

**PENINGKATAN PELAYANAN ALUR PEMERIKSAAN PENUMPANG  
DAN BAGASI CABIN DI AREA PSCP BANDAR UDARA UPBU KELAS 1**

**KALIMARAU**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

**Tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

**NABILAH MIRANTI VERDIANA**

**NIT. 30622066**

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

**2025**

**PENINGKATAN PELAYANAN ALUR PEMERIKSAAN PENUMPANG  
DAN BAGASI CABIN DI AREA PSCP BANDAR UDARA UPBU KELAS 1**

**KALIMARAU**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

**Tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

**NABILAH MIRANTI VERDIANA**

**NIT. 30622066**

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

**2025**

## LEMBAR PERSETUJUAN

### PENINGKATAN PELAYANAN ALUR PEMERIKSAAN PENUMPANG DAN BAGASI CABIN DI AREA PSCP BANDAR UDARA UPBU KELAS 1 KALIMARAU

Oleh:

Nabilah Miranti Verdiana  
NIT.30622066

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 Bandar Udara  
Kalimaran Berau

Dosen Pembimbing

RISKA FEBRIANTI, A.Md.  
NIP. 413962.108

Dr. LAHA JOCHAWATI, SS, M.Pd.  
NIP. 19810723 200502 2 001

Mengetahui,  
Kepala Kantor BLU

Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan

FERDINAN NURDIN, S.H., S.SiT, M.MTr.  
NIP. 19780623 200012 1 001



## LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On the Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 24 bulan **Februari** tahun **2025** dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On the Job Training





## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan karunia dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul **“PENINGKATAN PELAYANAN ALUR PEMERIKSAAN PENUMPANG DAN BAGASI CABIN DI AREA PSCP BANDAR UDARA UPBU KELAS 1 KALIMARAU”** dengan baik tanpa adanya kendala suatu apapun.

Apapun penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini disusun dalam rangka memenuhi syarat kelulusan Taruna/I program studi D-III Manajemen Transportasi Udara selama pembelajaran pada semester 5 (lima). Laporan ini juga merupakan bukti bagi Taruna/I dalam melaksanakan kegiatan pembelajaran di lapangan yang melihat dan mengobservasi secara langsung selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang dilakukan selama 3 bulan di lokasi Unit Penyelenggara Bandar Udara masing-masing.

Penyusunan laporan ini tidak akan terwujud tanpa adanya dukungan dan bantuan dari berbagai pihak tertentu. Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan terimakasih sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT, Sang Maha Segalanya yang telah memberikan limpahan nikmat dan anugrah pada hamban-Nya.
2. Kedua Orang tua serta saudara penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa demi kelancaran dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT).
3. Bapak Ferdinan Nurdin, S.H, S.SiT., M.M.Tr. selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Kalimantan Kalimantan Timur.
4. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Mam Lady Silk Moonlight, S.Kom.,M.T. Selaku Kepala Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.

6. Mam Dr. Laila Rochmawati, SS, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing OJT yang senantiasa membantu penulis dalam menyelesaikan *Laporan On the Job Training* (OJT).
7. Mbak Ninit Amalia, Mas Siswanto, Mbak Riska Febrianti, A.Md., Kak Luftisia Nadisya, A.Md.Tra., Mas Triaji Wijaya, A.Md., Tra., dan Mbak Kuny Ilya Himmah, A.Md. selaku Supervisor sekaligus senior yang telah membimbing kami selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) berlangsung di Bandar udara Kalimantan Berau.
8. Rekan Manajemen Transportasi Udara Angkatan ke-8 Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah banyak membantu dan berbagi ilmu selama masa kegiatan *On the Job Training* (OJT) serta dalam penyusunan laporan ini.
9. Rekan – rekan Taruna/I *On the Job Training* (OJT) Kalimantan 2024/2025 dari Poltekbang Makassar, Poltekbang Medan dan PPI Curug yang bersedia meluangkan waktu untuk memberikan masukan dan berbagi pengetahuan selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).

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

Berau, 24 Februari 2025



Nabilah Miranti Verdiana

NIT. 30622066

## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABLE.....</b>	<b>ix</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1    Latar Belakang .....	1
1.2    Maksud dan Manfaat .....	3
1.2.1 Bagi Kampus.....	3
1.2.2 Bagi Taruna.....	3
<b>BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT) .....</b>	<b>5</b>
2.1    Sejarah Singkat Bandara .....	5
2.2    Data Umum .....	7
2.2.1 Fasilitas Sisi Darat .....	8
2.2.2 Fasilitas Sisi Udara .....	11
2.2.3 Layout DKT Bandar Udara Kalimantan.....	14
2.3    Struktur Organisasi.....	15
<b>BAB III TINJAUAN MATERI.....</b>	<b>18</b>
3.1    Bandar Udara .....	18
3.2    Keamanan.....	19
3.3    Peningkatan .....	19
3.4    Pemeriksaan Keamanan .....	19
3.5    Security Check Point .....	20
3.6    Personil Security Aviation (avsec) .....	20
3.7    Penumpang.....	22
3.8    Prohibited Item.....	22
3.9    Barang Bawaan .....	23
<b>BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>.....</b>	<b>24</b>
4.1    Lingkup Pelaksanaan OJT .....	24



4.1.1 Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC) .....	24
4.1.2 <i>Aviation Security</i> (AVSEC) .....	26
4.1.3 Unit Pelayanan Cargo .....	30
4.1.4 Unit Pelayanan Informasi .....	31
4.1.5 <i>Airport Commercial</i> (Kantor) .....	32
4.2 Jadwal .....	33
4.3 Permasalahan.....	34
4.3.1 Kurangnya Pengetahuan Penumpang akan Prohibited Item.....	34
4.3.2 X-ray Yang Perlu Pengoptimalan Pemeliharaan .....	35
4.3.3 Penumpang yang masuk ke Ruang Tunggu melalui jalur yang tidak seharusnya.....	35
4.3.4 Penumpukan Alur Antrian Pada Waktu Jam Sibuk.....	36
4.4 Penyelesaian Masalah.....	37
4.4.1 Memberi pengetahuan terhadap penumpang melalui media .....	37
4.4.2 Peningkatan Peralatan Mesin X-ray .....	41
4.4.3 Pengarahan Jalur Pintu <i>Exit</i> .....	44
4.4.4 Penempatan Personil Avsec di waktu Jam Sibuk .....	45
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>47</b>
5.1 Kesimpulan .....	47
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan .....	47
5.1.2 Kesimpulan <i>On The Job Training</i> .....	48
5.2 Saran .....	48
5.2.1 Saran Permasalahan .....	48
5.2.2 Saran <i>On The Job Training</i> .....	49
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>50</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>51</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandara Kalimantan.....	5
Gambar 2. 2 Gedung Terminal.....	8
Gambar 2. 3 Gedung Kantor Bandara Kalimantan .....	9
Gambar 2. 4 Gedung Kargo Bandara Kalimantan .....	9
Gambar 2. 5 Gedung Power House .....	10
Gambar 2. 6 Tower Air Traffic Controller.....	10
Gambar 2. 7 Gedung PKP-PK .....	11
Gambar 2. 8 Runway.....	11
Gambar 2. 9 Taxiway .....	12
Gambar 2. 10 Apron.....	12
Gambar 2. 11 Runway Strip.....	13
Gambar 2. 12 GSE Parking .....	13
Gambar 2. 13 Layout Bandar Udara Kalimantan .....	14
Gambar 2. 14 Layout DKT Bandar Udara Kalimantan .....	14
Gambar 2. 15 Struktur Organisasi .....	15
Gambar 4. 1 Marshalling Airbus A320 .....	24
Gambar 4. 2 Cargo Incoming .....	30
Gambar 4. 3 Jadwal OJT Kalimantan Januari .....	33
Gambar 4. 4 Jadwal OJT Kalimantan Februari .....	33
Gambar 4. 5 Antrian X-ray bagasi .....	35
Gambar 4. 6 Penumpang berbicara di pintu keluar .....	35
Gambar 4. 7 Antrian dan Penumpukan Pada Pemeriksaan.....	36
Gambar 4. 8 Pertanyaan Pertama .....	38
Gambar 4. 9 Pertanyaan Kedua.....	38
Gambar 4. 10 Pertanyaan Ketiga.....	38
Gambar 4. 11 Pertanyaan Keempat .....	39
Gambar 4. 12 Pertanyaan Kelima.....	39
Gambar 4. 13 Pertanyaan Keenam .....	39
Gambar 4. 14 Pertanyaan Ketujuh .....	40
Gambar 4. 15 Pertanyaan Kedelapan .....	40
Gambar 4. 16 Contoh Poster .....	41
Gambar 4. 17 Maintenance Mesin X-ray .....	41
Gambar 4. 18 Daily Checklist X-ray .....	43
Gambar 4. 19 Checklist X-ray Mingguan dan Bulanan.....	43
Gambar 4. 20 Peneguran Petugas.....	44
Gambar 4. 21 Pemberian Pembatas Garis .....	44
Gambar 4. 22 Analisa Penyelesaian Masalah .....	46

## DAFTAR TABLE

Tabel 3. 1 Table dara umum badnara Kalimarau.....	8
Table 4. 1 Jadwal Shift AMC.....	25
Table 4. 2 Personel AMC.....	26
Table 4. 3 Nama Personel Avsec.....	29
Table 4. 7 Perubahan Jadwal OJT.....	34





# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

*On the Job Training* (OJT) merupakan bagian dari Tridharma Perguruan Tinggi, yang mencakup pendidikan, penelitian, dan pengabdian, dengan tujuan memperluas wawasan serta memahami lebih dalam dunia kerja sesuai dengan bidang yang dipelajari. Selain itu, program ini juga berperan dalam membentuk taruna agar menjadi individu yang kompeten. Perkembangan industri penerbangan, baik di tingkat global, regional, maupun nasional, memiliki dampak besar terhadap pertumbuhan dan pengelolaan transportasi udara di Indonesia. Saat ini, sektor penerbangan mengalami kemajuan pesat seiring dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan transportasi udara. Di Indonesia, perkembangan penerbangan terus berlanjut, mulai dari optimalisasi bandara yang telah ada hingga pembangunan bandara baru di berbagai wilayah.

*On the Job Training* (OJT) menjadi salah satu persyaratan bagi taruna untuk lulus, di mana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum masing-masing Program Studi. Program ini berfungsi sebagai sarana bagi taruna untuk mengaplikasikan ilmu dan keterampilan yang telah diperoleh selama perkuliahan ke dalam lingkungan kerja yang sesungguhnya, baik di bandara maupun di perusahaan atau industri yang relevan dengan bidang keahliannya.

Melalui *On the Job Training* (OJT), diharapkan taruna/I Politeknik Penerbangan Surabaya di bidang manajemen transportasi udara mampu mengaplikasikan ilmu yang telah dipelajari, mengasah pola pikir, serta menganalisis dan menyelesaikan berbagai tantangan kompleks yang mungkin muncul selama pelatihan. Selain itu, mereka juga dilatih untuk mengambil keputusan dengan cepat, tepat, dan penuh tanggung jawab

dalam menjalankan tugas pelayanan transportasi udara. OJT sendiri merupakan bentuk pelatihan kerja yang dilaksanakan di bandara tertentu, dengan tujuan mencetak Sumber Daya Manusia (SDM) yang memiliki keterampilan, kecakapan, dan keahlian sesuai dengan standar yang berlaku. Proses pembelajaran dalam OJT dilakukan melalui metode tatap muka di kelas, praktik di laboratorium, serta penerapan teori yang telah dipelajari dalam kegiatan kerja secara langsung.

Melalui *On the Job Training* (OJT), diharapkan peserta didik mampu mengaplikasikan berbagai aspek ilmu yang telah dipelajari dalam teori serta menyelesaikan berbagai permasalahan yang muncul di lapangan. OJT menjadi salah satu metode untuk mempersiapkan taruna Manajemen Transportasi Udara agar siap menjadi manajer yang kompeten dan bertanggung jawab dalam bidang pelayanan keselamatan serta keamanan penerbangan. Dengan demikian, saat memasuki dunia kerja, taruna diharapkan dapat mengimplementasikan pengalaman yang diperoleh selama pelatihan di lingkungan instansi terkait.

Pada program *On The Job Training* (OJT) taruna-taruni Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan di 3 (tiga) unit kerja dari 5 (lima) unit kerja yang sudah direncanakan, yakni unit:

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

Berdasarkan pengamatan penulis selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan Berau, penulis menemukan permasalahan bahwa sangat penting menjaga keamanan di area PSCP dalam upaya keamanan dan keselamatan penerbangan. Judul permasalahan yang diangkat oleh Penulis adalah **“PENINGKATAN PELAYANAN ALUR PEMERIKSAAN PENUMPANG DAN BAGASI CABIN DI AREA PSCP BANDAR UDARA UPBU KELAS 1 KALIMARAU”**.

Setiap taruna dibagi ke setiap unit-unit yang terkait dengan apa yang sudah dipelajari. Adanya program OJT juga sebagai sarana motivasi dan kreativitas individu dimana pelatihan tidak hanya dilaksanakan di dalam ruang kelas, namun peserta diberi kesempatan untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan di lingkungan pekerjaan sesungguhnya.

## **1.2 Maksud dan Manfaat**

### **1.2.1 Bagi Kampus**

Maksud dan Manfaat dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut:

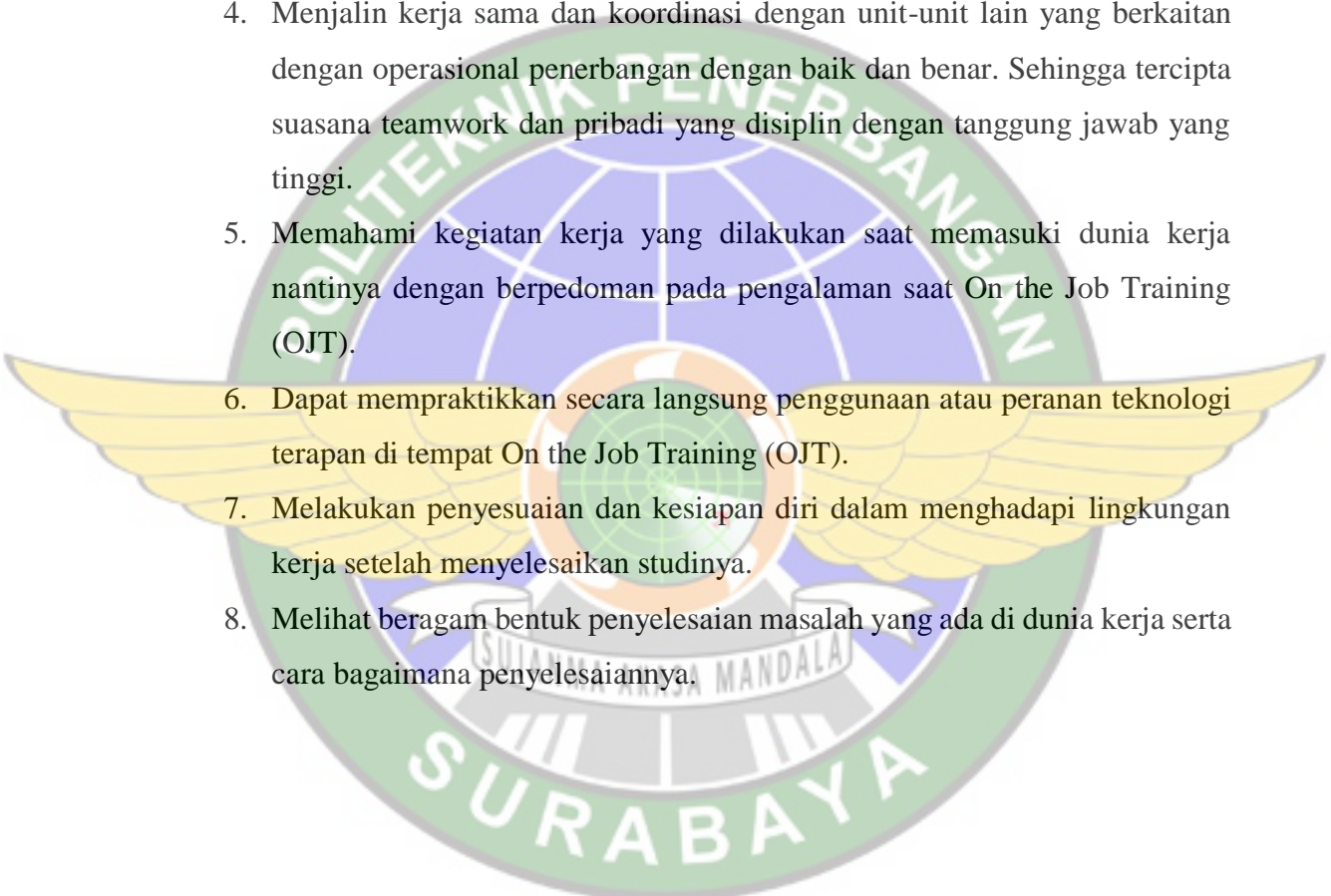
1. Menghasilkan lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi yang diakui sesuai standar nasional dan internasional.
2. Menciptakan lulusan perwira transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi dan kuat di lingkup nasional dan internasional. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pelayanan jasa dan membangun pengalaman memasuki industri penerbangan
3. Membentuk jalinan hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik penerbangan surabaya dengan bandar udara, perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
4. Membentuk karakter dan kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

### **1.2.2 Bagi Taruna**

Adapun Maksud dan Manfaat untuk taruna dari kegiatan *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Menjadikan taruna *On the Job Training* (OJT) mengetahui keadaan sesungguhnya di lapangan berkaitan dengan operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu bandar udara tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tersebut.



- 
- The logo of Institut Teknologi Penerbangan (ITP) Surabaya is a circular emblem. It features a green outer ring with the text 'INSTITUT TEKNIK PENERBANGAN' at the top and 'SURABAYA' at the bottom. Inside the ring is a purple circle with a white grid pattern. At the center is a yellow sun-like symbol with rays. Below the sun is a banner with the text 'SILANG MANTRA MANDALA'. The logo is flanked by two yellow wings.
2. Memahami apa saja peran dan fungsi kerja dari unit dan fasilitas yang terdapat di bandar udara lokasi On the Job Training terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, komersial bandar udara, keamanan penerbangan, dan kargo.
  3. Mendapatkan pemahaman dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
  4. Menjalin kerja sama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang berkaitan dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar. Sehingga tercipta suasana teamwork dan pribadi yang disiplin dengan tanggung jawab yang tinggi.
  5. Memahami kegiatan kerja yang dilakukan saat memasuki dunia kerja nantinya dengan berpedoman pada pengalaman saat On the Job Training (OJT).
  6. Dapat mempraktikkan secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat On the Job Training (OJT).
  7. Melakukan penyesuaian dan kesiapan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
  8. Melihat beragam bentuk penyelesaian masalah yang ada di dunia kerja serta cara bagaimana penyelesaiannya.

## BAB II

### PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

#### 2.1 Sejarah Singkat Bandara



**Gambar 2. 1** Bandara Kalimantan

Bandar Udara Kalimantan pertama kali didirikan pada tahun 1976 dan saat itu dikategorikan sebagai bandara perintis. Landasan pacunya memiliki panjang 650 meter, sementara apron-nya terbuat dari plat yang hanya dapat menampung pesawat kecil jenis MAF 506, atau yang lebih dikenal sebagai pesawat capung, dengan kapasitas lima penumpang dan dua awak. Nama "Kalimaran" diambil dari nama anak sungai yang mengalir di depan terminal bandara.

Pada periode 1990-an, dilakukan peningkatan dengan memungkinkan pendaratan pesawat jenis Cassa dari maskapai Airlines Deraya, Pelita Asahi, serta DAS tipe 100 dan 200 yang masih menggunakan landasan lama. Kemudian, pada tahun 2002, seiring dengan pengembangan dan renovasi fasilitas bandara, jenis pesawat yang dapat mendarat semakin bertambah, termasuk ATR 42 yang dioperasikan oleh maskapai Deraya, DAS, dan Kal Star.

Dengan adanya peningkatan sumber pendanaan dari APBN provinsi dan kabupaten, Bandar Udara Kalimantan mulai menambahkan fasilitas pendaratan visual, seperti *Precision Approach Path Indicator* (PAPI) pada tahun 2006. Selanjutnya, pada tahun 2007, dilakukan perpanjangan landasan hingga mencapai 1.850 meter, pelapisan ulang landasan, serta peningkatan peralatan menggunakan dana APBN. Setahun kemudian, status Bandar Udara Kalimantan meningkat dari kelas IV menjadi kelas II. Ketika Provinsi Kalimantan Timur ditunjuk sebagai tuan

rumah Pekan Olahraga Nasional (PON) pada tahun 2008, aktivitas di Bandara Kalimantan semakin meningkat. Pada saat itu, pesawat jet pertama yang melayani rute Balikpapan-Berau adalah B737-200 dari Maskapai Batavia Air, yang awalnya digunakan untuk mengangkut atlet dan official-partner PON. Namun, karena tingginya permintaan masyarakat terhadap transportasi udara, rute penerbangan tersebut akhirnya diperluas menjadi Balikpapan-Berau PP.

Pada tahun 2010, Bandara Kalimantan mengalami perkembangan besar dengan dibangunnya gedung terminal baru yang didanai oleh APBD Kabupaten Berau sebesar Rp 480 miliar. Pembangunan ini diawali dengan peletakan batu pertama oleh Gubernur Kalimantan Timur. Terminal baru tersebut terdiri dari dua lantai dan dilengkapi dengan dua unit Garbarata untuk menunjang fasilitas bagi penumpang.

Bandar Udara Kalimantan terus mengalami perkembangan, terutama pada tahun 2011 ketika landas pacu diperpanjang dari 1.850 meter dengan lebar 30 meter menjadi 2.250 meter dengan lebar 45 meter. Perpanjangan ini selesai dan diresmikan pada tahun 2012. Dengan adanya landas pacu yang lebih luas, Bandara Kalimantan dapat melayani pendaratan pesawat Boeing 737-200 milik Trigana Air serta Boeing 737-300 milik Sriwijaya Air. Sementara itu, gedung terminal baru Bandara Kalimantan secara resmi diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia, Susilo Bambang Yudhoyono, dalam acara peresmian kolektif yang berlangsung di Balikpapan pada 24 Oktober 2014. Sejak saat itu, berbagai peningkatan fasilitas telah dilakukan di Bandar Udara Kalimantan. Berkat sejumlah pembaruan tersebut, pada tahun 2018, bandara ini berhasil naik status menjadi Bandar Udara Kelas I.

Kabupaten Berau menjadi tujuan destinasi wisata populer bagi banyak orang, terutama untuk mengunjungi Pulau Derawan, Pulau Kakaban, Labuan Cermin Biduk-Biduk, dan tempat wisata lainnya. Selain itu, banyak pendatang dari berbagai daerah yang datang untuk bekerja, terutama di sektor pertambangan. Hal ini menjadikan Bandara Kalimantan sebagai pusat mobilitas masyarakat yang menuju Kabupaten Berau. Saat ini, beberapa maskapai melayani penerbangan ke Bandara Kalimantan, di antaranya:



- Wings Air, yang mengoperasikan pesawat ATR 72-500 dengan rute penerbangan Berau (BEJ) – Balikpapan (BPN) dan Berau (BEJ) – Samarinda (AAP)PP.
- Citilink, yang mengoperasikan pesawat ATR 72-600 dengan rute penerbangan Berau (BEJ) – Balikpapan (BPN) PP.
- Smart Aviation, yang menggunakan pesawat Cessna dengan rute penerbangan Berau (BEJ) – Maratua (RTU) PP.
- Batik Air, yang mengoperasikan pesawat Airbus A320 dan Boeing 737-800 dengan rute penerbangan Berau (BEJ) – Surabaya (SUB), Berau (BEJ) – Jakarta (CGK), Berau (BEJ) – Yogyakarta (YIA).

## 2.2 Data Umum

Adapun data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan Berau adalah sebagai berikut:

1.	Nama Bandar Udara	BANDAR UDARA KALIMARAU BERAU
2.	Status Penggunaan	BANDARA KOMERSIL
3.	Lokasi Bandar Udara	TANJUNG REDEB – KAB. BERAU, PROV. KALIMANTAN TIMUR
4.	Alamat Bandar Udara	JL. KALIMARAU, TELUK BAYUR, BERAU, 77315, KALIMANTAN TIMUR
5.	Indikator Lokasi Bandar Udara	IATA: BEJ; ICAO: WAQT
6.	Koordinat	02°09' 00" N ; 117°26' 00"E
7.	Penyelenggara	UPT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
8.	Dimensi <i>Runway</i>	2,250 M x 45 M
9.	Arah dan Jarak ke Kota	4,14 <i>Nautical Miles heading 89,03 degrees</i> ke kota Tanjung Redeb
10.	E-mail	<a href="mailto:bandara_kalimarau@yahoo.co.id">bandara_kalimarau@yahoo.co.id</a> <a href="mailto:upbu_berau@dephub.go.id">upbu_berau@dephub.go.id</a>

		Microsite: dephub.go.id/go.id/org/upbukalimarau
11.	Jam Operasi	PELAYANAN PESAWAT UDARA: 07:00 – 20.00 WITA / 23.00-12.00 UTC ADMINISTRASI BANDAR UDARA: 08.00 – 16.30 WITA / 00.00 – 08.30 UTC
12.	No. Telepon	(0554) 2741966 / 081289405611

Tabel 3. 1 Table data umum bandara Kalimantan

## 2.2.1 Fasilitas Sisi Darat

### 2.2.1.1 Gedung Terminal



Gambar 2. 2 Gedung Terminal

Spesifikasi gedung terminal bandara :

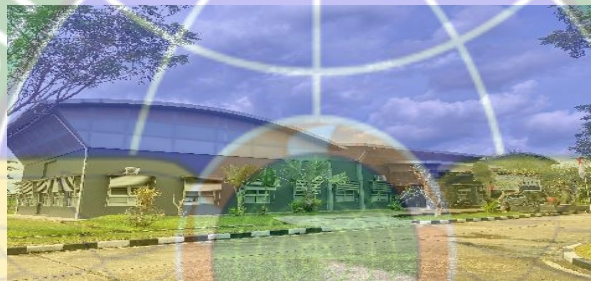
- 1) Luas : 16,162 m<sup>2</sup>
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

Fasilitas yang ada di terminal bandara :

- 1) *Arrival Hall*
- 2) *Departure Hall*
- 3) *Smoking Area*
- 4) *ATM Centre*
- 5) Ruang AVSEC

- 6) *Customer Service*
- 7) *Money Changer*
- 8) *Commercial Area*
- 9) *Check In Area*
- 10) *Lounge*
- 11) Ruang AMC
- 12) *Immigration*
- 13) Ruang *Ticketing*
- 14) Poliklinik

#### **2.2.1.2 Kantor Operasional**



**Gambar 2. 3** Gedung Kantor Bandara Kalimarau

Spesifikasi bangunan :

- 1) Luas : 703m<sup>2</sup>
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

#### **2.2.1.3 Gedung Kargo**



**Gambar 2. 4** Gedung Kargo Bandara Kalimarau



Spesifikasi gedung kargo :

- 1) Luas : 592  $m^2$
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

#### **2.2.1.4 Gedung Power House**



**Gambar 2. 5** Gedung Power House

Spesifikasi gedung :

- 1) Luas : 522  $m^2$
- 2) Permukaan: Beton
- 3) Kondisi : Baik

#### **2.2.1.5 Tower Air Traffic Controller (ATC)**



**Gambar 2. 6** Tower Air Traffic Controller

### Spesifikasi *Tower* ATC

- 1) Luas : 545  $m^2$
- 2) Permukaan: Beton
- 3) Kondisi : Baik

#### 2.2.1.6 Gedung PKP-PK



**Gambar 2. 7 Gedung PKP-PK**

#### Spesifikasi gedung PKP-PK :

- 1) Luas : 1000  $m^2$
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

### 2.2.2 Fasilitas Sisi Udara

#### 2.2.2.1 *Runway*



**Gambar 2. 8 Runway**

#### Spesifikasi *Runway*:

- 1) Permukaan : *Flexible*
  - 2) Kekuatan (PCN) : *39/asphalt Hotmix*
  - 3) Kondisi : Baik
  - 4) Dimensi :
- Area 01 : 45 M x 2250 M
  - Area 19 : 45 M x 2250 M

#### 2.2.2.2 Taxiway



**Gambar 2. 9 Taxiway**

Spesifikasi Taxiway:

- 1) Permukaan : *Asphalt/Rigid*
  - 2) Kekuatan : *125,500 Lbs / Asphalt*
  - 3) Kondisi : Baik
  - 4) Dimensi :
- T/X WAY A : 108 M x 15 M (Skadron)
  - T/X WAY B : 179 M x 23 M
  - T/X WAY C : 179 M x 23 M

#### 2.2.2.3 Apron



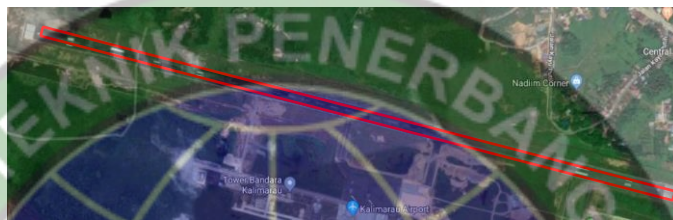
**Gambar 2. 10 Apron**



Spesifikasi *Apron*:

- 1) Permukaan : *Asphalt/Rigid*
- 2) Kekuatan (PCN) : 125,500 *Lbs/ Asphalt*  
/B/X/T/ *Rigid*
- 3) Dimensi : 288 M x 100 M

#### 2.2.2.4 *Runway Strip*



**Gambar 2. 11** *Runway Strip*

Spesifikasi *Runway Strip* :

- 1) Luas : 2850 M x 150 M
- 2) Permukaan : Urugan Tanah Pilihan
- 3) Kondisi : Butuh Perbaikan

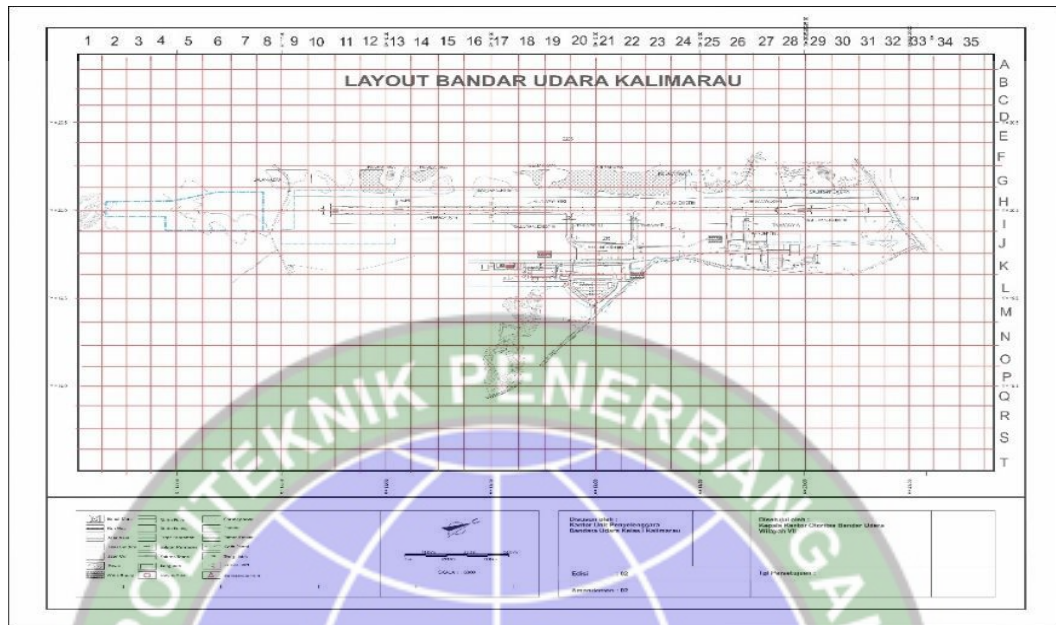
#### 2.2.2.5 *GSE (Ground Support Equipment) Parking*



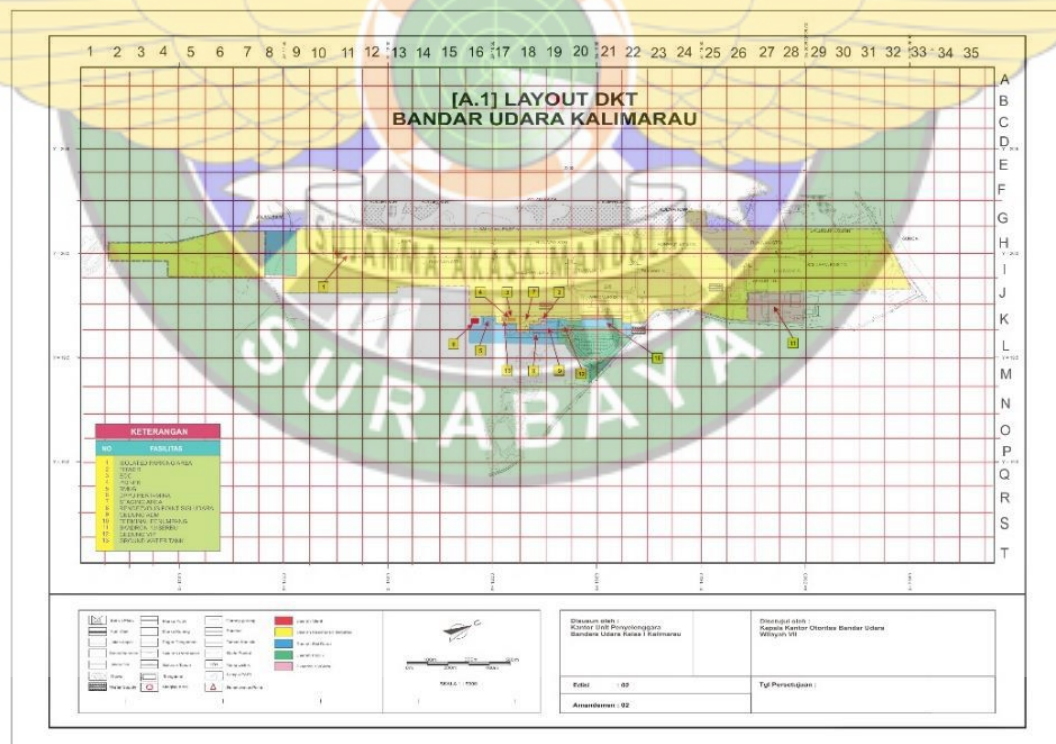
**Gambar 2. 12** *GSE Parking*

- 1) Permukaan : Beton
- 2) Kondisi : Baik

### 2.2.3 Layout DKT Bandar Udara Kalimantan



**Gambar 2.13** Layout Bandar Udara Kalimantan



**Gambar 2.14** Layout DKT Bandar Udara Kalimantan

Setiap bandar udara memiliki susunan atau struktur organisasi guna memudahkan dalam menyelesaikan pekerjaan serta agar suatu organisasi dapat lebih terstruktur, Dibawah ini merupakan struktur organisasi dari Bandar Udara Kalimantan Berau :



**a. Kepala Kantor UPBU**

15



**b. Kepala Sub Bagian Tata Usaha**

Memiliki tugas melakukan penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat, koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan.

**c. Kepala Seksi Teknik dan Operasi**

Memiliki tugas melakukan pengoperasian, perawatan, dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control*), penyusunan jadwal penerbangan (*Slot Time*).

**d. Kepala Seksi Keamanan dan Pelayanan Darurat**

Memiliki fungsi penyiapan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Aerodrome Manual, Pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos, dan kargo serta barang berbahaya dan senjata, pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan, dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara, penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (*Airport Security Program/ASP*), Program Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan*), dan *Contingency Plan*.

**e. Kepala Seksi Pelayanan dan Kerjasama**

Memiliki tugas melakukan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo, dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian hygiene dan sanitasi, pengawasan pengendalian pelayanan maksimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sama dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.

**f. Ketua Kelompok Jabatan Fungsional**

Ketua kelompok jabatan fungsional merupakan tenaga fungsional tertentu atau fungsional umum yang diberi tugas tambahan untuk membantu

pimpinan unit kerja dalam mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan tugas jabatan fungsional.

**g. Kelompok Jabatan Fungsional**

Kelompok Jabatan Fungsional memiliki tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan.



## **BAB III**

### **TINJAUAN MATERI**

#### **3.1 Bandar Udara**

Dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009, tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996, tanggal 4 desember 1996 tentang Kebandarudaraan, diperbaharui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001, yang dimaksud dengan 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 antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Annex 14, Vol 1 *Aerodrome Design and Operations, Fourth Edition, July 2004*. “*Aerodrome, a defined area on land or water (including any building, instalations, and equipment) intended to be used either 8 wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft*”.

Terjemahan: Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan (termasuk setiap bangunan, instalasi, dan peralatan) yang dimaksudkan untuk digunakan baik seluruhnya maupun sebagian bagi kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan di darat dari pesawat udara.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 11 Tahun 2010 Tentang Tataan Kebandar udaraan Nasional, Bandar Udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batasan-batasan tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya.



### 3.2 Keamanan

Menurut Wikipedia Keamanan merupakan kondisi di mana seseorang atau suatu tempat terbebas dari ancaman dan bahaya. Istilah ini dapat dikaitkan dengan berbagai aspek, seperti perlindungan dari tindak kejahatan, pencegahan kecelakaan, dan sebagainya. Keamanan mencakup berbagai bidang, termasuk keamanan nasional untuk mencegah ancaman teroris, keamanan siber untuk melindungi sistem dari peretas, keamanan rumah dari ancaman pencurian dan penyusupan, serta keamanan finansial untuk mencegah krisis ekonomi. Selain itu, masih banyak aspek lain yang berkaitan dengan perlindungan dan keselamatan dalam kehidupan sehari-hari.

### 3.3 Peningkatan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Peningkatan didefinisikan sebagai proses, cara, atau perbuatan meningkatkan sesuatu. Peningkatan dapat diartikan sebagai suatu proses, tindakan, atau hasil dari membuat sesuatu menjadi lebih baik, lebih tinggi, atau lebih maju dalam berbagai aspek, baik dalam kualitas, kuantitas, maupun efektivitas. Peningkatan bisa terjadi dalam berbagai bidang, seperti pendidikan, ekonomi, teknologi, dan keterampilan individu.

### 3.4 Pemeriksaan Keamanan

Setiap penumpang, barang, kendaraan, dan personel bandara harus melalui prosedur pemeriksaan keamanan. Berdasarkan SKEP/2765/XII/2010, pemeriksaan keamanan (Security Screening) merupakan metode atau teknik yang digunakan untuk mendeteksi senjata, bahan peledak, serta benda berbahaya lainnya yang berpotensi digunakan dalam tindakan ilegal.

Setiap orang yang ingin memasuki wilayah keamanan terbatas harus mempunyai izin, yang berupa:

- Tiket penumpang atau pas masuk pesawat udara (*boarding pass*) sesuai dengan identitas diri yang sah
- Pass Bandar Udara
- Identitas penerbang dan personel cabin (*Crew ID Card*)

- Tanda pengenal inspector penerbangan Direktorat Jendral.

### 3.5 Security Check Point

Tempat Pemeriksaan Keamanan (*Security Check Point/SCP*) merupakan area khusus untuk melakukan pemeriksaan terhadap penumpang, individu, personel penerbangan, serta barang yang akan memasuki area keamanan terbatas atau ruang tunggu di terminal bandara.

### 3.6 Personil Security Aviation (avsec)

Peraturan yang ditetapkan oleh ICAO juga mencakup ketentuan mengenai keamanan penerbangan, sebagaimana tercantum dalam ANNEX 17 *Security Safeguarding International Civil Aviation Against Act of Unlawful Interference*. Dalam aturan tersebut, pengamanan diartikan sebagai kombinasi antara sumber daya manusia dan peralatan yang dimanfaatkan untuk melindungi penerbangan sipil dari ancaman atau tindakan yang melanggar hukum. ANNEX 17 *Security Safeguarding International Civil Aviation Against Act of Unlawful Interference* mengatur berbagai aspek keamanan penerbangan, antara lain:

1. Tujuan utama *Aviation Security* (Avsec) adalah menjaga keselamatan penumpang, awak pesawat, petugasm dan masyarakat dari tindakan melawan hukum dengan mencegah masuknya barang-barang berbahaya ke dalam penerbangan.
2. Penerapan prosedur pemeriksaan, termasuk pemeriksaan terhadap penumpang, awak pesawat, dan bagasi.
3. Pelaksanaan pengawasan yang mencakup pengawasan terhadap cargo dan pos, serta pengendaliain akses ke area terbatas di bandara.
4. Penerapan *Civil Aviation Security Programme* sebagai pedoman dalam menjalankann system keamanan penerbangan.

Avsec merupakan personel yang bertugas dalam keamanan penerbangan dan wajib memiliki lisensi. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/160/VIII/2008 mengenai sertifikat kecakapan personel

pengeamanan penerbangan sipil, pasal 2 ayat (1) menyebutkan bahwa setiap personel keamanan penerbangan sipil harus memiliki sertifikat kecakapan yang sah dan masih berlaku, yang diterbitkan oleh Direktur Jendral. Lisensi ini mencakup beberapa kategori, diantara lain:

1. **Basic Avsec** - Lisensi ini diberikan kepada personel avsec sebagai bukti kecakapan dalam mengamankan pesawat serta melakukan pemeriksaan terhadap orang/ penumpang, cargo, dan kendaraan yang memasuki area terbatas tanpa menggunakan alat bantu pemeriksaan.
2. **Junior Avsec** – Lisensi ini menunjukan bahwa personel keamanan memiliki kemampuan untuk mengamankan serta memeriksa orang, kargo, dan kendaraan yang akan memasuki area terbatas dengan bantuan peralatan pemeriksaan.
3. **Senior Avsec** – Lisensi ini menandakan bahwa personel keamanan tidak hanya dapat melakukan seluruh tugas pengamanan dan pemeriksaan, tetapi juga bertanggung jawab dalam mengawasi pelaksanaan prosedur keamanan penerbangan.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, keamanan penerbangan merupakan kondisi yang menjamin perlindungan terhadap penerbangan dari segala bentuk tindakan melawan hukum. Perlindungan ini dilakukan melalui pengelolaan yang terintegrasi, mencakup pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur yang telah ditetapkan. Beberapa bentuk tindakan melawan hukum yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan dan transportasi udara, antara lain:

- Pengambilalihan pesawat secara illegal, baik saat sedang mengudara maupun didarat.
- Menyandera penumpang yang berada didalam pesawat atau di area bandara.
- Memasuki pesawat, area keamanan terbatas di bandara, atau fasilitas aeronautika tanpa izin yang sah.
- Membawa senjata, benda berbahaya, atau bahkan peledak ke dalam pesawat atau area bandara tanpa izin resmi.



- Menyebarkan informasi palsu yang dapat mengancam keselamatan penerbangan

### 3.7 Penumpang

Menurut Damardjati (1995) pengertian penumpang adalah setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut dalam pesawat udara ataupun alat pengangkut lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut. Sedangkan menurut Yoeti (1999) pengertian penumpang adalah pembeli produk dan jasa pada suatu perusahaan yang dimana mereka adalah pelanggan perusahaan barang dan jasa mereka dapat berupa seseorang (individu) dan dapat pula sebagai suatu perusahaan. Pengertian penumpang diatas jika dikaitkan dengan penumpang angkutan udara, menurut Suherman E. Adi (2012) definisi penumpang adalah setiap orang yang diangkut dengan pesawat udara oleh pengangkut berdasarkan suatu perjanjian angkutan udara dengan atau tanpa bayaran. Sedangkan menurut Hartono H. Soeprapto (2014) definisi penumpang pesawat udara adalah pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan perusahaan penerbangan, penumpang bersedia membayar harga tiket dan pengangkut sanggup membawa penumpang ke tempat tujuan.

### 3.8 Prohibited Item

*Prohibited Item* merupakan barang bawaan yang dilarang dibawa ke dalam pesawat yang dapat mengancam bahaya pada penerbangan. Jenis – jenis *prohibited item* dalam KM 39 Tahun 2024, sebagai berikut:

#### 1. Bahan Peledak (Explosive)

- Amunisi
- Detonator dan sekering
- Petasan atau kembang api
- Misiu
- Dinamit
- Tabung yang mengeluarkan asap

#### 2. Senjata (Weapon)

- Pistol
- Pistol Replica/ mainan
- Busur

- Ketapel

### 3. *Dangerous Goods*

#### 4. Benda – benda yang menyebabkan cedera:

- Linggis
- Gunting/cutte/pisau
- Jangka sorong
- Penggaris
- Batu
- Pemukul baseball
- Alat tukang

### 3.9 Barang Bawaan

Dalam Peraturan Menteri 80 tahun 2017, dijelaskan bahwa barang bawaan merupakan barang yang dibawa oleh penumpang ke daerah keamanan terbatas atau yang akan diangkut dengan pesawat udara. Ada 2 jenis, yaitu:

1. **Bagasi tercatat** – barang milik penumpang yang diserahkan kepada maskapai untuk diangkut dengan pesawat yang sama dan tanggung jawab maskapai.
2. **Bagasi kabin** – barang yang dibawa oleh penumpang yang tetap berada dalam pengawasan penumpang itu sendiri dan tanggung jawab penumpang selama penerbangan.

## **BAB IV**

### **PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING***

#### **4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT**

Sebagai bagian dari program *On the Job Training* (OJT), Taruna D III Manajemen Transportasi Udara Angkatan 8 Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di berbagai divisi kerja yang berada di Bandar Udara Kalimarau, Berau, Kalimantan Timur. Adapun area kerja yang menjadi lokasi penempatan meliputi:

##### **4.1.1 Unit *Apron Movement Control* (AMC)**



**Gambar 4. 1** Marshalling Airbus A320

Apron movement control merupakan unit yang bertanggung jawab atas seluruh kegiatan baik di sisi udara maupun di sisi darat. Unit AMC memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang, dan kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan.



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

- 1 Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
- 2 Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan obstacle Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di apron dengan Aerodrome Control (ADC).
- 3 Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari Foreign Object Debris (FOD) dan sampah Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara,
- 4 Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan,
- 5 Pelayanan uji laik kendaraan dan GSE yang beroperasi di sisi udara,
- 6 Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara,
- 7 Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon Tanda Izin Mengemudi (TIM).

Berikut sarana prasarana unit AMC Bandar Udara Kalimantan:

- a. Pelaksana tugas operasional *Apron Movement Control* (AMC) terdiri dari 5 orang dengan dibagi 2 shift yaitu:

Shift	Jam	Anggota
Pagi	05.00 – 13.00	2
Siang	13.00 – 21.00	2

Table 4. 1 Jadwal Shift AMC

- b. Personel AMC

No.	Nama	NIP	Jabatan
1.	Muhammad Alfian	1985051820091007	Kanit AMC
2.	Nawir	413962.038	Anggota AMC

3.	Aris	413962.006	Anggota AMC
4.	Syamsul Huda	413962.144	Anggota AMC
5.	Riska Febrianti	413862.108	Anggota AMC

**Table 4. 2** Personel AMC

Fasilitas dan peralatan:

- 1) Handy Talky
- 2) Flash Light
- 3) Dc Power Supply
- 4) Earmuff
- 5) Rompi
- 6) Mobil Follow me car
- 7) Televisi
- 8) Computer

Sesuai dengan peraturan yang diatur dalam SKEP/140/VI/1999 Pasal 28 tentang aturan terkait kecepatan kendaraan yang beroperasi di sisi udara. Maka, petugas AMC harus selalu mengawasi kecepatan pergerakan kendaraan dan lalu lintas di sisi udara. Suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan yaitu:

- a. Access road 40 km/jam
- b. Service road 25 km/jam
- c. Make-up & Break down area 15 km/jam
- d. Apron 10 km/jam

#### **4.1.2 Aviation Security (AVSEC)**

Unit Aviation Security (AVSEC) bertanggung jawab terhadap pelayanan, pengawasan, pemeriksaan, dan pengkoordinasian yang meliputi:

1. Pemeriksaan terhadap seluruh orang, barang, dan kendaraan yang memasuki wilayah terbatas di bandara:

2. Pengawasan terhadap area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan;
3. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan;
4. Pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara Kelas I Kalimantan
5. Adapun sarana prasarana dan petugas avsec yang dimiliki oleh Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau adalah:
  - a. Dalam melaksanakan tugas dibagi dalam 2 regu dengan kekuatan tiap regu sekitar 17 dan 18 orang.

- Chif : 1 Orang
- Asisten chif : 1 Orang
- Regu A : 18 Orang (05.00 s/d 13.00 WITA)
- Regu b2 : 17 Orang (13.00 s/d 20.00 WITA)
- Jaga Malam : 3 Orang (20.00 s/d 05.00 WITA)

Posisi dinasnya sebagai berikut:

1) Shift Pagi:

- Pos Lima
- Pos Mike
- Pintu Airside (PA)
- HBSCP
- PSCP 2
- Kedatangan (KD)
- Pos Kargo

2) Shift Malam:

- Pos Mike

b. Fasilitas Pendukung Pada Unit AVSEC Bandara Kalimantan:

- Mesin *x-ray*
- *Hand Held Metal Detector* (HHMD)



- *Walk Through Metal Detector (WTMD)*
- *Handly Talky (HT)*
- Telepon Local
- *Closed Circuit Television (CCTV)*
- Mobil Patroli

c. Personel Avsec

NO.	NAMA	STATUS	LISENSI
1.	Akhyari Hasan	PNS	SENIOR
2.	Roni Toyang	PNS	SENIOR
3.	Siswanto	PNS	SENIOR
4.	Ninit Amalia Aprilianti	PNS	SENIOR
5.	Komariah Razak Putri	PNS	SENIOR
6.	Tasrim	PNS	SENIOR
7.	Triaji Wijaya	PNS	SENIOR
8.	Nurhayati	PNS	SENIOR
9.	Luftisia Nadisya	PNS	SENIOR
10.	Kuny Ilya Himmah	PNS	BASIC
11.	Muhammad Fiqih Zulkamaen	PNS	JUNIOR
12.	Aura Melva Pramana	PNS	JUNIOR
13.	Anwar	PNS	BASIC
14.	Ratna Ningsih	NON PNS	JUNIOR
15.	Meriyana	NON PNS	JUNIOR
16.	Dewita Kumalasai	NON PNS	JUNIOR
17.	Neneng Norlina	NON PNS	JUNIOR
18.	Ricky Fitra Pradana	NON PNS	JUNIOR
19.	Ai Latifah	NON PNS	JUNIOR
20.	Ade Nur Rahmmatin	NON PNS	JUNIOR
21.	Mulyana	NON PNS	JUNIOR

22.	Ahmad Muhajir	NON PNS	JUNIOR
23.	Andi Fauzi	NON PNS	JUNIOR
24.	Heriyanto	NON PNS	JUNIOR
25.	Dedi Hermawan	NON PNS	JUNIOR
26.	Siful Yadi	NON PNS	JUNIOR
27.	I Nyoman Widiarta	NON PNS	JUNIOR
28.	Alfa Richard Rundulemo	NON PNS	JUNIOR
29.	Tri Utomo Prasetyo	NON PNS	JUNIOR
30.	Rizky Harun Wijaya	NON PNS	JUNIOR
31.	Indra Gunawan	NON PNS	JUNIOR
32.	Ahmad Syahrur Romadhon	NON PNS	JUNIOR
33.	Muhammad Hilmy Ali Manggala	NON PNS	JUNIOR
34.	Supriadi	NON PNS	JUNIOR
35.	Selfi Saltu Piter	NON PNS	JUNIOR
36.	Majrun Akmal	NON PNS	JUNIOR
37.	Dede Purnama	NON PNS	JUNIOR
38.	Iwan Setiawan	NON PNS	JUNIOR
39.	Chika Putri Novianti	NON PNS	BASIC
40.	Muhammad Setiyono	NON PNS	BASIC
41.	Muhammad Ali Husni	NON PNS	BASIC
42.	Hardiman	NON PNS	BASIC
43.	Ana Miratus Sholikha	NON PNS	BASIC
44.	Topo	NON PNS	BASIC
45.	Serly	NON PNS	BASIC
46.	Diana Anggraini Supoyo	NON PNS	BASIC

**Table 4. 3** Nama Personel Avsec

Para petugas *Aviation Security* (AVSEC) di UPBU kelas1 Kalimantan, Berau memiliki daerah untuk dilakukan pengawasan, pengamanan serta pemeriksaan yaitu :

- 1) Pemeriksaan terhadap penumpang (keberangkatan)
- 2) Pemeriksaan ijin masuk daerah keamanan terbatas
- 3) Pemeriksaan barang konsesional (*Duty Free Shop*)
- 4) Pengawasan pintu menuju airside
- 5) Patroli Daerah Terbatas
- 6) Patroli Lobi, *Curb Side*, dan *Check-in Terminal*
- 7) Pengawasan dan pemeriksaan melalui CCTV
- 8) Non Terminal, Daerah Keamanan Terbatas, dan Daerah Sisi Udara.

Adapun kegiatan yang berada di daerah tersebut adalah sebagai berikut:

- a) Pengawasan di daerah sisi udara
- b) Patroli di daerah keamanan terbatas
- c) Menjaga ketertiban di area publik
- d) Keamanan Gedung Perkantoran
- e) Keamanan daerah Pertamina
- f) *Curbside Terminal, pick up dan drop zone*
- g) Daerah Parimeter
- h) Kargo

#### 4.1.3 Unit Pelayanan Cargo



**Gambar 4. 2** Cargo Incoming



Unit Pelayanan Kargo di Bandara Kelas I Kalimantan bertanggung jawab atas inspeksi dan layanan di terminal kargo untuk memastikan operasional berjalan lancar dan sesuai aturan. Tugas utamanya meliputi:

1. **Mengawasi kinerja staf** – Memastikan semua petugas, seperti kasir, petugas penerimaan, pemeriksa barang, dan keamanan (Avsec), menjalankan tugasnya sesuai prosedur yang berlaku.
2. **Mengontrol arus barang** – Memantau pengiriman dan penerimaan kargo agar proses berjalan efisien.
3. **Menjaga keamanan** – Bekerja sama dengan petugas keamanan untuk memastikan area terminal kargo tetap aman.
4. **Mencatat laporan harian** – Membuat logbook dan laporan operasional secara rutin.
5. **Memantau operasional dan fasilitas** – Mengawasi kegiatan harian serta memastikan semua fasilitas berfungsi dengan baik.
6. **Memastikan kebersihan dan ketertiban** – Mengawasi kondisi umum terminal kargo agar tetap rapi dan nyaman.
7. **Mengontrol peralatan** – Memastikan peralatan Ground Support Equipment (GSE) di terminal kargo dalam kondisi baik dan teratur.
8. **Berkoordinasi dengan pihak terkait** – Bekerja sama dengan unit lain untuk menjaga kelancaran operasional dan kesiapan fasilitas terminal kargo.

#### 4.1.4 Unit Pelayanan Informasi

##### a. Tugas Pokok

Memberikan pelayanan jasa informasi penerbangan, kebandarudaraan, kepariwisataan dan kegiatan usaha di bandar udara serta menangani keluhan pelanggan secara terpadu.

##### b. Fungsi

Unit Informasi mempunyai fungsi:

- 1) Memberikan Informasi kepada penumpang berupa tempat, sarana transportasi dan sebagainya.

- 2) Memberikan pelayanan fasilitas kepada penumpang berupa baby stroller dan wheelchair.
- 3) Sebagai pusat informasi saat terjadi kehilangan barang.

**c. Fasilitas yang di miliki Unit Informasi:**

- Mic Announcement
- Komputer
- FIDS
- Telepon yang terhubung ke semua Unit.

**4.1.5 Airport Commercial (Kantor)**

Unit Kantor Bandar Udara Kalimantan merupakan unit pelaksana tugas yang melakukan inspeksi di seluruh daerah terminal bandara dan memberikan pelayanan bagi pengguna jasa di bandara khususnya terminal. Adapun unit kantor memiliki tugas pokok dan fungsi sebagai berikut:

**1. Tugas**

- a. Pelaksanaan tugas pemeriksaan, pengontrolan atau inspeksi di setiap terminal.
- b. Pengawasan pelayanan trolley di terminal penumpang.
- c. Mengontrol atau mengawasi kondisi fasilitas elektrikal dan mekanikal.
- d. Penerimaan laporan kerusakan atau tidak berfungsinya fasilitas peralatan di terminal penumpang untuk diteruskan kepada unit kerja terkait.
- e. . Menindaklanjuti laporan dan keluhan atau saran kepada mitra kerja atau mitra usaha.
- f. Pengawasan kebersihan terminal dan ketersediaan fasilitas di toilet.
- g. Pengawasan personil kebersihan terminal.
- h. Pengawasan dan pengaturan antrian penumpang.
- i. Bersama dengan unit lainnya, menentukan lokasi atau posisi berbagai fasilitas di terminal.

**2. Fungsi**

Unit Kantor memiliki fungsi yaitu memberikan pelayanan bagi pengguna jasa terminal di Bandar Udara Kalimantan, unit kantor bertanggungjawab dalam memberikan rasa kenyamanan, ketertiban, kepuasan dan kelancaran kepada pengguna jasa di terminal Bandar Udara Kalimantan.

## 4.2 Jadwal

Program *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan dalam jangka waktu kurang dari tiga bulan, mulai dari 6 Januari 2025 hingga 14 Maret 2025, bertempat di Kantor BLU Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau. Selama OJT, peserta akan menjalankan kegiatan sesuai dengan sket dinas OJT yang telah ditetapkan oleh Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau

JADWAL BULAN JANUARI 2025																																
OJT MTU BANDAR UDARA KALIMARAU																																
NO	TANGGAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
		rab	kam	jum	sab	ming	sen	sel	rab	kam	jum	sab	ming	sen	sel	rab	kam	jum	sab	ming	sen	sel	rab	kam	jum	sab	ming	sen	sel	rab	kam	jum
1	ARIF FIRMANSYAH							Amc	Amc	Amc	Amc		Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Amc	Amc	Amc	Ava	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	
2	GILANG RAMADHAN							Ava	Ava	Ava	Ava		Amc	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	
3	FELICIA WINY JUVENTA							Ava	Ava	Ava	Ava		Amc	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	
4	ANGELA DEVINA ARYA SUWANDI							Ava	Ava	Ava	Ava		Amc	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	
5	RIZKA DEWI NUR AULIANA							Ava	Ava	Ava	Ava		Amc	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	
6	NABILAH MIRANTI VERDIANA							Amc	Amc	Amc	Amc		Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	
AV	05.00 - 12.00 WITA																															
LMC	06.00 - 14.00 WITA																															
AVSEC																																
AMC																																
AMC																																
	KANTOR JAM 08.00-16.30/(sampai tidak ada kegiatan)																															
	CARGO																															
	TIS & INFORMASI																															
adwal kegiatan wajib SELASA,RABU,KAMIS,JUMAT ,																																
SENIN : UPACARA SORE																																
OLAHRAGA SORE : JAM 16.00 -SELESAI																																

Gambar 4. 3 Jadwal OJT Kalimantan Januari

JADWAL BULAN FEBRUARI 2025																														
OJT MTU BANDAR UDARA KALIMARAU																														
NO	TANGGAL	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	
		sab	mit	sen	sel	rab	kam	jum	sab	mit	sen	sel	rab	kam	jum	sab	mit	sen	sel	rab	kam	jum	sab	mit	sen	sel	rab	kam	jum	
1	ARIF FIRMANSYAH				AMC	AVA	AVA	AVA	AVA		AMC	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AMC	AMC	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	
2	GILANG RAMADHAN				AVA			AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AMC	AMC	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	
3	FELICIA WINY JUVENTA				AVA	AMC			AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AMC	AMC	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	
4	ANGELA DEVINA ARYA SUWANDI				AMC	AVA	AVA	AVA										AMC	AMC	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	
5	RIZKA DEWI NUR AULIANA				AVA	AVA	AVA	AVA				AMC	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AMC	AMC	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	
6	NABILAH MIRANTI VERDIANA				AVA	AVA	AVA	AVA				AMC	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AMC	AMC	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	
AV	05.00 - 12.00 WITA																													
AMC	06.00 - 14.00 WITA																													
AV	AVSEC																													
AMC	AMC																													
	KANTOR JAM 08.00-16.30/(sampai tidak ada kegiatan)																													
	CARGO																													
	TIS & INFORMASI																													
jadwal kegiatan wajib SELASA,RABU,KAMIS,JUMAT ,																														
SENIN : UPACARA SORE																														
OLAHRAGA SORE : JAM 16.00 - SELESAI																														

Gambar 4. 4 Jadwal OJT Kalimantan Februari

Dikarenakan jadwal siding dan libur diubah pulang *on the job training* perubahan jadwal *on the job training* di bulan Februari, seperti berikut:



1	JADWAL BULAN FEBRUARI 2025													
2	OJT MTU BANDAR UDARA KALIMARAU													
3	NO	TANGGAL	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
4			sel	rab	kam	jum	sab	mgg	sen	sel	rab	kam	jum	
5	1	ARIF FIRMANSYAH	AVA	AMC	KTR	AVB	R							
6	2	GILANG RAMADHAN	AVB	AMC	KTR	AVA	E							
7	3	FELICIA WINY JUVENTA	AMC	KTR	AVB	AMC	V							
8	4	ANGELA DEVINA ARYA SU	AMC	KTR	AVA	AMC	I							
9	5	RIZKA DEWI NUR AULIANA	INF	AVB	AMC	KTR	E							
10	6	NABILAH MIRANTI VERDIA	INF	AVA	AMC	KTR	W							

Table 4. 4 Perubahan Jadwal OJT

### 4.3 Permasalahan

Berdasarkan hasil pengamatan penulis di area pemeriksaan keamanan (PSCP) di Bandar Udara Kelas I Kalimantan, ditemukan permasalahan berupa antrean penumpang yang menumpuk saat proses pemeriksaan orang dan barang. Berdasarkan kondisi saat ini di saat penulis melakukan On The Job Training (OJT) didapatkan beberapa penyebab permasalahan tersebut sebagai berikut:

#### 4.3.1 Kurangnya Pengetahuan Penumpang akan Prohibited Item

Pada area PSCP, beberapa penumpang membawa barang yang tergolong mencurigakan untuk dibawa ke dalam kabin pesawat. Banyak penumpang yang masih membawa korek gas, gunting, pisau lipat, cutter, alat tukang, serta benda tumpul yang dapat berpotensi menjadi ancaman keamanan dan keselamatan selama penerbangan seperti kayu dan besi panjang. Selain itu, saat penulis melakukan on the job training, juga mendapatkan penumpang yang membawa hewan burung yang di sembunyikan di tubuhnya. Padahal sudah tertera dalam SKEP/2765/XII/2010 mengenai *prohibited item*. Kurangnya pemahaman penumpang akan barang yang tidak boleh di bawa ke dalam cabin pesawat menjadi proses pemeriksaan barang menjadi lama dan menimbulkan antrian panjang.

#### 4.3.2 X-ray Yang Perlu Pengoptimalan Pemeliharaan



**Gambar 4. 5** Antrian X-ray bagasi

Pada saat penulis melakukan OJT di unit Avsec, penulis mendapatkan mesin X-ray error saat sedang beroperasi. Hal ini disebabkan karena suhu mesin x-ray meningkat dan belt x-ray putus yang menyebabkan antrian penumpang pada pemeriksaan PSCP gate A menjadi panjang dan proses pemeriksaan barang menjadi lama. Proses pemeriksaan sementara waktu dilakukan dengan manual, memeriksa barang penumpang satu per satu yang menjadi tidak efektif yang memakan waktu lama. Dikhawatirkan ada barang yang dilarang di bawa di cabin yang terlewat dalam pemeriksaan secara manual. Di lain waktu, mesin X-ray juga pernah mengalami Konsleting yang disebabkan oleh tumpahan air dari barang bawaan penumpang. Hal ini menyebabkan mesin X-ray memerlukan penanganan lebih lama, sehingga proses pemeriksaan dialihkan ke Gate B.

#### 4.3.3 Penumpang yang masuk ke Ruang Tunggu melalui jalur yang tidak seharusnya.



**Gambar 4. 6** Penumpang berbicara di pintu keluar

Pada area ruang tunggu di Bandara Kalimantan tidak tersedianya toilet didalam ruang tunggu sehingga penumpang yang ingin ke toilet harus keluar dari ruang tunggu. Selain ingin pergi ke toilet, beberapa penumpang yang keluar dari ruang tunggu dikarenakan ingin membeli *snack* atau makanan ringan dan juga ingin mengobrol dengan anggota keluarganya. Akan tetapi beberapa penumpang yang ingin memasuki ruang tunggu kembali, mereka melewati jalur yang tidak seharusnya, yaitu jalur keluar ruang tunggu. Hal ini dapat menimbulkan ancaman penerbangan dikarenakan di khawatirkan ada penumpang yang masuk membawa prohibited item melalui pintu keluar ruang tunggu. Sesuai dengan KM 39 tahun 2024, ruang tunggu merupakan daerah keamanan terbatas yang mana jika memasuki daerah tersebut harus melalui pemeriksaan di PSCP terlebih dahulu untuk mencegah diseludupkan barang dilarang. Untuk memasuki daerah tersebut, harus memiliki izin masuk yang sah dan dilakukan pemeriksaan keamanan. Contoh izin masuk yang sah yang dimaksud seperti, boarding pass, PASS Bandara, identitas penerbang dan personel kabin (ID card crew), dan kartu tanda pengenalan inspektur Direktorat Jenderal.

#### 4.3.4 Penumpukan Alur Antrian Pada Waktu Jam Sibuk



Gambar 4. 7 Antrian dan Penumpukan Pada Pemeriksaan

Personel keamanan penerbangan (Avsec) memiliki peran yang sangat penting dalam melakukan pemeriksaan terhadap penumpang dan barang bawaan yang melewati titik pemeriksaan keamanan (PSCP) di setiap bandara. Mereka bertanggung jawab untuk memastikan bahwa tidak ada individu, baik penumpang, awak pesawat, maupun orang lain yang memasuki area keamanan terbatas atau ruang tunggu dengan membawa



barang terlarang (prohibited items) yang berpotensi digunakan untuk tindakan melawan hukum dalam penerbangan.

Selain itu, petugas Avsec juga berwenang untuk melarang masuk penumpang, awak pesawat, atau siapa pun beserta barang bawaannya ke dalam area terbatas apabila tidak memiliki izin yang sah atau menolak untuk menjalani pemeriksaan keamanan. Di Bandar Udara Kalimantan, yang memiliki status sebagai bandara dengan tipe B, sesuai dengan ketentuan SKEP/2765/XII/2010 Pasal 20, pemeriksaan di SCP 2 harus dilakukan oleh minimal lima personel. Formasi ini harus mencakup petugas Junior Avsec yang memiliki lisensi sebagai operator *X-Ray* serta seorang supervisor yang bertugas mengawasi jalannya pemeriksaan.

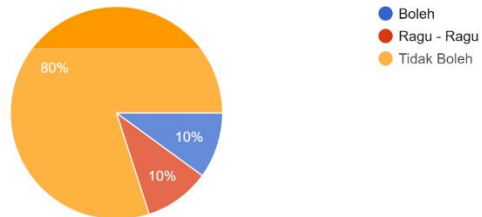
#### **4.4 Penyelesaian Masalah**

##### **4.4.1 Memberi pengetahuan terhadap penumpang melalui media**

Selain melakukan penelitian, penulis melakukan survei terkait pengetahuan penumpang tentang barang bawaan yang boleh ataupun dilarang masuk ke kabin pesawat, kemudahan mendapatkan informasi terkait peraturan penerbangan serta bahaya jika barang bawaan penumpang terbawa masuk ke kabin pesawat.

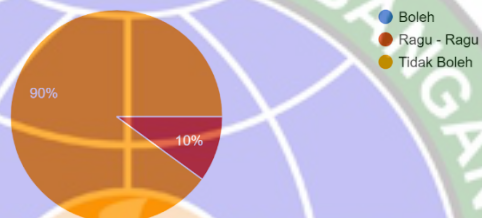
Pengetahuan penumpang akan barang yang boleh dan tidak boleh dibawa ke kabin pesawat merupakan hal yang penting untuk keselamatan dan keamanan penerbangan. Apabila penumpang sudah mengetahui ketentuan barang bawaan yang diperbolehkan dan dilarang ke kabin, maka proses pemeriksaan pada PSCP akan lebih intensif dan tidak memakan waktu yang lama. Penilaian pemahaman penumpang mengenai barang yang diperbolehkan dan dilarang dibawa ke dalam pesawat diklasifikasikan ke dalam tiga kategori, yaitu tidak boleh, ragu-ragu, dan boleh. Hasil dari evaluasi ini disajikan dalam diagram berikut:

Apakah diperbolehkan gunting, pisau, dan cutter dibawa ke dalam kabin pesawat?  
30 responses



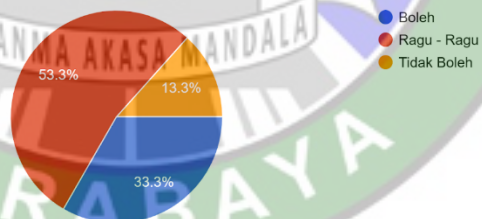
Gambar 4. 8 Pertanyaan Pertama

Apakah diperbolehkan kembang api dan petasan dibawa dalam penerbangan?  
30 responses



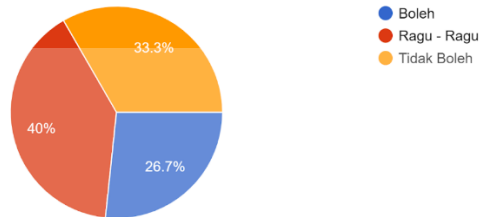
Gambar 4. 9 Pertanyaan Kedua

Apakah diperbolehkan membawa power bank dengan kapasitas 20.000 mAh ke dalam cabin pesawat?  
30 responses



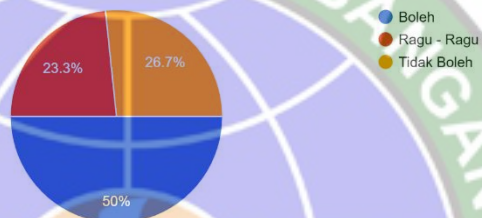
Gambar 4. 10 Pertanyaan Ketiga

Apakah diperbolehkan membawa Spray (Pengharum Ruangan, obat nyamuk) ke cabin pesawat?  
30 responses



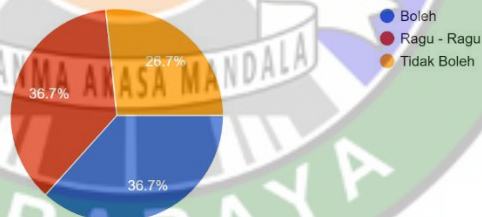
Gambar 4. 11 Pertanyaan Keempat

Apakah benda pistol mainan boleh dibawa ke dalam kabin pesawat?  
30 responses



Gambar 4. 12 Pertanyaan Kelima

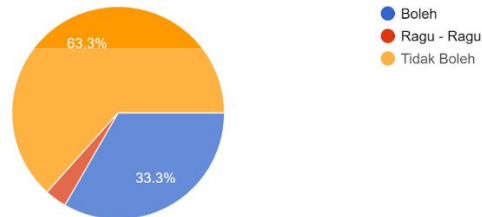
Apakah Batu Bara diperbolehkan dibawa di cabin pesawat?  
30 responses



Gambar 4. 13 Pertanyaan Keenam

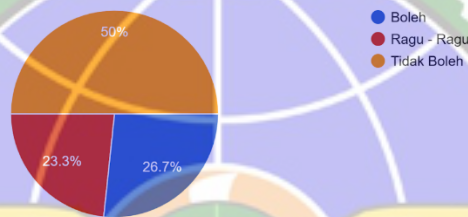


Apakah diperbolehkan membawa korek gas dalam penerbangan?  
30 responses



Gambar 4. 14 Pertanyaan Ketujuh

Apakah diperbolehkan membawa alat-alat tukang seperti gergaji, obeng, meteran ke cabin pesawat?  
30 responses



Gambar 4. 15 Pertanyaan Kedelapan

Dari data tersebut kebanyakan penumpang sudah mengerti akan gunting, benda tajam lainnya dan bahan peledak, akan tetapi masih banyak penumpang yang belum mengetahui mengenai barang-barang lain yang tidak boleh dibawa, maka dari itu peneliti melakukan pengenalan peraturan penerbangan kepada masyarakat dengan menggunakan bantuan media poster, seperti berikut:



Gambar 4. 16 Contoh Poster

Selain itu, pengenalan peraturan penerbangan kepada masyarakat dapat dilakukan dengan banyak cara. Berikut cara-cara yang dapat dilakukan:

1. Menempelkan poster, banner, dan baliho di area bandara
2. Membuat video animasi yang menarik tentang prohibited item agar para penumpang tertarik untuk melihatnya
3. Menyebarkan melalui media sosial bandara
4. Menyebarkan brosur dengan desain yang menarik

#### 4.4.2 Peningkatan Peralatan Mesin X-ray



Gambar 4. 17 Maintenance Mesin X-ray

Sesuai dengan PM 80 tahun 2017, setiap peralatan pemeriksaan harus dilakukan pemeriksaan, pemeliharaan rutin untuk memenuhi standar keamanan penerbangan. Untuk memastikan mesin X-ray tetap berfungsi optimal, perlu dilakukan pemeliharaan rutin yang mencakup pengecekan harian, kalibrasi berkala, serta perawatan oleh teknisi resmi. Setiap pemeriksaan dan tindakan pemeliharaan harus dicatat dalam log pemeliharaan agar riwayat penggunaan, perbaikan, dan potensi masalah dapat terpantau dengan baik. Dengan pencatatan yang sistematis, tim teknis dapat lebih cepat mengidentifikasi serta menangani gangguan sebelum berdampak pada operasional.

Peningkatan peralatan mesin X-ray dapat dilakukan dengan:

#### **Pemeliharaan Rutin dan Berkala**

- **Pengecekan Harian:**
  - a. Memastikan layar monitor berfungsi dengan baik.
  - b. Pemeriksaan kondisi conveyor belt agar tidak ada benda yang menghambat pergerakan.
  - c. Membersihkan sensor dan area pemindaian dari debu dan kotoran.
- **Pemeliharaan Mingguan/Bulanan:**
  - a. Kalibrasi sistem X-ray untuk memastikan hasil pemindaian tetap akurat.
  - b. Uji fungsi tombol darurat dan fitur keamanan lainnya.
  - c. Periksa suhu mesin untuk menghindari overheating akibat penggunaan terus-menerus.

CHECK LIST PENGUJIAN HARIAN MESIN X-RAY KABIN JENIS SINGLE VIEW LEMBAR 1 DARI 1	
Nama Operator Penerbangan :	BLU UPBU KELAS 1 KAUMARU
Tanggal & Waktu Pengujian :	
Lokasi Penempatan/Gedung :	LANTAI 2 TERMINAL GATE A
Marka/Tipe/Model Seri :	ASTROPHYSICS / XIS 6040 / ASTRB 160SM3461
Nomor dan Tanggal Sertifikat :	SI/XR-C.B061/DKPI/II/2018 13 DESEMBER 2018

✓ : Terpenuhi  
✗ : Tidak Terpenuhi

**GENERATOR BAWAH**

**TEST 2**

**TEST 3**

**TEST 1a**

**TEST 1b**

**TEST 4**

**TEST 5**

**HASIL :** ☒ PASS  
☐ FAIL \*) : Tidak dioperasikan dan hubungi personal faskompen.

**CATATAN\*) :** Apabila salah satu test tidak terpenuhi.

**Personal Pengumuman Penerbangan :**  
1.

**Personal Faskompen :**  
1.

Gambar 4. 18 Daily Checklist X-ray

X-RAY

URAIAN KEGIATAN	TANGGAL KEGIATAN																															KETERANGAN
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
<b>Pemeliharaan Harian</b>																																
a. Pembersihan lorong X-Ray																																
b. Pemeliharaan Penutup X-Ray																																
c. Pemeriksaan Conveyor belt																																
d. Pembersihan Sensor Unit																																
e. Pemeriksaan suhu dan kelembaban																																
<b>Pemeliharaan Mingguan</b>																																
a. Pemeriksaan dosis X-Ray																																
b. Pemeriksaan tirai lorong																																
c. Pemeriksaan X-Ray On Indicators																																
d. Pemeriksaan interlock systems																																
<b>Pemeliharaan Bulanan</b>																																
a. Pemeriksaan conveyor belt dari																																
b. Pemeriksaan center deviation dari																																
c. Pemeriksaan roller dan motor																																
d. Pemeriksaan driving chain																																
e. Pemeriksaan monitor adjustments																																
<b>TEKNIISI PELAKSANA</b>																																
<b>PENGAWAS</b>																																

Keterangan :

√= Normal  
G= Ada gangguan

Gambar 4. 19 Checklist X-ray Mingguan dan Bulanan



#### 4.4.3 Pengarahan Jalur Pintu *Exit*

Untuk meminimalisir terjadinya kelolosan petugas Avsec akan penumpang yang memasuki ruang tunggu melewati jalur keluar, maka memberi pembatas garis. Selain itu, sebagai langkah mitigasi yang efektif, petugas keamanan dan staf bandara akan secara proaktif mengawasi jalur keluar untuk memastikan bahwa tidak ada penumpang yang mencoba memasuki ruang tunggu melalui jalur pintu keluar, petugas juga berinteraksi dengan penumpang secara ramah dan informatif, menjawab pertanyaan yang mungkin mereka miliki tentang jalur yang benar dan proses yang harus diikuti. Dengan pendekatan ini, diharapkan dapat menciptakan suasana yang aman dan teratur, serta meminimalkan risiko pelanggaran terhadap aturan yang berlaku. Upaya ini tidak hanya akan membantu menjaga keamanan, tetapi juga meningkatkan kesadaran penumpang mengenai pentingnya mematuhi prosedur yang telah ditetapkan, sehingga tercipta pengalaman perjalanan yang lebih baik untuk semua pihak yang terlibat.



*Gambar 4. 20 Peneguran Petugas*



*Gambar 4. 21 Pemberian Pembatas Garis*

#### 4.4.4 Penempatan Personil Avsec di waktu Jam Sibuk

Dalam upaya menjaga keamanan penerbangan, pengelolaan personel *Aviation Security* (AVSEC) harus sesuai dengan standar dan regulasi yang berlaku, seperti yang diatur dalam PM 80 Tahun 2017 tentang program keamanan penerbangan nasional. Untuk memastikan petugas bekerja secara efektif dan fokus tanpa kelelahan yang dapat mengurangi tingkat kewaspadaan, maka diperlukan pengelolaan shift dan penempatan personel yang optimal, dengan melakukan pengaturan shifting, seperti

##### 1. Operator *X-ray*

Rotasi: 20 - 30 menit per shift

Operator *X-ray* memerlukan fokus tinggi dalam menganalisis citra barang bawaan, sehingga disarankan tidak lebih dari 30 menit dalam satu tugas untuk menghindari kelelahan mata dan penurunan konsentrasi. Setelah 30 menit, petugas harus dirotasi ke tugas lain atau diberikan waktu istirahat pendek sebelum kembali bertugas.

##### 2. *Flow Control* (Pengaturan Alur Penumpang)

Rotasi: 30–45 menit per shift

Petugas ini bertanggung jawab mengatur antrean penumpang, memastikan mereka mempersiapkan diri sebelum pemeriksaan, dan menjaga ketertiban di jalur screening. Jika terlalu lama bertugas, bisa menyebabkan kelelahan dan penurunan efektivitas dalam mengontrol kepadatan antrean.

##### 3. Pemeriksaan Barang (*Bag Inspection & Secondary Screening*)









Rotasi: 30–45 menit per shift

Pemeriksaan barang mencurigakan memerlukan ketelitian dan pengambilan keputusan cepat, sehingga petugas di bagian ini harus memiliki tingkat fokus tinggi. Rotasi dilakukan agar keputusan pemeriksaan tetap objektif dan tidak terburu-buru akibat kelelahan.

##### 4. *Body Search* (Pemeriksaan Fisik Penumpang)

Rotasi: 30 menit per shift

Pemeriksaan fisik membutuhkan ketelitian tinggi, serta interaksi langsung dengan penumpang. Untuk mengurangi kelelahan fisik dan menjaga profesionalisme, disarankan rotasi setiap 30 menit ke posisi lain.

PENINGKATAN PELAYANAN ALUR PEMERIKSAAN PENUMPANG DAN BAGASI CABIN DI AREA PSCP BANDAR UDARA UPBU KELA 1 KEALS 1							
No.	Permasalahan	Kondisi Saat Ini	Kondisi Yang Diharapkan	Bukti Kejadian	Dasar Teori	Tanggal	Penanganan
1	Kurangnya Pengetahuan Penumpang akan Prohibited Item	Banyak penumpang yang masih membawa <i>prohibited item</i> kebagasi cabin	Penumpang paham dan sadar akan <i>prohibited item</i> yang dapat membahayakan penerbangan		KM 39 Tahun 2024 dan SKEP/2765/VII/2010	12 Januari 2025	 pengenalan melalui media poster
2	X-ray yang Perlu Pengoptimalan Pemeliharaan	Terkadang Mesin X-ray mengalami gangguan karena suhu x-ray meningkat	X-ray tidak mengalami gangguan demi penunjang pemeriksaan		PM 80 Tahun 2017	20 Januari 2025	 Maintenance Mesin X-ray
3	Penumpang yang Masuk Ruang Tunggu Melalui Pintu Exit	Kurangnya Pengetahuan dan Kesadaran Penumpang akan Pemeriksaan Jika Memasuki Ruang Tunggu	Kesadaran Penumpang Memasuki Ruang Tunggu Melalui Pintu Masuk dan Diperiksa Kembali		KM 39 Tahun 2024	2 Februari 2025	 Pemberian Pembatas Garis dan Peneguran Petugas Avsec
4	Penumpukan Alur Antrian Pada Waktu Jam Sibuk	Pada saat jam sibuk terjadi penumpukan antrian penumpang dan barang di khawatirkan terjadi kelolosan barang <i>Prohibited Item</i>	Proses pemeriksaan berjalan dengan efektif dan lancar		PM 80 Tahun 2017 dan SKEP/2765/VII/2010	4 Februari 2025	 Pengaturan Flow Penumpang dan Barang dan pertukaran tempat

Gambar 4. 22 Analisa Penyelesaian Masalah



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

##### **5.1.1 Kesimpulan Permasalahan**

Dari permasalahan yang penulis dapatkan di tempat *on the job training* mengenai peningkatan pemeriksaan penumpang dan bagasi cabin guna keamanan dan keselamatan penerbangan, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kurangnya pemahaman penumpang tentang barang terlarang di kabin pesawat menyebabkan pemeriksaan di area PSCP menjadi lama dan menimbulkan antrean. Untuk mengatasi hal ini, edukasi perlu ditingkatkan melalui poster, video animasi, media sosial, dan brosur. Dengan begitu, kesadaran penumpang meningkat, pemeriksaan lebih cepat, dan keamanan penerbangan lebih terjaga.
2. Suhu meningkat pada mesin X-ray saat operasional menyebabkan antrean panjang dan memperlambat pemeriksaan barang di PSCP gate A. Pemeriksaan manual yang dilakukan sementara kurang efektif dan berisiko melewatkan barang terlarang. Selain itu, Konsleting yang disebabkan oleh tumpahan air dari barang bawaan penumpang. Menyebabkan mesin X-ray memerlukan penanganan lebih lama.
3. Kurangnya fasilitas seperti toilet di ruang tunggu Bandara Kalimantan membuat penumpang harus keluar, yang berpotensi mengganggu keamanan saat mereka kembali masuk melalui jalur yang tidak seharusnya. Hal ini dapat membuka celah bagi penyelundupan barang terlarang ke area keamanan terbatas. Sesuai dengan KM 39 Tahun 2024, setiap orang yang masuk ke ruang tunggu harus melalui pemeriksaan keamanan di PSCP untuk memastikan keselamatan penerbangan. Oleh karena itu, diperlukan langkah pencegahan agar pelanggaran jalur masuk tidak terjadi.
4. Personel Avsec memiliki peran krusial dalam memastikan keamanan penerbangan dengan melakukan pemeriksaan ketat terhadap penumpang dan barang bawaan di PSCP. Sesuai SKEP/2765/XII/2010 Pasal 20,



pemeriksaan di SCP 2 Bandara Kalimantan (tipe B) membutuhkan minimal empat personel yang dimana membutuhkan pergantian shift nya untuk tetap efektif, fokus dan menghindari terjadinya kelelahan.

### 5.1.2 Kesimpulan *On The Job Training*

*On The Job Training* memberikan pengalaman langsung bagi taruna/I dalam memahami dan mengelola operasional transportasi udara. Tidak hanya memberikan pemahaman teknis tentang manajemen transportasi udara, tetapi juga mengasah keterampilan peserta dalam bekerja secara profesional, beradaptasi dengan lingkungan operasional, serta memahami pentingnya keselamatan dan pelayanan dalam industri penerbangan. Pengalaman ini menjadi bekal yang sangat berharga bagi peserta untuk memasuki dunia kerja di sektor aviasi. Dari *on the job training* Para taruna/I mendapatkan kesiapan kerja di industri penerbangan, antara lain:

1. Keterampilan komunikasi dan kerja sama unit
2. Pemahaman Standar operasional dan regulasi penerbangan
3. Penerapan disiplin dan etos kerja profesional
4. Pengalaman lapangan
5. Memperluas jaringan sosial

## 5.2 Saran

### 5.2.1 Saran Permasalahan

1. Untuk mengingatkan penumpang agar tidak membawa *Prohibited item* mungkin dengan cara:
  - Memasang layar digital dengan animasi menarik dan contoh nyata tentang barang terlarang dengan Menggunakan gambar konsekuensi nyata (misalnya, botol minuman yang disita, pemantik yang ditahan) agar lebih mudah dipahami, yang diputar secara berkala di seluruh area bandara untuk mengingatkan penumpang.
  - Memasang stiker atau Papan Peringatan Besar ditempatkan di jalur antrian sebelum security screening. Serta Kotak Sampel Barang Sitaan di dekat jalur pemeriksaan untuk memberi contoh nyata barang yang dilarang.

2. Meningkatkan suhu pendingin ruangan agar mesin *X-ray* tetap sejuk. Melakukan Pemeriksaan dan Pemeliharaan Rutin pada mesin *X-ray* untuk mengurangi risiko kerusakan mendadak.
3. Dipintu *exit* tersebut hanya bertuliskan “Dilarang Masuk” tanpa ada tanda/rambu yang melarang, untuk lebih optimalnya lagi diberikan rambu dan penanda yang jelas dan terlihat di sepanjang jalur keluar untuk mengingatkan penumpang agar tidak memasuki area tersebut. Contoh:



4. Membuat program pelatihan internal untuk meningkatkan keterampilan deteksi dan analisis personel dalam menghadapi situasi tak terduga, terutama saat menghadapi jumlah penumpang yang banyak.

#### 5.2.2 *Saran On The Job Training*

Selama 2 bulan menjalani *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan, Berau, penuli memperoleh banyak pengetahuan dan pengalaman yang sangat berguna untuk menghadapi dunia kerja nantinya. Diharapkan para taruna/I dapat lebih aktif dalam mengambil pengalaman dan pelajaran serta berani bertanya kepada narasumber yang memiliki pengalaman di bidang ini. Penting bagi peserta OJT untuk tidak ragu bertanya dan memperluas wawasan. Pembelajaran sebaiknya tidak hanya terbatas pada aspek teknis, tetapi juga mencakup aspek manajerial yang mungkin hanya bisa didapatkan selama OJT. Dengan cara ini, pengetahuan dan pengalaman yang diperoleh selama OJT akan semakin melimpah.

## DAFTAR PUSTAKA

- International Civil Aviation Organization. (2022). *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference* (11th ed.). ICAO.
- Pemerintah Republik Indonesia (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Sekretariat Negara.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2010). *Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2765/XII/2010 tentang Prosedur Pemeriksaan Keamanan bagi Penumpang, Awak Pesawat, Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara, serta Individu Lainnya*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2024). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Menteri Perhubungan. (2024). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2024 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional*. Jakarta.
- Novita, D., Arnas, Y., & Supriyadi, A. (2020). *Kajian Sistem Keamanan di Security Check Point (SCP) 2 Bandar Udara Internasional Minangkabau Padang*. Jurnal Ilmiah Aviastar Langit Biru, 13(1).
- ICAO. (2021). *Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation, Volume I – Aerodrome Design and Operations* (8th ed.). International Civil Aviation Organization.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2017). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2008). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP/160/VIII/2008 tentang Sertifikat Kecakapan Personel Pengeamanan Penerbangan Sipil*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.




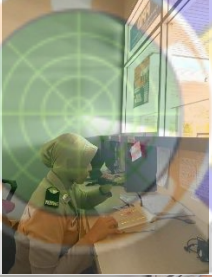


## LAMPIRAN

### Lampiran A – Foto Kegiatan Pada Unit-Unit *On The Job Training (OJT)*

UNIT	FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
		<i>Docking dan Undocking Garbarata</i>
Apron Movement Control (AMC)		<i>Inspeksi runway</i>
		Pengawasan area <i>apron</i>
Aviation Security (Avsec)		Pemeriksaan Boarding Pass



		Inspeksi Terminal
		Pemeriksaan Barang Penumpang
		Penemuan Penyeludupan Hewan Burung
		Penanganan Senjata Api di HBSCP
		

		Penulisan BTB dan Checklist
Cargo		Pengecekan Cargo dan pemberian Label
		Proses Penanganan Cargo HUM
		Announce
Pelayanan Informasi		Pengisian FIDS
Kantor		Pembuatan SOP

## Lampiran B – Dokumentasi Dengan Penumpang



## Lampiran C – Pass Bandara





## Lampiran D – Surat Pengantar *On The Job Training* (OJT)

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

Jl. Jemur Andayani 1/73  
Surabaya – 60226

Telepon : 031-8410871  
031-8472935  
Fax : 031-8490005

Email : mail@politekbangsby.ac.id  
Web : www.politekbangsby.ac.id

---

Nomor : SM.106/18/P/Poltekbang.Sby/2024  
Klasifikasi : Biasa  
Lampiran : Dua lembar  
Hal : Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I  
Mahasiswa/i Prodi MTU Angkatan VIII

Surabaya, 12. Desember 2024

Yth. Daftar Terlampir:

Dengan hormat, mendasari surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/5/PPSDMPU/2024 perihal Persetujuan Lokasi OJT Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Udara tanggal 28 Agustus 2024 dan surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/6/18/PPSDMPU/2024 perihal Perubahan Waktu Pelaksanaan OJT Mahasiswa Prodi Manajemen Transportasi Udara Politekbang Surabaya tanggal 13 September 2024, dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I Mahasiswa/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2024/2025.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, berikut kami sampaikan nama Mahasiswa/i peserta On The Job Training (OJT) I dan fokus unit kerja yang dituju yaitu AMC, Aviation Security dan Commercial yang akan dilaksanakan pada tanggal 06 Januari 2025 – 14 Maret 2025 sebagaimana terlampir. Demi kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut, kami mohon kepada Bapak/Ibu Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Mahasiswa/i OJT sebagai berikut:

- Penerbitan Pasas Bandara dalam rangka kegiatan operasional di *Air Side* Bandara (jika diperlukan);
- Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Rekening Pembimbing Supervisor On The Job Training (OJT), dengan kolenturan 1 (satu) Supervisor OJT untuk 2 (dua) Mahasiswa/i atau menyesuaikan kondisi di lapangan.

Demikian disampaikan, atas perkenan dan kerjasama Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.

Direktur,

Ahmad Bahrawi, SE., MT.  
NIP. 196065172000121003

Tembusan:  
Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara

### 13. Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan – Berau

No	Nama Mahasiswa/i	L/P	NIT	Course
1.	Arif Firmansyah	L	30622030	MTU VIII B
2.	Felicia Winy Juventa	P	30622036	MTU VIII B
3.	Gilang Ramadhan	L	30622060	MTU VIII C
4.	Nabilah Miranti Verdiana	P	30622066	MTU VIII C
5.	R. Rizka Dewi Nur Auliana	P	30622096	MTU VIII D
6.	Angela Devina Arya Suwandi	P	30622004	MTU VIII A

## Lampiran E – Sertifikat *On The Job Training* (OJT)

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA**  
**BADAN LAYANAN UMUM**  
**KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I KALIMARAU**

**SERTIFIKAT**  
**Praktik Kerja Lapangan**  
NOMOR: UM.006/3/9.3/UPBU-BEJ-2025

SERTIFIKAT DI BERIKAN KEPADA

**Nabilah Miranti Verdiana**

Telah Melaksanakan On The Job Training (OJT) Pada Instansi  
Yang Kami Pimpin Selama 2 Bulan, Mulai Dari 6 Januari 2025  
Sampai Dengan 28 Februari 2025 Dengan Hasil 'SANGAT BAIK'

Berau, 28 Februari 2025  
Kepala Kantor UPBU Kelas I Kalimantan

FERDINAN NURDIN  
NIP. 19780629 200012 1 001

**BANDAR UDARA KALIMARAU**