

**PEMANFAATAN GEDUNG BARU SISI UDARA OLEH PERSONEL
AVSEC UNTUK PEMERIKSAAN ORANG DAN BARANG BAWAAN DI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**

Tanggal 06 Januari-28 Februari 2025



Disusun oleh :

ADAMAKNA SEPTIA MAHARDIKA
NIT. 30622076

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

**PEMANFAATAN GEDUNG BARU SISI UDARA OLEH PERSONEL
AVSEC UNTUK PEMERIKSAAN ORANG DAN BARANG BAWAAN DI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 06 Januari-28 Februari 2025



Disusun oleh:

ADAMAKNA SEPTIA MAHARDIKA
NIT. 3522076

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

LEMBAR PERSETUJUAN

PEMANFAATAN GEDUNG BARU SISI UDARA OLEH PERSONEL AVSEC
UNTUK PEMERIKSAAN ORANG DAN BARANG BAWAAN DI BANDAR
UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU

Oleh:

ADAMAKNA SEPTIA MAHARDIKA
NIT. 30622076

Laporan *On The Job Training* telah diterima dan disahkan sebagai salah satu
syarat penilaian *On The Job Training*

Disetujui oleh :

Department Head of HRGA

Dosen Pembimbing

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

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

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

MUHAMMAD IKHBAR SUNGKAR
NIP. 20242266

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 25 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota

ENGRACIA,S.H., M.M
NIP. 20003651

INDRA WAHYUDI,S.T
NIP. 20245487

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

Mengetahui,
Ketua Program Studi

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadirat 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 Padang. Dengan diadakannya *On The Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan.

Diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

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 lindungan pada hamba-Nya.
2. Orang tua Penulis sebagai pendukung utama segala kegiatan yang Penulis lakukan, terutama ibu Yuria Ningsih 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 Engracia selaku *Department Head of HRGA*.
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M. T. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
6. Bapak Parjan, S.SiT., M. T. Selaku dosen pembimbing.
7. *Para Pendamping Kegiatan On Job Training (OJT) di Unit Aviation Security, Terminal Inspection Service, Apron Movement Control, Commercial, dan Unit Kargo*.
8. Seluruh pihak bandara yang telah membantu demi kelancaran pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dan penyusunan laporan.
9. Seluruh dosen dan instruktur pengajar serta staff prodi di Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah membimbing kami selama ini.
10. Rekan-rekan OJT MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya dan juga rekan-rekan sesama OJT dari PPI Curug yang memberikan saran dan dukungan dalam penggerjaan laporan ini.

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

Padang Pariaman, 01 Februari 2025

Adamakna Septia Mahardika

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	1
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	3
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Minangkabau	3
2.2 Data Umum Bandara.....	4
2.3 Struktur Organisasi Bandara Internasional Minangkabau	16
BAB III TINJAUAN TEORI.....	17
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	20
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	20
A. Kegiatan di <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	20
B. Kegiatan di <i>Terminal Inspection Service</i> (TIS)	22
C. Kegiatan di Komersil.....	24
D. Kegiatan di <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	25
4.2 Jadwal Pelaksanaan.....	26
4.3 Permasalahan	26
4.4 Penyelesaian Masalah	27
BAB V Kesimpulan dan Saran.....	29
5.1 Kesimpulan.....	29
5.2 Saran.....	30
Daftar Pustaka	31
Lampiran	32

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.3 1 <i>Runway</i>	5
Gambar 2.3 2 <i>Taxiway</i>	6
Gambar 2.3 3 <i>Apron</i>	7
Gambar 2.3 4 <i>Runway Strip</i>	8
Gambar 2.3 5 <i>Ground Support Equipment</i> (GSE)	9
Gambar 2.4 1 Terminal	9
Gambar 2.4 2 Terminal Kargo	10
Gambar 2.4 3 Bangunan Operasional	11
Gambar 2.4 4 Parkir Kendaraan Umum	11
Gambar 2.4 5 Menara ATC	12
Gambar 2.4 6 Bangunan PK-PPK	13
Gambar 2.4 7 Terminal VIP	13
Gambar 2.4 8 Bangunan Meteorologi	14
Gambar 2.5 1 Layout Bandara Internasional Minangkabau	15
Gambar 2.6 1 Struktur Organisasi Bandara	16
Gambar 4.2 1 Kegiatan Pemeriksaan Kendaraan Sebelum Memasuki Daerah <i>Airside</i>	20
Gambar 4.2 2 Kegiatan pengecekan <i>tenant</i> area terminal saat di unit TIS	23
Gambar 4.2 3 Melakukan pengecekan data saat di unit komersil	24
Gambar 4.2 4 Foto kegiatan saat di unit AMC	25
Gambar 4.3 1 Alat yang tidak digunakan di dalam pos 2	27
Gambar 4.4 1 Ilustrasi Prosedur Alur Pemeriksaan Pos 2 Baru	28

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandara Internasional Minangkabau..... 4

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah perguruan tinggi yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan, dengan fokus utama pada penyelenggaraan program pelatihan vokasional di bidang penerbangan. Visi dari institusi ini adalah untuk menjadi lembaga teknik yang unggul, yang tidak hanya menghasilkan lulusan berkualitas, tetapi juga mampu bersaing di tingkat nasional dan global. Dalam upaya mencapai visi tersebut, Politeknik ini menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan, bertujuan untuk mencetak tenaga profesional yang berpegang pada prinsip "Lima Citra Manusia Perhubungan", sehingga dapat memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat.

Program *On The Job Training* (OJT) merupakan bagian penting dari kurikulum yang dirancang untuk mendukung proses pembelajaran dan pengembangan keterampilan yang relevan dengan dunia kerja. Di Politeknik Penerbangan Surabaya, taruna Diploma III Manajemen Transportasi Udara mendapatkan kesempatan untuk mengikuti *On The Job Training*, yang menggabungkan teori yang dipelajari di kelas dengan praktik langsung di lapangan. Hal ini membantu mereka untuk beradaptasi dengan cepat setelah lulus dan memasuki dunia kerja. *On The Job Training* bertujuan untuk melatih taruna agar memenuhi kualifikasi dan standar yang ditetapkan di bandara tertentu.

Pelaksanaan *On The Job Training* dilakukan di Bandara Internasional Minangkabau, menjadi bagian dari kurikulum wajib bagi semua taruna. Program ini bertujuan untuk mengukur keterampilan taruna melalui praktik langsung dan memberikan pengalaman kerja yang berharga. Selama *On The Job Training*, taruna diharapkan dapat menerapkan pengetahuan yang telah mereka pelajari dalam situasi nyata. Pengalaman ini tidak hanya membantu mereka dalam menerapkan ilmu yang didapat, tetapi juga mengasah kemampuan analitis serta kemampuan mengambil keputusan dengan cepat dan tepat saat memberikan layanan transportasi udara.

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Maksud diadakan *On The Job Training* agar setiap mahasiswa memperoleh keterampilan dan keahlian yang dapat diterapkan dalam mendukung manajemen transportasi udara. Berikut adalah maksud khusus dari *On The Job Training*:

1. Agar taruna memahami kondisi fisik, operasional, struktur organisasi, dan lingkungan sosial di bandara tempat mereka menyelesaikan *On The Job Training*.
2. Agar taruna mengenali masalah yang dihadapi oleh sektor manajemen transportasi udara di dunia kerja dan mencari solusi untuk mengatasinya.
3. Memberikan pengetahuan tentang fungsi dan pengoperasian fasilitas di bandara tempat *On The Job Training* dilakukan, terutama yang berkaitan dengan operasional, keselamatan penerbangan, dan kargo.
4. Mendorong taruna untuk bekerja sama dan berkoordinasi secara efektif dengan unit-unit lain yang terlibat dalam operasi penerbangan.
5. Memastikan taruna memahami struktur organisasi di setiap unit kerja mereka.

Adapun manfaat dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di akhir program Diploma III di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Agar meningkatkan keterampilan kerja sesuai dengan unit yang dipelajari.
2. Membantu menerapkan ilmu yang telah dipelajari di bangku pendidikan ke dalam situasi kerja nyata.
3. Meningkatkan keterampilan komunikasi, kerja sama tim, dan *problem solving*.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Minangkabau

Untuk memenuhi tingginya permintaan wisatawan ke Sumatera Barat, kota ini sangat memerlukan bandara internasional yang dapat menjamin keselamatan, keamanan penerbangan, dan kenyamanan bagi semua pengguna jasa. Saat ini, Provinsi Sumatera Barat memiliki Bandar Udara Internasional Minangkabau (kode ICAO: WIEE, kode IATA: PDG) yang berfungsi sebagai infrastruktur transportasi udara di Katapiang, Kecamatan Batang Anai, Kabupaten Padang Pariaman.

Bandara ini ditetapkan oleh Kementerian Agama pada tahun 2006 sebagai lokasi pemberangkatan dan penurunan penumpang haji untuk sebagian wilayah Provinsi Sumatera Barat, Bengkulu, dan Jambi. Bandar Udara Internasional Minangkabau dibangun untuk menggantikan Bandara Tabing yang tidak lagi memenuhi standar keselamatan setelah 34 tahun beroperasi. Bandara ini memiliki luas 4,27 km² dengan landasan pacu sepanjang 3.000 meter dan lebar 45 meter. Terminalnya seluas 20.568 m² dapat menampung sekitar 2,3 juta penumpang setiap tahunnya.

Bandara ini merupakan bandara kedua di Indonesia yang dibangun dari awal setelah Bandara Soekarno-Hatta. Proyek pembangunan bandara direncanakan dalam tiga tahap, dengan tahap kedua dimulai pada tahun 2010. Setelah semua tahap selesai, panjang landasan pacu akan diperpanjang menjadi 3.600 meter dan dilengkapi dengan *taxiway* paralel di sepanjang landasan pacu.

2.2 Data Umum Bandara

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

Tabel 2.1 Data Umum Bandara Internasional Minangkabau

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.	MAG VAR/Perubahan Tahunan	
12.	No. Telepon	(0751) 819123
13.	No. Fax	(0751) 819040 / 819030
14.	PKP-PK	Kategori 8
15.	AFS	NIL
16.	Website	NIL

1. Fasilitas Air Side

A. Runway



Gambar 2.3 1Runway

- A. *Runway* adalah area persegi panjang di bandar udara yang dirancang khusus untuk lepas landas (*take-off*) dan mendarat (*landing*) pesawat.
- B. Fungsi *runway*:
 - 1) Memisahkan lalu lintas pesawat yang lepas landas dan mendarat.
 - 2) Menyediakan permukaan yang aman bagi pesawat untuk melakukan manuver saat lepas landas dan mendarat.

C. Spesifikasi Dari *Runway*

Permukaan *Runway* dan Kekuatan (Strength) *Runway*

Permukaan : *Asphalt*

Kekuatan *Pavement Classification Number* (PCN)

Runway 33 : 89/F/C/X/T *Asphalt*

Runway 15 : 89/F/C/X/T *Asphalt*

Kondisi : Baik

Dimensi

Area 15 : 3000 m x 45 m

Area 33 : 3000 m x 45 m

B. Taxiway



Gambar 2.3 2 *Taxiway*

A. *Taxiway* adalah jalur yang dirancang di dalam bandar udara untuk menghubungkan landasan pacu (*runway*) dengan pelataran pesawat (*apron*), terminal, dan fasilitas lainnya.

B. Fungsi taxiway:

- 1) Penghubung: Memfasilitasi pergerakan pesawat dari dan ke runway, serta antara apron dan hangar.
- 2) Keamanan Operasional: Menyediakan jalur yang aman bagi pesawat untuk bergerak tanpa mengganggu lalu lintas di runway.

C. Permukaan *Taxiway* dan Kekuatan (*Strength*) *Taxiway*

1) Permukaan : *Asphalt* dan *Concrete*

2) Kekuatan

Taxiway A : PCN 82/F/C/X/T

Taxiway B : PCN 76/F/C/X/T

Taxiway C : PCN 64/F/C/X/T

3) Kondisi : Baik

4) Dimensi

Taxiway A : 488 m x 30 m

Taxiway B : 334 m x 30 m

Taxiway C : 305 m x 30 m

C. Apron



Gambar 2.3 3 Apron

A) *Apron* adalah area di bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. *Apron* memiliki beberapa fungsi penting, antara lain:

- 1) Tempat Parkir Pesawat: *Apron* berfungsi sebagai area parkir untuk pesawat yang sedang tidak terbang.
- 2) Naik dan Turun Penumpang: Area ini juga digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dari pesawat.
- 3) Pengisian Bahan Bakar: *Apron* menyediakan fasilitas untuk pengisian bahan bakar pesawat.
- 4) Bongkar Muat Kargo: Area ini digunakan untuk memuat dan membongkar barang serta kargo dari pesawat.
- 5) Perawatan Pesawat: *Apron* juga dapat digunakan untuk melakukan kegiatan perawatan dan pemeliharaan ringan pada pesawat

B) Spesifikasi *Apron* permukaan dan kekuatan *Apron*

- 1) Permukaan : *Concrete*
- 2) Kekuatan
Main Apron : PCN 67/R/C/X/T
Remote Apron: PCN 68/R/B/X/T
Hangar : PCN 72/R/C/X/T
- 3) Dimensi
Main dan Remote Apron : 674 m x143 m
Hangar : 13.009 m²

D. *Runway Strip*



Gambar 2.3 4 *Runway Strip*

A) *Runway strip* adalah area yang telah ditentukan di sekitar landasan pacu (*runway*) yang mencakup *runway* itu sendiri dan *stopway*, jika ada. Fungsi utama dari *runway strip* adalah untuk mengurangi risiko kerusakan pada pesawat yang melewati batas *runway* serta melindungi pesawat yang sedang terbang di atasnya saat melakukan lepas landas atau pendaratan

B) Spesifikasi dari *Runway Strip*

- 1) Dimensi : 3180 m x 300 m (954.000 m²)
- 2) Permukaan : Asphalt
- 3) Kondisi : Baik

E. *Ground Support Equipment* (GSE) Parking



Gambar 2.3 5 *Ground Support Equipment*

- A) GSE *parking* adalah area khusus di bandar udara yang digunakan untuk menempatkan *Ground Support Equipment* (GSE).
- B) Spesifikasi dari *Ground Support Equipment* (GSE) parking
 - a. Luas : $608,5 \text{ m}^2$
 - b. Kondisi : Baik

2. Fasilitas Land Side

A. Terminal



2.4 1 Terminal

Terminal adalah bangunan di bandar udara yang berfungsi sebagai titik pertemuan antara transportasi darat dan fasilitas yang memungkinkan penumpang untuk naik dan turun dari pesawat.

Spesifikasi Terminal

Luas : $20.586\ m^2$

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

Fasilitas-fasilitas di terminal

1) <i>Departure Hall</i>	9) <i>Information Center</i>
2) <i>Arrival Hall</i>	10) <i>Restaurant</i>
3) <i>Smoking Area</i>	11) <i>Check-in Area</i>
4) <i>ATM Center</i>	12) <i>Lounge</i>
5) <i>Ruang Aviation Security</i>	13) <i>Immigration</i>
6) <i>Customer Service</i>	14) <i>Ruang Ticketing</i>
7) <i>Money Changer</i>	15) <i>Nursery Room</i>
8) Toilet	

B. Terminal Kargo



Gambar 2.4 2 Terminal Kargo

Terminal kargo adalah fasilitas yang dirancang khusus untuk menangani dan memproses pengiriman serta penerimaan barang melalui jalur udara.

Spesifikasi Terminal Kargo

- 1) Luas : $2.095,36\ m^2$

2) Permukaan : Beton

3) Kondisi : Baik

C. Bangunan Operasional



Gambar 2.4 3 Bangunan Operasional

Bangunan Operasional adalah bangunan yang mencakup berbagai struktur yang berfungsi untuk memastikan bahwa semua aspek penerbangan, baik untuk penumpang maupun kargo, berjalan dengan lancar dan aman.

Spesifikasi dari Bangunan Operasional

1) Luas : 2.157 m^2

2) Permukaan : Beton

3) Kondisi : Baik

D. Tempat Parkir Kendaraan Umum



Gambar 2.4 4 Parkir Kendaraan Umum

Tempat parkir kendaraan umum adalah area yang disediakan untuk menampung kendaraan seperti mobil, sepeda motor, bus, dan truk yang digunakan oleh penumpang dan pengunjung.

Spesifikasi Parkir Kendaraan Umum

1) Luas

Mobil : 24.091 m^2

Motor : 2.847 m^2

2) Permukaan : *Asphalt*

Kondisi : Baik

E. Menara Air Traffic Controller (ATC)



Gambar 2.4 5 Menara ATC

Menara Air Traffic Controller adalah bangunan yang sebagai pengatur lalu lintas udara untuk memantau dan mengatur pergerakan pesawat baik di darat maupun di udara, sehingga memastikan keselamatan dan efisiensi penerbangan.

Spesifikasi Dari Menara Air Traffic Controller (ATC)

1) Luas : 562 m^2

2) Permukaan : Beton

3) Kondisi : Baik

F. Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran



Gambar 2.4 6 Bangunan PK-PPK

Bangunan PK-PKP adalah fasilitas yang wajib ada di setiap bandar udara untuk menangani keadaan darurat, terutama yang berkaitan dengan kecelakaan pesawat dan kebakaran.

Spesifikasi Bangunan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran

1) Luas : 160 m²

2) Permukaan : Beton

Kondisi : Baik

G. Terminal *Very Important Person* (VIP)



Gambar 2.4 7 Terminal VIP

Terminal *Very Important Person* (VIP) di bandara adalah fasilitas yang dirancang khusus untuk memberikan pelayanan eksklusif kepada

pejabat tinggi negara, tamu negara, dan penumpang dengan status tertentu.

Spesifikasi dari Bangunan Terminal *Very Important Person* (VIP)

- 1) Luas : 200 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

H. Bangunan Meterologi



Gambar 2.4 8 Bangunan Meteorologi

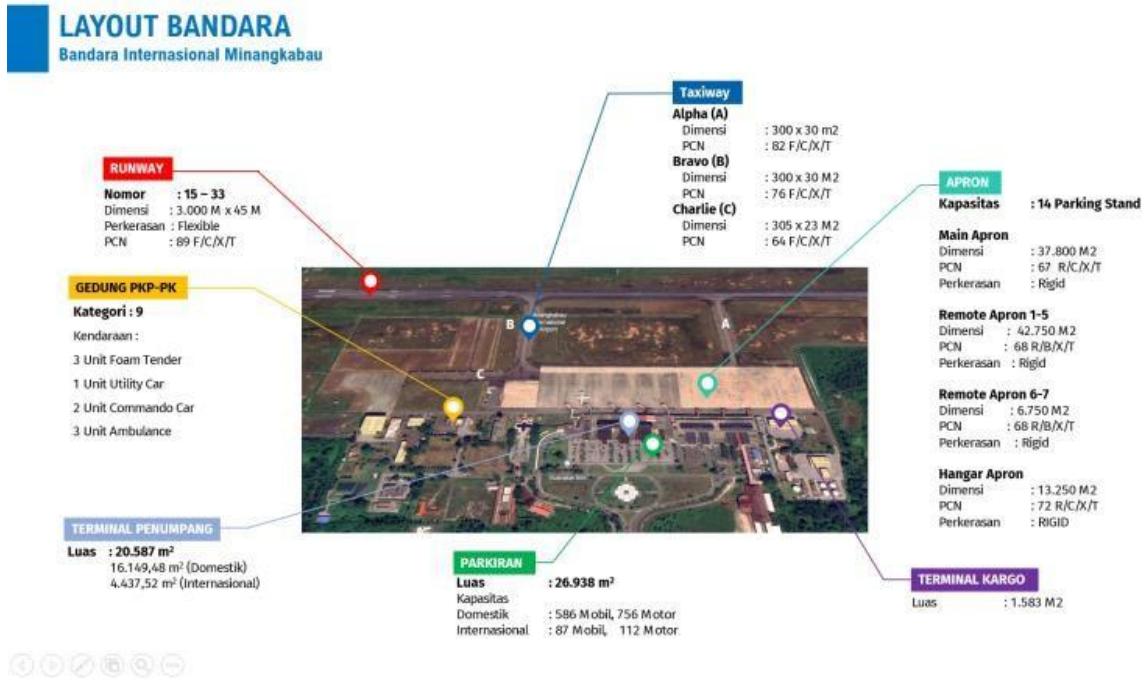
Bangunan meteorologi adalah bangunan yang sebagai penyedia data *take off* dan *landing* pesawat, terutama keselamatan transportasi udara. Data-data ini nantinya berfungsi untuk pilot dan *air traffic control* yang digunakan dalam *take off* dan *landing*.

Spesifikasi dari Bangunan Meteorologi

- 1) Luas : 1000 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

3. Layout Bandar Udara Internasional Minangkabau

Adapun layout *Airside* Bandar Udara Internasional Minangkabau dapat dilihat pada Gambar 2.5.2



Gambar 2.5.1 Layout Bandara

2.3 Struktur Organisasi Bandara Internasional Minangkabau

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



Gambar 2.6 1 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau

BAB III

TINJAUAN TEORI

A. Daerah Kemanan Terbatas

Daerah Kemanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah-daerah di sisi udara di bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi dan dilakukan langkah-langkah pengendalian keamanan, dimana jalan masuknya dikendalikan serta dilakukan pemeriksaan keamanan, termasuk:

- a) Daerah keberangkatan penumpang antara tempat pemeriksaan keamanan dan pesawat udara
- b) Daerah *service road*
- c) Apron (*ramp*)
- d) Fasilitas perbaikan pesawat udara (*hangar*)
- e) Tempat penyiapan bagasi (*baggage make up area*)
- f) Tempat penurunan dan pengambilan bagasi tercatat
- g) Gedung terminal kargo (*cargo sheds*)
- h) Daerah penempatan bagasi tercatat dan kargo yang telah diperiksa yang akan dimuat ke pesawat udara
- i) *Runway* dan *taxiway*
- j) *Shoulder*
- k) Daerah sisi udara *catering*
- l) Fasilitas pembersihan pesawat udara.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 211 Tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional yang dimaksud daerah keamanan terbatas adalah daerah-daerah di sisi udara di bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi dan dilakukan langkah pengendalian keamanan, dimana jalan masuknya dikendalikan serta dilakukan pemeriksaan keamanan.

B. Sisi udara (*airside*)

Menurut Annex 17 tentang *Security*, dijelaskan bahwa *the airside of an airport is the movement area, adjacent terrain, buildings or parts thereof, and access controlled.*

Dalam hal ini sisi udara diartikan sebagai area pergerakan bandara, medan yang berdekatan dan bangunan atau bagiannya, akses yang dikendalikan.

Sesuai dengan Pasal 1 Ayat (11) Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara, menjelaskan bahwa sisi udara merupakan bagian dari bandar udara dan sarana pendukungnya sebagai area *non publik* dimana setiap orang, baik dengan barang bawaan maupun kendaraan yang ingin memasuki diwajibkan menjalani pemeriksaan keamanan.

C. Keamanan Penerbangan

Dalam Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1, tentang Penerbangan dinyatakan bahwa : “Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur”.

D. Keselamatan Penerbangan

Dalam Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1, tentang Penerbangan dinyatakan bahwa : “Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya”.

E. Pemeriksaan Keamanan

Dalam Keputusan Menteri Nomor 211 Tahun 2020 Bab I Definisi, tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional dinyatakan bahwa : “Pemeriksaan Keamanan (*Security Screening*) adalah penerapan suatu teknik atau cara lain untuk mengenali atau mendeteksi Barang Dilarang (*Prohibited Items*) antara lain berupa senjata, bahan peledak atau peralatan berbahaya, zat atau bahan berbahaya yang mungkin digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum”.

F. Personel Keamanan Penerbangan (*Avsec*)

Petugas *avsec* harus mempunyai lisensi seperti yang dijelaskan dalam SKEP / 2765 / XII / 2010 yaitu dengan penjelasan ”Personel Keamanan adalah personel yang telah memiliki lisensi yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan” (Direktur Jenderal Perhubungan Udara 2010)

Petugas *avsec* mempunyai tugas yaitu menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan di seluruh area penerbangan termasuk juga awak pesawat udara,

masyarakat, dan instansi yang ada di bandar udara untuk terhindar dari tindakan melawan hukum.

Ada 3 tingkatan dalam *Avsec (Aviation Security)* yaitu :

- a) *Basic avsec*, yang tugasnya memeriksa dengan manual orang baik calon penumpang maupun bukan penumpang dengan prosesnya melibatkan pemeriksaan fisik dengan memeriksa tubuh dan melihat wajah seseorang untuk mencari tanda-tanda yang mencurigakan. Selain itu, dilakukan pemeriksaan menyeluruh dari kaki hingga kepala untuk memastikan bahwa tidak ada indikasi kecurigaan terhadap orang yang sedang diperiksa.
- b) *Junior avsec*, yang tugasnya mengoperasikan dan memantau melalui perangkat mesin *X-ray* dioperasikan oleh *junior avsec*.
- c) Senior avsec, berperan sebagai pengawas kinerja *avsec*.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam menjalankan program On The Job Training (OJT), Taruna D-III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di berbagai lokasi kerja yang berbeda di Bandar Udara Internasional Minangkabau.

Pembagian wilayah kerja tersebut meliputi:

1. Unit *Aviation Security* (AVSEC)
2. *Terminal Inspection Services*
3. *Apron Movement Control* (AMC)
4. *Commercial*

A. Kegiatan di *Aviation Security* (AVSEC)



4.2 1 Kegiatan Pemeriksaan Kendaraan Sebelum Memasuki Daerah *Airside*

Keamanan Penerbangan (*Aviation Security* atau 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:

1. 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.
2. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, pengoperasian *Close Circuit Television* (CCTV) security, patrol di kawasan terminal dan *airside* bandara.
3. 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:

- 1) Mesin *X-Ray*
- 2) *Hand Held Metal Detector* (HHMD)
- 3) *Walk Through Metal Detector* (WTMD)
- 4) *Handy Talky* (HT)
- 5) *Close Circuit Television* (CCTV)

D. Ruang lingkup kerja taruna

Taruna *On The Job Training* (OJT) yang melakukan pemeriksaan di area *Security Check Point* (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.

- 1) Memeriksa *boarding pass*, kartu identitas penumpang dan PAS Bandara.

- 2) Pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan (*Flow control*).
- 3) Operator mesin *X-Ray*.
- 4) Pemeriksa bagasi dan pemeriksa 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*, PAS Bandara, 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:

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

B. Kegiatan di *Terminal Inspection Service* (TIS)

Terminal Inspection Service 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.



4.2.2 Kegiatan pengecekan tenant area terminal saat di unit TIS

1. Tugas *Terminal Inspection Service*

Melakukan inspeksi di daerah terminal dan memberikan pelayanan bagi pengguna jasa terminal di Bandar Udara Internasional Minangkabau.

2. Fungsi *Terminal Inspection Service*

- 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 Manager*, 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.

C. Kegiatan di Komersil

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 Indonesia kantor cabang Minangkabau.



4.2.3 Melakukan pengecekan data saat di unit komersil

1. Tugas unit komersil yaitu sebagai berikut :

- a) Pencatatan pemasukan bandara seperti parkir dan juga kontrak dengan sebuah perusahaan.
- b) Menyerahkan/memposting hasil rekapitulasi pendapatan selama 1 (satu) bulan ke *finance*.
- c) Pencatatan pengeluaran bandara.
- d) Membuat kontrak kerjasama dengan sebuah perusahaan.
- e) Pencatatan pendapatan dari penerbangan terjadwal dan tidak terjadwal

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.

D. Kegiatan di *Apron Movement Control* (AMC)

1) Tugas Pokok

Unit 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.



4.2.4 Foto kegiatan saat di unit AMC

2. Fungsi

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

1. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya
2. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*
3. Mengatur masuknya pesawat udara ke *Apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *Apron* dengan *ADC (Aerodrome Control)*

4. Menjamin Apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari FOD (*Foreign Object Debris*) dan sampah
5. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara
6. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan
7. Pelayanan uji laik kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di *airside*
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di *airside*
9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon

4.2 Jadwal Pelaksanaan

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dilakukan selama kurang lebih 2 (dua) bulan terhitung mulai tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandara Udara Internasional Minangkabau Padang. Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) waktu 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

4.3 Permasalahan

Bandar Udara Internasional Minangkabau Padang adalah bandar udara yang melayani rute penerbangan domestik maupun internasional. Terdapat banyak aktivitas di bandara sehingga perlu dilakukan pemeriksaan keamanan bagi kendaraan, orang, dan barang bawaan yang akan memasuki daerah keamanan terbatas sisi udara di bandar udara.

Selama penulis melaksanakan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Minangkabau di beberapa unit kerja, ada permasalahan yang penulis temukan sebagai saran yang membangun untuk Bandar Udara Internasional Minangkabau kedepannya.

Penulis mendapati bahwa terdapat beberapa alat di unit kerja *aviation security* AVSEC tidak digunakan di area pos 2 (dua) yang mana area tersebut ialah tempat pengecekan pegawai bandara dan juga kendaraan keluar masuk ke area *airside*. Hal ini perlu koordinasi lebih lanjut antara pihak PT. Angkasa Pura Indonesia dengan unit pelaksana AVSEC mengenai pemanfaatan alat tersebut. Adapun alat yang dimaksud untuk digunakan ialah:

a) *Hand Held Metal Detector* (HHMD) satu buah

- b) *Walk Trough Metal Detector* (WTMD) satu buah
- c) Mesin *X-ray* satu buah



Gambar 4.3 1 Alat yang tidak digunakan di dalam pos 2

Dengan tidak digunakannya ketiga alat tersebut di area pos 2 (dua), maka petugas AVSEC yang bertugas di area tersebut menggunakan pemeriksaan secara manual, yakni dengan menggunakan tangan.

Adapun untuk alur yang masih digunakan hingga sekarang masih dengan sistem manual yang berada di luar pos, sehingga apabila dibuat pemeriksaan menggunakan alat perlu adanya penyesuaian alur pemeriksaan yang baru.

4.4 Penyelesaian Masalah

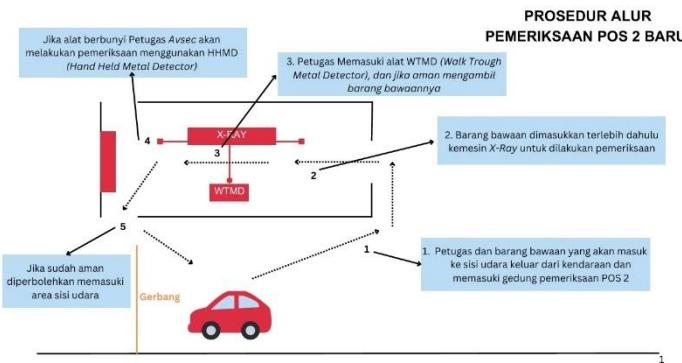
Dalam rangka meningkatkan pengawasan di unit AVSEC, terutama di area pos penjagaan para pegawai dan juga kendaraan yang keluar masuk menuju area *airside*, maka perlunya penggunaan alat pemeriksaan barang bawaan dan orang secara akurat dan efektif agar mencegah adanya tindakan melawan hukum yang dapat membahayakan untuk keselamatan penerbangan.

Dalam hal ini, sudah sepantasnya pihak PT. Angkasa Pura Indonesia dengan unit pelaksana *avsec* saling berkoordinasi untuk menciptakan kesepakatan mengenai penggunaan alat tersebut, seperti *Hand Held Metal Detector* (HHMD), *Walk Trough Metal Detector* (WTMD) dan mesin *X-ray* secara baik dan efisien beserta membuat alur pemeriksaan yang baru agar semuanya tertib dan berjalan sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Untuk selama ini alur pemeriksaan yang digunakan masih secara manual, baik pengecekan orang maupun barang bawaan, sedangkan untuk pengecekan kendaraan yang akan masuk ke sisi udara sudah sesuai dengan prosedur, misalnya pengecekan *rotary light*, plat *platform*, stiker tanda masuk, dan juga *flame trap* untuk kendaraan yang berbahan bakar bensin.

Adapun saran penulis untuk pembuatan prosedur alur pemeriksaan yang baru untuk pengecekan kendaraan, pegawai serta barang bawaan, sebagai berikut:

1. Pengemudi kendaraan yang akan masuk menuju *airside* menghentikan kendaraannya didepan pintu masuk pos 2
2. Pengemudi beserta rombongan pegawai yang ada di dalam kendaraan turun menuju pintu masuk di pos 2 dengan membawa serta barang bawaan yang akan dibawa masuk menuju *airside*
3. Semua pegawai tanpa terkecuali termasuk pengemudi melakukan pengecekan oleh petugas *avsec* dengan menggunakan *Hand Held Metal Detector* (HHMD) dan juga *Walk Trough Metal Detector* (WTMD), sedangkan barang bawaan yang dibawa oleh pegawai diperiksa petugas *AVSEC* dengan menggunakan mesin *X-ray*
4. Apabila tidak ditemukan mengenai barang-barang yang mencurigakan yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan, para pegawai akan dilakukan pengecekan *PAS* bandara dan juga *Tanda Izin Mengemudi* (TIM) khusus pengemudi



Gambar 4.4 1 Ilustrasi Prosedur Alur Pemeriksaan Pos 2 Baru

BAB V

Kesimpulan dan Saran

5.1 Kesimpulan

A. Kesimpulan Bab IV

Secara keseluruhan keamanan di area pos 2 (dua) dimana tempat penjagaan keluar masuk kendaraan dan orang menuju daerah keamanan terbatas sisi udara bandar udara sudah berjalan dengan baik, meskipun begitu perlu adanya pemanfaatan teknologi dengan baik yang dapat membantu pemeriksaan barang dan orang agar lebih efektif dan juga lebih akurat untuk mengurangi adanya tindakan yang melawan hukum.

Penulis juga berharap akan adanya alur pemeriksaan yang baru apabila telah digunakan alat-alat tersebut, misalnya *Hand Held Metal Detector* (HHMD), *Walk Trough Metal Detector* (WTMD), dan mesin *X-ray*, sehingga pemeriksaan lebih teratur dan sesuai dengan prosedur.

Penulis berharap agar dapat dijadikan evaluasi bagi Bandar Udara Internasional Minangkabau untuk meningkatkan sistem keamanan dan keselamatan penerbangan. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On The Job Training* ini dan mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca di masa yang akan datang.

B. Kesimpulan Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) untuk taruna Diploma III Manajemen Transportasi Udara bertujuan untuk menerapkan pengetahuan yang telah diperoleh selama studi di Politeknik Penerbangan Surabaya serta memberikan wawasan langsung mengenai dunia kerja di sektor penerbangan. *On The Job Training* juga diharapkan dapat menambah pengetahuan yang tidak didapatkan di kelas. Selama *On The Job Training*, taruna akan ditempatkan di lapangan untuk mengamati dan belajar dari proses kerja staf bandara, dengan bimbingan dari supervisor berpengalaman. Kegiatan ini sangat bermanfaat, karena taruna mendapatkan umpan balik yang positif dari staf di Bandar Udara Internasional Minangkabau mengenai pertanyaan dan masalah yang mereka hadapi selama *On The Job Training*. Materi yang disampaikan juga sesuai dengan yang telah

dipelajari, sehingga mengurangi risiko kesalahan informasi yang dapat merugikan. Hal ini memastikan bahwa taruna memperoleh pengalaman berharga yang relevan untuk persiapan mereka memasuki industri penerbangan.

Selain itu, *On The Job Training* memberikan kesempatan bagi taruna untuk terlibat dalam kegiatan sehari-hari di Bandar Udara Internasional Minangkabau, memperluas pemahaman mereka tentang proses kerja di industri penerbangan. Mereka dapat mempelajari praktik terbaik dari staf berpengalaman dan belajar menghadapi tantangan nyata yang mungkin tidak mereka temui dalam lingkungan akademis. Dengan demikian, *On The Job Training* berfungsi tidak hanya sebagai sarana penerapan pengetahuan teori, tetapi juga sebagai platform untuk mengembangkan keterampilan praktis dan memperluas jaringan profesional.

Dengan dukungan yang tepat dan lingkungan yang kondusif, diharapkan taruna dapat memanfaatkan pengalaman *On The Job Training* ini secara optimal untuk mempersiapkan diri mereka memasuki dunia kerja dengan kesiapan dan pemahaman mendalam tentang industri penerbangan.

5.2 Saran

Ada beberapa saran yang dapat penulis sampaikan sebagai bahan evaluasi kedepannya untuk Bandar Udara Internasional Minangkabau, terutama untuk pos 2 (dua) untuk penjagaan keluar masuk orang dan kendaraan menuju area sisi udara, yakni:

1. Pemanfaatan alat yang tersedia dengan baik agar alat tersebut dapat terus berfungsi dengan baik dan dapat mengurangi adanya tindakan melawan hukum yang dapat membahayakan penerbangan
2. Membuat alur pemeriksaan yang baru di area pos 2 (dua) dengan pemanfaatan alat yang telah tersedia agar pemeriksaan lebih tertib dan tetap sesuai dengan prosedur

Daftar Pustaka

Internasional Civil Aviation Organization (ICAO). Security, Annex 17.

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 No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 211 Tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara.

Keputusan Menteri Nomor 211 Tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2765/XII/2010 membahas tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara, dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara.

Lampiran

Foto Kegiatan *On The Job Training*



Foto Kegiatan Pengambilan FOD



Foto Bersama Supervisor



Kegiatan Pengecekan Kendaraan yang Akan Memasuki Area *Airside*



Foto Kegiatan Acara Penutupan Posko Terpadu Nataru

