

Lampiran 4 Kegiatan di Unit Informasi



Lampiran 3 Kegiatan di Unit TIS

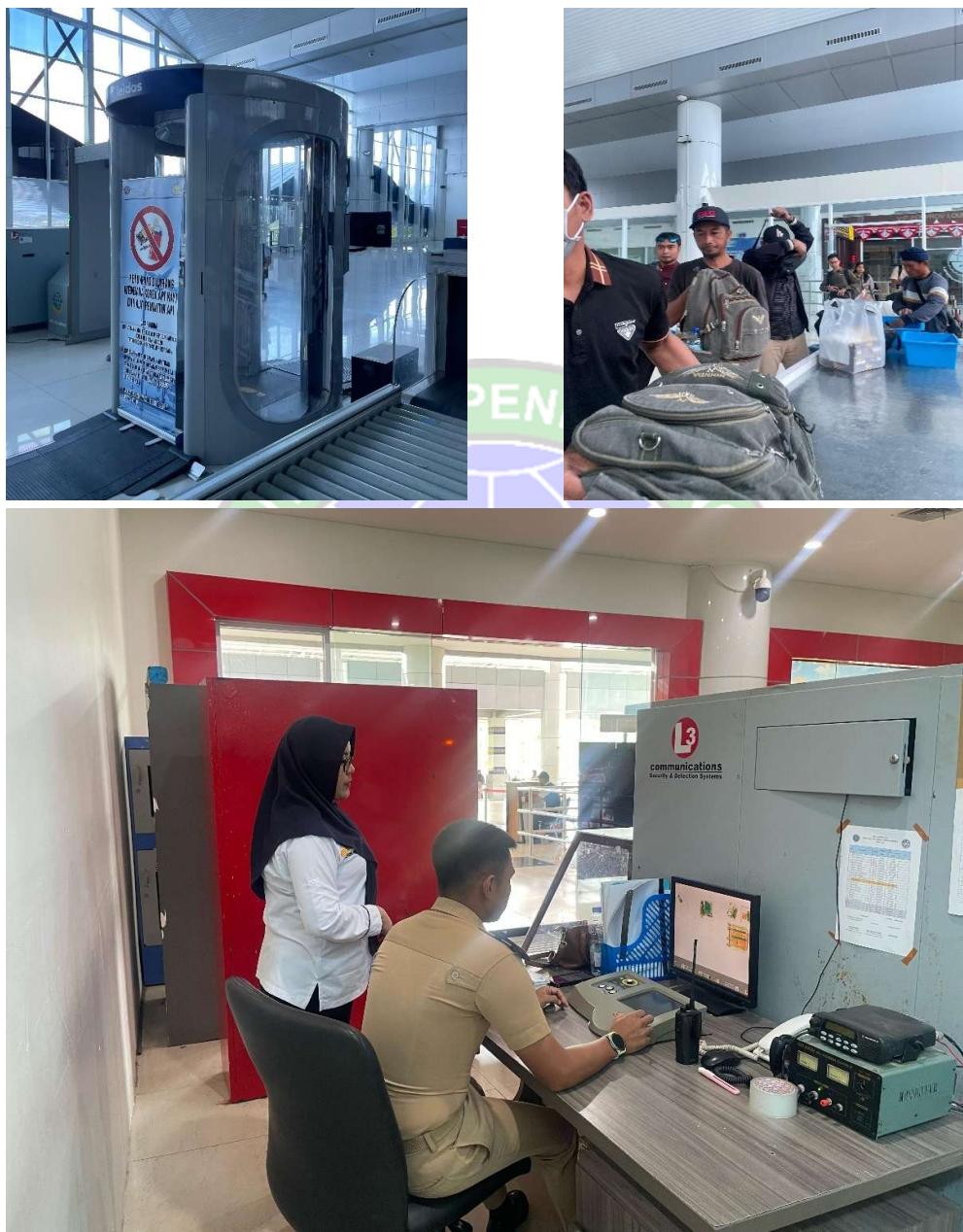


Lampiran 2 Kegiatan di Unit AMC



LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan di Unit AVSEC



DAFTAR PUSTAKA

- Augusta, M. Yanuar, and Yunus Purnama. 2024. "Analisis Dampak Kurangnya Fasilitas Service Road Terhadap Pergerakan Penumpang Di Apron Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung." *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam* 5 (4): 1964–79.
<https://doi.org/10.47467/elmal.v5i4.865>.
- Chaniago, M. Rafsanjani, and Elisabeth Endang Prakosawati. 2023. "Peran Aviation Security Dalam Pelayanan Pemeriksaan Penumpang Dan Bagasi Di Screening Check Point Pada Masa Pandemi Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang." *JETISH: Journal of Education Technology Information Social Sciences and Health* 1 (1): 16–23.
<https://doi.org/10.57235/jetish.v1i1.28>.
- Erchan, Rafael, Alvito Yumna Satrio Arianto, and Kardi Kardi. 2024. "Peran Kinerja Petugas Aviation Security (Avsec) Dalam Menangani Keamanan Dan Keselamatan Di Bandar Udara." *Journal of Management and Innovation Entrepreneurship (JMIE)* 1 (4): 764–70.
<https://doi.org/10.59407/jmie.v1i4.921>.
- Kondorura, Patricia Juwynda. 2022. "Pengaruh Ketersediaan Fasilitas Land Side (Sisi Darat) Terhadap Kepuasan Penumpang Di Bandar Mozes Kilangin Timika." *Jurnal Ground Handling Dirgantara* 4 (2): 2962–6625.
- Ramadhan, Ilham, Sekolah Tinggi, Teknologi Kedirgantaraan, Eny Sri, Haryati Sekolah, and Tinggi Teknologi Kedirgantaraan. 2023. "Analisis Kendala Sisi Darat (Landside) Oleh Petugas Pelayanan Terminal (Terminal Service Officer) Di PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok Nusa Tenggara Barat." *Student Research Journal* 1 (4): 402–12. <https://doi.org/10.55606/srjyappi.v1i4>.
- Sudika, I Gusti Made. 2021. "Penerbangan Bisnis Bandar Udara Letkol Wisnu Bali" 13 (01): 36–47.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) ditemukan permasalahan mengenai pengoperasian *x-ray* di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, yang dapat mengganggu kelancaran pemeriksaan penumpang. Keterbatasan jumlah operator *x-ray* di mana hanya 13 orang yang memiliki lisensi, menciptakan ketergantungan yang tinggi dan berisiko terhadap efisiensi layanan. Situasi ini dapat menyebabkan resiko terhadap keamanan penerbangan dan gangguan dalam layanan pemeriksaan penumpang, yang pada akhirnya berdampak negatif pada reputasi bandara. Oleh karena itu, penting untuk segera melakukan pelatihan dan sertifikasi tambahan bagi spetugas AVSEC yang lain agar dapat mengoperasikan *x-ray*, guna meningkatkan kapasitas dan memastikan keamanan penerbangan di masa depan.

5.2 Saran

Terdapat beberapa saran yang perlu diimplementasikan untuk mengatasi permasalahan pengoperasian *x-ray* di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Pertama, penting untuk segera melakukan pelatihan dan sertifikasi bagi personil lain yang memenuhi syarat agar dapat mengoperasikan *x-ray* sehingga jumlah operator yang terlatih dapat meningkat dan mengurangi ketergantungan pada suatu individu. Selanjutnya adalah monitoring dan evaluasi kinerja operator *x-ray* secara berkala harus dilakukan untuk memastikan bahwa semua operator dapat menjalankan tugasnya dengan baik dan sesuai dengan standar keselamatan yang ditetapkan. Peningkatan pelayanan pada sektor keamanan dan keselamatan dapat meningkatkan kepercayaan publik terhadap Bandar Udara Djalaludin Gorontalo. Masyarakat akan melihat bandara sebagai tempat yang profesional dan terpercaya, sehingga meningkatkan citra positif bandara secara keseluruhan.

jika terjadi kondisi darurat, menghindari gangguan pada proses pemeriksaan x-ray, dan menjaga efektivitas penjagaan keamanan secara konsisten.

Langkah-langkah ini merupakan solusi yang bisa diterapkan untuk menjaga performansi pemeriksaan barang bawaan penumpang saat antrian penumpang yang panjang. Dengan adanya perbaikan ini, diharapkan standar keamanan di unit AVSEC dapat tetap terjaga dengan baik dan mendukung kelancaran pemeriksaan penumpang.



lisensi untuk mengoperasikan peralatan tersebut dan belum terlaksananya Program Keamanan pada KM No39. Tahun 2024 tentang rotasi operator *x-ray*.

Antrean panjang di pemeriksaan keamanan bandara adalah konsekuensi langsung dari kekurangan operator *x-ray*. Selain memperlambat alur penumpang, beban kerja petugas meningkat drastis dan berpotensi menurunkan tingkat ketelitian mereka. Kesalahan dalam mengidentifikasi barang berbahaya menjadi lebih mungkin terjadi, dan ini merupakan masalah keamanan yang serius.

4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk mengatasi masalah kurangnya operator *x-ray* disetiap SCP, diperlukan langkah-langkah strategis sebagai berikut:

1. Menambah jumlah operator *x-ray* disetiap SCP, penambahan jumlah operator *x-ray* di setiap SCP (Security Check Point) merupakan langkah penting untuk meningkatkan keamanan. Dengan lebih banyak operator, proses pemeriksaan dapat berjalan lebih cepat, mengurangi antrean panjang, dan meminimalkan waktu tunggu penumpang. Selain itu, penambahan ini memungkinkan pengawasan yang lebih intensif terhadap barang bawaan, sehingga dapat mencegah masuknya barang-barang terlarang yang berpotensi membahayakan.
2. Menambah program pelatihan bagi personel yang belum memiliki keahlian/lisensi, program ini akan memberikan pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk menjalankan tugas secara efektif dan efisien. Dengan adanya pelatihan ini, personel akan lebih siap menghadapi tantangan kerja, meningkatkan produktivitas, dan memberikan kontribusi yang lebih besar bagi organisasi. Selain itu, program pelatihan ini akan membuat pihak AVSEC dapat beradaptasi dengan kondisi yang berubah-ubah.
3. Optimalisasi sistem rotasi kerja menjadi solusi cerdas untuk menjaga kelancaran operasional. Dengan menempatkan satu personel cadangan berlisensi Junior AVSEC di setiap shift, bisa menciptakan lapisan keamanan tambahan. Kehadiran mereka memastikan penggantian cepat

| | | | |
|-----|------------|-----------|--|
| 27. | 14/02/2025 | AMC | Mengisi data AMC <i>sheet</i> dengan cermat setelah menerima informasi detail penerbangan dari menara kontrol. |
| 28. | 17/02/2025 | TIS | Melaksanakan inspeksi di seluruh wilayah terminal. |
| 29. | 18/02/2025 | TIS | Melaksanakan inspeksi di seluruh wilayah terminal. |
| 30. | 19/02/2025 | TIS | Melaksanakan inspeksi di seluruh wilayah terminal. |
| 31. | 20/02/2025 | Informasi | Menginformasikan pengumuman kepada penumpang. |
| 32. | 21/02/2025 | Informasi | Menginformasikan pengumuman kepada penumpang. |
| 33. | 24/02/2025 | Informasi | Menginformasikan pengumuman kepada penumpang. |
| 34. | 25/02/2025 | Bisnis | |
| 35. | 26/02/2025 | Bisnis | |
| 36. | 27/02/2025 | Bisnis | |
| 37. | 28/02/2025 | Penutupan | |

4.3 Permasalahan

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo memiliki berbagai fasilitas yang memadai untuk mendukung operasional penerbangan. Fasilitas ini mencakup keamanan penerbangan, ruang tunggu penumpang, oleh sebab itu keselamatan dan keamanan penerbangan memerlukan peralatan penunjang keamanan, termasuk *X-ray*, *Hand Held Metal Detector*, *Walk throght Metal Detector*, dan *Explosive Trace Detector*. Meskipun demikian, penulis menemukan permasalahan yang signifikan terkait dengan pengoperasian Fasilitas Keamanan di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo yang dapat berdampak pada kelancaran pemeriksaan penumpang.

Salah satu aspek penting yang diatur dalam KM No. 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan adalah kewajiban bagi setiap personel AVSEC wajib memiliki Lisensi. Lisensi ini dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Keamanan Penerbangan dan mencakup semua individu yang mengoperasikan Fasilitas Keamanan, termasuk operator *x-ray*. Namun, di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, terdapat keterbatasan yang signifikan dalam jumlah operator *x-ray* di mana hanya 13 orang yang memiliki

| | | | |
|-----|------------|-------|---|
| 14. | 23/01/2025 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan barang penumpang dan pemberian stiker <i>Security Check</i> sebagai tanda barang sudah selesai di check pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1. |
| 15. | 24/01/2025 | AVSEC | Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD) pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2. |
| 16. | 30/01/2025 | AMC | Melaksanakan pemanduan parkir pesawat, memastikan pesawat berhenti dengan aman dan tepat di tempatnya. |
| 17. | 31/01/2025 | AMC | Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> pesawat atau memasang dan melepas garbarata untuk memudahkan penumpang naik dan turun. |
| 18. | 03/02/2025 | AMC | Mengisi data AMC <i>sheet</i> dengan cermat setelah menerima informasi detail penerbangan dari menara kontrol. |
| 19. | 04/02/2025 | AMC | Melaksanakan pemanduan parkir pesawat, memastikan pesawat berhenti dengan aman dan tepat di tempatnya |
| 20. | 05/02/2025 | AMC | Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> pesawat atau memasang dan melepas garbarata untuk memudahkan penumpang naik dan turun. |
| 21. | 06/02/2025 | AMC | Mengisi data AMC <i>sheet</i> dengan cermat setelah menerima informasi detail penerbangan dari menara kontrol. |
| 22. | 07/02/2025 | AMC | Melaksanakan pemanduan parkir pesawat, memastikan pesawat berhenti dengan aman dan tepat di tempatnya |
| 23. | 10/02/2025 | AMC | Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> pesawat atau memasang dan melepas garbarata untuk memudahkan penumpang naik dan turun. |
| 24. | 11/02/2025 | AMC | Mengisi data AMC <i>sheet</i> dengan cermat setelah menerima informasi detail penerbangan dari menara kontrol. |
| 25. | 12/02/2025 | AMC | Melaksanakan pemanduan parkir pesawat, memastikan pesawat berhenti dengan aman dan tepat di tempatnya |
| 26. | 13/02/2025 | AMC | Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> pesawat atau memasang dan melepas garbarata untuk memudahkan penumpang naik dan turun. |

Tabel 4. 3 Uraian Kegiatan

| No. | Tanggal | Unit | Kegiatan |
|-----|------------|-------|---|
| 1. | 06/01/2025 | - | Pengenalan terhadap lingkungan kerja baru di Bandat Udara Djalaluddin Gorontalo dan pembagian unit kerja selama OJT. |
| 2. | 07/01/2025 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan barang penumpang dan pemberian stiker <i>Security Check</i> sebagai tanda barang sudah selesai di check pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1. |
| 3. | 08/01/2025 | AVSEC | Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD) pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2. |
| 4. | 09/01/2025 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan barang berangkat di terminal <i>cargo</i> menggunakan <i>X-ray</i> |
| 5. | 10/01/2025 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan barang penumpang dan pemberian stiker <i>Security Check</i> sebagai tanda barang sudah selesai di check pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1. |
| 6. | 13/01/2025 | AVSEC | Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD) pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2. |
| 7. | 14/01/2025 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan barang berangkat di terminal <i>cargo</i> menggunakan <i>X-ray</i> |
| 8. | 15/01/2025 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan barang penumpang dan pemberian stiker <i>Security Check</i> sebagai tanda barang sudah selesai di check pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1. |
| 9. | 16/01/2025 | AVSEC | Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD) pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2. |
| 10. | 17/01/2025 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan barang berangkat di terminal <i>cargo</i> menggunakan <i>X-ray</i> |
| 11. | 20/01/2025 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan barang penumpang dan pemberian stiker <i>Security Check</i> sebagai tanda barang sudah selesai di check pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1. |
| 12. | 21/01/2025 | AVSEC | Melakukan <i>Body Search</i> menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD) pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2. |
| 13. | 22/01/2025 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan barang berangkat di terminal <i>cargo</i> menggunakan <i>X-ray</i> |

dengan baik dan memberikan pelayanan yang nyaman bagi penumpang. TIS melakukan pengawasan, pemeriksaan, perawatan, dan penanganan fasilitas di terminal. Kinerja TIS sangat penting, terutama pada jam sibuk, karena fasilitas yang tidak memenuhi standar dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna jasa dan pengelola bandara.

Berikut adalah tugas dan tanggung jawab dari Terminal Inspection Service (TIS):

1. Melakukan pengawasan dan operasional terminal agar bisa berjalan dan digunakan sesuai dengan ketentuan
2. Memastikan semua fasilitas di terminal berfungsi dengan baik
3. Melaporkan dan menindaklanjuti setiap kerusakan yang terjadi pada fasilitas bandar udara
4. Pengawasan kebersihan di area terminal
5. Mengkoordinasikan penataan dan penempatan fasilitas di terminal
6. Memantau dan mendokumentasikan kronologi kejadian khusus yang melibatkan pengguna jasa di bandar udara
7. Melaporkan dan menindaklanjuti kerusakan yang terjadi pada fasilitas di bandar udara

4.2 Jadwal

Jadwal kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Djalauddin Gorontalo, sebagai berikut :

| NO | NAMA | JANUARI | | FEBRUARI | | |
|----|--------|-----------|-----------|-----------|----------------|----------------|
| | | 06 s/d 24 | 27 s/d 31 | 03 s/d 14 | 17 s/d 21 | 24 s/d 28 |
| 1 | ADEL | AVSEC | | AMC | BISNIS BANDARA | TIS |
| 2 | DIAN | AMC | | AVSEC | TIS | INFORMASI |
| 3 | FARHAN | AVSEC | | AMC | INFORMASI | BISNIS BANDARA |
| 4 | JIMMY | AVSEC | | AMC | TIS | INFORMASI |
| 5 | RISTA | AMC | | AVSEC | INFORMASI | BISNIS BANDARA |
| 6 | ZANIO | AMC | | AVSEC | BISNIS BANDARA | TIS |

Gambar 4. 1 Jadwal Kegiatan OJT

Unit informasi bertanggung jawab untuk memberikan informasi terkini mengenai jadwal penerbangan, status penerbangan (*on-time, delay*, atau dibatalkan), dan gerbang keberangkatan.

2. Bantuan Navigasi

Unit ini membantu penumpang dalam menavigasi area bandara, termasuk memberikan petunjuk arah ke gerbang, fasilitas, dan layanan yang tersedia.

3. Informasi Fasilitas dan Layanan

Unit informasi memberikan rincian tentang berbagai fasilitas yang ada di bandara, seperti restoran, toko, *lounge*, toilet, dan area bebas bea cukai.

4. Transportasi dan Aksesibilitas

Unit ini menyediakan informasi mengenai opsi transportasi ke dan dari bandara, termasuk taksi, shuttle, kereta, dan penyewaan mobil.

5. Penanganan Bagasi

Unit informasi memberikan panduan mengenai prosedur penanganan bagasi, termasuk informasi tentang kehilangan atau kerusakan bagasi, serta aturan dan biaya tambahan yang mungkin berlaku.

6. Layanan Barang Hilang

Unit ini menangani laporan barang hilang dan memberikan informasi yang diperlukan untuk membantu menemukan pemilik barang tersebut.

7. Pertanyaan Umum dan Bantuan

Unit informasi siap menjawab berbagai pertanyaan dari penumpang, baik yang berkaitan dengan penerbangan, fasilitas, maupun prosedur di bandara.

4.1.3.3 Terminal Inspection Service (TIS)

Terminal Inspection Service (TIS) memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa semua fasilitas di bandara berfungsi

aeronautika (misalnya, penyewaan ruang untuk toko, restoran, dan pemasangan iklan).

3. Pemasaran

Unit bisnis bandara berfokus pada promosi kepada maskapai untuk membuka rute penerbangan yang mengarah kebandaranya

4. Kerjasama dengan Pihak Ketiga

Unit ini menjalin kemitraan dengan berbagai pihak, termasuk pemerintah, maskapai penerbangan, penyedia layanan *ground handling*, dan penyewa komersial. Tujuannya adalah untuk memastikan operasional bandara berjalan dengan lancar dan mematuhi semua peraturan yang berlaku.

5. Manajemen Keuangan

Unit bisnis bandara bertanggung jawab atas pengelolaan anggaran dan keuangan bandara. Tanggung jawab ini mencakup penghitungan pajak, pembuatan tagihan, penyusunan laporan keuangan, serta memastikan seluruh transaksi tercatat dengan akurat dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

4.1.3.2 Informasi

Unit Informasi di bandara memiliki peran penting dalam menyediakan informasi yang akurat dan tepat waktu kepada semua orang yang berada di area bandara, baik penumpang maupun pengunjung. Informasi tersebut mencakup jadwal penerbangan, prosedur keamanan, lokasi fasilitas, dan layanan lainnya. Berikut adalah beberapa peran utama dari unit informasi bandara:

1. Penyampaian Informasi Penerbangan

| | | | |
|----|-------------------------|------------|---|
| 20 | Dinas Malam – Pos 1 | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 21 | Dinas – Rudis Kabandara | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 22 | Pemeriksa bagasi SCP 1 | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 23 | Pemeriksa Bagasi SCP 2 | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |

4.1.3 Jasa

4.1.3.1 Bisnis Bandara

Unit bisnis bandara merupakan entitas yang memiliki tanggung jawab dalam mengelola dan menjalankan berbagai aspek komersial serta layanan di lingkungan bandara. Fokus utama unit ini adalah pada pengembangan, pengelolaan, dan peningkatan pendapatan dari berbagai sumber yang tersedia di bandara. Berikut adalah peran dari unit bisnis bandara:

1. Pengelolaan Operasional

Manajemen dan operasional bandara menjadi fokus utama unit bisnis bandara. Mereka bertugas mengatur jadwal penerbangan, memastikan fasilitas bandara berfungsi dengan baik, dan menjalin kerja sama yang baik dengan maskapai serta penyedia layanan darat.

2. Peningkatan Pendapatan

Fokus utama unit ini adalah merancang strategi yang akan menghasilkan lebih banyak pendapatan. Pendapatan ini dapat berasal dari kegiatan aeronautika (misalnya, biaya parkir pesawat dan penggunaan terminal) maupun non-

| | | | |
|----|---|------------|---|
| 8 | Petugas WTMD SCP 1 | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 9 | Petugas WTMD SCP 2 | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 10 | Petugas WTMD Kargo | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 11 | Petugas Area Kedatangan | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 12 | Petugas Sisi Udara dan Area Kedatangan Atas | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 13 | Penjaga Pos 1 | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 14 | Petugas Pintu Masuk SCP 1 | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 15 | Petugas Pintu Masuk SCP 2 | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 16 | Pengawasan Sisi Darat | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 17 | Tugas jaga Rudis Kabandara | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 18 | Dinas Malam – Gedung Terminal | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 19 | Dinas – Patroli | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |

Berikut fasilitas keamanan yang dimiliki oleh *Aviation Security* :

- *X-ray*
- *Explosive Metal Detector*
- *Walk Through Metal Detector (WTMD)*
- *Hand Held Metal Detector (HHMD)*
- Dalam menjalankan tugasnya, personil Aviation Security (AVSEC) memiliki jadwal piket yang ditetapkan setiap hari. Berikut adalah jadwal piket untuk personil Aviation Security (AVSEC) yang berlaku pada bulan Januari 2025 :

Tabel 4. 2 Jadwal Dinas AVSEC

| NO | POSISI | JUMLAH PERSONEL | JAM DINAS |
|----|--|-----------------|---|
| 1 | Danru | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 2 | Supervisor Terminal/Operator x-ray SCP 1 | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 3 | Supervisor Kargo | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 4 | Supervisor Sisi Udara dan Sisi Darat | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 5 | Operator X-ray SCP 1 | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 6 | Operator X-ray SCP 2 | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |
| 7 | Operator X-ray Terminal Kargo | 1 Personel | Jam 06.00-13.30 WITA dan 13.00–20.00 WITA |

12. CCTV
13. Rompi
14. Televisi
15. Meja kerja
16. Kursi
17. Komputer

4.1.2 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personil keamanan penerbangan yang telah diwajibkan untuk memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (SKP) dan diberi tugas serta tanggung jawab dalam bidang keamanan penerbangan. Keamanan penerbangan itu sendiri merupakan suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Dengan demikian, AVSEC berperan penting dalam menciptakan dan menjaga keamanan penerbangan melalui penerapan standar dan prosedur yang efektif, serta pengawasan yang ketat terhadap semua aspek operasional penerbangan.

AVSEC di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo terdiri dari 3 regu, dimana setiap regu dipimpin oleh Komandan Regu (Danru). Untuk pembagian jam dinas AVSEC dibagi menjadi 2 shift, yaitu shift pagi (06.00 s/d 13.00 WITA) dan shift siang (12.30 s/d 20.00 WITA). Adapun posisi dinas AVSEC, sebagai berikut :

- *Security Check Point 1*
- *Security Check Point 2*
- Pintu kedatangan
- Pengawasan sisi udara
- Pengawasan sisi darat
- Terminal kargo
- Jaga Rumah Dinas Kabandara

struktur organisasi Unit Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo :

Tabel 4. 1 Struktur Organisasi Unit AMC Bandar Udara Djalaludin Gorontalo

| NO | NAMA/NIP | LISENSI | KET |
|----|--|---------------------------------|---------------------------|
| 1. | ARIS BAHUWA NIP. 19870608 200912 1 004 | AMC AVIOBRIDGE MARSHALLER | KEPALA UNIT SENIOR AMC |
| 2. | OLVAN ANDI TJOKE NIP. 19831002 200912 1 001 | AMC MARSHALLER | SENIOR AMC |
| 3. | BURHANUDIN Y. IBRAHIM NIP. 19780227 200912 1 001 | AMC AVIOBRIDGE MARSHALLER | SENIOR AMC |
| 4. | SUBASTIAN S. MUNADJI | AVIOBRIDGE MARSHALLER | PEGAWAI AMC |
| 5. | AYU JUJU LESTARI | MARSHALLER | PEGAWAI AMC |
| 6. | FADILLAH FARHASARI ABDUL | MARSHALLER | PEGAWAI AMC |

Fasilitas yang dimiliki Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, sebagai berikut :

1. *Marshalling belt*
2. *Printer*
3. *Flashlight*
4. *Air Conditioner*
5. Dispenser
6. *Hand Talky*
7. *Follow Me Car*
8. Motor Listrik
9. *Ear Muff*
10. *Radio Rig*
11. Teropong

BAB 4

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo terdiri dari beberapa unit, sebagai berikut :

4.1.1 Apron Movement Control (AMC)

Berdasarkan Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038

Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, mengatakan bahwa *Apron Movement Control* (AMC) adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima *estimate time* dari unit ATC (Tower). Secara umum, AMC adalah unit kerja di bandar udara yang bertugas mengatur dan mengawasi pergerakan pesawat di area *apron* bandara untuk memastikan keselamatan dan efisiensi operasional bandara, dimana mencakup beberapa aspek seperti pengaturan parkir pesawat, berkoordinasi dengan ATC, *ground handling*, teknisi, serta layanan lainnya.

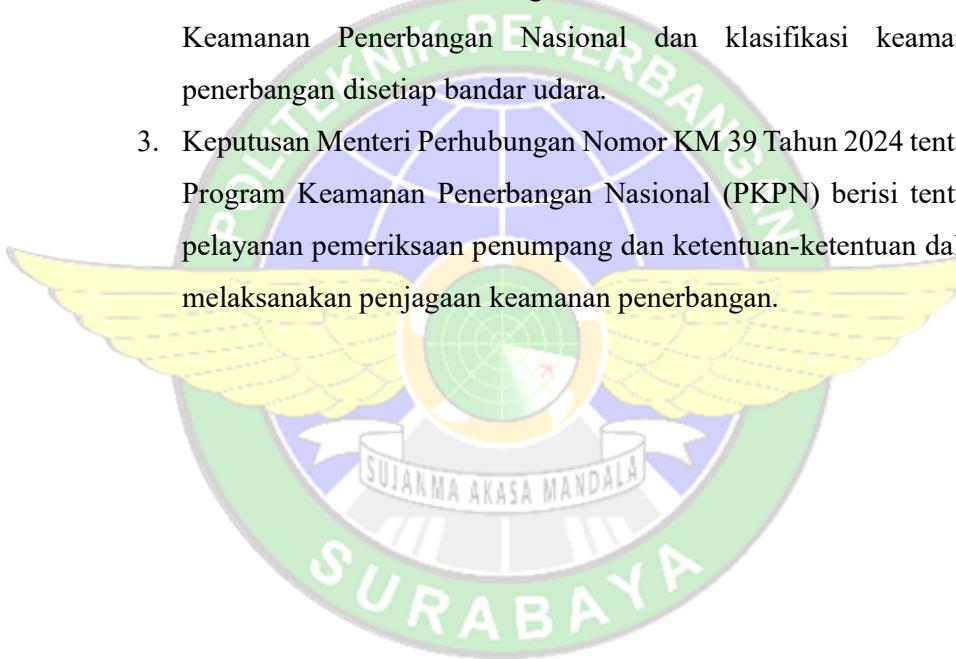
Unit *Aron Movement Control* (AMC) memiliki tugas pokok, sebagai berikut:

1. Melaksanakan pengawasan petugas, kendaraan, *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di apron untuk memastikan pergerakan pesawat udara menuju ke parking stand tidak mengalami gangguan dan bebas dari *obstacle* maupun FOD.
2. Memastikan tipe pesawat yang datang sesuai dengan kapasitas *apron*.
3. Menghentikan pergerakan pesawat udara, *kendaraam Ground Support Equipment* (GSE) di apron dengan alas an keselamatan.
4. Memasukkan data *block-on/block-off* dan registrasi pesawat ke dalam komputer serta mencatat ke dalam *movement sheet*.

Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki susunan organisasi yang dirancang untuk melaksanakan tugas pokoknya. Berikut adalah

tinggi di seluruh bandar udara dan fasilitas penerbangan. Regulasi ini mencakup berbagai aspek, mulai dari standar operasional prosedur (SOP), pelatihan personel AVSEC, hingga penggunaan teknologi keamanan. Regulasi yang mengatur tentang AVSEC diantaranya :

1. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, personel AVSEC harus memenuhi persyaratan tertentu untuk mendapatkan sertifikat kecakapan, termasuk pendidikan minimal dan izin dari pelatihan AVSEC. Sertifikat ini berlaku selama dua tahun dan dapat diperpanjang setelah memenuhi persyaratan ulang.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional dan klasifikasi keamanan penerbangan disetiap bandar udara.
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional (PKPN) berisi tentang pelayanan pemeriksaan penumpang dan ketentuan-ketentuan dalam melaksanakan penjagaan keamanan penerbangan.





Gambar 3. 4 Body Scanner

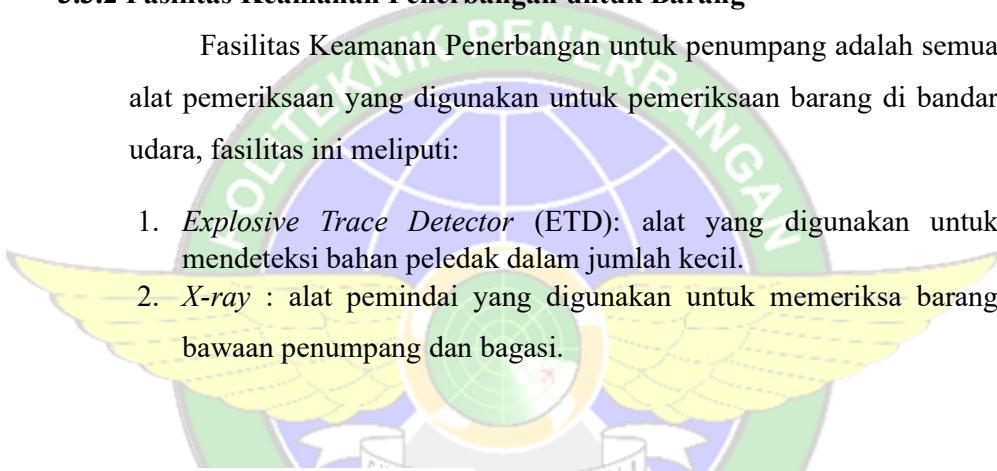


Gambar 3. 3 CCTV

3.3.2 Fasilitas Keamanan Penerbangan untuk Barang

Fasilitas Keamanan Penerbangan untuk penumpang adalah semua alat pemeriksaan yang digunakan untuk pemeriksaan barang di bandar udara, fasilitas ini meliputi:

1. *Explosive Trace Detector* (ETD): alat yang digunakan untuk mendeteksi bahan peledak dalam jumlah kecil.
2. *X-ray* : alat pemindai yang digunakan untuk memeriksa barang bawaan penumpang dan bagasi.



Gambar 3. 6 Explosive Trace Detector



Gambar 3. 5 X-ray

3.4 Regulasi Aviation Security (AVSEC)

Keamanan penerbangan atau *Aviation Security* (AVSEC) merupakan aspek krusial dalam industri penerbangan guna menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan dari tindakan melawan hukum. Di Indonesia, regulasi AVSEC diatur secara komprehensif untuk memastikan standar keamanan yang

Berdasarkan Pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa definisi fasilitas keamanan penerbangan adalah segala sesuatu alat yang membantu jalannya proses pemeriksaan barang dan atau penumpang di bandar udara.

3.3.1 Fasilitas Keamanan Penerbangan untuk Penumpang

Fasilitas Keamanan Penerbangan untuk penumpang adalah semua alat pemeriksaan yang digunakan untuk pemeriksaan penumpang di bandar udara, fasilitas ini meliputi :

1. *Walk Throught Metal Detector (WTMD)*: Alat ini berbentuk seperti gerbang yang harus dilalui oleh penumpang. WTMD akan mendeteksi jika ada logam yang dibawa oleh penumpang, seperti senjata tajam atau senjata api.
2. *Hand Held Metal Detector (HHMD)*: alat ini digunakan oleh petugas keamanan untuk memeriksa bagian tubuh penumpang secara lebih detail, terutama jika terdeteksi adanya logam saat melewati WTMD)
3. *Body Scanner*: *Body scanner* adalah alat pemindai yang digunakan untuk memeriksa seseorang tanpa harus melakukan kontak fisik. Alat ini biasanya digunakan di tempat-tempat seperti bandara untuk memeriksa keamanan dan mencegah masuknya barang-barang terlarang.
4. *Closed Circuit Television (CCTV)*: CCTV adalah sistem kamera pengawas yang digunakan untuk memantau dan merekam aktivitas di suatu tempat.



Gambar 3. 2 Walk Throught Metal Detector



Gambar 3. 1 Hand Held Metal Detector

2. Melakukan pemeriksaan kepada penumpang dan barang bawaannya
3. Pengawasan di seluruh area bandar udara
4. Menjaga ketertiban di wilayah bandar udara
5. Menaggapi seluruh keadaan darurat diwilayah bandar udara

3.2.2 Lisensi AVSEC

Lisensi AVSEC (Aviation Security) adalah dokumen resmi yang diperlukan bagi individu yang ingin berkarir sebagai petugas keamanan penerbangan. Lisensi ini dikenal sebagai Surat Tanda Kecakapan Personil (STKP) dan dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia. Berikut adalah tanggung jawab Personel AVSEC berdasarkan lisensi :

1. Basic AVSEC bertanggung jawab memeriksa dokumen dan identitas penumpang dan mengoperasikan alat seperti HHMD dan WTMD.
2. Junior AVSEC bertanggung jawab melakukan pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang menggunakan *x-ray*.
3. Senior AVSEC bertanggung jawab mengawasi dan berkoordinasi dengan seluruh petugas AVSEC serta memberi keputusan jika ditemukan hal yang ambigu pada proses pemeriksaan.

3.3 Fasilitas Keamanan Penerbangan

Fasilitas keamanan penerbangan adalah semua peralatan dan sistem yang digunakan untuk melindungi penerbangan dari tindakan melawan hukum. Fasilitas ini dirancang untuk mencegah dan mendeteksi ancaman terhadap keamanan penerbangan, serta untuk menanggulangi situasi darurat (Chaniago and Prakosawati 2023). Peralatan dan sistem yang digunakan untuk melindungi penerbangan dari tindakan melawan hukum disebut fasilitas keamanan penerbangan. Tujuannya adalah untuk mencegah, mendeteksi, dan menanggulangi ancaman terhadap keamanan penerbangan (Erchan, Satrio Arianto, and Kardi 2024).

Berdasarkan pernyataan diatas dapat kami simpulkan bahwa sisi udara merupakan area penting dalam bandar udara yang secara langsung berhubungan dengan operasional pesawat terbang. Keamanan dan kelancaran kegiatan di sisi udara sangat krusial untuk menjamin keselamatan dan efisiensi penerbangan.

3.2 Unit Aviation Security (AVSEC)

Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, personel AVSEC (*Aviation Security*) adalah individu yang bertanggung jawab untuk menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan. Mereka harus memiliki Surat Tanda Kecakapan Personil (STKP) atau lisensi yang menunjukkan bahwa mereka telah menjalani pendidikan khusus dan lulus ujian yang ditetapkan oleh Direktorat Keamanan Penerbangan.

3.2.1 Personel AVSEC

Personel AVSEC adalah individu yang bertugas menjaga keamanan di lingkungan bandara dan bagi pengguna jasa penerbangan. Mereka memiliki tanggung jawab yang luas, termasuk pemeriksaan identitas penumpang, barang bawaan, dan pengawasan area vital di bandara untuk mencegah tindakan melawan hukum seperti pembajakan dan sabotase(Erchan, Satrio Arianto, and Kardi 2024).

Personel avsec memiliki tugas utama untuk menjamin keamanan penerbangan, melindungi awak pesawat, penumpang, serta barang yang diangkut. Mereka juga bertanggung jawab untuk melakukan pemeriksaan keamanan sebelum penumpang memasuki area terbatas bandara.

Tugas khusus personel AVSEC (*Aviation Security*) mencakup berbagai tanggung jawab yang dirancang untuk menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan. Berdasarkan informasi yang tersedia, berikut adalah beberapa tugas utama personel AVSEC :

1. Memeriksa identitas dan dokumen penumpang

mendukung alur perjalanan penumpang, seperti terminal, tempat parkir, dan akses jalan(Kondorura 2022). Sisi darat adalah bagian bandara yang digunakan untuk kegiatan mobilitas para penumpang sebelum mereka naik ke pesawat. Area ini meliputi terminal, tempat parkir kendaraan, dan jalan akses menuju bandara. Fasilitas di sisi darat dirancang untuk mempermudah transportasi penumpang dari moda transportasi darat ke fasilitas udara(Ramadhan et al. 2023)

Berdasarkan paragraf di atas, dapat disimpulkan bahwa pengertian sisi darat adalah bagian bandara yang digunakan untuk kegiatan mobilitas penumpang sebelum naik pesawat atau setelah mendarat. Area ini mencakup fasilitas dan layanan yang mendukung alur perjalanan penumpang, seperti terminal, tempat parkir, dan akses jalan menuju bandara. Sisi darat dirancang untuk mempermudah transportasi penumpang dari moda transportasi darat ke fasilitas udara, sehingga penumpang dapat dengan nyaman dan efisien menuju atau meninggalkan pesawat.

3.1.2 Sisi Udara

Sisi udara (*airside*) adalah bagian dari bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasional pesawat terbang. Ini mencakup area di mana pesawat mendarat, lepas landas, parkir, dan bergerak di darat. Sisi udara juga meliputi fasilitas dan peralatan yang mendukung kegiatan penerbangan, seperti landasan pacu, *taxiway*, *apron*, hanggar, menara pengawas lalu lintas udara, dan peralatan navigasi(Sudika 2021). Sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik di mana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Pengertian ini menekankan pada aspek keamanan dan kontrol akses di sisi udara, mengingat area ini sangat vital bagi keselamatan penerbangan(Augusta and Purnama 2024)

BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Berdasarkan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, menyebutkan bahwa 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. Bandar udara secara umum dibagi menjadi dua sisi yaitu sisi udara (*airside*) dan sisi darat (*landside*).

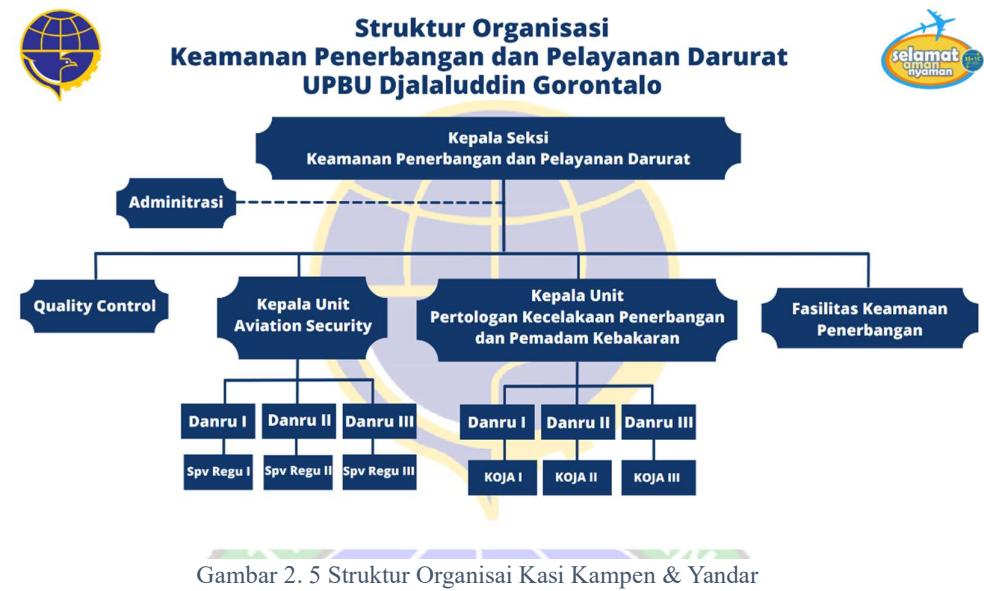
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional, bandar udara memiliki peran sebagai berikut :

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi
4. Pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan
5. Pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana
6. Prasarana memperkuuh Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara

Bandar udara memiliki peranan yang penting dalam sistem transportasi dan perekonomian negara. Bandar udara tidak hanya sebagai tempat pesawat lepas landas dan mendarat, tetapi juga sebagai simpul transportasi, pintu gerbang ekonomi, tempat alih moda serta pendorong industri dan perdagangan. Keberadaan bandar udara sangat vital untuk mendukung mobilitas masyarakat dan pertumbuhan ekonomi nasional.

3.1.1 Sisi Darat

Sisi darat merupakan wilayah yang mencakup semua fasilitas dan layanan yang diperlukan oleh penumpang sebelum mereka naik ke pesawat atau setelah mereka mendarat. Ini termasuk infrastruktur yang

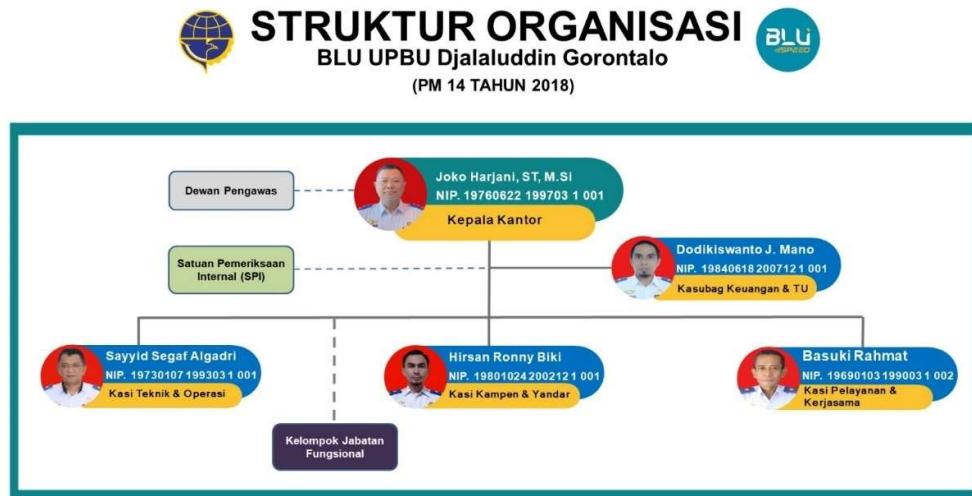




Gambar 2. 3 Sisi darat Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

2.3 Struktur Organisasi

Setiap bandar udara memiliki organisasi atau struktur yang bertujuan untuk mempermudah penyelesaian tugas dan meningkatkan keteraturan dalam organisasi. Berikut ini adalah Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo :



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

- Kantor Keamanan = 360 m²
- Poliklinik = 200 m²
- Terminal VIP = 700 m²
- Kantin Karyawan = 200 m²
- Fasilitas Olahraga = 1.900 m²



Gambar 2. 2 Sisi Udara Bandar Udara Djalaludin Gorontalo



| | | |
|-----|--------------------|---|
| 10. | Peralatan Navigasi | DVOR, DME, PBE, NDB, RADIO LINK, ILS, LOCALIZER, MIDDLE MARKER, MSSR, GLIDE PATH, ANTENA RADAR SYSTEM |
| 11. | PKP-PK | Kategori 7 |
| 12. | Jam Operasi | 07:00 – 18:00 WITA |
| 13. | No.Telepon | +62 435 8690548 |
| 14. | Email | djalaluddingorontalo@gmail.com |

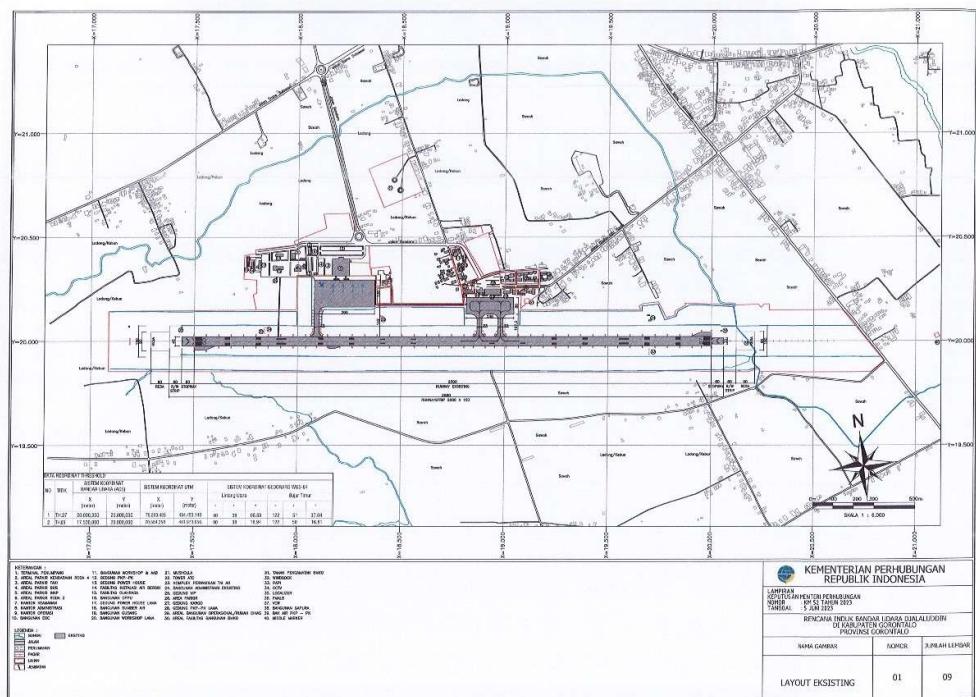
Fasilitas yang tersedia di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo terdiri dari dua bagian, yaitu sisi udara (*airside*) dan sisi darat (*landsid*e).

1. Fasilitas sisi udara (*airside*)

- Runway 09 / 27 = 2.500 m
- Luas Apron A = 18.400 m²
- Luas Apron B = 37.700 m²
- Kapasitas Parkir Apron A
 - Narrow Body = 4
 - Propeler = 4
- Kapasitas Parkir Apron B
 - Wide Body = 0
 - Narrow Body = 5
 - Propeler = 5
 - Aviobridge = 2

2. Fasilitas sisi darat (*landsid*e)

- Bangunan Terminal Penumpang = 11.059 m²
- Bangunan Terminal Kargo = 550 m²
- Area Parkir = 14.553 m²
- Musholla = 90 m²
- Kantor Operasi = 390 m²
- Menara Pengawas (ATC) = 180 m²
- Gedung PKP-PK = 417 m²



Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

2.2 Data Umum

Berikut adalah data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo :

Tabel 2. 1 Data Umum Lokasi OJT

| | | |
|----|-------------------------------|--|
| 1. | Nama Bandar Udara | Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo |
| 2. | Kantor Otoritas | Otoritas Bandar Udara Wilayah Manado |
| 3. | Penggunaan | Domestik |
| 4. | Kelas | Kelas I |
| 5. | Pengelola | UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara |
| 6. | Alamat Bandar Udara | Jl. Satria / Angkasa No. 274, Desa Tolotio, Kec Tibawa, Kab Gorontalo, Gorontalo |
| 7. | Indikator Lokasi Bandar Udara | IATA : GTO; ICAO : WAMG |
| 8. | Koordinat | 00 38' 17" LU - 122 51' 07" BT |
| 9. | Dimensi Runway | 2500m x 45m |

Perubahan nama dari Bandara Tolotio menjadi Bandara Djalaluddin terjadi pada tahun 1974, berdasarkan usulan Fraksi ABRI di DPRD Kabupaten Gorontalo. Nama Djalaluddin diambil untuk menghormati Letkol Pnb Djalaluddin Tantu, seorang penerbang TNI-AU yang merupakan putra terbaik Indonesia asal Gorontalo, yang gugur dalam operasi Dwikora di Malaysia dan hilang bersama pesawat Hercules yang ia terbangkan. Dengan demikian, nama Djalaluddin Tantu diabadikan sebagai nama Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo sebagai bentuk penghormatan atas jasa dan pengorbanannya. Selain itu, perubahan nama ini juga mencerminkan komitmen untuk mengenang pahlawan yang telah berjasa bagi bangsa.

Pesawat terbang pertama kali mendarat di Gorontalo pada tahun 1955, menggunakan pesawat jenis Albatros di Lapangan Terbang Amphibi Iluta yang terletak di Kecamatan Batudaa, Kabupaten Gorontalo. Misi tersebut dilakukan untuk meninjau pelaksanaan pembangunan lapangan udara di Desa Tolotio oleh Direktorat Pekerjaan Umum, yang pada saat itu berfungsi untuk keperluan transportasi militer guna menyatukan dan mempertahankan wilayah teritorial NKRI. Setelah pekerjaan pembangunan lapangan udara selesai, pada tahun 1956, pesawat jenis DC-3 Dakota berhasil mendarat di lapangan udara yang telah dibangun di Desa Tolotio. Dengan fasilitas yang masih sederhana, lapangan udara Tolotio yang awalnya berfungsi sebagai pelabuhan udara militer kemudian juga beroperasi sebagai pelabuhan udara komersial yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo berfungsi sebagai pintu gerbang utama untuk transportasi udara yang melayani provinsi Gorontalo, menghubungkannya dengan ibu kota negara dan kota-kota provinsi lainnya di seluruh Republik Indonesia. Di sini, semua aktivitas antar moda transportasi dan pengguna jasa angkutan udara saling berinteraksi.

BAB 2 **PROFIL LOKASI OJT**

2.1 Sejarah Singkat

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

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) adalah Unit Pelaksana Teknis dalam Kementerian Perhubungan yang berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. UPBU bertugas menyelenggarakan layanan kebandarudaraan dan layanan terkait lainnya, termasuk menjaga keamanan, keselamatan, dan pemenuhan penerbangan di bandara yang belum dikomersialkan. Dalam uraiannya, UPBU wajib melaporkan penyelenggaraan operasional bandara dan kegiatan penerbangan di wilayahnya kepada Kantor Otoritas Bandar Udara sebagai regulator.

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo merupakan salah satu unit pelaksana teknis dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang keberadaannya diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 40 Tahun 2014 Organisasi mengenai dan Tata Kerja Unit Kantor Penyelenggara Bandar Udara, dan saat ini beroperasi secara teknis di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

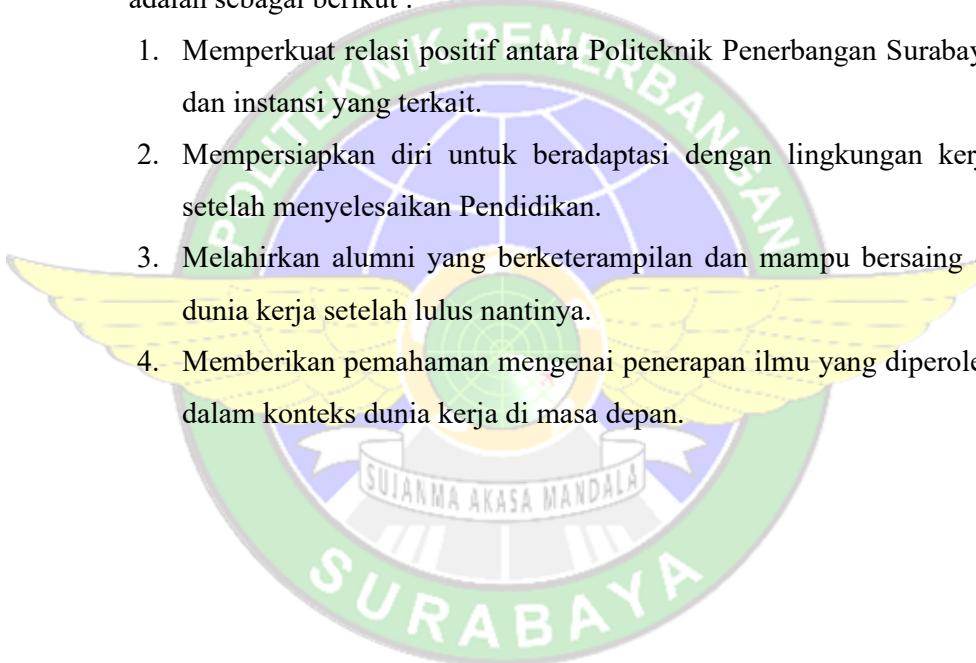
Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo (IATA: GTO, ICAO: WAMG) terletak di bawah wilayah Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Manado. Sebelumnya, bandar udara ini dikenal dengan nama Pelabuhan Udara Tolotio, yang terletak di Desa Tolotio, Isimu, Kecamatan Tibawa, Kabupaten Gorontalo, dan berjarak sekitar 18 km dari Ibu Kota Kabupaten Limboto. Dengan koordinat $00^{\circ} 38' 17''$ LU dan $122^{\circ} 51' 07''$ BT, bandar udara ini memiliki ketinggian 18 meter di atas permukaan laut.

3. Memperkuat rasa disiplin dan tanggung jawab dalam menjalankan tugas
4. Memperluas pengetahuan sebagai calon pekerja di industri penerbangan
5. Mengenal budaya kerja didunia penerbangan
6. Memperoleh umpan balik dari industri penerbangan untuk pemantapan pengembangan kurikulum di program studi

1.2.2 Manfaat OJT

Adapun manfaat dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Memperkuat relasi positif antara Politeknik Penerbangan Surabaya dan instansi yang terkait.
2. Mempersiapkan diri untuk beradaptasi dengan lingkungan kerja setelah menyelesaikan Pendidikan.
3. Melahirkan alumni yang berketerampilan dan mampu bersaing di dunia kerja setelah lulus nantinya.
4. Memberikan pemahaman mengenai penerapan ilmu yang diperoleh dalam konteks dunia kerja di masa depan.



penerbangan. Dalam setiap pelaksanaan tugas di unit AVSEC menugaskan satu tim unit AVSEC yang terdiri dari: satu orang komandan regu, tiga orang supervisor, tiga orang operator *x-ray*, enam belas anggota pemeriksaan penumpang dan keamanan bandara yang semuanya digabung menjadi satu satuan tugas (*shift*). Dalam pelaksanaan tugas keseharian hanya terdapat satu operator *x-ray* pada setiap tempat pemeriksaan penumpang dan atau barang. Berdasarkan hasil pantauan selama OJT dilaksanakan hal ini menyebabkan pelayanan pemeriksaan barang bawaan penumpang menjadi kurang optimal.

Akibat kurangnya operator *x-ray* dapat menyebabkan waktu yang dibutuhkan untuk memeriksa barang bawaan penumpang menjadi lebih lama. Sehingga, antrean pemeriksaan barang menjadi lebih panjang dan memperlambat alur penumpang, dan hal ini menyebabkan beban kerja yang tinggi bagi operator serta berdampak pada tingkat konsentrasi operator *x-ray*. Pemeriksaan barang penumpang dengan antrian panjang berdampak meningkatkan risiko terjadinya kesalahan dalam mendeteksi barang-barang yang mencurigakan. Hal ini tentunya menjadi perhatian serius dalam menjaga keamanan penerbangan.

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dijelaskan, peneliti bermaksud untuk mengangkat dalam pembahasan Laporan *On the Job Training* (OJT) dengan judul "PREDIKSI KESENJANGAN PERSONIL AVSEC DI BANDAR UDARA DJALALUDIN GORONTALO DALAM RANGKA PENGGUNAAN FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN".

1.2 Tujuan dan Manfaat OJT

1.2.1 Tujuan OJT

Adapun tujuan dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Mendapatkan pengalaman kerja yang nyata sesuai dengan keadaan lapangan ditempat OJT
2. Menerapkan dan mengimplementasikan ilmu serta keterampilan yang dipelajari didalam pembelajaran.

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi udara merupakan metode pengangkutan penumpang, barang, atau pos menggunakan pesawat terbang. Moda ini sangat efektif untuk menjangkau lokasi-lokasi yang sulit diakses melalui transportasi darat atau laut, sehingga memberikan kontribusi signifikan terhadap peningkatan konektivitas dan perekonomian. Selain itu, transportasi udara mendukung sektor pariwisata dan mempercepat distribusi barang serta mobilitas masyarakat. Dalam sektor ini, peran Sumber Daya Manusia (SDM) sangat penting untuk menjamin keselamatan, efisiensi, dan kualitas layanan. Oleh karena itu, pelatihan dan pengembangan SDM yang berkualitas menjadi kunci untuk meningkatkan kinerja operasional dan mendukung pertumbuhan industri penerbangan yang penting bagi perekonomian dan konektivitas.

Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki tanggung jawab utama dalam pengembangan dan pelatihan SDM di bidang transportasi udara. Institusi ini berkomitmen untuk menyediakan fasilitas dan tenaga pengajar profesional guna mencapai keselamatan dan keamanan penerbangan. Program studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU) di POLTEKBANG Surabaya menyelenggarakan pelatihan bagi para taruna untuk memastikan mereka memahami kondisi nyata dari materi yang dipelajari, sehingga lebih siap menghadapi tantangan di dunia kerja.

On the Job Training (OJT) adalah kewajiban bagi peserta program studi Manajemen Transportasi Udara, sesuai dengan Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 mengenai Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan.

OJT bertujuan untuk memperluas wawasan peserta mengenai ruang lingkup pekerjaan mereka serta mendorong mereka menjadi individu yang kompeten melalui berbagai pengalaman kerja dan interaksi sosial.

Saat melaksanakan *On the Job Training (OJT)* di unit AVSEC, penulis menemukan masalah yang cukup krusial terkait keamanan operasional

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|--|----|
| Lampiran 1 Kegiatan di Unit AVSEC | 45 |
| Lampiran 2 Kegiatan di Unit AMC..... | 46 |
| Lampiran 3 Kegiatan di Unit TIS..... | 47 |
| Lampiran 4 Kegiatan di Unit Informasi..... | 48 |



DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 2. 1 Data Umum Lokasi OJT | 17 |
| Tabel 4. 1 Struktur Organisasi Unit AMC Bandar Udara Djalaludin Gorontalo .. | 30 |
| Tabel 4. 2 Jadwal Dinas AVSEC | 32 |
| Tabel 4. 3 Uraian Kegiatan..... | 38 |



DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo | 17 |
| Gambar 2. 2 Sisi Udara Bandar Udara Djalaludin Gorontalo..... | 19 |
| Gambar 2. 3 Sisi darat Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo | 20 |
| Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaludin Gorontalo | 20 |
| Gambar 2. 5 Struktur Organisai Kasi Kampen & Yandar | 21 |
| Gambar 3. 1 Hand Held Metal Detector | 26 |
| Gambar 3. 2 Walk Through Metal Detector..... | 26 |
| Gambar 3. 3 CCTV | 27 |
| Gambar 3. 4 Body Scanner | 27 |
| Gambar 3. 5 X-ray..... | 27 |
| Gambar 3. 6 Explosive Trace Detector | 27 |
| Gambar 4. 1 Jadwal Kegiatan OJT | 37 |



| | |
|--------------------------------|----|
| 4.1.3 Jasa | 34 |
| 4.2 Jadwal..... | 37 |
| 4.3 Permasalahan..... | 40 |
| 4.4 Penyelesaian Masalah | 41 |
| BAB 5 PENUTUP | 43 |
| 5.1 Kesimpulan | 43 |
| 5.2 Saran..... | 43 |
| DAFTAR PUSTAKA | 44 |
| LAMPIRAN..... | 45 |



DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---|---------|
| LEMBAR PERSETUJUAN..... | iii |
| LEMBAR PENGESAHAN | iv |
| KATA PENGANTAR..... | v |
| DAFTAR ISI | vii |
| DAFTAR GAMBAR | ix |
| DAFTAR TABEL..... | x |
| DAFTAR LAMPIRAN | xi |
| BAB 1 PENDAHULUAN | 12 |
| 1.1 Latar Belakang | 12 |
| 1.2 Tujuan dan Manfaat OJT..... | 13 |
| 1.2.1 Tujuan OJT | 13 |
| 1.2.2 Manfaat OJT | 14 |
| BAB 2 PROFIL LOKASI OJT | 15 |
| 2.1 Sejarah Singkat..... | 15 |
| 2.2 Data Umum | 17 |
| 2.3 Struktur Organisasi..... | 20 |
| BAB 3 TINJAUAN TEORI | 22 |
| 3.1 Bandar Udara | 22 |
| 3.1.1 Sisi Darat..... | 22 |
| 3.1.2 Sisi Udara | 23 |
| 3.2 Unit Aviation Security (AVSEC)..... | 24 |
| 3.2.1 Personel AVSEC..... | 24 |
| 3.2.2 Lisensi AVSEC | 25 |
| 3.3 Fasilitas Keamanan Penerbangan..... | 25 |
| 3.3.1 Fasilitas Keamanan Penerbangan untuk Penumpang..... | 26 |
| 3.3.2 Fasilitas Keamanan Penerbangan untuk Barang | 27 |
| 3.4 Regulasi <i>Aviation Security</i> (AVSEC) | 27 |
| BAB 4 PELAKSANAAN OJT | 29 |
| 4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT..... | 29 |
| 4.1.1 <i>Apron Movement Control</i> (AMC) | 29 |
| 4.1.2 <i>Aviation Security</i> (AVSEC) | 31 |

12. Rekan-rekan seangkatan dan adik tingkat penulis, atas dukungan yang diberikan.
13. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, yang telah dengan tulus ikhlas memberikan doa dan motivasi sehingga dapat terselesaikannya Laporan *On The Job Training* ini.

Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On The Job Training* ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Gorontalo,

Farhan Pandhu Pramudhita



KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat serta hidayah-Nya, Laporan *On The Job Training* di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari (*daily work*) dalam pelaksanaan tugas yang merupakan tanggungjawab selama melaksanakan OJT dan salah satu syarat penilaian yang harus dipenuhi untuk menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak terkait yang telah berpartisipasi membantu demi kelancaran *On The Job Training* yang telah dilaksanakan, khususnya kepada :

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Joko Harjani, ST, M. Si., selaku Kepala Bandara Djalaluddin Gorontalo.
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.MT., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Aris Bahuwa, selaku supervisor *On The Job Training*.
5. Bapak Ahmad Musadek, ST, M. MT, selaku dosen pembimbing *On The Job Training*.
6. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. Semua pihak bandara yang telah membantu demi kelancaran *On The Job Training* (OJT) dan penyusunan laporan.
8. Kedua orang tua penulis, Bapak Slamet Handoyo dan Ibu Pramudiarso yang telah memberikan dukungan, doa, kasih sayang, inspirasi dan motivasi serta dorongan semangat sehingga penulis dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) dengan lancar dan menyelesaikan laporan ini dengan baik.
9. Kepada kakek dan nenek, serta seluruh keluarga penulis yang selalu memberikan dukungan dan selalu mendoakan penulis mencapai kesuksesan.
10. Rekan-rekan taruna OJT Gorontalo yang saling mendukung, menginspirasi dan menjadi penyemangat satu sama lain selama kegiatan *On The Job Training* (OJT) berlangsung.
11. Rekan-rekan seperjuangan Manajemen Transportasi Udara VIII ALPHA atas kebersamaan dan kerjasamanya selama menempuh pendidikan.

LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota

ARIS BAHUWA
NIP. 19870608 200912 1 004

MULYONO HUMONGGIO
NIP. 19760814 200712 1 001

AHMAD MUSADEK, ST., M.T.
NIP. 19800522 200012 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi

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

LEMBAR PERSETUJUAN

**PREDIKSI KESENJANGAN PERSONIL AVSEC DI BANDAR UDARA
DJALALUDIN GORONTALO DALAM RANGKA PENGGUNAAN
FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO

Oleh :

FARHAN PANDHU PRAMUDHITA

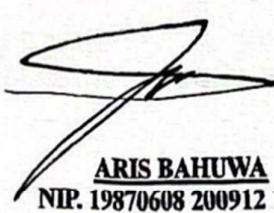
NIT. 30622010

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

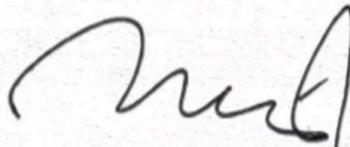
Disetujui oleh :

Supervisor

Dosen Pembimbing

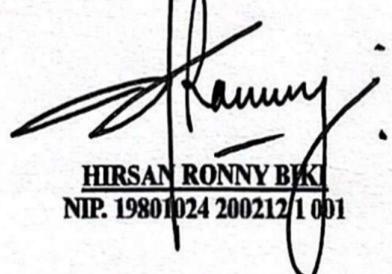


ARIS BAHUWA
NIP. 19870608 200912 1 004



AHMAD MUSADEK, ST., M.T.
NIP. 19800522 200012 1 001

Mengetahui
a.n • General Manager/Pimpinan Instansi Lokasi OJT



HIRSAN RONNY BKI
NIP. 19801024 200212 1 001

**PREDIKSI KESENJANGAN PERSONIL AVSEC DI BANDAR
UDARA DJALALUDIN GORONTALO DALAM RANGKA
PENGGUNAAN FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO**



Oleh :

FARHAN PANDHU PRAMUDHITA
NIT. 30622010

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

**PREDIKSI KESENJANGAN PERSONIL AVSEC DI BANDAR
UDARA DJALALUDIN GORONTALO DALAM RANGKA
PENGGUNAAN FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

FARHAN PANDHU PRAMUDHITA

NIT. 30622010

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

