

**PENTINGNYA SIGN STOPHERE DI PEMERIKSAAN  
WALK THROUGH METAL DETECTOR (WTMD) PADA  
PASSENGERS SECURITY CHECK POINT (PSCP)  
BANDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
Tanggal 06 Januari-28 Februari 2025**



Disusun oleh :

**REYHAN FAZLE MAWLA**  
**NIT. 30622070**

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

**PENTINGNYA SIGN STOPHERE DI PEMERIKSAAN  
WALK THROUGH METAL DETECTOR (WTMD) PADA  
PASSENGERS SECURITY CHECK POINT (PSCP)  
BANDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
Tanggal 06 Januari-28 Februari 2025**



**Disusun oleh :**

**REYHAN FAZLE MAWLA**  
**NIT. 30622070**

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

## LEMBAR PERSETUJUAN

**PENTINGNYA SIGN STOPHERE DI PEMERIKSAAN  
WALK THROUGH METAL DETECTOR (WTMD) PADA  
PASSENGERS SECURITY CHECK POINT (PSCP)  
BANDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU**

Oleh:

REYHAN FAZLE MAWLA  
NIT. 30622070

Program Studi D III 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 :

*Department Head of Human Capital  
Business Partner & General service*



ENGRACIA, S.H., M.M  
NIP. 20243079

Dosen Pembimbing



PARJAN, S. SiT., M.T.  
NIP. 197701272002121001

PLT. *General Manager*  
PT. Angkasa Pura Indonesia  
Bandar Udara Internasional Minangkabau



MUHAMMAD IKHBAR SUNGKAR  
NIP. 20242266

## LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 25 bulan Febuari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On the Job Training

Ketua



**ENGRACIA, S.H., M.M.**  
NIP. 20243079

Tim Penguji,

Sekretaris



**INDRA WAHYUDI**  
NIP. 20245487

Anggota



**PARJAN, S.SiT., M.T**  
NIP. 19770127 200212 1 001

Mengetahui,  
Ketua Program Studi



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

## KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT., yang telah memberikan limpahan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Minangkabau. Dengan diadakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang di inginkan.

Penulisan laporan OJT ini dibuat berdasarkan *On the Job Training* (OJT) yang dilakukan di Bandar Udara Internasional Minangkabau yang merupakan salah satu syarat kelulusan mata kuliah praktek lapangan pada Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Penulis menyadari bahwa pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tidak akan bisa berjalan maksimal tanpa bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada :


1. Allah SWT., yang telah memberikan limpahan anugerah dan perlindungan pada hamba-Nya.
2. Orang tua Penulis sebagai pendukung utama segala kegiatan yang Penulis lakukan, terutama Bapak Eko Issutiyanto yang selalu membantu memberikan dukungan, doa serta bantuan lainnya. kepada penulis sehingga dapat melaksanakan dan menyelesaikan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan baik sesuai waktu yang ditentukan.
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.
5. Bapak Parjan, S.SiT., M. T. Selaku dosen pembimbing.
6. Bapak Muhammad Ikhbar Sungkar, selaku *PLT. General Manager* PT Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internsiaonal Minagkabau.
7. Ibu Engracia selaku *Department Head of Human Capital Business Partner & General service* PT. Angkasa Pura Indonesia Minangkabau *International Airport*.
8. Bapak Kamardi, selaku *Department Head of Airport Security* PT. Angkasa Pura Indonesia Minangkabau *International Airport*.



9. Bapak Arafat, selaku *Department Head of Airport Operation Air Side* PT. Angkasa Pura Indonesia Minangkabau *International Airport*.
10. Bapak Rinaldo, selaku *Department Head of Airport Operation Land Side, Terminal & Service Improvement* PT. Angkasa Pura Indonesia Minangkabau *International Airport*.
11. Bapak Samel, selaku *Department Head of Airport Commercial* PT. Angkasa Pura Indonesia Minangkabau *International Airport*.
12. Seluruh pihak bandara yang telah membantu demi kelancaran pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dan penyusunan laporan.
13. Rekan OJT/Magang dari Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, Sekolah Tinggi Pariwisata Riau, Universitas Andalas Padang, dan Universitas Muhammadiyah Sumatera Barat.
14. Seluruh dosen dan instruktur pengajar serta staff prodi di Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah membimbing kami selama ini.
15. Kepada Ninda Lufita Sari selaku pacar saya.
16. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan laporan *On the Job Training* ini.

Demikian ucapan terima kasih dari penulis. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis menerima kritik dan saran positif yang diharapkan dapat melengkapi dan menyempurnakan laporan ini. Penulis berharap semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi seluruh pihak yang membaca terutama dalam dunia penerbangan.

Padang Pariaman, 25 Februari 2025



Reyhan Fazle Mawla

## DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN .....	iii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR .....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Dasar Hukum .....	2
1.3 Maksud dan Tujuan.....	3
BAB II LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT) .....	5
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Minangkabau .....	5
2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Minangkabau .....	6
2.2.1 Layout Bandar Udara Sisi Udara (Air Side) .....	7
2.2.2 Layout Bandar Udara Sisi Darat ( <i>Land Side</i> ) .....	9
2.2.3 Fasilitas Pendukung di Terminal.....	11
2.3 Layout Bandar Udara Internasional Minangkabau.....	13
2.4 Struktur Organisasi Bandara Internasional Minangkabau .....	13
BAB III TINJAUAN TEORI.....	16
3.1 Daerah Kemanan Penerbangan .....	16
3.2 Teori Manajemen Risiko dalam Keamanan Bandara.....	17
3.3 Teori Ergonomi dalam Pengelolaan Arus Penumpang .....	19
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	21
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT .....	21
4.2 Jadwal dan Kegiatan .....	21
4.2.1 Jadwal Pelaksanaan .....	22
4.2.2 Kegiatan di <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	23
4.2.3 Kegiatan di <i>Airport Operation Landside and Terminal Inspection Service</i> (TIS) .....	26
4.2.4 Kegiatan di <i>Commercial</i> .....	27
4.2.5 Kegiatan di <i>Apron Movement Control</i> (AMC) .....	29
4.3 Permasalahan.....	30
4.4 Penyelesaian .....	31
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	34
5.1 Kesimpulan .....	34
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV.....	34
5.1.2 Kesimpulan Kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT) .....	35
5.2 Saran .....	36

5.2.1	Saran Untuk Bandar Udara Internasional Minangkabau.....	36
5.2.2	Saran Untuk Prodi Manajemen Transportasi Udara .....	36
DAFTAR PUSTAKA .....		37
LAMPIRAN.....		38





## DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 2. 1 Apron dan Hanggar Bandara Minangkabau .....	7
GAMBAR 2. 2 Taxiway Bandara Minangkabau .....	8
GAMBAR 2. 3 Runway Bandara Minangkabau .....	9
GAMBAR 2. 4 Layout Bandara .....	13
GAMBAR 2. 5 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau .....	13
GAMBAR 4. 1 Kegiatan di Unit Avsec .....	25
GAMBAR 4. 2 Kegiatan di Unit TIS .....	27
GAMBAR 4. 3 Kegiatan di Unit Commercial .....	29
GAMBAR 4. 4 Kegiatan di Unit Commercial .....	30
GAMBAR 4. 5 Situasi Anomali .....	31
GAMBAR 4. 6 Keadaan Seharusnya .....	33



## DAFTAR TABEL

TABEL 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara.....	7
TABEL 2. 2 Data Apron dan hangar .....	8
TABEL 2. 3 Data Taxiway Bandara Minangkabau .....	8
TABEL 2. 4 Data Runway Bandara Minangkabau.....	9
TABEL 2. 5 Data Fasilitas Sisi Darat .....	10
TABEL 2. 6 Data Fasilitas Pendukung di Terminal .....	12
TABLE 4. 1 Jadwal On the Job Training (OJT).....	22



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah perguruan tinggi yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan dan berfokus pada menyediakan program pelatihan vokasional di bidang penerbangan. Politeknik ini bertujuan untuk menjadi lembaga teknik yang unggul yang tidak hanya menghasilkan lulusan berkualitas, tetapi juga mampu bersaing di tingkat nasional dan global. Untuk mencapai tujuan ini, mereka menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan dengan tujuan untuk mencetak tenaga profesional yang berpegang pada prinsip "Lima Citra Manusia Perhubungan" dan dapat memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat.

Program *On the Job Training* (OJT) adalah komponen penting dari kurikulum yang dimaksudkan untuk membantu taruna memperoleh keterampilan yang relevan dengan dunia kerja. Taruna Diploma III Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki kesempatan untuk mengikuti *On the Job Training* (OJT), yang menggabungkan pengetahuan akademik dengan pengalaman praktis di lapangan. Hal ini membantu mereka beradaptasi dengan cepat ke dunia kerja setelah lulus. *On the Job Training* (OJT) melatih taruna untuk memenuhi standar dan kualifikasi bandara tertentu.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilakukan di Bandara Internasional Minangkabau, menjadi bagian dari kurikulum wajib bagi semua taruna. Tujuan program adalah untuk mengukur keterampilan taruna melalui praktik langsung dan memberikan pengalaman kerja yang berharga. Diharapkan taruna yang mengikuti *On the Job Training* (OJT) dapat menggunakan pengetahuan yang mereka pelajari dalam situasi dunia nyata. Pengalaman ini tidak hanya membantu mereka mengaplikasikan apa yang mereka pelajari, tetapi juga membantu mereka

mempertajam kemampuan analitis mereka dan kemampuan mereka untuk membuat keputusan yang tepat dan cepat dalam pekerjaan mereka sebagai operator transportasi udara.

## **1.2 Dasar Hukum**

Dasar hukum pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya jurusan Diploma III Manajemen Transportasi udara adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang system pendidikan nasional;
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956);
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

### 1.3 Maksud dan Tujuan

Maksud dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara yaitu:

1. Mengimplementasikan kompetensi dan keterampilan yang sudah dipelajari selama Pendidikan ke dalam dunia kerja
2. Mengetahui dan mendapatkan pengalaman guna mempersiapkan diri dari segi fisik maupun psikis sebagai bekal dalam menghadapi dunia kerja
3. Mengetahui cara pemanfaatan dan penggunaan teknologi yang diterapkan dalam dunia kerja
4. Mengetahui permasalahan-permasalahan yang ada di Bandara serta penyelesaiannya.
5. Menerapkan kompetensi dan keterampilan yang diperoleh selama Pendidikan dengan realita pekerjaan di lapangan.

Adapun tujuan dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan oleh Taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara sebagai berikut:

1. Terciptanya lulusan transportasi udara yang unggul, kompeten, dan mumpuni berdaya saing tinggi.
2. Membentuk Taruna/I agar memiliki karakter yang disiplin, etos kerja yang baik, kreatif serta bertanggung jawab dalam menjalankan tugas.
3. Mendapatkan pengalaman dan pemahaman akan berbagai tantangan dan hambatan yang dihadapi dalam dunia kerja yang sebenarnya di lokasi OJT.
4. Melatih kerjasama dengan personil tiap-tiap unit dalam meningkatkan kedisiplinan sehingga terciptanya team work yang baik serta berjiwa tanggung jawab yang tinggi.



5. Menciptakan lulusan yang memahami budaya dalam bekerja, membentuk kemampuan dalam berkomunikasi secara utuh serta berkoordinasi dengan baik terhadap situasi lingkungan kerja.



## **BAB II**

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

#### **2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Minangkabau**

Sumatera barat merupakan salah satu provinsi yang terletak di bagian pesisir barat pulau Sumatera yang terbagi menjadi 12 kabupaten dan 7 kota yaitu Kabupaten Sijunjung, Kabupaten Tanah Datar, Kabupaten Padang Pariaman, Kabupaten Agam, Kabupaten Lima Puluh Kota, Kabupaten Pasaman, Kabupaten Solok Selatan, Kabupaten Dharmasraya, Kabupaten Pasaman Barat, Kota Padang, Kota Solok, Kota Sawahlunto, Kota Padang Panjang, Kota Payakumbuh, Kota Bukittinggi, dan Kota Pariaman.

Bandar Udara Internasional Minangkabau dengan kode IATA: PDG dan kode ICAO: WIEE atau biasa disingkat BIM adalah bandar udara bertaraf internasional utama di provinsi Sumatra Barat yang melayani penerbangan untuk Kota Padang. Bandar udara ini berjarak sekitar 23 km dari pusat Kota Padang dan terletak di wilayah Ketaping, Kecamatan Batang Anai, Kabupaten Padang Pariaman. Bandar Udara Internasional Minangkabau mulai dibangun pada tahun 2002 dan dioperasikan secara penuh pada tahun 2005 menggantikan Bandar Udara Tabing sebagai bandar udara domestic yang berada di kota padang, hingga pada tahun 2006 Bandar Udara Internasional Minangkabau ditetapkan dan disahkan oleh Kementerian agama sebagai tempat embarkasi dan debarkasi haji untuk wilayah Sumatera barat, Bengkulu, serta Sebagian dari wilayah jambi. Bandar udara ini berdiri di atas tanah seluas 4,27 Km<sup>2</sup> dengan landasan pacu sepanjang 3 km dan lebar 45 m, memiliki terminal seluas 20.580 m<sup>2</sup> terhitung pada tahun 2019. Sejumlah rute penerbangan yang dilayani Bandar Udara Internasional Minangkabau sama seperti bandar udara sebelumnya, bandar udara tabing, untuk tujuan penerbangan domestic, antara lain rute Jakarta, Batam, Medan, Yogyakarta. Sedangkan untuk rute internasional Kuala Lumpur, singapura, Jeddah.

Bandar udara ini adalah bandara kedua di Indonesia setelah Soekarno-Hatta yang pembangunannya dilakukan dari awal. Rencana induk Pembangunan bandara ini dilakukan dalam tiga tahap, tahap pertama dimulai pada tahun 2001, berfokus dengan membangun infrastruktur dasar, termasuk landasan pacu sepanjang 3000 meter dan terminal penumpang seluas 20.568 m<sup>2</sup> yang mampu menampung sekitar 2,3 juta penumpang per tahun. tahap keduanya dimulai pada tahun 2010, berfokus pada renovasi Gedung terminal eksisting hingga mencapai 49.000 m<sup>2</sup> dan pengembangan fasilitas untuk meningkatkan kapasitas menjadi sekitar 5,9 juta per tahun. Pada tahap ketiga atau setelah semua tahap selesai pengerjaannya, Panjang landasan bandara ini akan diperpanjang menjadi 3.600 meter, yang juga dilengkapi dengan landasan penghubung (taxiway) paralel di sepanjang landasan dan juga berfokus dengan menyelesaikan Pembangunan infrastruktur yang diperlukan mendukung operasi pesawat besar seperti boeing 777.

## 2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Minangkabau

Adapun data umum dari Bandar Udara internasional Minangkabau adalah sebagai berikut:

NO	URAIAN	KETERANGAN
1.	Nama Bandar Udara	Bandar Udara Internasional Minangkabau (BIM)
2.	Kode IATA	PDG
3.	Kode ICAO	WIEE
4.	Lokasi	Katapiang, Kec. Batang Anai, Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat, 25586
5.	Pemilik/pengelola	PT. Angkasa Pura Indonesia

6.	Status Penggunaan	Umum-Internasional
7.	Klasifikasi bandara	4E
8.	Koordinat ARP	00° 47' 17.93" LS 100° 17' 10.78" BT
9.	Ketinggian/suhu referensi & rata-rata suhu rendah	16 kaki/32°C
10.	Jenis lalu lintas penerbangan yang diizinkan (IFR/VFR)	IFR/VFR
11.	Dimensi <i>runway</i>	3000 m x 45 m

TABEL 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara  
(sumber: AIP Indonesia)

### 2.2.1 Layout Bandar Udara Sisi Udara (*Air Side*)

#### A. *Apron*

Bandara Internasional Minangkabau memiliki satu apron utama dengan tujuh parking stand, yaitu nomor 1, 2, 3, 3A, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 dan 14. Selain itu, bandara ini juga memiliki satu hanggar yang terletak di ujung selatan taxiway.



GAMBAR 2. 1 Apron dan Hanggar Bandara Minangkabau  
Sumber: Google Earth

No	Uraian	Dimensi (m)	Permukaan	Strength
1.	<i>Main Apron</i>	674 m x143 m	<i>Concrete</i>	67/R/X/C/T
2.	<i>Remote Apron</i>			68/R/B/W/T
3.	<i>Hangar</i>	13. 009m <sup>2</sup>		72/R/C/X/T

TABEL 2. 2 Data Apron dan hangar

#### B. Taxiway

Taxiway ini menghubungkan apron dengan landasan pacu 15/33 yang memiliki panjang 3.000 meter dan lebar 45 meter. Fasilitas ini dirancang untuk mendukung operasional berbagai jenis pesawat, termasuk yang berbadan lebar seperti Boeing 747 dan Airbus A340.



GAMBAR 2. 2 Taxiway Bandara Minangkabau  
(Sumber: Google Earth)

No	Uraian	Dimensi (m)	Permukaan	Strength
1.	<i>Taxiway A</i>	488mx30m	<i>Asphalt dan Concrete</i>	82/F/X/C/T
2.	<i>Taxiway B</i>	334mx30m		76/F/B/W/T
3.	<i>Taxiway C</i>	305mx30m		64/F/C/X/T

TABEL 2. 3 Data Taxiway Bandara Minangkabau



### C. Runway Strip

Bandara Internasional Minangkabau memiliki satu landasan pacu (*runway*) dengan orientasi 15/33, yang berarti arah  $150^\circ$  untuk *Runway 15* dan  $330^\circ$  untuk *Runway 33*. Landasan pacu ini memiliki panjang 3.000 meter dan lebar 45 meter, dengan permukaan aspal hotmix. Daya dukung landasan pacu ini adalah 89 F/C/X/T. Selain itu, terdapat area penghentian (*stopway*) sepanjang 60 meter dan lebar 45 meter di setiap ujung landasan. *Runway 15* memiliki elevasi 18 kaki, sedangkan *Runway 33* memiliki elevasi 16 kaki. Landasan ini dilengkapi dengan lampu tepi dan sistem penerangan pendekatan *Instruent Landing System (ILS)* untuk mendukung operasi penerbangan.



GAMBAR 2. 3 Runway Bandara Minangkabau  
(Sumber: Google Earth)

No	Uraian	Dimensi (m)	Permukaan	Strength
1.	<i>Runway 33</i>	3000m x 45m	<i>Asphalt</i>	89/F/X/C/T
2.	<i>Runway 15</i>	3000m x 45m		89/F/B/W/T

TABEL 2. 4 Data Runway Bandara Minangkabau




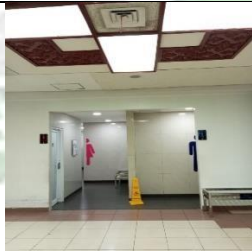

### 2.2.2 Layout Bandar Udara Sisi Darat (*Land Side*)

Area *landside* Bandara Internasional Minangkabau mencakup berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang dan pengunjung. Terminal penumpang dirancang dengan arsitektur khas Minangkabau, menampilkan atap bergaya bagonjong yang terinspirasi dari rumah gadang tradisional.

No	Uraian	Dimensi	Kapasitas	Gambar
1.	Terminal Penumpang	Domestik: 15.571	Domestik: 1112 <i>pax</i>	
		Internasiona l: 5061	Internasional: 295 <i>pax</i>	
2.	Terminal VIP	200 m	100 <i>pax</i>	
3.	Terminal Kargo	2.095,36 m <sup>2</sup>	-	
4.	Parkiran Terminal	10000 m <sup>2</sup>	-	
5.	Mobil	24.091 m <sup>2</sup>		
6.	Motor	2847 m <sup>2</sup>		
7.	Tower	160m <sup>2</sup>	-	

TABEL 2. 5 Data Fasilitas Sisi Darat

### 2.2.3 Fasilitas Pendukung di Terminal

No	Nama	Jumlah	Gambar
1.	<i>Self check in</i>	4 unit	
2.	<i>Check In Counter</i>	26 unit	
3.	Musholla	5 unit	
4.	<i>Toilet</i>	30 unit	
5.	<i>Kidzone</i>	2 unit	

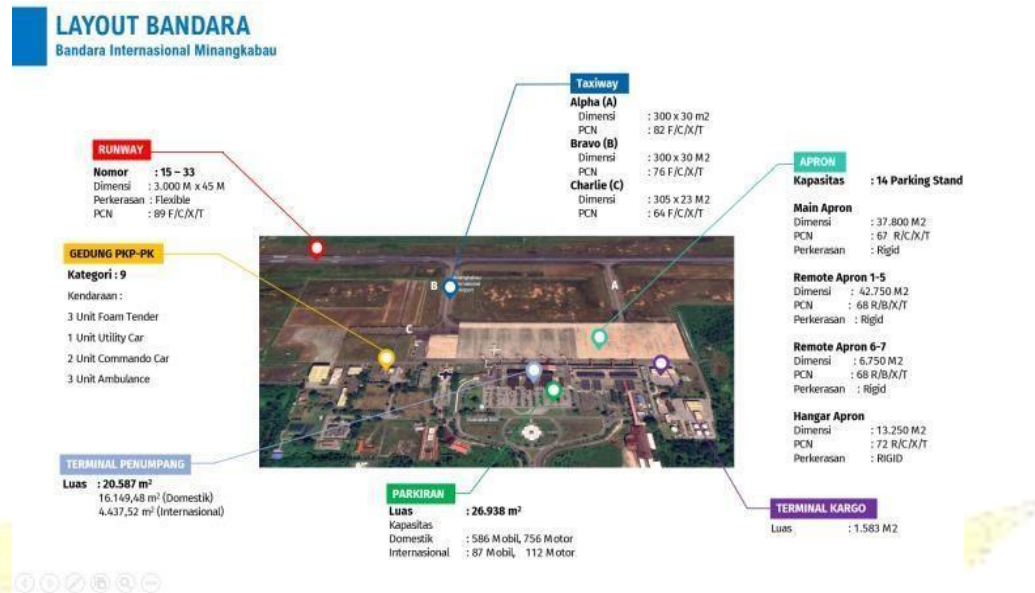
6.	<i>Food Beverage Tenant</i>	8 unit	
7.	<i>Trolley</i>	400 unit	
8.	<i>Nursery Room</i>	4 unit	
9.	<i>Flight Information Display System</i>	42 unit	

TABEL 2. 6 Data Fasilitas Pendukung di Terminal



## 2.3 Layout Bandar Udara Internasional Minangkabau

Adapun layout Airside Bandar Udara Internasional Minangkabau dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



GAMBAR 2. 4 Layout Bandara

(Sumber: Internal Bandar Udara Internasional Minangkabau)

## 2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau



GAMBAR 2. 5 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau

(Sumber: Internal Bandar Udara Internasional Minangkabau)



Setiap bandar udara memiliki sebuah struktur organisasi yang berguna untuk memudahkan dalam menyelesaikan tugas-tugas dan tanggungjawab yang ada. Oleh karena itu struktur organisasi pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Minangkabau Padang. Adapun tugas dan tanggung jawab setiap bidang struktur organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau adalah sebagai berikut:

1. *PGS. General Manager*

*PGS. General Manager* sebagai pengganti sementara yang diberi amanah mengatur dan mengawasi kegiatan di bandara yang mendukung strategi bisnis dan kegiatan operasional Kantor Cabang. Perusahaan bertanggung jawab untuk memberikan arahan taktis dan operasional untuk seluruh program kerja, sehingga dapat dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan di lapangan. Selain itu, perusahaan bertanggung jawab atas pengelolaan aset dan pengaturan bandar udara.

2. *Department Head of Airport Safety & Risk Management*

Bertanggung jawab atas manajemen fungsi manajemen keselamatan dan risiko serta evaluasi upaya untuk mendorong dan menerapkan program K3 serta pemenuhan Standar Alat Pelindung Diri (APD). Dia juga mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan tindak lanjut hasil audit internal dan eksternal mengenai potensi risiko terhadap aktivitas operasional dan bisnis serta mengembangkan strategi untuk menanganinya.

3. *Department Head of Airport Quality & Performance Management*

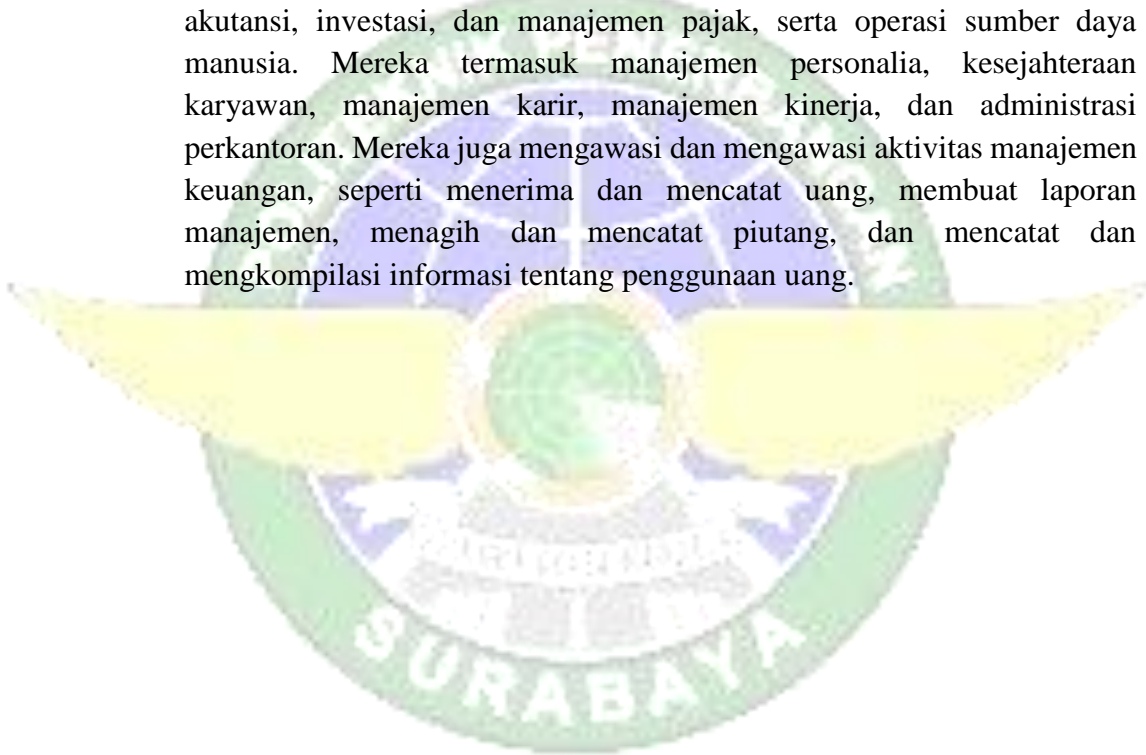
Bertanggung jawab untuk mengelola pengendalian kualitas bandara, yang mencakup pengendalian kualitas fungsi operasional, layanan, dan perawatan; merencanakan dan mengevaluasi tindakan pemastian Standar Operasi Prosedur (SOP), dokumen lisensi/rating pribadi, dan dokumen bandara; dan mengawasi dan memverifikasi hasil kompilasi data penerbangan.

4. *Department Head of Procurement & Legal*

Bertanggung jawab untuk mengelola dan mengevaluasi pelaksanaan program penyediaan barang dan jasa serta proses penyediaan barang dan jasa, seperti administrasi, pelelangan, negosiasi, dan pengecekan kelengkapan dokumen. Selain itu, bertanggung jawab untuk mengelola dan mengevaluasi program kerja untuk fungsi legas dan hukum.

5. *Department Head of Human Capital Business Partner & General service*

Bertanggung jawab atas operasi keuangan seperti anggaran ekspedisi, akutansi, investasi, dan manajemen pajak, serta operasi sumber daya manusia. Mereka termasuk manajemen personalia, kesejahteraan karyawan, manajemen karir, manajemen kinerja, dan administrasi perkantoran. Mereka juga mengawasi dan mengawasi aktivitas manajemen keuangan, seperti menerima dan mencatat uang, membuat laporan manajemen, menagih dan mencatat piutang, dan mencatat dan mengkompilasi informasi tentang penggunaan uang.



## **BAB III**

### **TINJAUAN TEORI**

#### **3.1 Daerah Kemanan Penerbangan**

Keamanan penerbangan adalah aspek fundamental dalam industri penerbangan yang bertujuan melindungi penumpang, awak pesawat, serta infrastruktur bandara dari ancaman tindakan melawan hukum. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) menetapkan berbagai regulasi yang mengharuskan setiap bandara menerapkan sistem keamanan yang ketat, termasuk penggunaan *Walk Through Metal Detector* (WTMD) sebagai salah satu metode utama dalam mendeteksi benda logam yang berpotensi berbahaya. Tanpa adanya prosedur pemeriksaan yang ketat, risiko tindakan kriminal seperti penyelundupan senjata atau bahan peledak dapat meningkat secara signifikan, yang pada akhirnya dapat mengancam keselamatan penerbangan. Oleh karena itu, setiap elemen dalam sistem keamanan bandara harus didesain secara sistematis untuk memastikan bahwa setiap individu yang melewati pemeriksaan dapat diperiksa dengan efektif.

Penerapan tanda "*STOP HERE*" dalam pemeriksaan *Walk Through Metal Detector* (WTMD) merupakan salah satu langkah kecil yang memiliki dampak besar dalam mendukung efektivitas sistem keamanan penerbangan. Tanda ini berfungsi sebagai instruksi visual yang membantu memastikan bahwa setiap penumpang menghentikan langkah mereka di titik yang telah ditentukan sebelum melanjutkan proses pemeriksaan. Tanpa tanda ini, ada kemungkinan bahwa penumpang akan langsung melewati detektor tanpa jeda, yang berpotensi mengganggu proses pemeriksaan jika petugas belum siap atau alat masih dalam proses mendeteksi objek logam yang dibawa oleh individu sebelumnya. Dengan demikian, keberadaan tanda ini memastikan bahwa setiap penumpang diperiksa

secara sistematis dan tidak ada gangguan yang dapat mengurangi efektivitas pemeriksaan keamanan.

Selain membantu mengatur arus penumpang, tanda "*STOP HERE*" juga memiliki peran dalam meningkatkan kepatuhan terhadap prosedur yang telah ditetapkan oleh otoritas penerbangan. Dalam situasi di mana penumpang merasa tergesa-gesa atau tidak memahami alur pemeriksaan, petunjuk visual yang jelas dapat membantu mereka untuk mengikuti prosedur dengan lebih tertib. Hal ini sangat penting terutama bagi penumpang yang jarang bepergian melalui bandara atau yang mungkin belum terbiasa dengan sistem keamanan modern. Dengan adanya tanda yang jelas dan mudah dipahami, proses pemeriksaan menjadi lebih teratur, mengurangi potensi kesalahan, serta meningkatkan pengalaman penumpang saat melewati titik keamanan bandara.

Keberadaan tanda "*STOP HERE*" juga berkontribusi pada peningkatan efisiensi kerja petugas keamanan bandara. Dalam kondisi tanpa tanda yang jelas, petugas keamanan harus secara aktif memberikan instruksi verbal kepada setiap penumpang, yang dapat memperlambat proses dan meningkatkan risiko kesalahpahaman. Namun, dengan adanya tanda yang sudah ditentukan, penumpang secara otomatis akan memahami di mana mereka harus berhenti dan menunggu instruksi lebih lanjut. Ini tidak hanya menghemat waktu tetapi juga memungkinkan petugas untuk lebih fokus pada tugas utama mereka, yaitu memastikan bahwa setiap individu yang melewati pemeriksaan tidak membawa barang-barang berbahaya. Oleh karena itu, penerapan tanda ini tidak hanya meningkatkan aspek keamanan, tetapi juga efisiensi operasional secara keseluruhan.

### **3.2 Teori Manajemen Risiko dalam Keamanan Bandara**

Manajemen risiko adalah pendekatan sistematis yang digunakan untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan mengendalikan potensi risiko dalam suatu sistem. Pada konteks keamanan bandara, manajemen risiko berperan penting

dalam mengurangi kemungkinan ancaman terhadap keselamatan penerbangan melalui berbagai metode preventif, termasuk penerapan prosedur pemeriksaan yang ketat di titik-titik keamanan. Salah satu risiko utama yang dihadapi oleh bandara adalah potensi penyelundupan senjata atau bahan berbahaya yang dapat digunakan untuk tindakan melawan hukum. Oleh karena itu, setiap langkah dalam pemeriksaan keamanan, mulai dari antrean penumpang hingga proses verifikasi oleh petugas keamanan, harus dirancang untuk meminimalkan risiko ini.

Keberadaan tanda "*STOP HERE*" dalam pemeriksaan *Walk Through Metal Detector* (WTMD) menjadi bagian dari strategi mitigasi risiko dengan memastikan bahwa setiap penumpang diperiksa satu per satu dalam kondisi yang optimal. Tanpa tanda ini, ada kemungkinan bahwa beberapa individu akan melewati *Walk Through Metal Detector* (WTMD) secara bersamaan atau dalam kondisi yang tidak sesuai dengan standar pemeriksaan yang telah ditetapkan. Hal ini dapat mengakibatkan alat deteksi menjadi kurang akurat dalam mengidentifikasi objek logam yang mencurigakan, karena sinyal yang dihasilkan bisa terganggu oleh pergerakan yang tidak terkendali. Oleh karena itu, tanda ini berfungsi sebagai mekanisme kontrol yang memastikan bahwa proses pemeriksaan dilakukan dengan urutan yang benar dan sesuai dengan protokol keamanan yang berlaku.

Selain mencegah gangguan dalam pemeriksaan, tanda ini juga membantu mengurangi risiko kesalah pahaman antara penumpang dan petugas keamanan. Dalam kondisi tertentu, penumpang yang tidak memahami alur pemeriksaan dapat mengalami kebingungan dan bergerak tanpa mengikuti prosedur yang telah ditentukan, yang dapat mengakibatkan antrean menjadi kacau atau bahkan menimbulkan situasi yang tidak aman. Dengan adanya tanda yang jelas, penumpang dapat lebih mudah memahami kapan mereka harus berhenti dan kapan mereka boleh melanjutkan perjalanan mereka setelah diperiksa. Ini tidak hanya



meningkatkan efektivitas pemeriksaan tetapi juga mengurangi potensi konflik atau kesalahpahaman yang dapat mengganggu operasional bandara.

Dari perspektif manajemen risiko, tanda "*STOP HERE*" dapat dianggap sebagai bagian dari langkah pencegahan yang sederhana namun sangat efektif. Dengan memastikan bahwa setiap individu menjalani proses pemeriksaan dengan tertib, bandara dapat mengurangi kemungkinan terjadinya insiden yang berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan. Selain itu, implementasi tanda ini juga dapat meningkatkan efisiensi operasional dengan mengurangi beban kerja petugas keamanan, sehingga mereka dapat lebih fokus pada tugas-tugas lain yang membutuhkan perhatian lebih besar. Dengan demikian, penerapan tanda "*STOP HERE*" tidak hanya bermanfaat bagi penumpang dan petugas keamanan, tetapi juga bagi keseluruhan sistem manajemen risiko di bandara.

### **3.3 Teori Ergonomi dalam Pengelolaan Arus Penumpang**

Ergonomi merupakan ilmu yang mempelajari tentang karakteristik manusia di lingkungan kerja agar tercipta kondisi yang efektif, efisien, aman dan nyaman serta tidak menimbulkan penyakit akibat kerja ataupun kecelakaan kerja (Pheasant, 1991), sehingga meningkatkan kenyamanan, efisiensi, dan keamanan. Dalam konteks bandara, penerapan prinsip ergonomi sangat penting dalam mengelola arus penumpang agar tetap lancar dan tidak menimbulkan kepadatan yang berlebihan. Pemeriksaan keamanan merupakan salah satu titik kritis di mana arus penumpang harus diatur dengan baik agar tidak terjadi kemacetan yang dapat mengganggu keseluruhan operasional bandara. Oleh karena itu, tanda "*STOP HERE*" pada pemeriksaan *Walk Through Metal Detector* (WTMD) berperan dalam menciptakan sistem antrian yang lebih ergonomis, memastikan bahwa setiap individu melewati detektor logam dengan jeda yang sesuai.

Tanpa adanya tanda yang jelas, penumpang cenderung tidak menyadari kapan harus berhenti dan cenderung langsung berjalan melewati *Walk Through Metal*

*Detector* (WTMD) tanpa memberikan kesempatan bagi alat untuk bekerja secara optimal. Ini dapat menyebabkan kepadatan yang tidak terkendali dan memperlambat proses pemeriksaan. Selain itu, jika arus penumpang tidak dikendalikan dengan baik, kemungkinan terjadinya kontak fisik antar individu akan meningkat, yang tidak hanya mengurangi kenyamanan tetapi juga dapat menimbulkan potensi risiko keamanan. Dengan adanya tanda "*STOP HERE*" setiap penumpang memiliki waktu yang cukup untuk memahami prosedur sebelum melewati *Walk Through Metal Detector* (WTMD), sehingga menciptakan sistem yang lebih tertata dan efisien.

Selain meningkatkan ketertiban, tanda "*STOP HERE*" juga berkontribusi pada efisiensi kerja petugas keamanan. Jika penumpang mengikuti aturan dan berhenti di titik yang telah ditentukan, maka petugas dapat lebih fokus dalam memantau hasil deteksi *Walk Through Metal Detector* (WTMD) dan mengambil tindakan jika diperlukan. Hal ini mengurangi beban kerja petugas karena mereka tidak perlu secara aktif memberikan instruksi verbal kepada setiap individu yang diperiksa. Dengan demikian, dari sudut pandang ergonomi, penerapan tanda ini memberikan manfaat yang signifikan dalam meningkatkan efisiensi, kenyamanan, dan efektivitas pemeriksaan keamanan di bandara.

## **BAB IV**

### **PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

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

Saat menjalankan program *On the Job Training* (OJT), Taruna Diploma III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di berbagai lokasi kerja yang berbeda, salah satunya adalah di Bandar Udara Internasional Minangkabau. Di Bandar Udara Internasional Minangkabau melayani jasa penerbangan dan jasa terkait bandar udara, keselamatan, keamanan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang sudah diusahakan secara komersial.

Sehubungan dengan pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Minangkabau selama kurang lebih 2 bulan di bagian *Aerodrome Operational*, berikut merupakan Wilayah atau Unit tugas pelaksanaan training:

- a. *Unit Aviation Security (AVSEC)*
- b. *Terminal Inspection Services (TIS)*
- c. *Apron Movement Control (AMC)*
- d. *Commercial*

#### **4.2 Jadwal dan Kegiatan**

Tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Minangkabau, tepatnya berlokasi di Padang Pariaman, Sumatera Barat. Waktu pelaksanaan terhitung mulai tanggal 06 Januari 2025 hingga 28 Februari 2025 dengan jam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (*Office Hours*) yaitu:

Masuk : Senin – Jumat

Pukul : 08.00 – 17.00 WIB

#### 4.2.1 Jadwal Pelaksanaan

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilakukan selama dua bulan lebih 2 minggu terhitung mulai tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 14 Maret 2025 di Bandara Udara Internasional Minangkabau Padang. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) jam pelaksanaan dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (*Office Hours*) pada:

- Masuk : Senin – Jum'at
- Pukul : 08.00 WIB s.d 17.00 WIB
- Libur : Sabtu dan Minggu

#### JADWAL KEGIATAN *ON THE JOB TRAINING* TARUNA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYADI BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU PADANG

No	Nama	Januari				Februari			
		II	III	IV	V	I	II	III	IV
1.	Muh andy								
2.	Fadila eka								
3.	Jessica A								
4.	Adam makna								
5.	Reyhan fazle								
6.	Sekar harum								

Keterangan:

Avsec	
TIS	
AMC	
KOMERSIL	

TABLE 4. 1 Jadwal *On the Job Training* (OJT)

Pelaksanaan *On the Job Training* dilakukan selama kurang lebih dua bulan terhitung mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara Internasional Minangkabau.

#### **4.2.2 Kegiatan di *Aviation Security* (AVSEC)**

Keamanan Penerbangan *Aviation Security* (AVSEC) adalah personel yang diharuskan untuk memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas, yang memberikan mereka tugas dan tanggung jawab dalam bidang keamanan penerbangan. Hal ini diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010, khususnya pada Bab I butir 9. Dalam lisensi tersebut, tercantum hak dan kewenangan petugas keamanan penerbangan AVSEC. Ketika seseorang telah mendapatkan lisensi, mereka dinyatakan kompeten untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Pemeriksaan keamanan mencakup penumpang, personel pesawat udara, serta barang bawaan individu. Setiap penumpang, anggota pesawat, dan orang yang memasuki area keamanan terbatas wajib menjalani pemeriksaan sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam SKEP 2765/XII/2010.

A. Tugas dari *Aviation Security* itu sendiri adalah sebagai:

- a. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan pelaksanaan orang dan barang yang memasuki daerah terbatas (RPA/NPA) di terminal penumpang maupun daerah kargo termasuk terminal khusus.
- b. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, pengoperasian *Close Circuit Television* (CCTV) security, patrol di kawasan terminal dan *airside* bandara.



- c. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, patrol di kawasan *non* terminal, objek vital, perkantoran.
- B. Sarana dan prasarana di *Aviation Security* dalam melaksanakan tugasnya, di Bandar Udara Internasional Minangkabau ini dibagi menjadi 3 regu yang mana tiap regu dipimpin 1 *chief* dan 1 *assistant chief*.
- C. Fasilitas Pendukung Pada Unit *Aviation Security* (AVSEC) Bandar Udara Internasional Minangkabau:
  - a. Mesin *X-Ray*
  - b. *Hand Held Metal Detector* (HHMD)
  - c. *Walk Through Metal Detector* (WTMD)
  - d. *Handly Talky* (HT)
  - e. *Close Circuit Television* (CCTV)

D. Ruang Lingkup Kerja Taruna

Taruna *On the Job Training* (OJT) yang melakukan pemeriksaan di area SCP akan diawasi oleh *Senior Aviation Security* (AVSEC) yang bertugas mengatur serta mengawasi personel keamanan bandar udara lainnya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya.

Berikut adalah tugas dan fungsi seorang personel keamanan penerbangan dalam melakukan pemeriksaan:

- a. Memeriksa *boarding pass*, kartu identitas penumpang, *Id* otoritas Bandara.
- b. Pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan (*Flow control*).
- c. Operator mesin *X-Ray*.
- d. Pemeriksaan bagasi dan pemeriksaan penumpang menggunakan *Walk Through Metal Detector* (WTMD).

Dalam hal ini taruna *On the Job Training* (OJT) yang bertugas di area *Security Check Point* (SCP) bertugas sebagai pemeriksa *boarding pass*, *id card*, pengatur *Flow control* dan memeriksa bagasi penumpang yang mencurigakan pada saat dilakukan pemeriksaan di *X-Ray*. Berikut adalah tugas pengatur *Flow control* dan pemeriksa bagasi penumpang antara lain:

- a. Memeriksa izin masuk ke daerah keamanan terbatas dan ruang tunggu.
- b. Mengatur, memeriksa dan mengarahkan serta memastikan, antara lain:
  - 1) Bagasi atau barang bawaan yang ditempatkan pada *conveyor belt* mesin *X-Ray* pada posisi yang tepat untuk pemeriksaan dan memastikan jarak antara dua bagasi atau barang bawaan
  - 2) Mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci dan barang-barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui mesin *X-Ray*
  - 3) Laptop dan barang elektronik lainnya dengan ukuran yang sama dikeluarkan dari tas/bagasi dan diperiksa melalui mesin *X-Ray*
  - 4) Semua cairan, aerosol dan gel diperiksa melalui mesin *X-Ray* dan
  - 5) Setiap penumpang, personel pesawat udara, orang perseorangan dan barang bawaan masuk melalui jalur pemeriksaan pada Tempat Pemeriksaan Keamanan (*Security Check Point/SCP*)
  - 6) Mengatur antrian penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan yang akan dilakukan pemeriksaan.



GAMBAR 4. 1 Kegiatan di Unit Avsec

#### **4.2.3 Kegiatan *Airport Operation Landside and Terminal Inspection Service* (TIS)**

*Terminal Inspection Service* (TIS) di Bandar Udara Internasional Minangkabau adalah sebuah unit yang bertanggung jawab untuk melakukan pemeriksaan di seluruh area terminal bandara dan memberikan pelayanan kepada pengguna jasa, khususnya di terminal. Petugas *Terminal Inspection Service* (TIS) memiliki tugas utama dalam menjalankan operasional serta memeriksa fasilitas yang ada di bagian terminal bandara.

##### **A. Tugas**

Unit *Terminal Inspection Service* (TIS) ini memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak pakai, pengawasan yang dilakukan ini mengacu pada peraturan menteri dan menjadi dasar pelaksanaan tugas *Terminal Inspection Service* (TIS) yaitu PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan *Standart Operation Procedure* unit *Terminal Inspection Service* (TIS).

##### **B. Fungsi**

Untuk dapat melaksanakan tugas yang sudah dijelaskan sebelumnya, unit *Terminal Inspection Service* (TIS) mempunyai fungsi seperti pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

- a. Memantau kegiatan operasional fasilitas bandara
- b. Memantau kondisi umum terminal
- c. Memantau keadaan area parkir kendaraan
- d. Memantau ketertiban secara umum di area terminal
- e. Memantau kelancaran fasilitas di gedung terminal
- f. Memantau kondisi toilet, *outlet* dan mushola
- g. Memantau kegiatan pelayanan *Customer Service*

- h. Memantau ketersediaan petunjuk arah di area terminal
- i. Memantau pelayanan dibagian *check-in counter*

Personel *Terminal Inspection Service* (TIS) Bandar Udara Internasional Minangkabau berjumlah 7 orang yang terdiri dari 1 orang *Assisten Department Head*, 2 orang *Supervisor*, dan 4 orang *staff*. Dalam melakukan tugasnya TIS mulai jam dinas pukul 08.00 WIB s.d. 20.00 WIB. Namun, untuk *staff* jam dinas mulai pukul 07.00 WIB s.d. 17.00 WIB. Setiap *shift* dipimpin oleh *asisten manajer* dan 1 *supervisor* dan 3 *staff*. Dalam hal ini taruna *On the Job Training* (OJT) selama bertugas di unit *Terminal Inspection Service* (TIS) mengikuti kegiatan pengecekan kondisi umum terminal, pengecekan fasilitas, pengecekan kebersihan dan pengecekan area parkir.



GAMBAR 4. 2 Kegiatan di Unit TIS

#### **4.2.4 Kegiatan di *Commercial***

Unit komersil Bandar Udara Internasional Minangkabau merupakan suatu unit yang bertugas mencatat segala pemasukan dan pengeluaran bandara selama periode 1 bulan untuk kemudian diserahkan/diposting ke unit *finance* Angkasa Pura kantor cabang Minangkabau.



A. Tugas unit komersil yaitu sebagai berikut :

- a) Pencatatan pemasukan bandara seperti parkir, Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U), Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U) serta kontrak dengan sebuah perusahaan.
- b) Menyerahkan/memposting hasil rekapan pendapatan selama 1 bulan ke *finance*.
- c) Pencatatan pengeluaran bandara.
- d) Membuat kontrak kerjasama dengan sebuah perusahaan.
- e) Pencatatan pendapatan dari penerbangan terjadwal dan tidak terjadwal

B. Personil unit Commercial Bandar Udara Internasional Minangkabau berjumlah 5 orang yang terdiri dari :

- a) 1 Orang *Department Head of Commercial*
- b) 2 Orang *Supervisor Commercial*
- c) 2 Orang *Staff Commercial*

Dalam menjalankan tugasnya, unit komersil mengikuti jadwal jam kantor, yaitu mulai dari pukul 08. 00 WIB hingga 17. 00 WIB selama lima hari dinas. Selama *On the Job Training* di unit *Commercial*, para taruna melakukan pencatatan jumlah *Ground Support Equipment* (GSE) sesuai dengan kontrak yang telah disepakati. Di samping itu, mereka juga melaksanakan survei dengan kuesioner kepada penumpang yang menggunakan jasa penerbangan. Tujuan dari kegiatan ini adalah agar unit komersil dapat memahami *outlet*, *tenant*, dan fasilitas yang dapat meningkatkan pendapatan sekaligus meningkatkan kepuasan penumpang.





GAMBAR 4. 3 Kegiatan di Unit Commercial

#### 4.2.5 Kegiatan di *Apron Movement Control* (AMC)

##### A. Tugas Pokok

Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan di daerah *airside* serta pencatatan data penerbangan.

##### B. Fungsi

Untuk melaksanakan tugas tersebut unit *Apron Movement Control* (AMC) mempunyai fungsi Pelayanan, pengkoordinasian, dan pengawasan yang meliputi :

- a. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya
- b. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*

- c. Mengatur masuknya pesawat udara ke *Apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *Apron* dengan *ADC (Aerodrome Control)*
- d. Menjamin *Apron* dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *FOD (Foreign Object Debris)* dan sampah
- e. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara
- f. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan
- g. Pelayanan uji laik kendaraan dan *Ground Support Equipment (GSE)* yang beroperasi di *airside*
- h. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di *airside*
- i. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon



GAMBAR 4. 4 Kegiatan di Unit Commercial

### 4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* di Bandara Internasional Minangkabau, penulis menemukan bahwa tidak adanya tanda "*Stop Here*" pada area pemeriksaan *Walk Through Metal Detector (WTMD)* di *Passenger Security Check Point (PSCP)*. Ketiadaan tanda ini berpotensi menimbulkan ketidakteraturan dalam alur pemeriksaan penumpang. Penumpang cenderung langsung melewati *Walk Through Metal Detector (WTMD)* tanpa berhenti, yang dapat menyebabkan hasil pemeriksaan kurang akurat karena perangkat mungkin belum selesai memproses individu sebelumnya.

Masalah ini juga mempengaruhi efektivitas dan efisiensi kerja petugas keamanan. Petugas harus memberikan instruksi verbal secara terus-menerus kepada setiap penumpang untuk berhenti di posisi yang benar, yang tidak hanya memperlambat proses pemeriksaan tetapi juga berpotensi meningkatkan kesalahpahaman atau konflik kecil dengan penumpang. Ketidakefisienan ini dapat mengganggu kelancaran operasional dan pengalaman pengguna jasa bandara.

Penempatan tanda "*STOP HERE*" di area *Walk Through Metal Detector* (WTMD) sangat penting untuk mengatur alur pemeriksaan, meningkatkan kepatuhan penumpang terhadap prosedur yang ditetapkan, serta mempercepat proses pemeriksaan keamanan dengan lebih efektif dan terstruktur. Identifikasi masalah ini diharapkan dapat mendorong perbaikan dalam sistem keamanan dan pelayanan di Bandara Internasional Minangkabau Padang.



GAMBAR 4. 5 Situasi Anomali

#### 4.4 Penyelesaian

Untuk mengatasi ketiadaan tanda "*STOP HERE*" pada pemeriksaan *Walk Through Metal Detector* (WTMD) di *Passenger Security Check Point* (PSCP), berikut adalah langkah-langkah yang dapat diterapkan:

a. Penempatan Tanda yang Jelas dan Strategis

Pihak manajemen bandara dapat memasang tanda "*STOP HERE*" yang jelas dan mudah terlihat tepat di area sebelum *Walk Through Metal Detector* (WTMD). Tanda ini sebaiknya menggunakan warna kontras, simbol, dan bahasa yang sederhana agar dapat dipahami oleh semua penumpang, termasuk yang berasal dari luar negeri.

b. Penggunaan Stiker Lantai atau Petunjuk Visual Lainnya

Selain menggunakan papan tanda, tanda lantai berupa stiker dapat ditempatkan di posisi strategis untuk menunjukkan titik berhenti yang tepat bagi penumpang sebelum mereka melewati *Walk Through Metal Detector* (WTMD). Ini akan mempermudah pengaturan alur pemeriksaan tanpa harus bergantung sepenuhnya pada instruksi verbal petugas.

c. Sosialisasi dan Edukasi Penumpang

Penumpang dapat diberikan sosialisasi mengenai keberadaan dan fungsi tanda "*STOP HERE*" melalui pengumuman suara di area terminal, papan informasi di area antrean, serta petunjuk visual lainnya. Edukasi ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan penumpang terhadap prosedur pemeriksaan keamanan.

d. Peningkatan Koordinasi Petugas Keamanan

Petugas *Aviation Security* (AVSEC) perlu diberikan pelatihan tambahan untuk mengarahkan penumpang sesuai dengan tanda yang sudah dipasang. Pelatihan ini akan meningkatkan keterampilan komunikasi dan kemampuan petugas dalam mengatur arus penumpang dengan lebih baik dan efisien.



e. Monitoring dan Evaluasi Berkala

Manajemen bandara harus melakukan monitoring berkala terhadap efektivitas penggunaan tanda "*STOP HERE*" serta menerima masukan dari petugas dan penumpang. Evaluasi ini dapat digunakan untuk memperbaiki posisi, desain, atau prosedur terkait tanda tersebut guna memastikan pemeriksaan tetap berjalan lancar dan aman.



GAMBAR 4. 6 Keadaan Seharusnya



## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

##### **5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV**

Berdasarkan hasil pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Minangkabau Padang, ditemukan bahwa ketiadaan tanda "*STOP HERE*" pada pemeriksaan *Walk Through Metal Detector* (WTMD) di *Passenger Security Check Point* (PSCP) menyebabkan ketidak teraturan dalam alur pemeriksaan penumpang. Hal ini berpotensi mengurangi efektivitas dan akurasi proses pemeriksaan, memperlambat operasional, serta meningkatkan kemungkinan kesalahpahaman antara petugas dan penumpang.

Penempatan tanda "*STOP HERE*" merupakan langkah kecil yang berdampak besar dalam meningkatkan kepatuhan penumpang terhadap prosedur keamanan bandara. Tanda ini dapat membantu mengatur alur pemeriksaan dengan lebih terstruktur, meminimalkan kesalahan, serta mengurangi beban kerja petugas keamanan. Selain itu, tanda yang jelas dan strategis juga berkontribusi pada peningkatan efisiensi operasional serta memberikan pengalaman pemeriksaan yang lebih baik bagi penumpang.

Adanya penerapan dan pengawasan tanda "*STOP HERE*", diharapkan proses pemeriksaan keamanan di Bandara Internasional Minangkabau dapat berjalan lebih lancar, aman, dan nyaman, sesuai dengan standar keselamatan penerbangan yang berlaku.

### 5.1.2 Kesimpulan Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Minangkabau Padang memberikan pengalaman berharga dalam memahami operasional bandara dan meningkatkan keterampilan sesuai dengan bidang Manajemen Transportasi Udara. Selama OJT, taruna berkesempatan untuk terlibat langsung dalam berbagai unit kerja, seperti *Aviation Security* (AVSEC), *Terminal Inspection Service* (TIS), *Apron Movement Control* (AMC), dan unit *Commercial*.

Pada Unit *Aviation Security* (AVSEC), penulis memahami pentingnya peran keamanan dalam menjaga keselamatan penerbangan melalui prosedur pemeriksaan yang ketat. Selanjutnya pada unit *Terminal Inspection Service* (TIS), keterampilan pengawasan fasilitas bandara dan pelayanan kepada pengguna jasa ditingkatkan. Sedangkan di unit *Apron Movement Control* (AMC), penulis memperoleh pemahaman mengenai pengaturan pergerakan pesawat dan koordinasi dengan petugas *Aerodrome Control Tower*. Serta di unit *Commercial*, taruna dilatih untuk melakukan pencatatan pemasukan dan pengeluaran bandara serta melakukan survei untuk meningkatkan layanan dan kepuasan pengguna jasa.

Melalui pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini, penulis mampu mengaplikasikan ilmu yang telah dipelajari selama perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata, serta memperoleh wawasan tentang tantangan dan solusi dalam menghadapi situasi operasional bandara. Selain itu, kegiatan ini juga meningkatkan kemampuan dalam bekerja sama, berkomunikasi, dan beradaptasi dengan lingkungan kerja.

Secara keseluruhan, *On the Job Training* (OJT) ini telah memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pengembangan kompetensi penulis dalam bidang transportasi udara serta mempersiapkan diri untuk menghadapi dunia kerja di masa depan.

## **5.2 Saran**

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang berlangsung selama kurang lebih dua bulan di beberapa unit operasional Bandar Udara Internasional Minangkabau penulis memiliki beberapa masukan yang diharapkan apabila diterapkan bisa membantu perkembangan bandar udara baik untuk SDM maupun pengoperasian lapangan. Saran dari penulis antara lain :

### **5.2.1 Saran Untuk Bandar Udara Internasional Minangkabau**

Melalui laporan *On the Job Training* (OJT), masukan terkait permasalahan di proses operasi, fasilitas serta optimalisasi yang telah dijabarkan dalam bab empat untuk bisa segera ditindak lanjuti dengan harapan keamanan dan keselamatan penerbangan bisa tercapai, kenyamanan calon penumpang dan penumpang bisa lebih baik dan personil operasi bisa terbantu.

Penulis juga berharap agar Bandar Udara Internasional Minangkabau bisa lebih memperhatikan kenyamanan calon penumpang melalui survei dan pengawasan secara rutin agar lebih mengetahui kebutuhan dan mempertimbangkan faktor pendukung lainnya selama beraktifitas di bandar udara.

### **5.2.2 Saran Untuk Prodi Manajemen Transportasi Udara**

Diharapkan program studi bisa lebih memperhatikan dan melakukan penyusunan jadwal yang lebih baik serta mempertimbangkan terlebih lagi pada saat kedatangan taruna/i ke bandar udara pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).

Waktu pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) diharapkan bisa lebih lama sehingga dapat memperdalam ilmu yang di dapatkan dari permasalahan di lapangan, karena jika durasi pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) lebih lama maka pendalaman materi setiap unit akan lebih matang.



## DAFTAR PUSTAKA

Dwi, Paramita. (2024). Buku Pedoman *On the Job Training*. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya.

Keputusan Menteri No. 155 Tahun 2019 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. (n.d.). Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Undang Undang No 1 Tahun 2009, 33.

Fahrezi, M. F., Tinggi, S., Kedirgantaraan, T., Terminal, P., & Domestik, K. (2024). *ANALISIS KEAMANAN PENERBANGAN AKTIVITAS TRANSIT DI TERMINAL KEDATANGAN DOMESTIK 1A PASCA PENGEMBANGAN BANDAR UDARA. 116, 116–126.*



## LAMPIRAN



