

**DAMPAK KETIDAK SESUAIAN PERSYARATAN PAGAR
PERIMETER AREA TIMUR BANDAR UDARA EL TARI
KUPANG**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025



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

**DAMPAK KETIDAK SESUAIAN PERCIARATAN PAGAR
PERIMETER AREA TIMUR BANDAR UDARA EL TARI KUPANG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

GENOVEVA PINTO VIDIGAL

NIT.30622038

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

LEMBAR PERSETUJUAN

DAMPAK KETIDAKSESUAIAN PERSYARATAN PAGAR PERIMETER AREA TIMUR BANDAR UDARA EL TARI KUPANG LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Disusun Oleh:

GENOVEVA PINTO VIDIGAL
NIT. 30622038

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor

Dosen Pembimbing

YOSHA GALUH DARHANTIAN
NIP. 20247301

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

Mengetahui,
Airport Rescue, Fire Fighting & Security Department Head


HERY DENY MARJONO
NIP. 20240650

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training (OJT)* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 28 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training (OJT)*.

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



YOSSA GALUH
DARHANTIAN
NIP. 20247301



MARIANI
LAPUIMAKUNI
NIP. 20244807



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

Mengetahui,
Ketua Program Studi

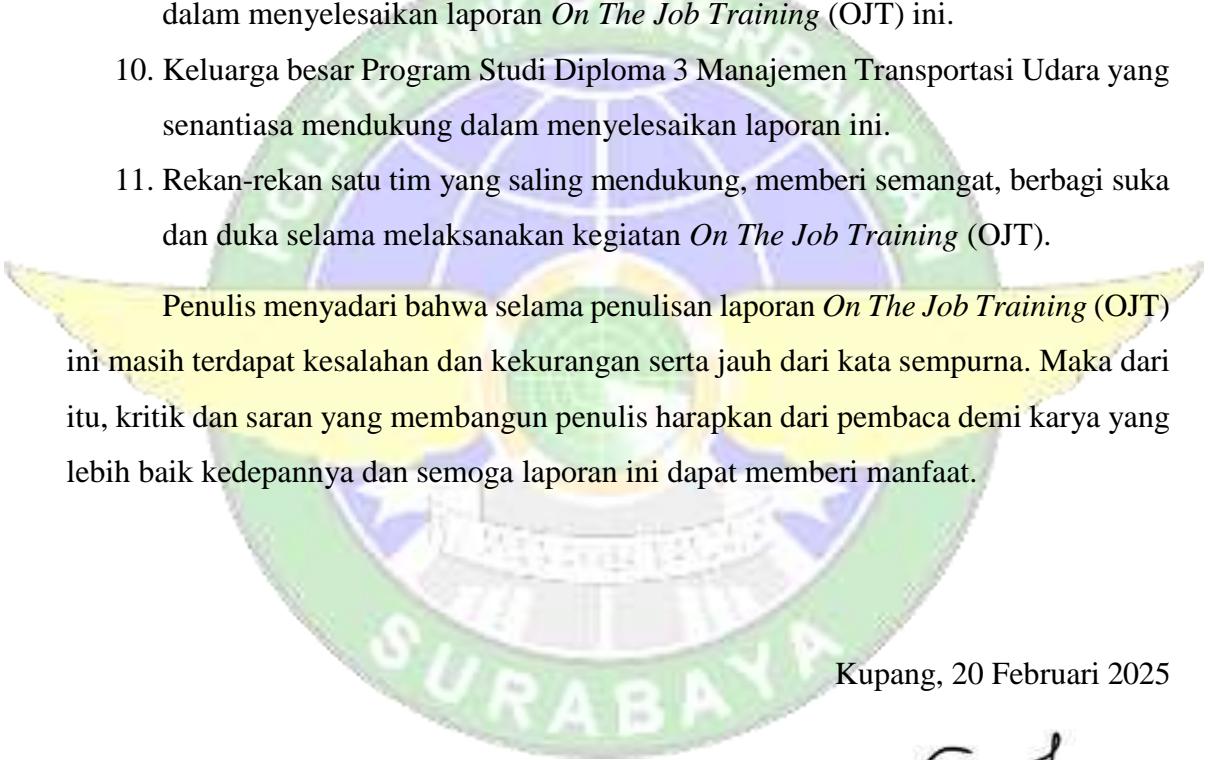
LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom.,M.T.
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepaada Tuhan Yang Maha Esa karena atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang berlangsung dari tanggal 06 Januari sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara El Tari Kupang dengan baik. Dengan adanya kagiatan *On The Job Training* (OJT) ini diharapkan para taruna dapat mencapai tujuan yang ditetapkan, antara lain dapat mengenal dunia kerja dengan lebih baik, dapat menerapkan materi yang telah dipelajari selama mengikuti pendidikan di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya, serta mampu mengimplementasikannya dalam praktik nyata di lapangan. Selain itu, kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini bertujuan untuk dapat memberikan kesempatan bagi taruna dalam meningkatkan wawasan dan pengetahuan di bidang penerbangan khususnya, yang hanya dapat diperoleh melalui pengalaman langsung saat di lapangan.

Selama pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini serta dalam proses penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT), penulis menerima banyak dukungan, bantuan, bimbingan, serta arahan dari berbagai pihak. Maka dari itu,, penulis merasa perlu untuk mengucapkan terima kasih kepada :

1. Tuhan Yesus Kristus.
2. Kedua orang tua dan segenap keluarga yang senantiasa memberikan doa, dukungan, serta motivasi sehingga dapat memaksimalkan diri dalam melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT)
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara.
5. Bapak Aidhil Philip Julian, selaku *General Manager* beserta tim yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melakukan penelitian di PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara El Tari Kupang.

- 
6. Bapak Didi Hariyanto, M.Pd., selaku Dosen Pembimbing yang senantiasa membantu dalam penyusunan dan penulisan laporan *On The Job Training* (OJT).
 7. Bapak Dedy Hery Marjono, selaku *Airport Rescue, Fire Fighting, & Security Departement Head* Bandar Udara El Tari Kupang.
 8. Bapak Yossa Galuh, selaku Supervisior Unit *Aviation Security* (AVSEC) Bandar Udara El Tari Kupang.
 9. Pihak Bandar Udara El Tari Kupang sebagai lokasi *On The Job Training* (OJT) yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT) ini.
 10. Keluarga besar Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara yang senantiasa mendukung dalam menyelesaikan laporan ini.
 11. Rekan-rekan satu tim yang saling mendukung, memberi semangat, berbagi suka dan duka selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT).

Penulis menyadari bahwa selama penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kesalahan dan kekurangan serta jauh dari kata sempurna. Maka dari itu, kritik dan saran yang membangun penulis harapkan dari pembaca demi karya yang lebih baik kedepannya dan semoga laporan ini dapat memberi manfaat.

Kupang, 20 Februari 2025



Penulis

DAFTAR ISI

DAMPAK KETIDAK SESUAIAN PERCIARATAN PAGAR PERIMETER AREA TIMUR BANDAR UDARA EL TARI KUPANG	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
BAB I	1
11.1	Lat
ar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	1
11.2	Tuj
uan Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	3
11.2.1	Bag
i Kampus	3
11.2.2	Bag
i Taruna	3
11.3	Ma
nfaat Kegiatan <i>On The Job Training (OJT)</i>	4
BAB II	5
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara El Tari Kupang	5
2.2 Data Umum Bandar Udara El Tari Kupang	6
2.2.1 Sisi Darat (<i>Landside</i>)	7
2.2.2 Sisi Udara (<i>Airside</i>)	9
2.2.3 <i>Layout</i> Bandar Udara El Tari Kupang	10
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan	11
BAB III	12

3.1 Bandar Udara	12
3.2 Keamanan Penerbangan	12
3.3. Standar Teknis Fasilitas Pembatas Fisik.....	13
3.3 Pengamanan Pagar Perimeter Bandar Udara.....	14
BAB IV	16
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	16
4.1.1 Aviation Security (AVSEC).....	16
4.1.2 Apron Movement Control (AMC).....	17
4.1.3 Airport Commercial.....	19
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	20
4.3 Permasalahan.....	21
4.3.1 Ancaman Penyusupan dan Keamanan di Bandar El Tari Kupang.....	21
4.3.2 Terjadi Berpotensi Mendapatkan Sansi Berubah Temuan Audit.....	24
4.4 Penyelesaian Masalah	26
4.4.1 Mitigasi Yang Sudah Dilakukan.....	26
4.4.2 Mitigasi Yang Akan Dilakukan.....	28
BAB V	29
5.1 Kesimpulan	29
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV	29
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	29
5.2 Saran	30
5.2.1 Saran Terhadap Bab IV	30
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan <i>OJT</i> secara keseluruhan	30
DAFTAR PUSTAKA.....	32
LAMPIRAN	33

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bnadara Udara El Tari Kupang (2025).....	5
Gambar 2. 2 <i>Layout</i> Terminal Bandar Udar El Tari Kupang (2025).....	10
Gambar 2. 3 <i>Layout Airside</i> Bandar Udara El Tari Kupan.....	11
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Indonesia	11
Gambar 4. 1 Kegiatan Petugas Unit <i>Aviation Security</i> di pos 4 pengecekan boarding pass ...	17
Gambar 4. 2 Kegiatan di Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	19
Gambar 4. 3 Kegiatan Inspeksi Rutin Unit <i>Airport Commercia</i>	20
Gambar 4. 4 Jadwal Kegiatan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	21
Gambar 4. 5 Kawat berduri yang bolong	21
Gambar 4. 6 Fasilitas pagar parameter yang terhalang jarak pandang	22
Gambar 4. 7 Fasilitas Pagar Perimeter yang Ditumbuhi Tumbuhan	23
Gambar 4. 8 Fasilitas Pagar Perimeter yang Tidak Dilengkapi dengan Lampu Penerangan ...	24
Gambar 4. 9 Kondisi pagar perimeter di area Timur	25



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Geografi Administratif Bandar Udara El Tari Kupang	6
Tabel 2. 2 <i>Maskapai dan Jenis Armada yang beroperasai</i>	7
Tabel 2. 3 Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside</i>) Bandar Udara El Tari Kupang (2025)	8
Tabel 2. 4 Spesifikasi <i>Parking Stand</i> dan <i>Taxiway</i> Bandar Udara El Tari Kupang (2025)....	9
Tabel 2. 5 Spesifikasi Runaway Bandar Udara El Tari Kupang (2025)	10
Tabel 4. 1 Hasil Temuan kondisi pagar Perimeter Bandar Udara El Tari Kupang	26



BAB I

PENDAHULUAN

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

On The Job Training (OJT) merupakan kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk mengenal serta menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai dengan bidangnya, selain itu dapat mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan dunia penerbangan secara internasional, regional maupun domestik nasional memberikan dampak besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Pada era saat ini bidang penerbangan khususnya semakin menunjukkan perkembangan yang begitu cepat, serta sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandar udara yang sudah beroperasi sampai dengan kemunculan perkembangan bandar udara di berbagai pulau.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan dengan memiliki tugas untuk melaksanakan pendidikan professional diploma di bidang Teknik, Manajemen dan Keselamatan Penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya berkomitmen yang kuat dalam penyelenggaraan oleh fasilitas dan tenaga pengajar professional untuk mendukung tercapainya 3S+1C yaitu *Safety, Security, Service, and Compliance*. Program Studi Diploma III pada Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Diploma III Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara (TNU), Diploma 3 Lalu Lintas Udara (LLU), Diploma 3 Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma 3 Komunikasi Penerbangan (KP) Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan (TBL).

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) merupakan salah satu kegiatan taruna Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertujuan untuk memperluas dan memperdalam ilmu lapangan yang telah diberikan secara materi dalam kurikulum Manajemen Transportasi Udara sehingga dapat

mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil tanggap dan ahli sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

Salah satu yang menjadi syarat kelulusan bagi taruna adalah *On The Job Training*(OJT) yang dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum setiap program studi serta berfungsi untuk menerapkan perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau sesuai bidang terkait. Dengan adanya praktik kerja lapangan, diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan yang timbul dan dihadapi selama melaksanakan *On The Job Training*. Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara.

Perkembangan serta pertumbuhan industri penerbangan tersebut tidak terpisahkan dari peningkatan jumlah pengguna trasnportasi udara. Terdapat beberapa alasan konsumen dalam menggunakan jasa transportasi udara, diantaranya kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata, dan urusan lainnya. Melihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan ada dua bentuk kegiatan penerbangan, yaitu penerbangan komersil dan non komersil. Penerbangan komersil atau dikenal penerbangan niaga merupakan bentuk transportasi udara yang mengenakan biaya bagi para penggunanya. Jaminan keselamatan penerbangan menjadi faktor yang sangat penting dalam dunia penerbangan. Dalam hal ini pemerintah berperan melakukan sertifikasi pesawat dan pengembangan dari sisi infrastruktur transportasi udara. Oleh karena itu perlu adanya upaya serta langkah nyata dalam peningkatan kualitas, profesionalisme, produktifitas serta etos kerja tinggi terhadap sumber daya yang ada.

Melalui kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini diharapkan para peserta didik dapat menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori, selain itu para peserta didik dapat menyelesaikan masalah yang ada di lapangan. *On The Job Training* (OJT) menjadi salah satu metode dalam mempersiapkan taruna manajemen transportasi udara sebagai manajer yang handal serta bertanggung jawab di bilang pelayanan keselamatan

dan keamanan penerbangan sehingga pada saat bekerja taruna diharapkan dapat menerapkan pengalaman pada instansi.

1.2 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

1.2.1 Bagi Kampus

Tujuan dari pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya, yang dilaksanakan pada akhir pendidikan Diploma 3 semester 5, adalah sebagai berikut :

1. Menghasilkan lulusan yang memperoleh sertifikat kompetensi sesuai dengan standar nasional dan internasional.
2. Menciptakan lulusan di bidang transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi baik di tingkat nasional maupun internasional.
3. Membantu mahasiswa memahami budaya kerja di industri penyelenggaraan jasa serta membangun pengalaman nyata dalam memasuki dunia industri penerbangan.
4. Mengembangkan kemampuan mahasiswa dalam melakukan komunikasi secara lisan maupun tulisan, terkait dengan materi dan substansi keilmuan dalam laporan *On The Job Training* (OJT).
5. Melatih kerjasama antar mahasiswa dengan personil lain serta unit-unit lainnya, sehingga menciptakan suasana tim yang positif serta disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.

1.2.2 Bagi Taruna

Adapun beberapa rincian tujuan dari kegiatan *On The Job Training* (OJT) bagi taruna, yaitu :

1. Memahami keadaan fisik, operasional, struktur organisasi, serta lingkungan sosial di Bandar Udara tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
2. Mengetahui dan memahami berbagai masalah yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja, serta mencari solusi guna mengatasi permasalahan tersebut.

3. Mengenali fasilitas-fasilitas yang ada di Bandar Udara lokasi OJT, khususnya yang berkaitan dengan unit kerja operasional, komersial keamanan penerbangan, serta memahami fungsinya.
4. Mengembangkan kemampuan berkolaborasi dan berkoordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan, serta memiliki wawasan yang baik tentang organisasi di unit kerja masing-masing.

1.3 Manfaat Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dari pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Memahami kebutuhan pekerjaan yang terjadi selama berada di lokasi *On The Job Training* (OJT).
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Mengamati secara langsung dalam penerapan teknologi terapan di lokasi *On The Job Training* (OJT).
4. Membangun hubungan kerja sama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga terkait lainnya.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara El Tari Kupang



Gambar 2. 1 Bnadar Udara El Tari Kupang (2025)
Sumber: Documentasi peneliti (2025)

Bandar Udara El Tari Kupang (IATA : KOE, ICAO: WATT) adalah sebuah bandar udara yang terletak di Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur, tepatnya di Kelurahan Penfui, Kecamatan Mualafa. Bandar Udara ini telah beroperasi sejak tahun 1928 dan sebelumnya dikenal sebagai Pangkalan Militer Penfui. Pada masa penjajahan Belanda, bandara ini berfungsi sebagai lapangan terbang militer dari tahun 1941 hingga 1942. Kemudian, selama masa pendudukan Jepang, bandara ini digunakan sebagai pangkalan militer untuk melawan musuh di Australia. Peristiwa bersejarah yang terjadi tahun 1945, seperti pengeboman Hiroshima dan Nagasaki oleh pasukan Sekutu, mengakibatkan Jepang mundur dan menyerah. Dalam perundingan Konferensi Meja Bundar di Den Haag, Belanda pada 27 Desember 1949, ditandai berakhirnya masa

colonial Belanda di Indonesia. Selanjutnya, pada 6 Mei 1950, Pangkalan Militer Penfui diserahkan kepada pemerintah Indonesia oleh pihak militer Belanda.

Pangkalan Militer Penfui kemudian berubah nama menjadi Pangkalan Angkatan Udara El Tari Kupang pada tanggal 20 Desember 1978. Kemudian, pada tahun 1988, bandara ini resmi menyandang namanya Bandar Udara El Tari Kupang untuk mengenang jasa Jenderal TNI Anumerta Elias Tari, yang menjabat sebagai gubernur NTT pada periode 1966-1978. Sejak itu, Bandar Udara El Tari Kupang melayani penerbangan sipil, meskipun pada awalnya belum ada organisasi perhubungan udara. Pada 1 April 1999, Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Udara menjalin kerja sama dengan PT Angkasa Pura I untuk mengelola penerbangan sipil dan operasional bandara. Saat ini, Bandar Udara El Tari Kupang masih dikelola oleh pihak Angkasa Pura yang sudah berganti nama menjadi PT Angkasa Pura Indonesia (*Injourney Airports*) dengan panjang landasan pacu mencapai 2.500 meter.

2.2 Data Umum Bandar Udara El Tari Kupang

Terkait data umum lokasi dan operasional Bandar Udara International El Tari Kupang adalah sebagai berikut :

Tabel 2. 1 Data Geografi Administratif Bandar Udara El Tari Kupang

No	Nama Indikator	Keterangan
1.	ICAO code	WATT
2.	IATA code	KOE
3.	Nama Bandar Udara	Bandar Udara El Tari Kupang
4.	Nama Kota	Kupang, Nusa Tenggara Timur
5.	Alamat	Jl. Adi Sutjipto, Penfui, Kec. Maulafa, 85361
6.	Penyelenggara Bandar Udara	PT. Angkasa Pura I
7.	No. Telp	(0380) 881668;881121
8.	Email	Humas.koe@apl.co.id

Sumber : Google (2025)

Tabel 2. 2 *Maskapai dan Jenis Armada yang beroperasai*

Operator Penerbangan	Jenis Armania
Wings Air	ATR 72
Batik Air	B738
Lion Air	B739ER
Citilink Indonesia	A320
Garuda Indonesia	B738
Nam Air	B735
Susi Air	C208

Sumber : Olehan peneliti

2.2.1 Sisi Darat (*Landside*)

Area sisi darat (*Landside*) merupakan area di bandara yang berada di luar zona keamanan atau area keamanan terbatas yang dapat diakses oleh penumpang yang telah melewati proses pemeriksaan keamanan. Area sisi darat sendiri mencakup area terminal, tempat parkir, jalan masuk dan keluar bandara, dan area transportasi umum seperti stasiun kereta api atau bus. Di area sisi darat, penumpang hanya melakukan aktivitas seperti check-in, pengambilan bagasi, pembelian tiket, dan berbagai kegiatan lainnya sebelum memasuki zona keamanan. Area *Landside* juga merupakan area yang penting bagi pihak bandara dan maskapai penerbangan untuk mengatur arus lalu lintas penumpang dan kendaraan, dan memastikan pengalaman perjalanan aman serta nyaman semua pihak terlibat. Berikut beberapa fasilitas yang terdapat pada area sisi darat (*Landside*) :

Tabel 2. 3 Fasilitas Sisi Darat (*Landside*) Bandar Udara El Tari Kupang (2025)

No.	Fasilitas	Lokasi
1.	<i>Check in Area</i>	
2.	<i>Departure Hall</i>	
3.	<i>Arrival Hall</i>	
4.	<i>Smoking Area</i>	
5.	<i>Pelayanan Informasi</i>	
6.	<i>ATM Center</i>	
7.	<i>Boarding Lounge</i>	
8.	<i>Toilet</i>	
9.	<i>Nursery Room</i>	
10.	<i>Difable Room</i>	
11.	<i>Musholla</i>	
12.	<i>Kids Zone</i>	
13.	<i>Charging Station</i>	
14.	<i>Self Check In</i>	
15.	<i>Eksekutif Lounge</i>	
16.	<i>Hospitality</i>	
17.	<i>Public Transportation</i>	
18.	<i>Ruang Airport Security</i>	
19.	<i>Ruang APS</i>	
20.	<i>Lift</i>	
21.	<i>Eskalator</i>	

22.	Restoran	
23.	Fasilitas Belanja	

Sumber : Olehan Peneliti

2.2.2 Sisi Udara (*Airside*)

Area sisi udara (*Airside*) merupakan area di bandara dimana hanya pesawat, awak pesawat, serta personel terkait yang diberikan masuk. Area sisi udara bandara seperti landasan pacu, apron, dan *taxiway*. Berbagai kegiatan terkait operasional penerbangan dilakukan di area sisi udara, seperti proses parkir pesawat, bongkar muat, dan perawat pesawat. Selain itu, terdapat juga fasilitas pendukung yang membantu dalam proses operasional bandara seperti tower control, area penyimpanan bahan bakar, dan fasilitas penanganan kargo. Area sisi udara sangat diawasi ketat untuk selalu menjaga keamanan dan keselamatan operasional penerbangan. Berikut beberapa fasilitas yang ada pada sisi udara (*Airside*) :

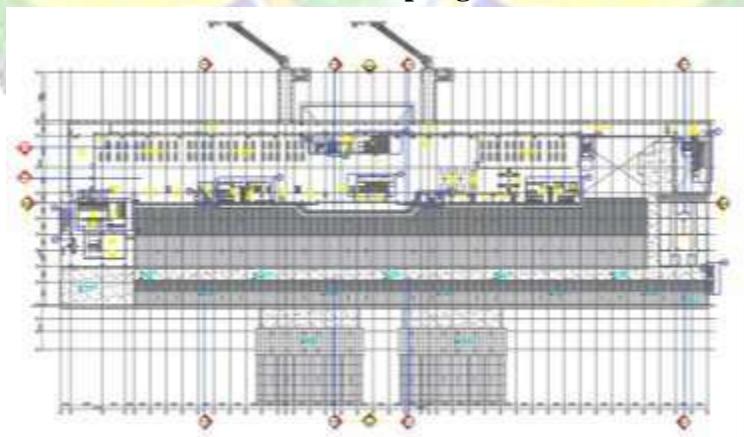
Tabel 2. 4 Spesifikasi *Parking Stand* dan *Taxiway* Bandar Udara El Tari Kupang (2025)

No.	Fasilitas	Permukaan	Kekuatan	Dimensi (m)
1.	Apron A (<i>Aircraft Stand 1-11</i>)	Beton	PCN 42/R/A/X/T	405 x 105
	Apron B (<i>Aircraft Stand 12-17</i>)	Beton	PCN 35/R/B/W/T	173 x 73,2
2.	<i>Taxiway A</i>	<i>Ashpalt</i>	PCN 48 F/B/X/T	202.5 x 23
	<i>Taxiway B</i>	<i>Asphalt</i>	PCN 48 F/B/X/T	202.5 x 23

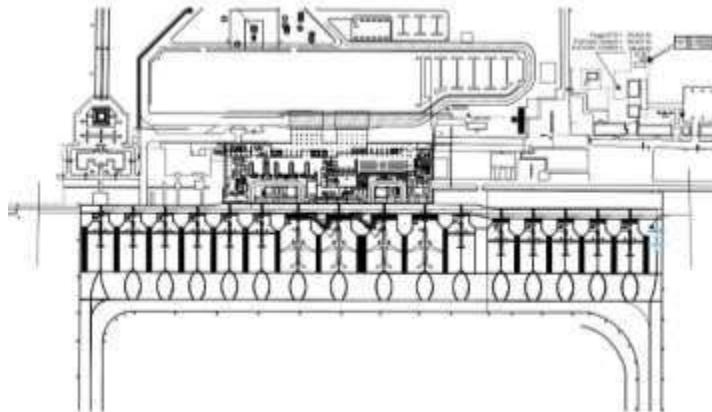
Tabel 2. 5 Spesifikasi Runaway Bandar Udara El Tari Kupang (2025)

Runaway 08	<ul style="list-style-type: none">- Dimensi 2500 x 45- Permukaan Asphalt- Kekuatan PCN 55 F/C/X/T- <i>Slope longitudinal</i> 0,6%- Dimensi <i>runaway strip</i> 2680 x 150- Dimensi <i>clearway</i> 210 x 45
Runaway 26	<ul style="list-style-type: none">- Dimensi 2500 x 45- Permukaan Asphalt- Kekuatan PCN 55 F/C/X/T- <i>Slope longitudinal</i> 1,5%- Dimensi <i>runaway strip</i> 2680 x 150Dimensi <i>clearway</i> 150 x 45

2.2.3 Layout Bandar Udara El Tari Kupang

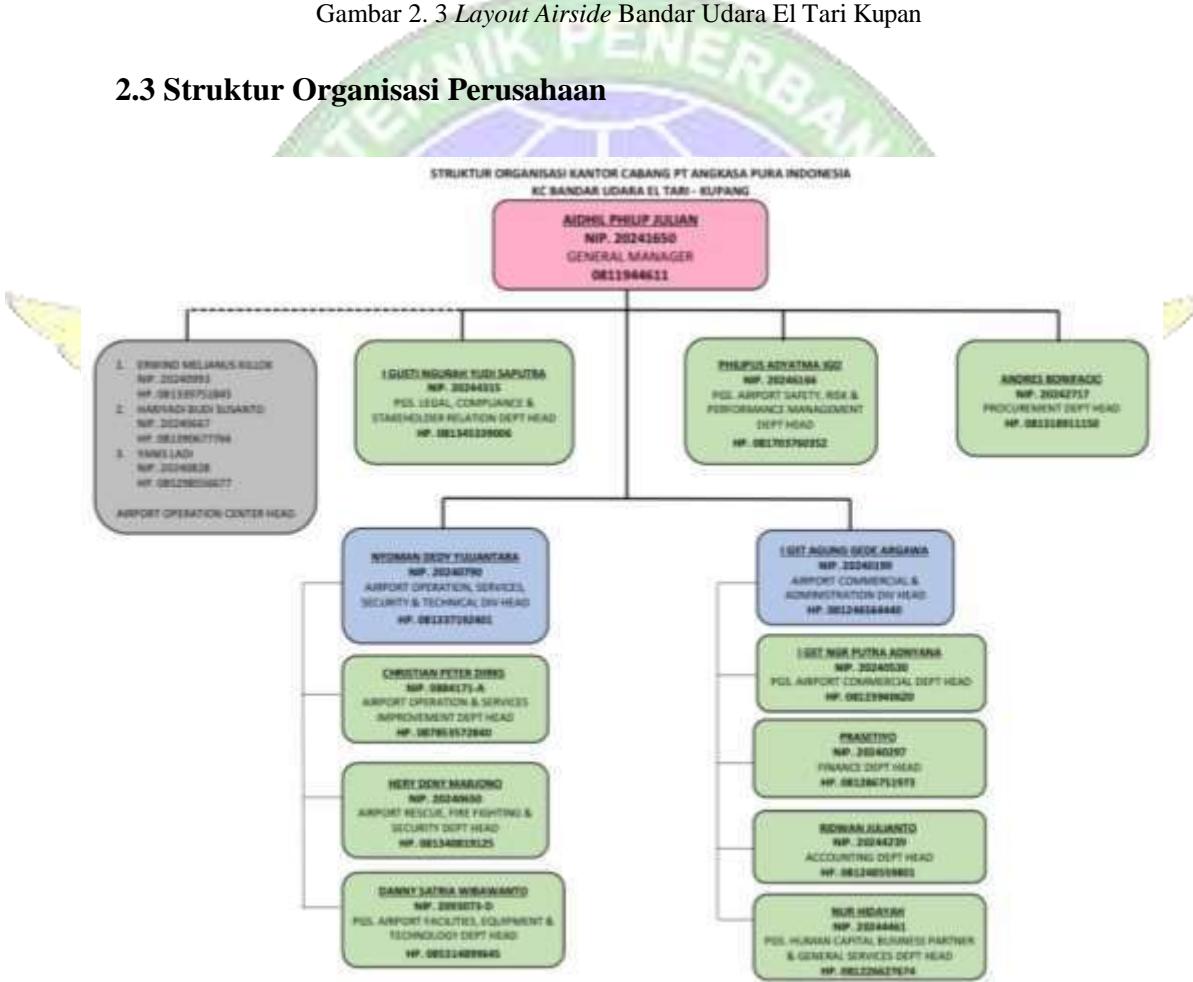


Gambar 2. 2 Layout Terminal Bandar Udar El Tari Kupang (2025)



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

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Indonesia

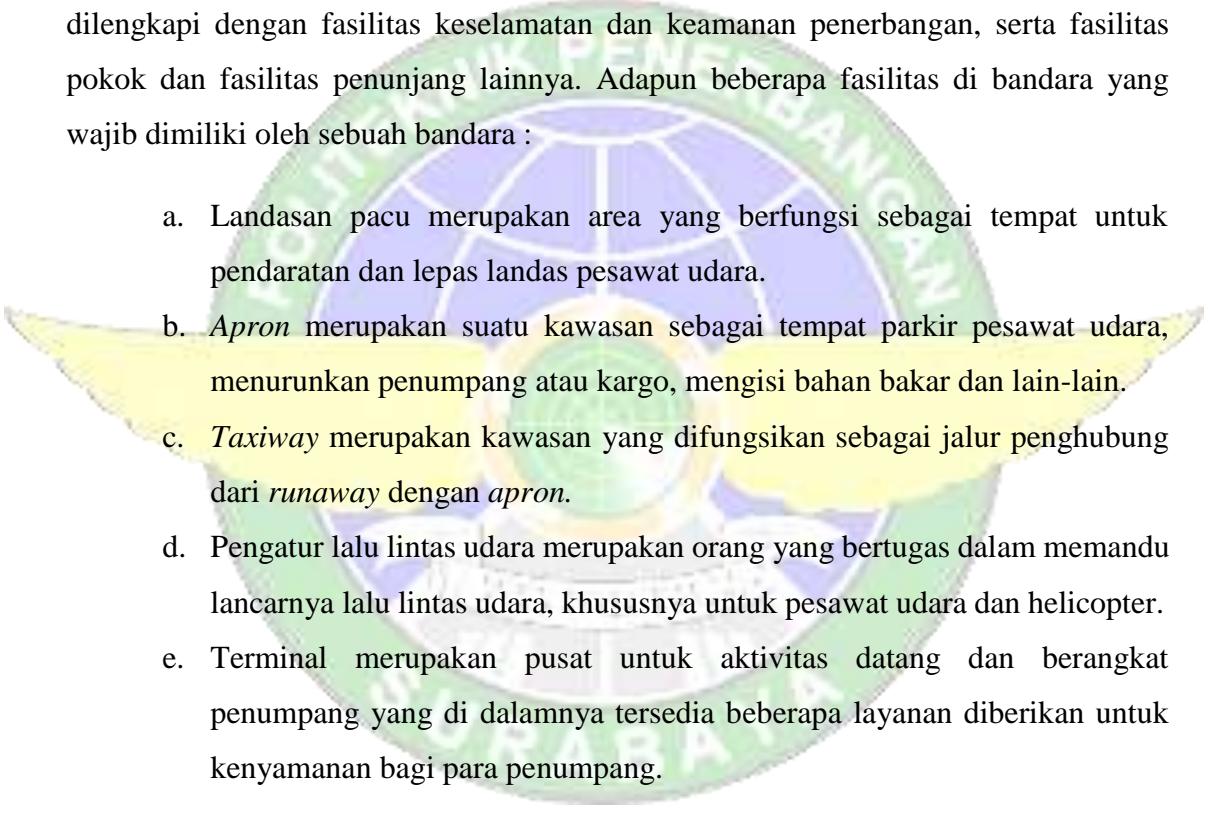
Kantor Cabang Bandar Udara El Tari Kupang (2025)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bnadar Udara Menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009, 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. Adapun beberapa fasilitas di bandara yang wajib dimiliki oleh sebuah bandara :

- 
- a. Landasan pacu merupakan area yang berfungsi sebagai tempat untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara.
 - b. *Apron* merupakan suatu kawasan sebagai tempat parkir pesawat udara, menurunkan penumpang atau kargo, mengisi bahan bakar dan lain-lain.
 - c. *Taxiway* merupakan kawasan yang difungsikan sebagai jalur penghubung dari *runaway* dengan *apron*.
 - d. Pengatur lalu lintas udara merupakan orang yang bertugas dalam memandu lancarnya lalu lintas udara, khususnya untuk pesawat udara dan helicopter.
 - e. Terminal merupakan pusat untuk aktivitas datang dan berangkat penumpang yang di dalamnya tersedia beberapa layanan diberikan untuk kenyamanan bagi para penumpang.

3.2 Keamanan Penerbangan

Menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Wilayah di bandar udara yang harus dilindungi dari tindakan melawan hukum yaitu sisi darat dan sisi udara. Dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Pasal 34 dikatakan tindakan melawan hukum (*Acts of Unlawful*

Interference) merupakan suatu tindakan atau percobaan yang membahayakan keselamatan penerbangan sipil dan angkutan udara, antara lain :

1. menguasai secara tidak sah pesawat udara yang sedang terbang atau yang sedang di darat;
2. menyandera orang di dalam pesawat udara atau di bandar udara;
3. masuk kedalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah;
4. membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin;
5. menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan.

3.3. Standar Teknis Fasilitas Pembatas Fisik

Dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pada Bab XIV yang membahas tentang Keamanan Penerbangan, dinyatakan bahwa Menteri Perhubungan memiliki tanggung jawab terhadap keamanan penerbangan di Indonesia. Tanggung jawab ini diwujudkan melalui pembentukan komite nasional untuk keamanan penerbangan, penetapan program keamanan penerbangan di tingkat nasional, serta pengawasan terhadap pelaksanaan program-program tersebut. Setiap perusahaan pengelola bandara atau unit yang menyelenggarakan bandara diwajibkan untuk merancang, melaksanakan, mengevaluasi, serta mengembangkan program keamanan di setiap bandara sesuai dengan pedoman program keamanan penerbangan nasional. Pembiayaan untuk aspek keamanan di bandara menjadi tanggung jawab dari perusahaan pengelola bandara atau unit yang mengaturnya. Otoritas bandara memiliki kewenangan dalam mengawasi dan mengendalikan program keamanan yang ada di bandara dengan membentuk komite keamanan bandara. Komite keamanan bandara ini akan mengkoordinasikan semua kegiatan terkait pelaksanaan program keamanan bandara.

3.3 Pengamanan Pagar Perimeter Bandar Udara

Pagar perimeter sendiri adalah batasan tanah atau wilayah yang berada di bawah penguasaan Bandara Udara (Astawa & Puspitasari). Pada Annex 14 Aerodrome Chapter 9 Aerodrome services, Equipment, And Installation, ICAO memberikan rekomendasi tentang pentingnya pemagaran di perimeter pada bandar udara :

1. Pagar (*Fencing*)

Demi menjaga keamanan, keselamatan, dan kelancaran penerbangan, penting untuk menyediakan pagar atau penghalang lain yang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Hal ini bertujuan untuk mencegah masuknya binatang serta orang-orang yang tidak memiliki izin masuk maupun kepentingan ke daerah keamanan terbatas. Selain itu, upaya ini juga berkontribusi dalam melindungi seluruh fasilitas yang ada di bandar udara.

2. Lokasi (*Location*)

Pagar ataupun penghalang adalah garis pertahanan pertama yang memastikan bandara tetap aman dari berbagai ancaman eksternal dan menjaga operasional penerbangan tetap lancar, maka perlu ditempatkan secara strategis untuk memisahkan area publik dengan area terbatas atau area berisiko tinggi dan fasilitas lainnya, sehingga memastikan keamanan dan kelancaran operasional penerbangan di kawasan *aerodrome* dari area yang terbuka untuk akses publik. Dengan adanya fasilitas pagar perimeter atau penghalang mempermudah petugas *Aviation Security* dalam melaksanakan patroli serta mencegah terjadinya tindakan melawan hukum. Selain itu, perlu juga dipertimbangkan mengenai akses jalan di dalam pagar perimeter bandara yang nantinya dapat digunakan untuk pemeliharaan dan patroli keamanan.

3. Pencahayaan Keamanan (*Security Lighting*)

Bandara adalah fasilitas dengan akses terbatas yang harus dijaga ketat. Pencahayaan yang baik di sekitar area pagar perimeter membantu mencegah penyusupan oleh orang yang tidak berwenang, baik untuk tindakan kriminal, penyelundupan, atau bahkan potensi ancaman terorisme. Adanya Pencahayaan

Keamanan (Security Lighting) di area sepanjang pagar perimeter untuk memudahkan aktivitas pengawasan khususnya di saat malam hari oleh petugas *Aviation Security* bandara.

Dalam pemenuhan standar pagar perimeter Bandar Udara El Tari Kupang harus disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku dalam Peraturan Direktur Perhubungan Udara No. KP 601 Tahun 2015 tentang Standar Pagar Untuk Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) Bandar Udara, seperti berikut :

- a. Tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya;
- b. Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air;
- c. Terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter;
- d. Diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan;
- e. Tersedia perawatan perimeter;
- f. Dilengkapi peralatan keamanan lainnya seperti kamera pengawas apabila diperlukan; dan
- g. Dilengkapi pintu darurat.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

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

Pelaksanaan kegiatan *On The Job Training (OJT)*, Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di Bandar Udara El Tari Kupang, kami dibagi ke dalam 3 sektor wilayah kerja yaitu sebagai berikut :

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

4.1.1 Aviation Security (AVSEC)

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

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

Jumlah petugas *Aviation Security (AVSEC)* di Bandar Udara El Tari Kupang berjumlah personil 63 orang yang dibagi dalam 3(tiga) regu, yaitu Alfa, Bravo, dan

Charlie. Setiap personil menempati pos penjagaan, diantaranya pos 1-6 yang letaknya didalam maupun diluar terminal Bandar Udara El Tari Kupang.

Dalam Bekerja, unit *Aviation Security* (AVSEC) didukung oleh beberapa peralatan seperti :

1. Perlatan pendeksi Hand Helth Metal Detector dan Walk Through Metal Detector (HTMD dan WTMD)
2. Peralatan pendeksi benda-benda terlarang yang tersembunyi di dalam bagasi, kargo, atau barang bawaan penumpang di bandara dan tempat lainnya (X-Ray)
3. Kendaraan patrol keamanan penerbangan
4. Peralatan Berkommunikasi *Handy-Talkie* (HT)



Gambar 4. 1 Kegiatan Petugas Unit *Aviation Security* di pos 4 pengecekan boarding pass

4.1.2 Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah suatu unit yang terdiri dari personel bandar udara yang memiliki lisensi dan tanggung jawab untuk melakukan pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, orang dan bongkar muat barang dan pos di sisi udara. Bandar Udara El Tari Kupang memiliki jumlah 12 personil *Apron Movement Control* (AMC), yang terdiri dari 2 Supervisior, 1 PGS (Pejabat Pengganti Sementara) supervisior, dan 9 pegawai *organic* yang dalam setiap dinasnya

dibagi menjadi 3 tim, yaitu Tim Alfa, Bravo, dan Charlie. Dalam pelaksanaanya personil *Apron Movement Control* (AMC) dibagi menjadi dua *shift*, diantaranya :

- a. \Shift pagi dimulai dari pukul 05.00 – 15.00 WITA
- b. Shift siang dimulai dari pukul 11.00 – *Last flight*

Wilayah kerja unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara El Tari Kupang bukan hanya di area *Arside* saja melainkan juga merangkap ke area terminal, *landside*, dan kargo. Selain itu, unit AMC juga menjadi operator dari *aviobridge*. Pada area terminal, *landside*, dan kargo, unit AMC bertanggung jawab dalam pemantauan perkembangan dari sisi operasi dan kondisi lingkungan dalam kegiatan sehari-hari. Dalam kegiatan inspeksi rutin unit AMC menggunakan aplikasi *MyInspection* dengan melakukan *scan barcode* di setiap titik lokasi *checklist*. Selain dilakukan *checklist*, dilakukan juga survei mengenai kinerja *Level of Service* (LOS) fasilitas *check-in counter*, *Level of Service* (LOS) fasilitas *Toll Gate* masuk dan keluar roda 2 dan roda 4, serta *Level of Service* (LOS) pelayanan kargo. Selain itu di area *arside* setiap harinya di unit *Apron Movement Control* (AMC) melakukan pengawasan pergerakan di area *apron* dan menentukan *parking stand* melalui fasilitas CCTV. Selain itu di unit *Apron Movement Control* (AMC) juga mencatat data berupa waktu *block-on*, *block off*, *estimate*, *actual landing* dan *take-off* pesawat melalui aplikasi SIOPSKOM (Sistem Informasi Operasional dan Komersial) lalu kemudian di masukkan ke dalam AMC *Sheet* untuk kemudian di rekap. Pada melaksanakan kegiatan *On The Job Training* di unit AMC diberikan kesempatan untuk memarkirkan pesawat dan mengoperasikan *aviobridge*.



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

4.1.3 Airport Commercial

Unit *Airport Commercial* merupakan salah satu unit yang ada di PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara El Tari Kupang yang berfokus dalam perhitungan pendapatan aeronautika dan non-aeronautika. Pendapatan aeronautika mencakup semua pendapatan yang diperoleh bandar udara melalui kegiatan yang hubungannya dengan pesawat, maskapai penerbangan, fasilitas bandara serta semua yang terkait langsung dengan operasi penerbangan. Sementara itu, pendapatan non-aeronautika berasal dari sektor yang berhubungan dengan sewa ruang dan tempat untuk tenant, penyelenggara *event* atau promosi, serta layanan parkir. Pada Bandar Udara El Tari Kupang, unit *Airport Commercial* mencakup perencanaan, negosiasi, dan pengelolaan kerja sama dengan penyewa ritel, restoran, *lounge*, serta layanan periklanan dan parkir di area bandara. Selain itu, unit ini juga menganalisis tren pasar dan perilaku penumpang Bandar Udara El Tari Kupang untuk meningkatkan pengalaman pelanggan serta memaksimalkan keuntungan dari kegiatan komersial. Saat

melaksanakan kegiatan *On The Job Training* di unit *Airport Commercial* kegiatan yang dilakukan adalah membuat laporan harian mengenai *paying pax*, membuat izin prinsip untuk perpanjangan kerja sama dengan mitra, melakukan inspeksi untuk pengecekan kondisi di masing-masing tenan yang ada, serta membuat *Commercial Space Plan* (CSP) dari setiap tenan-tenan yang ada di Bandar Udara El Tari Kupang.



Gambar 4. 3 Kegiatan Inspeksi Rutin Unit *Airport Commercial*

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

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

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

Gambar 4. 4 Jadwal Kegiatan Pelaksanaan *On The Job Training*

4.3 Permasalahan

4.3.1 Ancaman Penyusupan dan Keamanan di Bandar El Tari Kupang

Kondisi secara fisik fasilitas pagar perimeter Bandar Udara El Tari Kupang yang belum sesuai dengan standar seperti terdapat lobang atau celah yang tidak tertutup rapat dapat mengakibatkan beberapa incident dan accident. Penyusup dan hewan dapat masuk wilayah airside bandar udara yang seharusnya tidak sembarangan orang masuk ke wilayah tersebut akibat adanya celah di pagar parameter. Adapun berikut rincian kondisi secara fisik pagar perimeter Bandar Udara El Tari Kupang saat ini :

1. Kawat berduri yang terdapat celah



Gambar 4. 5 Kawat berduri yang bolong

Pada gambar 4.2 dapat dilihat bahwa terdapat fasilitas pagar perimeter dimana kondisi kawat berduri bolong. Kawat berduri berfungsi mecegah masuknya makhluk hidup untuk bias masuk ke Daerah Keamanan Terbatas.

2. Jarak pandang yang terhalang



Gambar 4. 6 Fasilitas pagar parameter yang terhalang jarak pandang

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

Pada gambar 4.6 dapat dilihat bahwa kondisi fasilitas pagar parameter yang terhalang jarak pandangnya dikarenakan tumbuhan yang tumbuh menjalar sepanjang pagar. Pada KP 601 Tentang Standar Pagar Untuk Daerah Terbatas (Security Restricted Area) Bandar Udara dijelaskan bahwa clear zone sejauh 3 meter. Hal ini tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku.

3. Fasilitas pagar perimeter yang ditumbuhi tumbuhan



Gambar 4. 7 Fasilitas Pagar Perimeter yang Ditumbuhi Tumbuhan

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

Dari Gambar 4.7 dapat dilihat bahwa fasilitas pagar perimeter banyak ditumbuhi tumbuhan yang menjalar disepanjang pagar perimeter. Tumbuhan tersebut bias menjadi salah satu akses makhluk hidup untuk memanjat dan mengurangi tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan.

1. Area fasilitas pagar perimeter yang tidak dilengkapi oleh Lampu penerangan.



Gambar 4. 8 Fasilitas Pagar Perimeter yang Tidak Dilengkapi dengan Lampu Penerangan

Dari gambar 4.8 dapat dilihat bahwa terdapat spot kurangnya penerangan dan jangkauan Closed Circuit Televisi (CCTV) Kurannya penerangan sangat berisiko pada malam hari biasa disusupi oleh makhluk hidup, pengaruh juga terhadap CCTV mengurangi keefisienan dalam menjaga dan memantau pergerakan di area tersebut.

Dari dokumentasi-dokumentasi di atas, penulis input berisikan indikator-indikator penentu sesuai dengan KP 601 Taun 2015 Tentang Standar Pagar Untuk Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) Bandar Udara.

4.3.2 Terjadi Berpotensi Mendapatkan Sansi Berupah Temuan Audit

Kondisi area pagar perimeter Bandar Udara El Tari Kupang yang tidak sesuai standar bisa menyebabkan bandara terkena audit mendalam, sanksi administrative, hingga penurunan status keamanan. Oleh karena itu, pengelola bandara harus selalu memastikan bahwa perimeter bandara sesuai dengan regulasi yang berlaku untuk menghindari potensi sanksi. Pada KP 39 Tahun 2024 Bab V poin (5) butir (c), (d), dan (f) dijelaskan sebagai berikut:

1. Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air.

Bertujuan untuk memastikan tidak ada celah yang dapat dimanfaatkan penyusup untuk masuk ke dalam bandara, baik melalui bagian bawah pagar maupun melalui sistem drainase.

2. Tersedia area yang tidak terdapat hambatan jarak pandang (*clear zone*) minimal 2 meter dari masing-masing sisi pagar.

Tujuan dari clear zone ini adalah memudahkan pengawasan dan mengurangi potensi penyusupan karena area di sekitar pagar menjadi lebih terbuka dan terlihat jelas.

3. Diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan.

Pemasangan lampu di pagar perimeter bandara bertujuan untuk meningkatkan pengawasan, mencegah penyusupan, mengurangi risiko masuknya hewan liar, dan memastikan kepatuhan terhadap standar keamanan penerbangan. Dengan pencahayaan yang baik, bandara dapat beroperasi lebih aman dan efisien.

Berdasarkan ketentuan di atas bahwa jelas kondisi pagar perimeter Bandar Udara sisi Timor tidak memenuhi standar yang dimana untuk melakukan pengawasan di daerah tersebut sangat terbatas sehingga kemungkinan masuknya orang yang tidak bertanggung jawab (*illegal entry*) sangat besar.



Gambar 4. 9 Kondisi pagar perimeter di area Timur

Tabel 4. 1 Hasil Temuan kondisi pagar Perimeter Bandar Udara El Tari Kupang

No	Standar Perimeter	Kondisi Saat Ini	Keterangan
1	Berupa pagar/tembok	Berupa pagar	Sesuai
2	Tidak ada celah dari bawah samai atas	Terdapat celah di bagian atas	Tidak Sesuai
3	Terdapat lampu penerangan yang cukup	Terdapat di titik Tertentu	Kurang Sesuai
4	Tersedianya jalan inspeksi	Tersedia	Sesuai
5	Dilengkapi pintu darurat	Tersedia	Sesuai
6	Dilengkapi dengan <i>Closed Circuit Television</i> (CCTV)	Tinggi pagar perimeter 2,44 meter	Sesuai
7	Tidak ditumbuhi oleh tumbuh-tumbuhan	Terdapat di titik tertentu	Kurang Sesuai
8	Dilengkapi kawat berduri di Atasnya	Banyak tumbuhan yang tumbuh di atas pagar perimeter	Tidak Sesuai
9	Dilengkapi kawat berduri di Atasnya	Rusak di beberapa Titik	Tidak Sesuai
10	Tersedianya <i>maintenance</i>	Fasilitas pagar perimeter masih belum terawat	Tidak Sesuai

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Mitigasi Yang Sudah Dilakukan

Berdasarkan kondisi saat ini di area perimeter Bandar Udara El Tari Kupang dimana pagar perimeter yang celah(bolong) maka dilakukan langkah-langkah mitigasi atau pencegahan oleh unit *Aviation Security* untuk mencegah masuknya orang yang tidak bertanggung jawab atau *illegal entry* di kawasan bandara, yaitu sebagai berikut :

a. Patroli Lebih Intensif

Unit *Aviation Security* (AVSEC) Bandar Udara El Tari Kupang saat menjalankan dinas biasanya melakukan patroli ke area perimeter sebanyak 1 (satu) kali dalam 1 (satu) shift kemudian ditingkatkan menjadi 2 (dua) kali dalam 1 (satu) shift sehingga dapat meningkatkan kewaspadaan di area tersebut.

b. Penyusunan *Standard Operating Procedure* (SOP) Patroli

Mengingat kondisi area perimeter Bandar Udara El Tari Kupang sisi Timur yang belum memenuhi standar, salah satu langkah-langkah pencegahan atau mitigasi tersusupnya orang yang tidak bertanggung jawab ke dalam kawasan bandara yaitu dengan menyusun dokumen yang menjadi acuan petugas *Aviation Security* (AVSEC) dalam menjalankan kegiatan patroli sehingga pengawasan yang dilakukan semakin diperketat khususnya di area perimeter, seperti dibuatnya *Airport Security Programme* Bandar Udara El Tari Kupang yang mengacu pada Keputusan Menteri Nomor 39 Tahun 2024.

c. Pemantauan Melalui CCTV

Dengan kondisi perimeter di area Timur yang celah (bolong) maka pengawasan menggunakan CCTV menjadi sangat penting untuk mencegah potensi ancaman keamanan terhadap penerbangan, membantu patroli keamanan. Dengan CCTV yang aktif 24/7, dapat merekam dan mendeteksi pergerakan mencurigakan di sekitar area pagar perimeter yang bolong. Jika ada orang yang mencoba masuk tanpa izin, unit *Aviation Security* (AVSEC) dapat segera merespons.

d. Pemasangan Sign Board Peringatan

e. Denaga Sign Board yang dipasang di pagar perimeter atau pembatasan area keamanan bandara menunjukkan bahwa area di belakang pagar adalah zona keamanan tinggi sebagai peringatan bagi orang yang tidak berwenang agar tidak memasuki area terbatas. Mengacu pada “UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentan Penerbangan”, jika melanggar maka akan dikenai hukuman penjara atau denda sesuai dengan peraturan yang berlaku. Ign Boar Peringatan ini dibuat oleh instansi resmi seperti Kementerian Perhubungan atau Otoritas Bandara

f. Socialisasi

- g. Sosialisasi dengan masyarakat sekitar bandara sangat penting jika pagar perimeter mengalami kerusakan atau bolong. Ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran keamanan, mencegah penyusupan, melibatkan masyarakat dalam pengawasan, serta menjaga keselamatan penerbangan. Dengan pendekatan yang baik, masyarakat bisa menjadi mitra dalam menjaga keamanan bandara dan membantu mencegah potensi ancaman yang dapat mengganggu operasional penerbangan.

4.4.2 Mitigasi Yang Akan Dilakukan

Dengan kondisi area pagar perimeter sisi Timor yang tidak sesuai dengan ketentuan membuat petugas *Aviation Security* (AVSEC) harus selalu meningkatkan kewaspadaannya terhadap setiap kondisi yang mungkin dapat menngacam keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara El Tari Kupang. Langkah-langkah mitigasi sudah diterapkan dan terus ditingkatkan. Selain langkah-langkah mitigasi yang sudah diterapkan tersebut, unit *Aviation Security* juga memiliki langkah mitigasi atau pencegahan yang akan dilakukan kedepannya untuk meningkatkan keamanan di kawasan bandara. Adapun langkah mitigasi tersebut yaitu dengan :

- a. Pengajuan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Investasi perimeter Tahun 2025/2026 dengan mengajukan pemasaman Lampu dan perbaiki pagar perimeter di area timor dalam rangka pemenuhan standar perimeter sesuai dengan yang diatur dalam PM 33 Tahun 2015 dan KM 39 Tahun 2024.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Selama pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) taruna/i sbanyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman bekerja di lapangan. Taruna/i juga banyak menemukan masalah, diantaranya yang penulis telah paparkan di Bab IV. Karena adanya permasalahan tersebut taruna/i jadi mendapatkan pengetahuan bagaimana masalah tersebut atau penyebab masalah itu da bagaimana cara menyelesaikan masalah tersebut. Hal ini juga bertujuan untuk menjadi bahan evaluasi bagi Bandar Udara El Tari Kupang dalam merancang suatu Bandara diperlukan perencanaan desain bandar yang baik khususnya berakitan dengan area pagar perimeter bandara di sisi Timur yang dimana di wilayah tersebut ditemukan pagar perimeter yang celah (bolobg) dan tidak ada lampu pencehayaan ditambah lagi dengan kondisi jalan rusak sehingga dapat menghambat kegiatan patroli petugas. Namun telah dilakukan langkah-langkah mitigasi atau pencegahan oleh unit *Aviation Security* untuk dapat tetap meningkatkan kewaspadaan meskipun kondisi fasilitas yang masih kurang memadai, sehingga nantinya dapat terpenuhi dan meningkatkan keamanan terutama di area bandara di sisi udara.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training*

Kegiatan *On Job Training* (OJT) bagi taruna/I Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat meningkatkan mutu pembelajaran sekaligus dapat memberikan pengetahuan yang belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya sekaligus memberikan gambaran yang sangat berharga bagi para taruna/i sebagai persiapan menghadapi dunia kerja yang sesungguhnya. Selama melaksanakan OJT taruna/i dituntut untuk berinteraksi dengan lingkungan baru yang mana bisa membuat taruna/i mampu bekerjasama dalam menyelesaikan masalah apabila terjadi masalah yang mana tidak mungkin dikerjakan oleh (1) orang. Saat pelaksanaan

kegiatan *On The Job Training* (OJT) kurang lebih 2 bulan, para taruna/i dapat secara langsung belajar keadaan di lapangan, dimana dapat belajar serta mengamati proses kerja di bandar udara, khususnya pada bagian *Aviation Security* (AVSEC), Komersial, dan AMC. Dalam pelaksanaan kegiatan OJT, para taruna/ini juga mendapatkan bimbingan dari supervisor di masing-masing unit terkait dan juga mengawasi proses pembelajaran.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

Berdasarkan kondisi yang telah dijelaskan di BAB IV dimana terkait kondisi area perimeter sisi selatan yang tidak memenuhi standar yang telah diatur, maka saran yang dapat dikemukakan sebagai berikut :

1. Menggunakan alat teknologi berupa *drone* untuk pengawasan menyeluruh area perimeter dengan tetap membatasi ketinggian pada saat pengoperasiannya sehingga tidak menganggu penerbangan dan arahkan CCTV ke titik pagar yang bolong untuk mendeteksi aktivitas mencurigakan.
2. Segerah melakukan perbaikan pada pagar perimeter yang bolong sesuai standar dan menggunakan sistem PIDS (*Perimeter Intrusion Detection System*) yang dimana sistem ini dilengkapi sensor yang dapat memberikan peringatan dini serta mendeteksi aktivitas penyusup di sepanjang pagar perimeter dengan mengeluarkan bunyi alarm.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT secara keseluruhan

Berdasarkan pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) selama kurang lebih 2 bulan di Bandar Udara El Tari Kupang, agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan hendaknya di setiap taruna/I dibekali dengan ilmu yang di masa pendidikan di kelas sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan, adapun saran untuk pelaksanaan OJT selanjutnya antara lain :

1. Waktu dalam pelaksanaan OJT diharapkan bisa lebih dari 3 bulan, karena dirasa belum cukup untuk memperdalam ilmu yang kita dapatkan serta permasalahan di lapangan

2. Dalam pelaksanaan OJT tiap taruna/I diharapkan bisa aktif menanyakan hal yang masih perlu pemahaman lebih, selain itu juga dibutuhkan koordinasi selama melaksanakan tugas di lapangan.
3. Sebaiknya setiap taruna/i sebelum berangkat ke lokasi OJT harus dilengkapi dengan pengetahuan yang relevan dan sesuai dengan ruang lingkup pelaksanaan OJT selama di pendidikan. Sehingga nantinya dapat mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh di lapangan.
4. Pentingnya untuk mengetahui dan menerapkan *Standar Operasional Prosedur* (SOP) dalam bekerja, serta pentingnya berpikir kritis dan cepat dalam pengambilan keputusan dan bertindak.



DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2015). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP / 2765 / XII /2010. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, I*, 534.

Astawa, K. O. P., & Puspitasari, Y. A. (2024). Analisis Pengamanan Pagar Perimeter Dalam Menunjang Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(1), 274-289.

Nomor, P. M. P. R. I. (2020). *KM 39 Tahun 2024 “Program Keamanan Penerbangan Nasional.”* Jakarta.



LAMPIRAN
DOKUMENTASI PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
	Penerimaan peserta <i>On The Job Training</i> oleh PGS Human Capital Business Partner & General Services Departement Head
	Kegiatan rutin apel pagi oleh petugas Aviation Security
	Kegiatan patroli pengendalian Prohibited Item di area ruang tunggu keberangkatan
	Kegiatan memeriksa Tanda Izin Masuk berupa Pas Band, ID Crew, Tiket/Boarding Pass di Pos 3 AVSEC

	<p>Melayanin penumpang dan baran bawannya di SCP</p>
	<p>Kegiatan Patroli Di Area Selasar ruang tunggu keberangkatan bandara</p>
	<p>Kegiatan patroli rutin ke area perimeter bandara</p>
	<p>Kegiatan <i>FOD Cleaning</i> di area apron bandara</p>

	<p>Kegiatan Inspeksi rutin di tenan bandara</p>
	<p>Foto bersama dengan Unit <i>Airport Commercial</i> Bandar Udara El Tari Kupang</p>
	<p>Kegiatan pengawasan Air di area <i>runaway</i></p>
	<p>Kegiatan pemasangan fasilitas <i>Aviobridge</i></p>



Kegiatan memarkirkan pesawat Wings Air dari Ende



Meng announce pangilan penumpang di ruang informasi