangguan operasional, diperlukan koordinasi yang lebih efektif yaitu dengan memperkuat komunikasi antara petugas *Airport Security* dan *Ground handling* dalam menangani penumpang yang membawa perangkat elektronik portabel di bagasi tercatat.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Pada saat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara El Tari Kupang, penulis mendapatkan banyak pengetahuan dan pengalaman kerja secara langsung di lapangan. Kegiatan ini memberikan wawasan yang lebih mendalam mengenai operasional bandara, khususnya dalam hal pengawasan keamanan bagasi tercatat. Selain itu, penulis juga berhasil mengidentifikasi sejumlah permasalahan terkait pembawaan perangkat elektronik portabel dalam bagasi tercatat, yang telah dibahas secara rinci dalam Bab IV. Permasalahan tersebut mencakup masih sering ditemukannya perangkat elektronik portabel di dalam bagasi tercatat, kurangnya informasi budaya keamanan kepada penumpang, serta inkonsistensi dalam penerapan profiling oleh petugas *ground handling* dan *check-in*. Meskipun petugas *Airport Security* (AVSEC) telah melakukan berbagai upaya penyelesaian, seperti penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) pemeriksaan keamanan, koordinasi dengan *ground handling*, dan pemberian edukasi kepada penumpang, namun permasalahan ini tetap memerlukan perhatian lebih lanjut.

Dengan adanya permasalahan ini, para taruna/i diharapkan dapat memperoleh pemahaman yang lebih baik mengenai cara penyelesaian masalah di lapangan sesuai dengan pengetahuan dan wawasan yang telah didapatkan. Selain itu, temuan ini juga dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi bagi Bandar Udara El Tari Kupang, terutama dalam upaya meningkatkan efektivitas informasi budaya keamanan dan konsistensi penerapan aturan terkait perangkat elektronik portabel. Hasil dari *On the Job Training* (OJT) ini memberikan kontribusi yang signifikan dalam mengevaluasi dan memperbaiki prosedur operasional di Bandar Udara El Tari Kupang, sehingga diharapkan dapat meningkatkan kepatuhan penumpang terhadap regulasi keamanan penerbangan dan mengurangi potensi gangguan operasional akibat perangkat elektronik portabel dalam bagasi tercatat.

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

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara El Tari Kupang memberikan pengalaman yang sangat berharga bagi penulis sebelum memasuki dunia kerja yang sesungguhnya. Kegiatan ini tidak hanya memperluas wawasan dan keterampilan dalam bidang operasional bandar udara, tetapi juga memperkuat kerjasama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan PT Angkasa Pura Indonesia (*Injourney Airports*) Kantor Cabang Bandar Udara El Tari Kupang. Selama pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang berlangsung selama kurang lebih dua bulan, para taruna/i diberikan kesempatan untuk terlibat langsung dalam operasional lapangan, sehingga dapat mempelajari dan mengamati proses kerja secara nyata di bandar udara terutama pada unit *Aviation Security* (AVSEC), *Commercial* (Komersil), dan *Apron Movement Control* (AMC).

Selain memperoleh wawasan teknis, pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini juga memberikan pengalaman berharga dalam membangun keterampilan *soft skill*, seperti komunikasi, kerjasama tim, serta kemampuan adaptasi dalam menghadapi dinamika operasional bandar udara. Para taruna/i juga mendapatkan bimbingan langsung dari *supervisor* di masing-masing unit terkait yang tidak hanya memberikan arahan teknis, tetapi juga membimbing dalam pengembangan karakter dan etika profesional. Secara keseluruhan, kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini memberikan kontribusi yang signifikan dalam mempersiapkan taruna/i menjadi sumber daya manusia yang kompeten dan siap menghadapi tantangan di industri penerbangan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

Berdasarkan kondisi yang telah dijelaskan di BAB IV dimana terkait perangkat elektronik portabel yang sering ditemukan dalam bagasi tercatat, maka saran yang dapat dikemukakan sebagai berikut :

1. Peningkatan Informasi dan Edukasi kepada Penumpang

Pihak bandara dapat menyediakan informasi yang lebih jelas dan mudah dipahami oleh penumpang mengenai larangan membawa perangkat

elektronik portabel di bagasi tercatat. Informasi ini dapat disampaikan melalui berbagai saluran, seperti:

a. *Digital Security Sign* (DSS):

Memanfaatkan fasilitas *Digital Security Sign* (DSS) yang ada di area *check-in* dan di ruang tunggu untuk memberikan edukasi mengenai regulasi pembawaan perangkat elektronik portabel dan alasan di balik aturan tersebut.

b. Media Sosial

Menggunakan platform *digital* untuk menyebarkan informasi secara luas dan efektif.

c. Papan Informasi

Menyediakan papan informasi di area *check-in* untuk mengingatkan penumpang mengenai aturan tersebut.

2. Penguatan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Pengawasan *Profiling* untuk Petugas *Ground Handling* atau *Check-In*.

Pihak bandara dapat memperkuat Standar Operasional Prosedur (SOP) terkait *profiling* perangkat elektronik portabel dengan cara:

a. *Training* berkala

Memberikan pelatihan berkala kepada petugas *ground handling* atau petugas *check-in* untuk meningkatkan konsistensi dalam menanyakan barang bawaan penumpang, khususnya terkait perangkat elektronik portabel.

b. *Checklist* barang terlarang

Menyediakan *checklist* barang terlarang di *counter check-in* agar petugas tidak lupa menanyakan tentang perangkat elektronik portabel kepada penumpang

c. Pengawasan dan Evaluasi Rutin

Melakukan pengawasan secara berkala dan mengevaluasi penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) untuk memastikan konsistensi dalam penerapan aturan.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Untuk menjadi bahan evaluasi dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) kedepannya beberapa hal yang dapat disampaikan oleh penulis yang secara khususnya ditunjukkan kepada Program Studi Manajemen Transportasi Udara dan umumnya kepada Politeknik Penerbangan Surabaya antara lain:

1. Pembekalan ilmu yang lebih maksimal untuk mempersiapkan Taruna/i dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) sesuai dengan unit yang akan menjadi tempat kegiatan berlangsung.
2. Waktu dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang diharapkan dapat lebih dari dua bulan, mengingat unit pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang lebih dari satu dan pengoptimalan dalam praktek di lapangan
3. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) penting bagi Taruna/i untuk mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku di setiap unit di Bandar Udara.
4. Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tiap Taruna diharapkan dapat berperan aktif bertanya terkait hal-hal yang belum dipahami, serta selalu berkoordinasi setiap kali melaksanakan tugas lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2010). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 2765 / XII / 2010*. 1–31.

Ellitan. (2009). No Title طرق تدريس اللغة العربية. *Экономика Региона*, 19(19), 19.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2021 Tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara*. 1–61.

Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011. *Jdih Bpk Ri*, 53(9), 1689–1699.



LAMPIRAN
DOKUMENTASI PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

DOKUMENTASI KEGIATAN	KETERANGAN
	<p>Penerimaan peserta <i>On The Job Training</i> (OJT) oleh PGS <i>Human Capital Business Partner & General Services Department Head</i></p>
	<p>Kegiatan rutin apel pagi kelengkapan dinas oleh petugas <i>Aviation Security</i> (AVSEC) dan Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT)</p>
	<p>Kegiatan patroli pengendalian <i>Prohibited Item</i> pada tenant yang ada di area ruang tunggu keberangkatan</p>
	<p>Kegiatan pemeriksaan Tanda Izin Masuk berupa Pas Bandara, <i>ID Crew</i>, <i>Tiket/Boarding Pass</i> di Pos 3 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)</p>

	<p>Kegiatan pemeriksaan ulang barang bawaan penumpang yang terdeteksi mencurigakan pada bagasi tercatat di Pos 1 <i>Aviation Security (AVSEC) Handling Baggage Security Check Point</i> (HBSCP)</p>
	<p>Kegiatan pemeriksaan barang bawaan penumpang melalui mesin X-ray di Pos 2 <i>Aviation Security (AVSEC) Passenger Security Check Point</i> (PSCP)</p>
	<p>Kegiatan <i>Foreign Object Debris (FOD) Cleaning</i> di area apron bandara</p>
	<p>Kegiatan Inspeksi rutin di <i>tenant area</i> keberangkatan bandara</p>

	<p>Foto bersama dengan Unit <i>Airport Commercial</i> Bandar Udara El Tari Kupang</p>
	<p>Kegiatan pemasangan fasilitas <i>Aviobridge</i></p>
	<p>Kegiatan patroli area <i>runway</i> dan pengusiran <i>animal hazard</i> yang ada di <i>airside</i></p>
	<p>Kegiatan mengisi SIOPSKOM</p>

