

**OPTIMALISASI PANDUAN DIGITAL PENGUJIAN HARIAN
WALK THROUGH METAL DETECTOR (WTMD) BERBASIS
WEBSITE BAGI PERSONEL *AIRPORT SECURITY*
DI BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 01 Desember 2025 – 27 Februari 2026**



Disusun Oleh:

KOMANG TYARA WULANDARI
NIT. 30623016

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

**OPTIMALISASI PANDUAN DIGITAL PENGUJIAN HARIAN
WALK THROUGH METAL DETECTOR (WTMD) BERBASIS
WEBSITE BAGI PERSONEL *AIRPORT SECURITY*
DI BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 01 Desember 2025- 27 Februari 2026**



Disusun Oleh:

KOMANG TYARA WULANDARI
NIT. 30623016

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

LEMBAR PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PANDUAN DIGITAL PENGUJIAN HARIAN *WALK THROUGH METAL DETECTOR* (WTMD) BERBASIS WEBSITE BAGI
PERSONEL *AIRPORT SECURITY*
DI BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI

Oleh:

KOMANG TYARA WULANDARI
NIT. 30623016

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

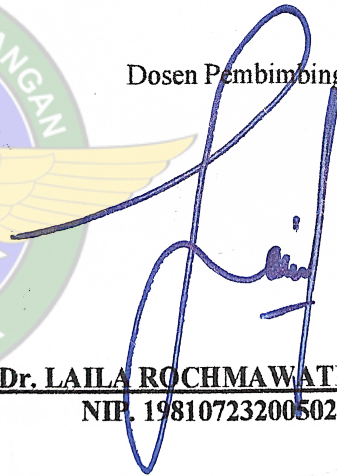
Disetujui Oleh:

Supervisor



HENNY OKTYA DEWI
NIP. 20241420

Dosen Pembimbing



Dr. LAILA ROCHMAWATI, S.S., M.Pd
NIP. 198107232005022001

Mengetahui,
Airport Security Services Division Head



I DEWA KETUT ARSANA
NIP. 20240353

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji
Pada tanggal 19 bulan Februari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat
sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

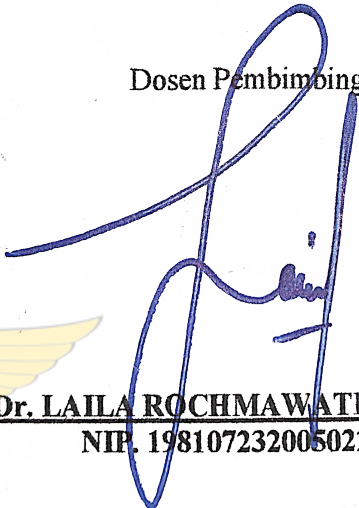
Ketua

Sekretaris

Dosen Pembimbing


I DEWA KETUT ARSANA
NIP. 20240353


HENNY OKTYA DEWI
NIP. 20241420


Dr. LAILA ROCHMAWATI, S.S, M.Pd
NIP. 198107232005022001



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat limpahan berkat dan kasih-Nya, penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT), di PT Angkasa Pura Indonesia (Persero) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai yang telah dilaksanakan mulai tanggal 1 Desember 2025 sampai dengan 27 Februari 2026 dan dapat menyelesaikan penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) berjudul “OPTIMALISASI PANDUAN DIGITAL PENGUJIAN HARIAN *WALK THROUGH METAL DETECTOR (WTMD)* BERBASIS WEBSITE BAGI PERSONEL *AIRPORT SECURITY* DI BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI” dengan baik.

Penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini menjadi bentuk pertanggung jawaban penulis terhadap aktivitas selama pelaksanaan OJT dan sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*. Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak terkait yang telah berpartisipasi, membantu, dan memberikan dukungan demi kelancaran *On the Job Training* yang telah dilaksanakan, khususnya kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa, oleh karena kelimpahan berkat dan kasih-Nya.
2. Keluarga yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan *On the Job Training* (OJT) dan laporan ini dengan baik.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.T., M.MT. Selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya
5. Dr. Laila Rochmawati, SS, M.Pd. Selaku dosen pembimbing *On the Job Training*.
6. Seluruh jajaran dan staff PT Angkasa Pura Indonesia (Persero) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama kegiatan *On the Job Training*.
7. Taruna/i MTU 9A dan rekan-rekan OJT di PT Angkasa Pura Indonesia (Persero) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai yang saling mendukung selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) berlangsung.

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

Badung, 7 Februari 2026



Komang Tyara Wulandari

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat OJT	3
1.2.1 Maksud <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
1.2.2 Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT)	4
BAB II PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura Indonesia (Persero).....	5
2.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali	6
2.3 Data Umum	8
2.2.1 Identitas PT Angkasa Pura Indonesia (Persero)	8
2.2.2 Visi, Misi, dan Nilai Perusahaan	9
2.3 Struktur Organisasi.....	10
BAB III PELAKSANAAN OJT	11
3.1 Lingkup Pelaksanaan.....	11
3.1.1 Wilayah Kerja <i>Aviation Security</i>	11
3.1.2 Wilayah Kerja <i>Apron Movement Control</i>	12
3.1.3 Prosedur Pelayanan <i>Aviation Security</i>	13
3.1.4 Prosedur Pelayanan <i>Apron Movement Control</i>	14
3.2 Jadwal	16
3.3 Landasan Teori	17
3.3.1 Optimalisasi	17
3.3.2 Panduan Digital.....	17

3.3.3 Pengujian Harian.....	18
3.3.4 Walk Through Metal Detector (WTMD).....	19
3.3.5 Airport Security	21
3.4 Permasalahan.....	23
3.5 Penyelesaian Masalah.....	23
BAB IV PENUTUP	29
4.1 Kesimpulan.....	29
4.2 Penutup	30
DAFTAR PUSTAKA	31
LAMPIRAN.....	32



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali	7
Gambar 2. 1 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Indonesia (Persero)	10
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai.....	10
Gambar 3. 1 Jadwal OJT Divisi <i>Aviation Security</i>	16
Gambar 3. 2 Jadwal OJT Divisi <i>Aviation Security</i>	16
Gambar 3. 3 Jadwal OJT Operasional Divisi <i>Aviation Security</i>	16
Gambar 3. 4 Jadwal OJT Divisi AMC	17
Gambar 3. 5 Dokumentasi SOP Fisik Daily Test WTMD.....	24
Gambar 3. 6 <i>QR Code</i> Panduan Pengujian Harian WTMD.....	25
Gambar 3. 7 Hasil dari <i>QR Code</i> Panduan Pengujian Harian WTMD	26
Gambar 3. 8 Pembuatan Website pada Platform <i>design.com</i>	26
Gambar 3. 9 Panduan Digital Pengujian Harian dan Pengisian Check List	27
Gambar 3. 10 Pembuatan Panduan Digital Daily Test di Canva	27
Gambar 3. 11 Pembuatan Panduan Digital Check List di Canva	27



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Identitas PT Angkasa Pura Indonesia (Persero).....	8
---	---



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi udara merupakan kegiatan pengangkutan penumpang, barang, dan pos menggunakan pesawat udara yang memiliki peran strategis dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah, mendukung pertumbuhan perekonomian dan pariwisata, serta mempercepat distribusi barang dan mobilitas masyarakat. Dalam sektor transportasi udara, peran sumber daya manusia (SDM) menjadi faktor yang sangat penting karena berkaitan langsung dengan aspek keselamatan, efisiensi, dan kualitas pelayanan. Pelatihan dan pengembangan SDM yang berkualitas berkontribusi terhadap peningkatan kinerja operasional serta mendukung keberlanjutan sektor penerbangan yang berperan penting dalam konektivitas nasional.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang perhubungan udara yang memiliki tugas utama dalam mengembangkan dan mencetak sumber daya manusia penerbangan yang kompeten dan profesional. Lembaga ini berkomitmen dalam penyediaan fasilitas pendidikan serta tenaga pengajar yang berkualitas guna mendukung tercapainya keselamatan dan keamanan penerbangan. Dalam rangka mewujudkan SDM yang memiliki kompetensi sesuai dengan kebutuhan dunia kerja, Politeknik Penerbangan Surabaya, khususnya Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), menyelenggarakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) bagi para taruna.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) II yang dilaksanakan di PT Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai merupakan salah satu kewajiban akademik bagi peserta didik Program Studi Manajemen Transportasi Udara kelas 9A. Kegiatan ini dilaksanakan sesuai dengan Peraturan Kepala BPSDMP Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan, yang mewajibkan taruna untuk memperoleh pengalaman kerja langsung di lingkungan

operasional bandar udara.

Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai merupakan salah satu bandar udara internasional utama di Indonesia dengan tingkat pergerakan penumpang domestik dan internasional yang tinggi. Sepanjang tahun 2025, Bandara I Gusti Ngurah Rai melayani total 24.125.161 penumpang internasional dan domestik serta 143.312 total pergerakan pesawat. Kondisi tersebut menuntut penerapan sistem keamanan penerbangan yang andal, terstandar, dan berkelanjutan guna menjamin keselamatan, keamanan, serta kenyamanan pengguna jasa bandar udara. Dalam sistem keamanan penerbangan, personel *Airport Security* memiliki peran strategis dalam memastikan seluruh prosedur pengamanan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan dan standar yang berlaku.

Salah satu peralatan utama dalam pemeriksaan keamanan penumpang adalah *Walk Through Metal Detector* (WTMD). Peralatan ini berfungsi sebagai sarana deteksi awal terhadap benda logam yang berpotensi membahayakan keamanan penerbangan. Untuk memastikan WTMD berfungsi sesuai dengan standar, diperlukan pelaksanaan pengujian harian yang dilakukan secara rutin oleh personel *Airport Security*. Pengujian harian WTMD tidak hanya bertujuan untuk memastikan kesiapan alat, tetapi juga sebagai bentuk pemenuhan terhadap standar dan prosedur keamanan bandar udara.

Panduan pengujian harian WTMD telah tercantum pada SOP internal personel *Airport Security*. Namun, berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), penyajian tersebut memiliki keterbatasan, antara lain akses informasi yang kurang praktis serta keterbatasan dalam memberikan gambaran teknis yang rinci mengenai tahapan pengujian WTMD.

Seiring dengan perkembangan teknologi informasi, pemanfaatan media digital menjadi salah satu solusi yang relevan untuk mendukung peningkatan kualitas penyampaian informasi kerja. Panduan digital berbasis *Quick Response Code* (QR Code) memungkinkan personel *Airport Security* untuk mengakses informasi secara cepat dan fleksibel melalui perangkat seluler. Integrasi panduan tertulis dengan konten visual diharapkan mampu memberikan penjelasan yang lebih jelas dan aplikatif mengenai tahapan pengujian harian WTMD, sehingga

dapat meminimalkan potensi kekeliruan dalam pelaksanaan di lapangan.

Berdasarkan hal tersebut, penulis menyusun laporan *On the Job Training* (OJT) dengan judul “OPTIMALISASI PANDUAN DIGITAL PENGUJIAN HARIAN *WALK THROUGH METAL DETECTOR* (WTMD) BERBASIS WEBSITE BAGI PERSONEL *AIRPORT SECURITY* DI BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI” sebagai upaya untuk mendukung peningkatan kualitas pelaksanaan tugas personel *Airport Security*. Optimalisasi ini tidak hanya berfokus pada penyajian informasi secara digital, tetapi juga pada penyusunan panduan yang sistematis, mudah dipahami, serta sesuai dengan kebutuhan operasional di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai. Dengan adanya panduan digital yang terintegrasi dan mudah diakses, diharapkan pelaksanaan pengujian harian WTMD dapat berjalan secara lebih terarah, konsisten, dan mendukung terciptanya sistem keamanan bandar udara yang andal.

1.2 Maksud dan Manfaat OJT

1.2.1 Maksud *On the Job Training* (OJT)

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini dimaksudkan untuk:

1. Memperoleh pengalaman praktik kerja secara langsung.
2. Menerapkan, mengasah, dan meningkatkan kompetensi serta keterampilan teknis yang telah dipelajari dalam program studi.
3. Menerapkan disiplin, etika kerja, dan rasa tanggung jawab dalam melaksanakan tugas-tugas di lingkungan industri penerbangan.
4. Mengenal secara langsung struktur organisasi, manajemen, dan budaya kerja industri penerbangan.
5. Memperoleh umpan balik (*feedback*) dari industri penerbangan yang dapat digunakan untuk pemantapan dan pengembangan kurikulum di program studi.

1.2.2 Manfaat *On the Job Training* (OJT)

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi berbagai pihak, antara lain:

1. Bagi Taruna/Mahasiswa

- a) Memperoleh pengalaman langsung di dunia kerja yang selaras dengan bidang studi yang ditempuh.
- b) Meningkatkan kemampuan berpikir kritis serta keterampilan dalam memecahkan masalah yang berkaitan dengan fasilitas dan operasional di PT Angkasa Pura Indonesia (Persero) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai.
- c) Mengembangkan kemampuan komunikasi dan kerjasama tim dalam lingkungan kerja yang profesional.

2. Bagi Institusi Pendidikan

- a) Membangun hubungan kerjasama yang kuat dengan industri penerbangan, khususnya pihak pengelola bandar udara di PT Angkasa Pura Indonesia (Persero) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai.
- b) Memberikan pengalaman lapangan kepada taruna yang dapat mendukung pengembangan kurikulum agar lebih relevan dengan kebutuhan industri.

3. Bagi Pihak Perusahaan

- a) Mempererat hubungan kemitraan melalui kontribusi taruna yang membantu pelaksanaan tugas-tugas operasional selama OJT.
- b) Mendapatkan masukan, perspektif baru, serta solusi dari taruna terkait permasalahan operasional, termasuk yang berkaitan dengan penerapan SOP.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura Indonesia (Persero)

PT Angkasa Pura Indonesia didirikan pada tahun 1962 oleh Pemerintah Indonesia dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. PN Angkasa Pura Kemayoran resmi menerima pengalihan seluruh aset dan operasional Bandara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan pada tanggal 20 Februari 1964. Sejak saat itu, PN Angkasa Pura Kemayoran bertanggung jawab untuk mengelola bandara yang berada di wilayah timur dan tengah Indonesia. Pada tahun 1984 Pemerintah Indonesia mendirikan Perusahaan Umum (PERUM) Bandar Udara Jakarta Cengkareng untuk mengelola Bandara Soekarno Hatta. Pada tahun 1986 nama perusahaan berubah menjadi Perum Angkasa Pura II, dan diikuti juga dengan perubahan nama Perum Angkasa Pura menjadi Perum Angkasa Pura I yang bertanggung jawab untuk mengelola bandara dibagian Indonesia Timur.

Pada tanggal 9 September 2024 PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II resmi digabungkan oleh BUMN dan resmi dijadikan satu entitas yaitu PT Angkasa Pura Indonesia atau InJourney Airports. PT Angkasa Pura Indonesia didirikan dibawah naungan InJourney yang merupakan subholding yang bergerak dibidang layanan kebandarudaraan dan juga berstatus sebagai anak perusahaan Holding BUMN Aviiasi dan Pariwisata, yaitu PT Aviiasi Indonesia (Persero). Dengan adanya penggabungan ini agar meningkatkan konektivitas udara yang efektifitas dan efisien dan juga untuk mendukung ekosistem pariwisata agar mendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi yang ada di Indonesia.

PT Angkasa Pura Indonesia merupakan bagian dari ekosistem BUMN pariwisata dibawah naungan InJourney yang didirikan untuk mengelola bandar udara yang terintegritas, efektif, dan berstandar internasional. Perusahaan ini dibentuk melalui penggabungan entitas, termasuk PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II, sebagai upaya untuk menyatukan layanan operasional bandara yang lebih kompetitif dan profesional. PT Angkasa Pura Indonesia mengelola 37

bandara yang tersebar di wilayah barat, tengah dan timur Indonesia. Saat ini, PT Angkasa Pura Indonesia mengelola 37 bandara yang terdiri dari 16 bandara internasional dan 27 bandara domestik.

2.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, adalah bandar udara internasional yang terletak di sebelah selatan Bali, Indonesia, tepatnya di Kecamatan Kuta, Badung, Bali, sekitar 13 km dari Denpasar. Bandar Udara Internasional Ngurah Rai merupakan bandara tersibuk kedua di Indonesia, setelah Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan pintu gerbang penerbangan internasional utama dari Indonesia bagian tengah serta timur.

Bandar Udara Ngurah Rai dibangun pada tahun 1930 oleh *Departement Voor Verkeer en Waterstaats* (semacam Departemen Pekerjaan Umum). Landas pacu berupa *airstrip* sepanjang 700 meter dari rumput di tengah ladang dan pekuburan di desa Tuban. Karena lokasinya berada di Desa Tuban, masyarakat sekitar menamakan *airstrip* ini sebagai pelabuhan Tuban. Tahun 1935 sudah dilengkapi dengan peralatan telegraf dan KNILM (*Koninklijke Nederlands Indische Luchtvaart Maatschappij*) atau *Royal Netherlands Indies Airways* mendarat secara rutin di *South Bali* (Bali Selatan), yang merupakan nama lain dari Pelabuhan Udara Tuban.

Tahun 1942 *South Bali Airstrip* dibom oleh tentara Jepang, yang kemudian dikuasai untuk tempat mendaratkan pesawat tempur dan pesawat angkut mereka. *Airstrip* yang rusak akibat pengeboman diperbaiki oleh tentara Jepang dengan menggunakan *Pear Still Plate* (sistem plat baja). Lima tahun berikutnya (1942–1947), *airstrip* mengalami perubahan. Panjang landas pacu bertambah menjadi 1,2 km dari semula 700 meter. Tahun 1949 dibangun gedung terminal dan menara pengawas penerbangan sederhana yang terbuat dari kayu. Komunikasi penerbangan menggunakan *transceiver* kode morse.

Untuk meningkatkan kepariwisataan Bali, Pemerintah Indonesia kembali membangun gedung terminal internasional dan perpanjangan landas pacu ke arah

barat yang semula 1,2 km menjadi 2,7 km dengan *overrun* 2×100 meter. Proyek yang berlangsung tahun 1963-1969 diberi nama Proyek Bandara Tuban dan sekaligus sebagai persiapan internasionalisasi Pelabuhan Udara Tuban. Proses reklamasi pantai sejauh 1,5 km dilakukan dengan mengambil material batu kapur yang berasal dari Ungasan dan batu kali serta pasir dari Sungai Antosari, Tabanan.



Gambar 1. 1 Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali

Seiring selesainya *temporary terminal* dan *runway* pada Proyek Bandara Tuban, pemerintah meresmikan pelayanan penerbangan internasional di Pelabuhan Udara Tuban, tanggal 10 Agustus 1966. Nama bandara ini diambil dari nama I Gusti Ngurah Rai, seorang pahlawan Indonesia yang tewas saat melawan pasukan Belanda pada tanggal 20 November 1946. Penyelesaian Pengembangan Pelabuhan Udara Tuban ditandai dengan peresmian oleh Presiden Soeharto pada tanggal 1 Agustus 1969, yang sekaligus menjadi momen perubahan nama dari Pelabuhan Udara Tuban menjadi Pelabuhan Udara Internasional Ngurah Rai.

Untuk mengantisipasi lonjakan penumpang dan kargo, maka pada tahun 1975–1978 Pemerintah Indonesia kembali membangun fasilitas-fasilitas penerbangan, antara lain dengan membangun terminal internasional baru. Gedung terminal lama selanjutnya dialihfungsikan menjadi terminal domestik, sedangkan terminal domestik yang lama digunakan sebagai gedung kargo, usaha jasa katering, dan gedung serba guna.

2.3 Data Umum

2.2.1 Identitas PT Angkasa Pura Indonesia (Persero)

Berikut adalah data umum dari PT Angkasa Pura Indonesia (Persero):

1.	Nama perusahaan	:	PT Angkasa Pura Indonesia (Persero)
2.	Alamat	:	InJourney Airports Center Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Jl. M2, Pajang, Kec. Benda, Kota Tangerang, Banten 15126
			Gedung Wisti Sabha Bandar Udara International I Gusti Ngurah Rai Bali Badung, Bali - Indonesia 80362
3.	Telepon	:	0811984138
			(0361) 9351010
5.	Situs web	:	https://www.injourneyairports.id/
8.	Bidang usaha	:	Pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara
9.	Dasar hukum	:	Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 3 Tahun 1985 tentang Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura
10.	Dasar hukum pendirian	:	Akta Notaris Nomor 14 Tanggal 07 September 2024 yang dibuat oleh Notaris Nanda Fauz Iwan S.H., M.KN., berkedudukan di Jakarta Selatan.
11.	NPWP	:	01.061.020.2-093.000

Tabel 2. 1 Identitas PT Angkasa Pura Indonesia (Persero)

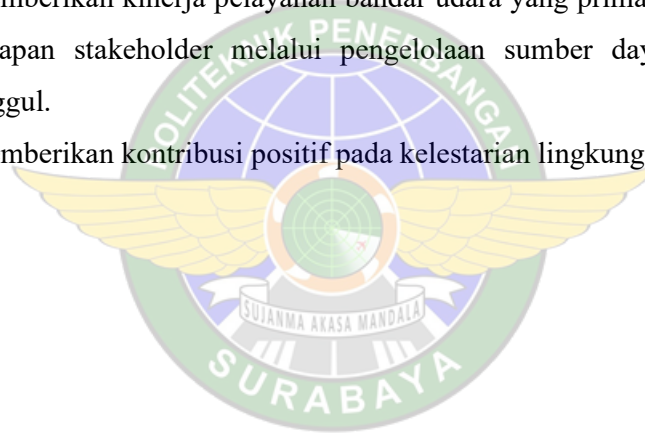
2.2.2 Visi, Misi, dan Nilai Perusahaan

1. Visi PT Angkasa Pura Indonesia (Persero)

Memberikan keunggulan layanan (*service excellence*) melalui profesionalisme dan inovasi.

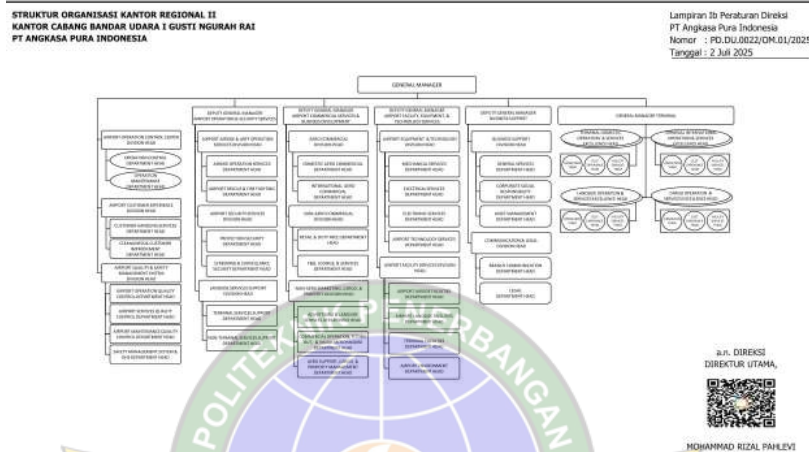
2. Misi PT Angkasa Pura Indonesia (Persero)

- a) Memberikan layanan berskala global dalam standar keselamatan, keamanan, dan kenyamanan terbaik.
- b) Meningkatkan nilai pemangku kepentingan.
- c) Menjadi mitra pemerintah dan penggerak pertumbuhan ekonomi.
- d) Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreativitas dan inovasi.
- e) Memberikan kinerja pelayanan bandar udara yang prima dalam memenuhi harapan stakeholder melalui pengelolaan sumber daya manusia yang unggul.
- f) Memberikan kontribusi positif pada kelestarian lingkungan.

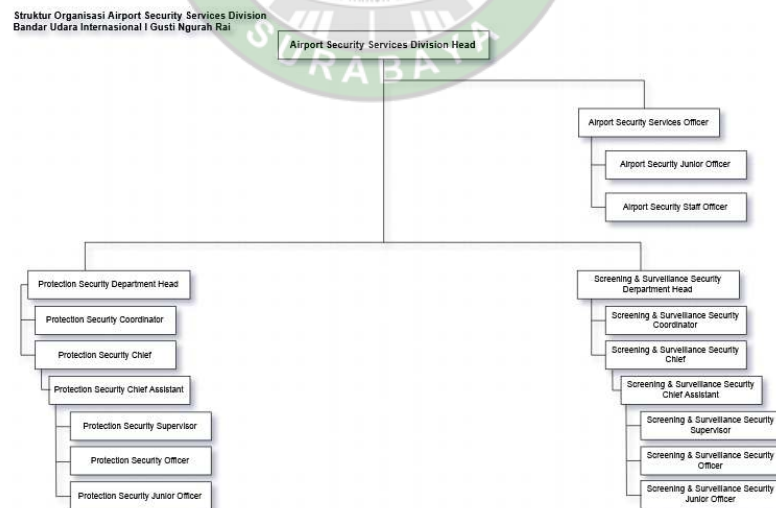


2.3 Struktur Organisasi

Setiap perusahaan memiliki susunan atau struktur organisasi yang bertujuan untuk mempermudah penyelesaian tugas dan membuat organisasi lebih terstruktur. Berikut ini adalah struktur organisasi dari PT Angkasa Pura Indonesia (Persero) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali:



Gambar 2. 1 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Indonesia (Persero) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Airport Security Services Division Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai

BAB III

PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) kedua, Taruna/i atau Mahasiswa/i Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya melaksanakan OJT pada dua unit kerja di PT Angkasa Pura Indonesia (Persero) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai. Bagian-bagian unit kerja tersebut meliputi:

1. *Aviation Security*
2. *Apron Movement Control*

3.1.1 Wilayah Kerja *Aviation Security*

Wilayah kerja *Aviation Security* mencakup seluruh area bandar udara yang memerlukan pengawasan dan pengamanan untuk menjamin keamanan penerbangan dari tindakan melawan hukum. Wilayah kerja tersebut meliputi area publik, area terbatas (*restricted area*), dan area steril (*sterile area*) yang berada di sisi darat (*land side*) maupun sisi udara (*air side*). Setiap wilayah kerja memiliki tingkat pengamanan dan prosedur pemeriksaan yang berbeda sesuai dengan risiko dan fungsinya dalam operasional bandar udara.

Pada area keberangkatan (*departure*), personel *Airport Security* bertugas melaksanakan pemeriksaan keamanan terhadap penumpang, bagasi kabin, awak pesawat, serta barang bawaan sebelum memasuki area steril dan ruang tunggu keberangkatan. Di area ini, personel memastikan bahwa seluruh penumpang, termasuk penumpang berkebutuhan khusus, telah melalui proses pemeriksaan keamanan sesuai ketentuan sebelum menuju gate keberangkatan. Selain itu, personel juga melakukan pengawasan terhadap akses masuk area terbatas untuk mencegah masuknya orang atau barang yang tidak berwenang.

Di area kedatangan (*arrival*), personel *Airport Security* berperan dalam menjaga keamanan alur penumpang setelah pesawat mendarat hingga keluar dari area terbatas. Tugas *Aviation Security* meliputi pengawasan pergerakan penumpang, kru pesawat, serta area pengambilan bagasi, guna memastikan tidak terjadi gangguan keamanan. Selain itu, *Airport Security* juga berkoordinasi dengan unit terkait seperti imigrasi, bea cukai, dan operator bandara dalam menjaga ketertiban dan keamanan area kedatangan.

Selain area keberangkatan dan kedatangan, *Aviation Security* juga memiliki wilayah kerja di area transit dan transfer penumpang, area kargo dan pos, serta area pergerakan pesawat. Di area tersebut, personel bertanggung jawab memastikan bahwa setiap orang, barang, dan kendaraan yang memasuki wilayah keamanan penerbangan telah memenuhi persyaratan pemeriksaan sesuai ketentuan yang berlaku.

3.1.2 Wilayah Kerja *Apron Movement Control*

Apron Movement Control (AMC) memiliki wilayah kerja tugas pada seluruh kegiatan pengawasan, pengendalian, dan pelaporan operasional di wilayah sisi udara (*airside*) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Bali. Wilayah kerja tersebut mencakup area apron utara dan apron selatan, taxiway, runway (dalam koordinasi), service road, serta area parkir pesawat udara. AMC bertanggung jawab memastikan seluruh aktivitas pergerakan pesawat, kendaraan, peralatan, dan personel di sisi udara berjalan sesuai dengan ketentuan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran operasional penerbangan. Tugas utama unit AMC meliputi:

a. Koordinasi pergerakan Pesawat

Unit AMC bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan semua aktivitas pergerakan pesawat di apron, termasuk pendaratan, parkir, pemuatan dan pembongkaran penumpang serta kargo, dan persiapan pesawat untuk lepas landas.

b. Penetapan Parkir Pesawat

AMC menetapkan area parkir yang sesuai untuk pesawat yang akan tiba, berdasarkan jadwal penerbangan, jenis pesawat, dan kebutuhan operasional lainnya.

c. Kontrol dan pengawasan

Unit AMC memantau pergerakan pesawat secara langsung menggunakan cctv, sistem komunikasi radio dan teknologi pemantauan lainnya. Mereka juga berkoordinasi dengan pihak- pihak terkait lainnya seperti ground handling dan operator aviobridge. Selain pergerakan pesawat unit AMC juga memantau pergerakan orang dan kendaraan yang beroperasi di sisi udara.

3.1.3 Prosedur Pelayanan *Aviation Security*

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024, prosedur pelayanan *Aviation Security* dilaksanakan melalui penerapan pemeriksaan keamanan penerbangan yang sistematis, terstandar, dan berlapis. Prosedur pelayanan dimulai dari pemeriksaan keamanan terhadap penumpang, awak pesawat, serta barang bawaan menggunakan peralatan keamanan penerbangan seperti *Walk Through Metal Detector* (WTMD), *Hand Held Metal Detector* (HHMD), dan fasilitas keamanan penerbangan lainnya sesuai dengan klasifikasi pemeriksaan.

Dalam pelaksanaannya, *Aviation Security* wajib memberikan pelayanan yang mengutamakan aspek keamanan, keselamatan, serta menghormati hak dan kenyamanan penumpang, termasuk penumpang berkebutuhan khusus, penumpang lanjut usia, dan anak-anak. Pemeriksaan dilakukan dengan tetap memperhatikan prinsip kesopanan, profesionalisme, serta tidak diskriminatif. Setiap tindakan pemeriksaan tambahan dilakukan berdasarkan indikasi yang jelas dan sesuai prosedur yang telah ditetapkan.

Selain pemeriksaan penumpang dan barang bawaan, personel *Aviation Security* juga melaksanakan pengendalian akses ke area terbatas dan area steril bandar udara. Pengendalian akses dilakukan melalui pemeriksaan identitas, izin masuk, serta pengawasan pergerakan orang dan kendaraan di wilayah keamanan penerbangan. *Aviation Security* juga bertanggung jawab dalam melakukan patroli keamanan, pemantauan area melalui sistem pengawasan, serta penanganan awal apabila ditemukan indikasi ancaman keamanan.

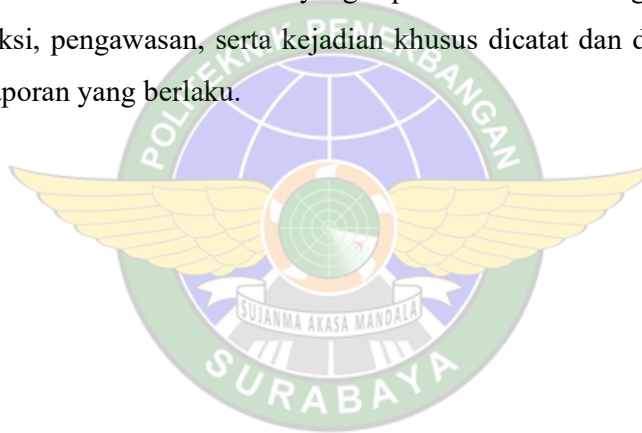
Seluruh prosedur pelayanan *Aviation Security* dilaksanakan oleh personel yang memiliki lisensi dan kewenangan sesuai dengan tingkatannya. Setiap kegiatan pengamanan wajib didokumentasikan sesuai ketentuan sebagai bentuk pengendalian dan evaluasi. Dengan penerapan prosedur pelayanan *Aviation Security* yang mengacu pada KM 39 Tahun 2024, diharapkan penyelenggaraan keamanan penerbangan dapat berjalan secara konsisten, terstandar, dan mendukung kelancaran operasional bandar udara.

3.1.4 Prosedur Pelayanan *Apron Movement Control*

Prosedur pelayanan *Apron Movement Control* diawali dengan kegiatan persiapan operasional, meliputi kesiapan personel operator, pemeriksaan kelengkapan peralatan kerja, serta penerimaan informasi jadwal penerbangan dari airline, ground handling, dan unit terkait. Personel AMC memastikan seluruh peralatan pendukung seperti alat komunikasi, kendaraan operasional, serta sistem pelaporan dalam kondisi siap digunakan sebelum pelaksanaan tugas di sisi udara.

Dalam pelaksanaan operasional, AMC melakukan pengawasan kebersihan apron dan runway dengan melaksanakan inspeksi secara menyeluruh untuk memastikan area bebas dari *Foreign Object Debris* (FOD). Apabila ditemukan FOD, AMC melakukan dokumentasi temuan, tindakan pembersihan sesuai kondisi, serta berkoordinasi dengan unit terkait apabila diperlukan dukungan tambahan. AMC juga melaksanakan pengaturan dan pengawasan penempatan pesawat udara, termasuk plotting parking stand, pengawasan parkir normal maupun parkir khusus (*double nose in*), serta memastikan pesawat parkir pada posisi yang telah ditentukan dengan aman.

AMC bertugas memastikan area parkir dalam kondisi aman, bebas rintangan, serta mendukung kelancaran proses kedatangan pesawat hingga mesin dimatikan dan pengganjal roda terpasang. Selain itu, AMC memberikan pelayanan pengawasan menggunakan *Follow Me Car* bagi pesawat udara, kendaraan operasional, kendaraan VVIP, serta ambulans, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan koordinasi lintas unit. Dalam kondisi khusus, AMC melaksanakan penanganan *accident* dan *incident* di sisi udara dengan melakukan pengecekan lokasi kejadian, koordinasi dengan unit terkait seperti ATC, ARFF, *Airport Security*, dan *Ground Handling*, serta memastikan area kejadian telah diamankan. AMC juga bertanggung jawab menyusun laporan kejadian awal berdasarkan data dan dokumentasi yang diperoleh. Seluruh kegiatan operasional, hasil inspeksi, pengawasan, serta kejadian khusus dicatat dan dilaporkan melalui sistem pelaporan yang berlaku.



3.2 Jadwal

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan di PT Angkasa Pura Indonesia (Persero) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai selama 3 bulan yang terhitung sejak 1 Desember 2025 sampai 27 Februari 2026. Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT), Taruna/Mahasiswa Diploma Tiga Manajemen Transportasi Udara Angkatan 9A Politeknik Penerbangan Surabaya dibagi dalam dua divisi dan berbagai shift, yaitu seperti di bawah ini:

NO	KETERANGAN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	SUM	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3
2	DOKUMEN	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1
3	PASIKAMPEN	TIM 3	TIM 1	TIM 1	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1
4	INVESTIGASI	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 4	TIM 4	TIM 4
5	HOSPITALITY	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2

TIM 1	TIM 2	TIM 5
FIRMAN NAUVAL RAMADHAN NI KADEK YOCHA ADITYA M. RIZKY ARDIAN WIJAYA	GALIH ISMI AMELIA PUTRI I GUSTI NGURAH PRADNYA KOMANG TYARA WULANDARI	ALFONSUS JERENG AURELIUS CESAR LASTO YOTENI CHRABENUM RAMSES E.B JANUARISKY YULIANA PIAHAAR KADIR JACANI TEMONGWISRE
TIM 3	TIM 4	
M. HUSEIN AL AMIN MICHAEL SURANTA SITEPU DESI KHAIRANI BR. SEMBIRING	SHANDY SYAHINDRA SHERLY PUSPITA MAHARANI YOPYLATUL MAHMUDAH	

Gambar 3. 1 Jadwal OJT Divisi *Aviation Security* 1- 19 Desember 2025

KETERANGAN	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ADMIN	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4
OPERASIONAL	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 4

TIM 1	TIM 4
FIRMAN NAUVAL RAMADHAN NI KADEK YOCHA ADITYA M. RIZKY ARDIAN WIJAYA M. HUSEIN AL AMIN MICHAEL SURANTA SITEPU DESI KHAIRANI BR. SEMBIRING AURELIUS CESAR LASTO YOTENI CHRABENUM RAMSES E.B	TIM 4 SHANDY SYAHINDRA SHERLY PUSPITA MAHARANI YOPYLATUL MAHMUDAH JANUARISKY YULIANA PIAHAAR MICHAEL SURANTA SITEPU DESI KHAIRANI BR. SEMBIRING AURELIUS CESAR LASTO YOTENI CHRABENUM RAMSES E.B

Gambar 3. 2 Jadwal OJT Divisi *Aviation Security* 22 Desember 2025 – 9 Januari 2026

NO	KETERANGAN	29	30	31	1	2	3	4	5	6
1	SCP INTER	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1
2	SCP DOM	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1
3	TERMINAL INTER	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1

TIM 1	TIM 2	TIM 3
NI KADEK YOCHA ADITYA M. GALIH ISMI AMELIA PUTRI RIZKY ARDIAN WIJAYA I GUSTI NGURAH PRADNYA AURELIUS CESAR LASTO YOTENI	DESI KHAIRANI BR. SEMBIRING KOMANG TYARA WULANDARI CHRABENUM RAMSES E.B M. HUSEIN AL AMIN SHANDY SYAHINDRA	SHERLY PUSPITA MAHARANI YOPYLATUL MAHMUDAH JANUARISKY YULIANA PIAHAAR MICHAEL SURANTA SITEPU ALFONSUS JERENG FIRMAN NAUVAL RAMADHAN

Keterangan Waktu :

Pagi (08.00-14.00)	Siang (11.00-18.00)	Sore (17.00-23.00)
--------------------	---------------------	--------------------

Gambar 3. 3 Jadwal OJT Operasional Divisi *Aviation Security* 29 Desember 2025 – 6 Januari 2026

JAWAH DINAS POLITEKNIK PENERBANGAN INDONESIA SURABAYA																			
BULAN JANUARI 2020																			
BANDARA UDARA (GATE) SURABAYA (SU) BAI																			
No. Urut	BANDARA			APRILIS (TOLAK)			APRILIS (TOLAK)			APRILIS (TOLAK)			APRILIS (TOLAK)			APRILIS (TOLAK)			No. Urut
	PS	NS	S	PS	NS	S	PS	NS	S	PS	NS	S	PS	NS	S	PS	NS	S	
13	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
14	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
15	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
16	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
17	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
18	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
19	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
20	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
21	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
22	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
23	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
24	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
25	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
26	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
27	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
28	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
29	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya
30	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya	Widy. Andri Wijaya

Gambar 3. 4 Jadwal OJT Divisi AMC

3.3 Landasan Teori

3.3.1 Optimalisasi

Optimalisasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berasal optimal yang memiliki arti terbaik atau tertinggi, jadi dapat disimpulkan bahwa optimalisasi adalah proses yang dapat meningkatkan atau meninggikan suatu hal yang kita kerjakan. Dalam hal ini optimalisasi diarahkan untuk pengelolaan prasarana secara strategis. Optimalisasi merupakan usaha meningkatkan dan meninggikan suatu hal yang sudah ada ataupun merancang dan membuat sesuatu secara optimal. Jadi optimalisasi merupakan langkah dan usaha yang dapat dilakukan untuk mencapai pengelolaan prasarana yang strategis dengan mengoptimalkan prasarana yang telah ada sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

3.3.2 Panduan Digital

Panduan digital merupakan panduan resmi yang disajikan dalam format digital dan berfungsi sebagai acuan bagi pengguna dalam melaksanakan suatu kegiatan secara runtut, terarah, dan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan. Panduan digital disusun secara sistematis dan terstruktur, serta bersifat praktis dan

aplikatif karena memuat langkah-langkah operasional yang dapat langsung diterapkan oleh pengguna. Melalui penyajian berbasis digital, panduan ini mudah diakses serta dapat diintegrasikan dengan media pendukung visual sehingga membantu meningkatkan pemahaman dan mendukung kelancaran pelaksanaan kegiatan sesuai dengan standar yang berlaku.

3.3.3 Pengujian Harian

Pengujian harian (*daily testing*) merupakan kegiatan wajib yang dilakukan terhadap peralatan pemeriksaan keamanan penerbangan untuk memastikan peralatan memenuhi standar kinerja dan kemampuan deteksi minimal sebelum digunakan dalam kegiatan operasional. Pengujian harian dilaksanakan oleh personel pengamanan bandar udara pada saat peralatan akan dioperasikan atau paling sedikit satu kali dalam sehari, khususnya ketika peralatan digunakan secara terus-menerus. Tujuan pengujian harian adalah untuk mengukur pemenuhan standar deteksi peralatan agar peralatan dinyatakan layak dan aman digunakan dalam proses pemeriksaan keamanan penerbangan.

Pelaksanaan pengujian harian dilakukan oleh personel pengamanan penerbangan yang memiliki lisensi masih berlaku dan sesuai dengan kewenangannya, dengan mengacu pada tata cara pengujian yang telah ditetapkan. Jenis peralatan yang diuji meliputi mesin *x-ray*, *Explosive Detection System* (EDS), *Walk Through Metal Detector* (WTMD), mesin pemindai tubuh, *Explosive Trace Detector* (ETD), serta *Hand Held Metal Detector* (HHMD).

Dalam praktik pengujian dan kalibrasi *Walk Through Metal Detector* (WTMD), digunakan *object test piece* (OTP) sebagai standar untuk memastikan tingkat sensitivitas alat sesuai dengan ketentuan operasional. OTP yang digunakan umumnya berbentuk simulasi bilah pisau (*knife test piece*) dengan ukuran dan material tertentu sebagai representasi ancaman logam yang harus terdeteksi. Pada kondisi normal atau status keamanan hijau, pengujian biasanya menggunakan OTP tipe knife 5020 atau knife 4130 sebagai parameter standar deteksi. Penggunaan kedua tipe ini disesuaikan dengan pengaturan sensitivitas alat dan standar keamanan yang berlaku di area pemeriksaan.

Sementara itu, pada kondisi rawan atau ketika tingkat kewaspadaan keamanan meningkat, standar pengujian dapat diperketat dengan menggunakan OTP yang lebih sensitif seperti 3040 atau 5020, tergantung kebijakan pengamanan yang diterapkan. Penggunaan OTP dengan ukuran lebih kecil pada kondisi rawan bertujuan untuk memastikan bahwa WTMD mampu mendeteksi benda logam dengan dimensi minimal sekalipun, sehingga tingkat keamanan dapat ditingkatkan. Dengan demikian, pemilihan jenis OTP tidak hanya berfungsi sebagai prosedur uji teknis, tetapi juga sebagai bagian dari strategi pengendalian risiko dalam sistem keamanan penerbangan. Hasil pengujian harian wajib dicatat dalam daftar pengecekan (*check list*) dan disimpan sebagai dokumentasi. Peralatan yang tidak lulus pengujian harian tidak diperkenankan untuk digunakan dan harus dilakukan tindakan lanjutan berupa kalibrasi dan/atau perbaikan sebelum dioperasikan kembali.

3.3.4 Walk Through Metal Detector (WTMD)

Walk Through Metal Detector (WTMD) merupakan perangkat keamanan yang dirancang untuk mendeteksi keberadaan benda berbahan logam yang berpotensi membahayakan, seperti senjata api, pisau, maupun objek logam terlarang lainnya. Alat ini banyak digunakan pada fasilitas publik dengan tingkat keamanan tinggi, seperti bandar udara, hotel, pusat perbelanjaan, gedung perkantoran, serta fasilitas pemerintahan. Dalam konteks penerbangan, WTMD menjadi bagian dari sistem pemeriksaan keamanan (*security screening*) untuk mencegah masuknya benda berbahaya ke dalam area terbatas maupun ke dalam pesawat udara.

Secara teknis, prinsip kerja WTMD didasarkan pada pemanfaatan gelombang elektromagnetik yang membentuk medan elektromagnet pada satu atau beberapa kumparan (*coil*). Di dalam perangkat WTMD terdapat beberapa koil yang berfungsi sebagai pemancar (*transmitter*) dan penerima (*receiver*) gelombang. Pada kondisi normal tanpa gangguan logam, gelombang elektromagnetik yang dipancarkan dan diterima berada dalam kondisi seimbang atau stabil, yang dikenal sebagai kondisi *balance*. Keseimbangan ini menjadi parameter standar dalam sistem pendeteksian.

Ketika suatu benda logam melewati lorong WTMD, medan elektromagnet yang telah dibentuk sebelumnya akan mengalami gangguan. Gangguan tersebut menyebabkan perubahan karakteristik gelombang yang diterima oleh receiver. Sistem *wave analyzer* dalam WTMD kemudian mendeteksi adanya ketidakseimbangan (*imbalance*) gelombang tersebut dan menginterpretasikannya sebagai indikasi keberadaan logam. Selanjutnya, alat akan memberikan peringatan berupa sinyal suara (alarm) maupun indikator visual sebagai tanda bahwa terdapat benda logam yang terdeteksi.

Perubahan respons medan elektromagnet juga dipengaruhi oleh sifat fisik logam yang melewati alat. Pada logam yang bersifat magnetik (*magnetic metal*), seperti besi (Fe), medan elektromagnet yang diterima oleh receiver cenderung meningkat karena adanya interaksi kuat antara logam dan medan magnet. Sebaliknya, pada logam yang bersifat non-magnetik (*non-magnetic metal*), seperti aluminium atau stainless steel, respons yang diterima dapat berupa penurunan intensitas medan elektromagnet. Perbedaan respons ini menjadi dasar dalam pengaturan sensitivitas alat.

Dalam penggunaan metal detector, terdapat beberapa aspek penting yang harus menjadi acuan agar hasil pendeteksian akurat dan tidak menimbulkan kesalahan interpretasi. Pertama, jenis kontaminan logam berdasarkan nilai *intrinsic resistance* atau hambatan intrinsik logam tersebut. Semakin tinggi nilai *intrinsic resistance* suatu logam, maka semakin sulit logam tersebut terdeteksi oleh metal detector. Oleh karena itu, standar pengujian dan kalibrasi metal detector biasanya menggunakan minimal dua jenis logam sebagai acuan, yaitu logam dengan *intrinsic resistance* rendah seperti Ferrous (Fe/besi) dan logam dengan *intrinsic resistance* tinggi seperti Stainless Steel (SS), khususnya tipe SS 304 atau SS 316 yang umum digunakan dalam industri. Ukuran sampel pengujian untuk logam ferrous biasanya lebih kecil dibandingkan dengan stainless steel, karena sifatnya yang lebih mudah terdeteksi. Untuk jenis logam lainnya, ukuran sampel uji umumnya tidak melebihi ukuran sampel stainless steel sebagai standar tertinggi tingkat kesulitannya.

Kedua, bentuk kontaminasi logam juga memengaruhi sensitivitas deteksi. Secara standar, sampel uji pada metal detector berbentuk bola (sphere) dengan

diameter tertentu, karena bentuk bola memberikan respons yang relatif konsisten dari berbagai arah. Apabila kontaminan berbentuk kawat (wire) atau lempengan (disc), hasil deteksi sangat dipengaruhi oleh orientasi benda saat melewati medan elektromagnet. Posisi horizontal, vertikal, atau miring dapat menghasilkan respons yang berbeda-beda terhadap sensor.

Ketiga, jenis konfigurasi koil pada metal detector turut menentukan pola deteksi. Pada tipe koil yang melingkar mengelilingi seluruh lubang deteksi (*coaxial type*), medan elektromagnet dibentuk secara menyeluruh sehingga area deteksi lebih merata. Konfigurasi ini memungkinkan sensitivitas yang lebih stabil di seluruh bagian lorong deteksi dibandingkan tipe koil lainnya.

Dengan memahami prinsip kerja, karakteristik logam, serta faktor-faktor teknis yang memengaruhi proses pendeteksian, penggunaan WTMD dapat dilakukan secara lebih optimal dan akurat dalam mendukung sistem keamanan, khususnya pada lingkungan bandar udara yang menuntut standar keselamatan tinggi.

3.3.5 Airport Security

Airport Security merupakan unsur pengamanan bandar udara yang memiliki tanggung jawab utama dalam menyelenggarakan dan melaksanakan kegiatan keamanan penerbangan guna mencegah terjadinya tindakan melawan hukum (*unlawful acts*) di lingkungan bandar udara. Keberadaan Airport Security merupakan bagian dari sistem keamanan penerbangan nasional yang bertujuan untuk melindungi keselamatan penumpang, awak pesawat, personel bandara, fasilitas, serta pesawat udara itu sendiri dari ancaman seperti sabotase, pembajakan, penyelundupan barang berbahaya, maupun gangguan keamanan lainnya.

Secara operasional, wilayah kerja Airport Security mencakup beberapa zona penting di bandar udara, yaitu area publik (public area), area terbatas (restricted area), dan area steril (sterile area). Pada area publik, Airport Security melakukan patroli pengamanan dan pengawasan umum terhadap aktivitas masyarakat guna menjaga ketertiban dan mencegah potensi ancaman. Pada area terbatas, yang hanya dapat dimasuki oleh personel berkepentingan dengan izin resmi, Airport Security bertugas melakukan pemeriksaan identitas, akses kontrol,

serta pengawasan terhadap orang dan kendaraan yang keluar-masuk melalui access control point. Sementara itu, pada area steril yang merupakan area dengan tingkat pengamanan tertinggi seperti ruang tunggu keberangkatan dan sisi udara (airside) Airport Security melaksanakan pemeriksaan keamanan secara menyeluruh terhadap penumpang, bagasi kabin, serta barang bawaan sebelum memasuki pesawat udara.

Dalam menjalankan tugasnya, Airport Security memiliki fungsi pemeriksaan (*screening*) terhadap penumpang, bagasi kabin (*cabin baggage*), bagasi tercatat (*checked baggage*), kargo, pos, serta personel dan barang yang memasuki area terbatas dan steril. Pemeriksaan ini dilakukan menggunakan prosedur dan peralatan keamanan penerbangan yang telah distandarisasi, seperti Walk Through Metal Detector (WTMD), Hand Held Metal Detector (HHMD), mesin X-Ray, Explosive Trace Detector (ETD), serta peralatan pendukung lainnya. Seluruh proses pemeriksaan dilaksanakan sesuai dengan regulasi keamanan penerbangan yang berlaku guna memastikan tidak terdapat benda terlarang atau berbahaya yang dapat mengancam keselamatan penerbangan.

Selain melaksanakan pemeriksaan, Airport Security juga memiliki tanggung jawab dalam pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan terhadap kinerja peralatan keamanan. Salah satu bentuk tanggung jawab tersebut adalah pelaksanaan pengujian harian (*daily testing*) terhadap peralatan pemeriksaan keamanan penerbangan, termasuk Walk Through Metal Detector (WTMD). Pengujian harian dilakukan sebelum alat digunakan dalam operasional guna memastikan bahwa tingkat sensitivitas, akurasi deteksi, serta sistem alarm berfungsi sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Proses ini umumnya menggunakan object test piece (OTP) sebagai parameter uji untuk memastikan kemampuan alat dalam mendeteksi objek logam dengan ukuran tertentu.

Pelaksanaan pengujian harian WTMD merupakan bagian dari sistem pengendalian mutu keamanan penerbangan. Apabila hasil pengujian menunjukkan ketidaksesuaian standar, maka peralatan tidak diperbolehkan digunakan sampai dilakukan penyesuaian atau perbaikan. Dengan demikian, Airport Security tidak hanya berperan sebagai pelaksana pemeriksaan, tetapi juga sebagai pengendali

kualitas sistem keamanan penerbangan di bandar udara.

Melalui pengawasan wilayah kerja yang terstruktur, pelaksanaan prosedur pemeriksaan yang ketat, serta pengujian rutin terhadap peralatan keamanan, Airport Security berkontribusi secara signifikan dalam menciptakan sistem keamanan penerbangan yang andal, efektif, dan berkelanjutan. Peran ini menjadi elemen penting dalam menjaga kepercayaan publik terhadap keselamatan dan keamanan transportasi udara.

3.4 Permasalahan

Permasalahan yang melatarbelakangi judul ini berkaitan dengan mekanisme penyampaian panduan pengujian harian *Walk Through Metal Detector* (WTMD) kepada personel Airport Security. Panduan pengujian harian WTMD telah tersedia dalam bentuk SOP internal personel Airport Security, namun hingga saat ini penyebarannya dan aksesnya masih terbatas. Pola distribusi tersebut menyebabkan panduan tidak praktis untuk diakses saat akan melaksanakan *daily test* WTMD setiap harinya.

Selain itu, penyajian panduan dalam bentuk SOP internal personel memiliki keterbatasan dalam menjelaskan tahapan pengujian harian WTMD secara rinci dan berurutan. Informasi yang disampaikan belum sepenuhnya mampu menggambarkan proses pelaksanaan pengujian sesuai kondisi di lapangan, sehingga berpotensi menimbulkan perbedaan pemahaman antar personel. Perbedaan pemahaman tersebut dapat berdampak pada ketidaksamaan dalam pelaksanaan pengujian harian WTMD, sehingga diperlukan perhatian terhadap penyajian panduan yang mampu mendukung keseragaman pemahaman dan penerapan prosedur pengujian harian WTMD sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

3.5 Penyelesaian Masalah

Upaya penyelesaian terhadap permasalahan tersebut dilakukan melalui pengembangan dan optimalisasi penyajian panduan pengujian harian *Walk Through Metal Detector* (WTMD) dalam bentuk media digital yang lebih terintegrasi. Penyusunan panduan digital dilakukan dengan melengkapi panduan tertulis yang

telah ada dengan media visual. Panduan digital tersebut disusun untuk menampilkan tahapan pengujian secara berurutan dan sesuai dengan kondisi pelaksanaan di lapangan, sehingga dapat memberikan gambaran yang lebih jelas dan seragam bagi seluruh personel Airport Security.

Melalui pengembangan panduan digital, pelaksanaan pengujian harian WTMD masih mengacu pada dokumen Standar Operasional Prosedur (SOP) yang disimpan di kantor administrasi Airport Security. SOP tersebut berisi tahapan pengujian secara tertulis, namun belum dilengkapi dengan visualisasi langkah kerja maupun ilustrasi penggunaan object test piece (OTP). Dalam praktiknya, penyajian dalam bentuk teks saja berpotensi menimbulkan perbedaan interpretasi antar personel, terutama bagi personel baru atau yang belum memiliki pengalaman teknis yang cukup. Selain itu, keterbatasan akses terhadap satu dokumen fisik juga menyebabkan panduan tidak selalu dapat dirujuk secara cepat pada saat diperlukan.

utama bagi personel baru atau yang belum memiliki p. Selain itu, keterbatasan akses terhadap satu do kan panduan tidak selalu dapat dirujuk secara cepat pa

Gambar 3. 5 Dokumentasi SOP Fisik Daily Test WTMD

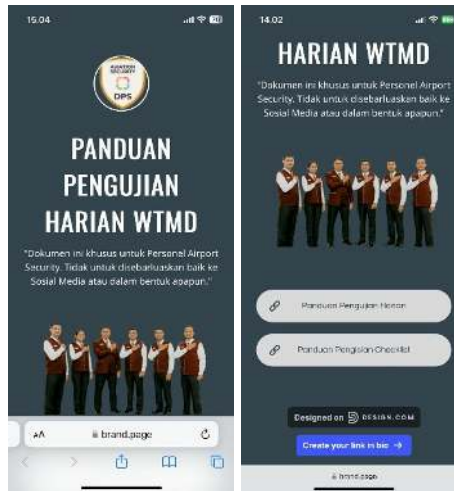
Dokumen SOP memiliki keterbatasan dalam hal kemudahan akses, terutama ketika personel membutuhkan rujukan cepat di tengah pelaksanaan tugas operasional yang dinamis. Tidak semua personel dapat secara bersamaan mengakses dokumen tersebut, sehingga pada kondisi tertentu pengujian dilakukan berdasarkan pemahaman masing-masing tanpa melakukan pengecekan ulang terhadap SOP. Selain itu, dokumen fisik SOP tanpa dukungan visualisasi teknis membuat tahapan pengujian kurang tergambarkan secara praktis, khususnya bagi personel yang membutuhkan penguatan pemahaman langkah kerja secara runtut.

Guna mendukung akses terhadap panduan digital, dilakukan penambahan media akses berupa *Quick Response Code* (QR Code) yang mengarahkan langsung ke panduan digital pengujian harian WTMD. Dengan adanya QR Code, panduan dapat diakses melalui satu titik rujukan yang sama oleh seluruh personel, sehingga penyampaian informasi menjadi lebih terpusat dan terdokumentasi. Penerapan QR Code dan panduan digital yang didukung dengan tampilan visual diharapkan dapat mendukung peningkatan pemahaman, keseragaman pelaksanaan pengujian harian WTMD, serta membantu personel Airport Security dalam menjalankan prosedur pengujian sesuai dengan ketentuan yang berlaku.



Gambar 3. 6 *QR Code* Panduan Pengujian Harian WTMD

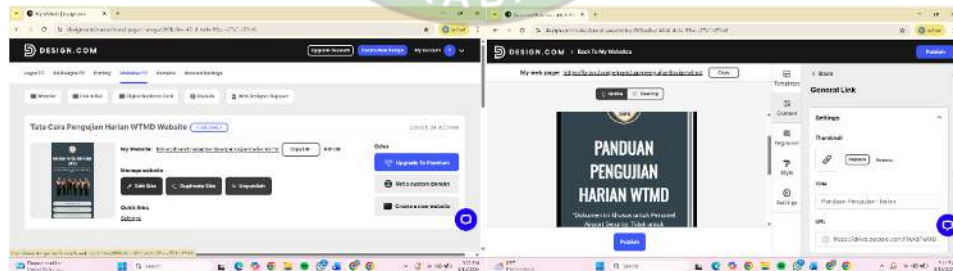
Gambar 3.6 menampilkan QR code yang dibuat menggunakan *online QR code generator* sebagai media akses cepat terhadap panduan pengujian harian Walk Through Metal Detector (WTMD). QR code ini berfungsi sebagai penghubung antara media fisik dan informasi digital, sehingga personel dapat mengakses panduan hanya dengan melakukan pemindaian menggunakan perangkat seluler. Penggunaan QR code bertujuan untuk mempermudah distribusi informasi, mengurangi ketergantungan pada penyampaian manual atau berbasis grup komunikasi internal, serta memastikan panduan dapat diakses secara mandiri kapan pun diperlukan.



Gambar 3. 7 Hasil dari *QR Code* Panduan Pengujian Harian WTMD

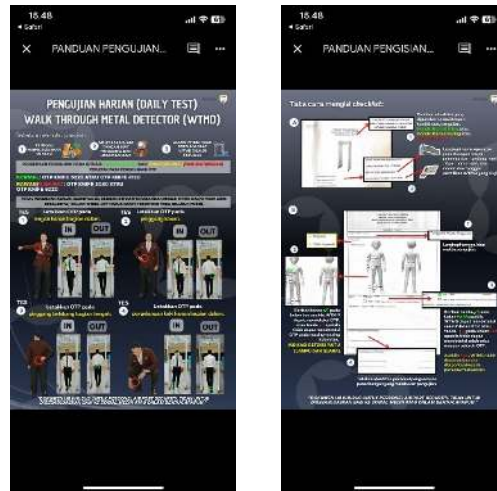
Pada gambar 3.7 menunjukkan tampilan website yang muncul setelah *QR code* dipindai. Website tersebut dibuat menggunakan platform *design.com* dan berfungsi sebagai pusat informasi digital panduan WTMD. Pada halaman utama, website menampilkan tiga menu utama, yaitu:

1. Panduan Pengujian Harian WTMD,
2. Panduan Pengisian Checklist Pengujian Harian



Gambar 3. 8 Pembuatan Website pada Platform *design.com*

Struktur menu dirancang sederhana dan mudah dipahami agar personel Airport Security dapat dengan cepat memilih informasi yang dibutuhkan. Keberadaan website ini memungkinkan penyampaian panduan secara terpusat, konsisten, dan mudah diperbarui apabila terjadi perubahan prosedur.



Gambar 3. 9 Panduan Digital Pengujian Harian dan Pengisian Check List

Pada gambar 3.9 memperlihatkan konten panduan pengujian harian WTMD dan panduan pengisian checklist yang diakses melalui website hasil pemindaian *QR code*. Panduan disajikan dalam format visual yang ringkas dan sistematis, sehingga memudahkan personel dalam memahami tahapan pengujian serta tata cara pengisian checklist harian.



Gambar 3. 10 Pembuatan Panduan Digital Daily Test di Canva



Gambar 3. 11 Pembuatan Panduan Digital Check List di Canva

Pengembangan panduan digital pengujian harian WTMD berbasis website yang terintegrasi dengan QR Code menjadi langkah strategis dalam mewujudkan kondisi pelaksanaan yang lebih optimal. Transformasi dari SOP fisik ke media digital memungkinkan akses informasi yang lebih cepat, fleksibel, dan seragam bagi seluruh personel Airport Security tanpa terbatas oleh ketersediaan dokumen cetak. Penyajian panduan yang dilengkapi visualisasi tahapan kerja juga membantu memperjelas interpretasi prosedur, sehingga setiap personel memiliki standar pemahaman yang sama dalam melaksanakan daily test. Dengan akses yang terpusat, terdokumentasi, dan mudah diperbarui apabila terdapat perubahan prosedur, panduan digital mampu meningkatkan konsistensi, ketepatan, serta kualitas pelaksanaan pengujian harian WTMD. Pada akhirnya, kondisi ini mendukung terciptanya sistem pengamanan bandar udara yang lebih efektif, terstandar, dan berkelanjutan.



BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pelaksanaan On the Job Training (OJT) dan pembahasan yang telah diuraikan, dapat disimpulkan bahwa permasalahan utama dalam pelaksanaan pengujian harian *Walk Through Metal Detector* (WTMD) terletak pada mekanisme penyampaian panduan kerja kepada personel Airport Security. Panduan pengujian harian WTMD yang hanya disajikan dalam bentuk SOP internal personel menyebabkan informasi memiliki keterbatasan dalam menjelaskan tahapan pengujian secara rinci dan berurutan. Kondisi tersebut berpotensi menimbulkan perbedaan pemahaman antar personel dan berdampak pada ketidaksamaan dalam pelaksanaan pengujian harian WTMD.

Sebagai upaya penyelesaian, dilakukan pengembangan panduan pengujian harian WTMD dalam bentuk panduan digital yang dilengkapi dengan media visual serta didukung oleh akses berbasis *Quick Response Code* (QR Code). Panduan digital yang terintegrasi melalui website memungkinkan penyajian informasi yang lebih terstruktur, terpusat, dan konsisten. Dengan adanya panduan digital yang mudah diakses melalui satu titik rujukan, diharapkan personel Airport Security dapat memahami dan melaksanakan pengujian harian WTMD sesuai dengan tahapan dan ketentuan yang berlaku, sehingga mendukung keseragaman pelaksanaan prosedur pengujian di lingkungan Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai.

4.2 Penutup

Penyusunan laporan On the Job Training (OJT) ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai penerapan panduan digital sebagai sarana pendukung pelaksanaan pengujian harian *Walk Through Metal Detector* (WTMD) bagi personel Airport Security. Optimalisasi penyajian panduan melalui media digital dan QR Code merupakan salah satu bentuk pemanfaatan teknologi informasi dalam mendukung kegiatan operasional keamanan penerbangan, khususnya dalam memastikan kesiapan dan keandalan peralatan pemeriksa keamanan. Penulis menyadari bahwa laporan ini masih memiliki keterbatasan, sehingga diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi untuk pengembangan lebih lanjut..



DAFTAR PUSTAKA

- InJourney Airports. (n.d.). *Profile*. InJourney Airports. <https://injourneyairports.id/about/profile> Diakses 11 Januari 2026
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 35 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia (2024). *Keputusan Menteri 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2024). *PR 14 DJPU Tahun 2024 Tentang Persyaratan Standar Peralatan Pemeriksa (Standard Screening Requirements/Ssr) Keamanan Penerbangan*
- MTU. (2024). *Panduan OJT MTU 2024 V Kurikulum Baru*.
- Nugroho, G. B. (2024). *Pengaruh kinerja personel Airport Security terhadap kepuasan pelayanan pemeriksaan penumpang di Bandara Internasional Adi Soemarmo Solo*. Politeknik Penerbangan Palembang.
- Nur, A. (2023). *Pengembangan Bahan Ajar E-Modul Berbasis Literasi Dan Numerasi Pada Mata Pelajaran Matematika Peserta Didik Kelas V Mi (Doctoral Dissertation, Uin Raden Intan Lampung)*.
- Susilawati. (2024). *Pengembangan buku panduan berbasis web analisis struktur molekuler DNA sebagai bahan ajar mata kuliah genetika dan evolusi (Skripsi)*. Universitas Labuhanbatu. <http://repository.ulb.ac.id/1136/2/BAB%20II.pdf>

LAMPIRAN

