

**PENGARUH INFORMASI BUDAYA KEAMANAN DALAM  
PEMBAWAAN *PROHIBITED ITEMS* BERUPA KOREK API  
OLEH PENUMPANG DI BANDAR UDARA EL TARI KUPANG  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***  
**Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



**Disusun Oleh:**

**YOSHUA AGUNG PARHUSIP**  
**NIT. 30622074**

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

**PENGARUH INFORMASI BUDAYA KEAMANAN DALAM  
PEMBAWAAN *PROHIBITED ITEMS* BERUPA KOREK API  
OLEH PENUMPANG DI BANDAR UDARA EL TARI KUPANG  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

**Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



**Disusun Oleh:**

**YOSHUA AGUNG PARHUSIP  
NIT. 30622074**

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

## LEMBAR PERSETUJUAN

### PENGARUH INFORMASI BUDAYA KEAMANAN DALAM PEMBAWAAN PROHIBITED ITEMS BERUPA KOREK API OLEH PENUMPANG DI BANDAR UDARA EL TARI KUPANG LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Disusun Oleh:

**YOSHUA AGUNG PARHUSIP**  
NIT. 30622074

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*

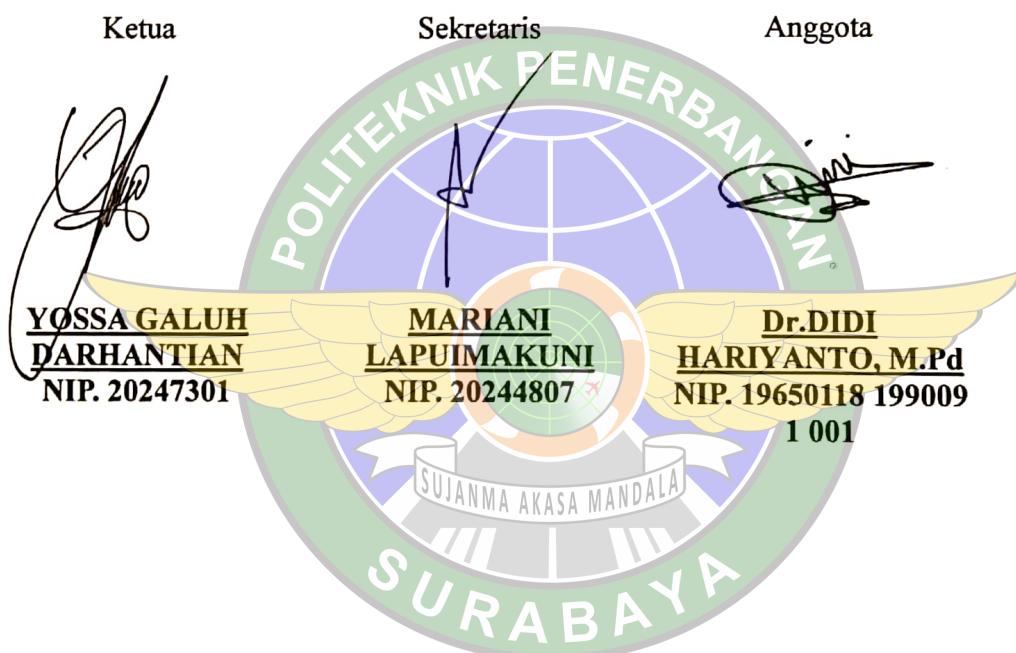


**HERY DENY MARJONO**  
NIP. 20240650

## 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,



Mengetahui,  
Ketua Program Studi



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

## KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training (OJT)* ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai bentuk dokumentasi dan evaluasi kegiatan *On the Job Training (OJT)* yang telah penulis laksanakan di Bandar Udara El Tari, Kupang, pada unit *Apron Movement Control (AMC), Airport Security dan Airport Commercial*.

Kegiatan *On the Job Training (OJT)* ini memberikan banyak pengalaman dan pembelajaran praktis yang sangat berharga, terutama dalam memahami manajemen operasional bandara secara langsung. Selain itu, laporan ini diharapkan dapat menjadi referensi dan kontribusi positif bagi pihak yang terkait dalam pelaksanaan operasional bandara.

Penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan laporan *On the Job Training (OJT)* ini, terutama kepada:

1. Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa,
2. Bapak Jasmin Parhusip dan Ibu Lisdayanti Hutasoit, selaku kedua orang tua penulis yang selalu memberikan doa, dukungan, dan semangat.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Aidhil Philip Julian selaku *General Manager* Bandar Udara El tari Kupang, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan *On the Job Training (OJT)*.
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku ketua Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya, yang telah membina kami selama di kampus.
6. Bapak Dr. Didi Hariyanto, M.Pd selaku Dosen Pembimbing *On the Job Training (OJT)*, yang senantiasa memberikan masukan dan

motivasi selama kegiatan hingga pembuatan laporan *On the Job Training* (OJT).

7. Seluruh sivitas pegawai di Bandar Udara El Tari Kupang, terkhusus Unit *Apron Movement Control* (AMC), *Airport Security* dan komersil, yang telah membantu penulis dalam pengajaran praktik dan binaan moral selama *On the Job Training* (OJT).
8. Seluruh sivitas akademika Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
9. Rekan – rekan *On the Job Training* (OJT) Manajemen Transportasi Udara, yang selalu bersama berjuang dan melaksanakan seluruh kegiatan *On the Job Training* (OJT) hingga tuntas.
10. Adik – adik tingkat Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX dan X, atas bantuan doa dan dukungan yang diberikan.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih memiliki kekurangan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan untuk kesempurnaan di masa mendatang. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Kupang, 27 Februari 2025



Penulis

## DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL .....	i
LEMBAR PERSETUJUAN .....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR .....	viii
DAFTAR TABEL .....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.1.1. Dasar Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i> .....	2
1.2. Maksud dan Manfaat .....	2
1.2.1. Maksud Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i> .....	2
1.2.2. Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i> .....	3
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING.....	4
2.1. Sejarah Singkat Bandar Udara El Tari Kupang .....	4
2.2. Data Umum Bandar Udara El Tari Kupang.....	5
2.2.1. Data Aerodrome .....	5
2.2.2. Fasilitas Sisi Udara .....	6
2.2.3. Fasilitas Sisi Darat .....	8
2.2.4. <i>Layout</i> Bandar Udara El Tari Kupang.....	9
2.3. Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari Kupang .....	9
BAB III TINJAUAN TEORI .....	10
3.1. Keamanan Penerbangan .....	10
3.2. Budaya Keamanan dalam Penerbangan .....	10
3.3. <i>Prohibited Items</i> .....	11
3.3.1. Korek Api Sebagai <i>Prohibited Items</i> .....	11
3.4. Kesadaran Keamanan Penumpang .....	12
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING .....	13
4.1. Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i> .....	13
4.1.1. <i>Airport Security</i> .....	13
4.1.2. <i>Apron Movement Control (AMC)</i> .....	14
4.1.3. <i>Airport Commercial</i> .....	16
4.2. Jadwal .....	16
4.3. Permasalahan .....	17
4.3.1. Tingginya Frekuensi Penemuan Korek Api .....	17
4.3.2. Kerusakan <i>Digital Security Sign (DSS)</i> .....	18
4.3.3. Smooking Room di Area Ruang Tunggu .....	18
4.4. Penyelesaian Masalah.....	19
4.4.1. Penyusunan <i>Standard Operating Procedure (SOP)</i> .....	19
4.4.2. Edukasi Langsung kepada Penumpang.....	20
4.4.3. Penggunaan <i>Digital Security Sign (DSS)</i> .....	20
4.4.4. Monitoring Budaya Keamanan untuk Pekerja Bandara dan Protokoler .....	21
BAB V PENUTUP.....	23

5.1.	Kesimpulan.....	23
5.1.1.	Kesimpulan Terhadap Bab IV .....	23
5.1.2.	Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	24
5.2.	Saran .....	24
5.2.1.	Saran Terhadap Bab IV .....	24
5.2.2.	Saran terhadap pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT) ..	26
	DAFTAR PUSTAKA.....	28
	LAMPIRAN.....	29



## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2. 1 Bandar Udara El Tari Kupang .....	5
Gambar 2. 2 Layout Bandar Udara El Tari Kupang.....	9
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari Kupang .....	9
Gambar 4. 1 Kegiatan di unit Airport Security .....	14
Gambar 4. 2 Kegiatan di unit Apron Movement Control (AMC).....	16
Gambar 4. 3 Jadwal Pelaksanaan Kegiatan On the Job Training.....	17
Gambar 4. 4 Grafik Temuan Korek Api di Passanger Security Check Point.....	17
Gambar 4. 5 Edukasi Airport Security Kepada Penumpang .....	20
Gambar 4. 6 Penggunaan Digital Security Sign .....	21
Gambar 4. 7 Program Monitoring Budaya Keamanan .....	22



## **DAFTAR TABEL**

Tabel 2.1 Data Aerodrome .....	6
Tabel 2.2 Fasilitas Sisi Udara.....	7
Tabel 2.3 Fasilitas Sisi Darat.....	8



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Selama bertahun – tahun, transportasi menjadi kebutuhan penting bagi masyarakat. Transportasi udara adalah cara yang paling sering dipakai oleh masyarakat. Penerbangan berkembang begitu cepat seiring dengan kemajuan zaman. Perkembangan ini dapat dilihat dengan munculnya lebih banyak bandara di seluruh Indonesia. Karena peran besar bandara, penting untuk mengelola bandara untuk memberikan layanan terbaik bagi masyarakat, terutama bagi mereka yang menggunakan moda transportasi udara.

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) adalah suatu praktik kerja di lapangan sebagai penerapan dari ilmu yang telah didapatkan selama mengikuti perkuliahan di bangku perkuliahan baik teori maupun praktik. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) bertujuan agar taruna yang telah lulus dapat dengan cepat menyesuaikan diri dengan lingkungan kerja yang sesuai. Praktik kerja lapangan diharapkan membantu calon tenaga kerja manajemen tansportasi udara ini berpikir kritis dan memikirkan masalah saat ini. Hal ini pasti akan melatih taruna untuk dapat mengambil keputusan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam melakukan tugas pemberian layanan transportasi udara.

Karena peranannya yang sangat penting untuk keselamatan, keamanan, dan efisiensi penerbangan, Manajemen Transportasi Udara (MTU) adalah salah satu bagian dari pelayanan jasa transportasi udara yang perlu dibentuk secara profesional, bertanggung jawab, dan disiplin. Di Bandar udara yang ditetapkan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya, *On the Job Training* (OJT) disesuaikan dengan kurikulum masing – masing program studi. Tujuan *On the Job Training* (OJT) adalah untuk mengevaluasi kemampuan taruna dalam praktek kerja langsung dan memberikan pengalaman kerja dalam lingkungan

kerja yang sedemikian rupa setelah pendidikan. Oleh karena itu, untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktivitas dan etos kerja yang tinggi, taruna Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara harus mengikuti program *On the Job Training* (OJT).

### **1.1.1. Dasar Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)**

Berikut ini adalah dasar pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya:

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

## **1.2. Maksud dan Manfaat**

### **1.2.1. Maksud Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)**

Maksud dalam pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah :

1. Menciptakan lulusan yang memiliki sertifikat kompetensi yang memenuhi standar nasional dan internasional;
2. Menciptakan lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing di tingkat nasional dan internasional;
3. Mempelajari budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan mendapatkan pengalaman kerja nyata di dunia penerbangan.
4. Menciptakan suasana kerja tim, disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.

#### **1.2.2. Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)***

Manfaat dalam pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui dan memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training (OJT)*.
2. Mempersiapkan diri dan beradaptasi untuk lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Membentuk hubungan kerja sama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga lainnya.
4. Mengetahui dan melihat langsung peran teknologi terapan dalam *On the Job Training (OJT)*

## BAB II

### PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

#### 2.1. Sejarah Singkat Bandar Udara El Tari Kupang

Bandar Udara El Tari Kupang (IATA : KOE, ICAO : WATT). Di beri nama El Tari disesuaikan dengan nama gubernur Nusa Tenggara Timur dari tahun 1966 hingga 1978. Bandar udara El Tari kupang telah beroperasi sejak tahun 1928 sejak masa penjajahan Belanda. Bandara ini awalnya disebut Penfui, sesuai dengan nama daerah lokasi bandara ini. Penfui berasal dari Bahasa Timor, dimana “Pena” artinya jagung dan “fui” artinya hutan. Pada masa itu, wilayah sekitar Penfui dipenuhi dengan tanaman jagung. Setelah Konferensi Meja Bundar tahun 1949 berakhir. Belanda menyerahkan Lapangan Terbang Penfui kepada Pemerintah Indonesia pada tanggal 6 Mei 1950.

Pada Tahun 1988, Lapangan Terbang Penfui diubah menjadi Bandar Udara El Tari untuk menghormati Jenderal TNI Anumerta Elias Tari, yang menjabat sebagai Gubernur NTT dari tahun 1966 hingga 1978. PT Angkasa Pura Indonesia atau *Injourney Airport* mengelola Bandar Udara El Tari dengan tujuan untuk meningkatkan koneksi udara di seluruh Indonesia. Bandar Udara El Tari memiliki luas sebesar 16.064 meter<sup>2</sup>, memiliki landasan pacu 2.500 meter dan melayani sekitar 20 penerbangan domestik dan 7 *airlines* yang beroperasi serta memiliki 2 fasilitas garbarata



Gambar 2. 1 Bandar Udara El Tari Kupang

## 2.2. Data Umum Bandar Udara El Tari Kupang

### 2.2.1. Data Aerodrome

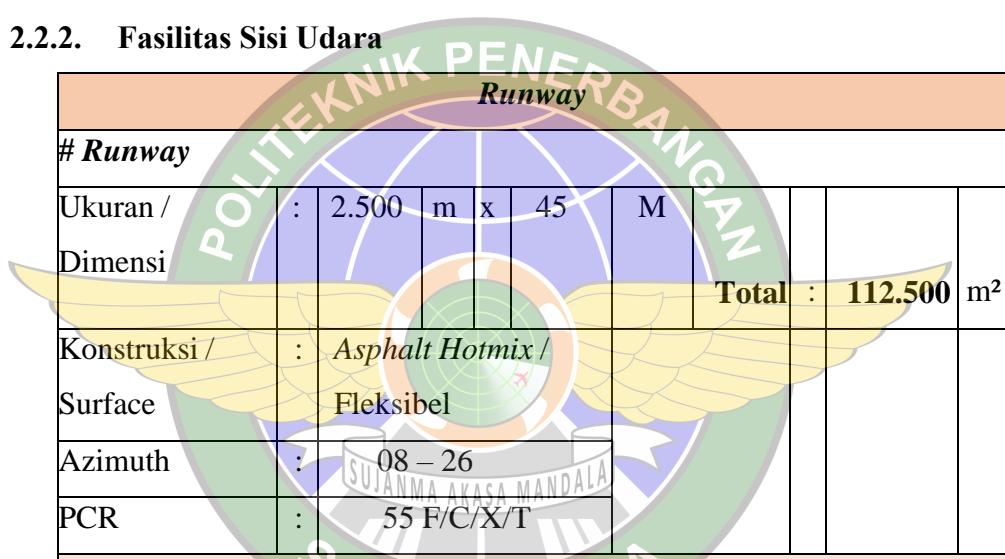
Data Umum Bandar Udara El Tari	
Nama Bandar udara	Bandar Udara El Tari Kupang
Alamat	Jl. Adi Sutjipto, Penfui, Kec Maulafa, 85361
Provinsi	Nusa Tenggara Timur
Telepon	(0380) 881668
Fax	(0380) 881263
Email	koe@angkasapura1.co.id
Kode ICAO	WATT
Kode IATA	KOE
Koordinat ARP	S 10° 10' 40" E 123° 39' 50"
UTC	+ 8
Arah dan Jarak dari kota	7,3 Km west
Elevasi	102 ft mdpl
Elevasi Dari Setiap Threshold	RWY 26 (309 ft mdpl) RWY 08 (345 ft mdpl)
Kategori	Domestik

Pesawat yang Beroperasi	- Boeing 737 Series - Airbus A320 - ATR 72 Series
Jam Operasi	06:00 - 20:30 WITA
Jenis Penerbangan yang diizinkan	VFR dan IFR

Tabel 2.1 Data Aerodrome

(sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara El Tari Kupang)

### 2.2.2. Fasilitas Sisi Udara



Runway									
# Runway									
Ukuran / Dimensi	:	2.500	m	x	45	M			
							Total	:	112.500 m <sup>2</sup>
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel							
Azimuth	:	08 – 26							
PCR	:	55 F/C/X/T							
# Taxiway A									
Ukuran / Dimensi	:	202,5	m	x	23	M	Total	:	4657,5 m <sup>2</sup>
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel							
PCR	:	48 F/B/X/T							
# Taxiway B									
Ukuran / Dimensi	:	202,5	m	x	23	M	Total	:	4657,5 m <sup>2</sup>
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel							
PCR	:	50 F/C/X/T							

# Apron A ( <i>aircraft stand 1 – 11</i> )								
Ukuran / Dimensi	:	405	m	x	105	M	Total	: <b>42.525</b> m <sup>2</sup>
Konstruksi / Surface	:	<i>Rigid Pavement</i>						
PCR	:	42 R/A/X/T						
# Apron B ( <i>aircraft stand 12 – 17</i> )								
Ukuran / Dimensi	:	173	m	x	73,2	M	Total	: <b>12.664</b> m <sup>2</sup>
Konstruksi / Surface	:	<i>Rigid Pavement</i>						
PCR	:	35 R/B/W/T						
# Stop Way								
Ukuran / Dimensi	:	60	m	x	45	m		
Konstruksi / Surface	:	Tanah Padat						
# Runway End Safety Area								
Ukuran / Dimensi	:	90	m	x	90	m		
Konstruksi / Surface	:	Rumput						
# Runway Strip								
Ukuran / Dimensi	:	2.680	m	x	150	m		
Konstruksi / Surface	:	Rumput						

*Tabel 2.2 Fasilitas Sisi Udara  
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara El Tari Kupang)*

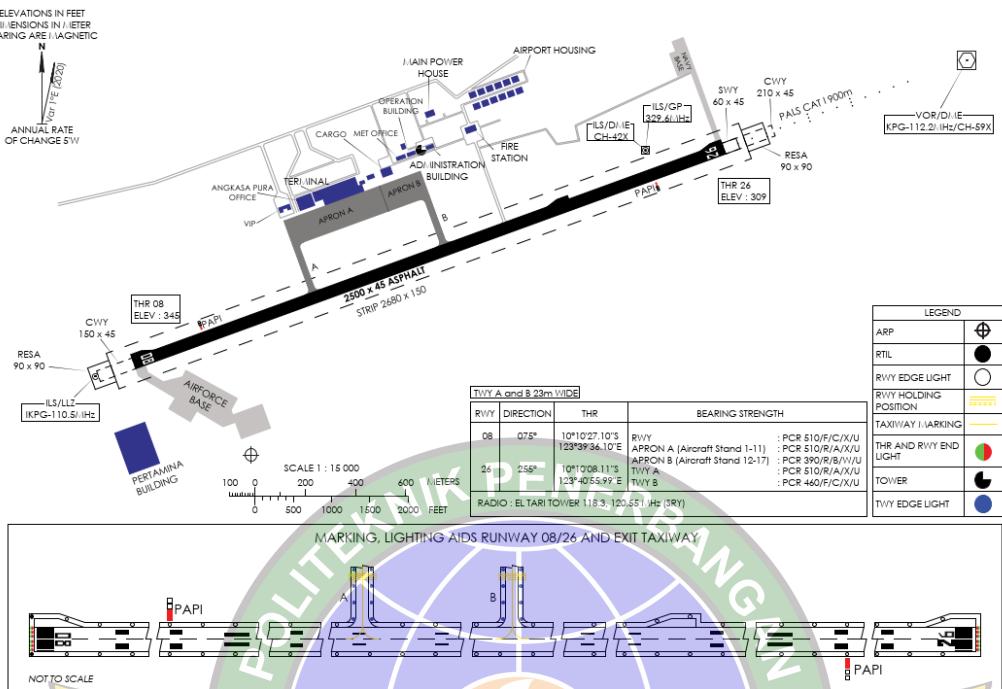
### 2.2.3. Fasilitas Sisi Darat

# Terminal			
Kategori	:	Domestik	
Luas	:	17.852	m <sup>2</sup>
# Gedung Cargo			
Luas	:	4.306	m <sup>2</sup>
# Gedung Chiller			
Luas	:	345	m <sup>2</sup>
# Gedung Airport Operation Control Center			
Luas	:	124,75	m <sup>2</sup>
# Gedung Teknik			
Luas	:	280	m <sup>2</sup>
# Gedung Fire Station (PKP-PK)			
Luas	:	573,76	m <sup>2</sup>
# Gedung Perkantoran Administrasi			
Luas	:	1.050	m <sup>2</sup>
# Gedung Main Power House			
Luas	:	822,61	m <sup>2</sup>

Tabel 2.3 Fasilitas Sisi Darat

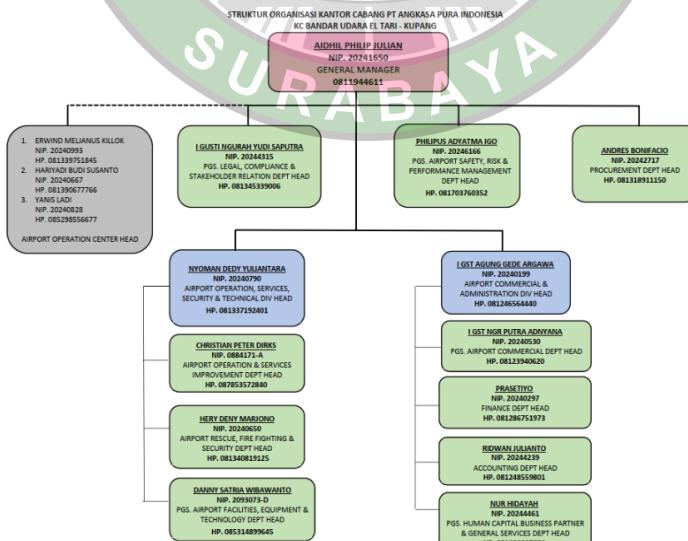
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara El Tari Kupang)

#### 2.2.4. Layout Bandar Udara El Tari Kupang



Gambar 2. 2 Layout Bandar Udara El Tari Kupang  
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara El Tari Kupang)

#### 2.3. Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari Kupang



## **BAB III**

### **TINJAUAN TEORI**

#### **3.1. Keamanan Penerbangan**

Istilah Keamanan Penerbangan mengacu pada kombinasi tindakan, sumber daya manusia, dan material yang digunakan untuk melindungi penerbangan sipil dari pelanggaran hukum (ICAO, 2022). Menurut UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari Tindakan Melawan hukum (*Acts of Unlawful Interference*) melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur. Keamanan Penerbangan sangat penting bagi industri penerbangan di seluruh dunia untuk menjamin keselamatan penumpang, kru, petugas darat, dan masyarakat umum. Regulasi untuk keamanan penerbangan telah diatur di dalam Annex 17 serta peraturan nasional seperti Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional.

Keamanan Penerbangan mencakup berbagai aspek, termasuk pemeriksaan keamanan untuk penumpang, barang bawaan, dan kargo yang akan diterbangkan. Proses pemeriksaan ini dilakukan oleh staf keamanan bandara dengan memanfaatkan peralatan seperti mesin pemindai *X-ray*, alat deteksi logam, dan anjing pelacak(Fahrezi et al., 2024). Selain itu, sistem keamanan penerbangan juga meliputi pengawasan wilayah terbatas dibandara, pemantauan menggunakan kamera pengawas, serta langkah – langkah darurat yang diterapkan bila terjadi insiden keamanan

#### **3.2. Budaya Keamanan dalam Penerbangan**

Berdasarkan KM 39 Tahun 2024 Budaya Keamanan Penerbangan adalah sekumpulan norma, kepercayaan, nilai, sikap, dan asumsi yang melekat dalam kegiatan sehari – hari Operator Penerbangan dan dicerminkan oleh suatu tindakan dan perilaku manajemen dan karyawan serta seluruh entitas di

bandara bahwa Keamanan Penerbangan merupakan tanggung jawab semua orang.

Implementasi budaya keamanan memerlukan pendekatan yang mendalam termasuk sosialisasi, pelatihan, dan penggunaan teknologi untuk mendukung pengawasan dan pengamanan. Kegiatan seperti workshop dan kampanye budaya keamanan di bandara bertujuan untuk meningkatkan keterlibatan semua pihak terkait dalam upaya menjaga keamanan penerbangan. Selain itu, pentingnya kolaborasi antara berbagai stakeholder, termasuk pemerintah dan operator bandara, menjadi kunci untuk memastikan bahwa standar keamanan dapat diterapkan secara konsisten. Dengan membangun budaya keamanan yang kuat, industri penerbangan dapat lebih siap menghadapi berbagai tantangan dan ancaman yang mungkin muncul.(Amir et al., 2024)

### **3.3. *Prohibited Items***

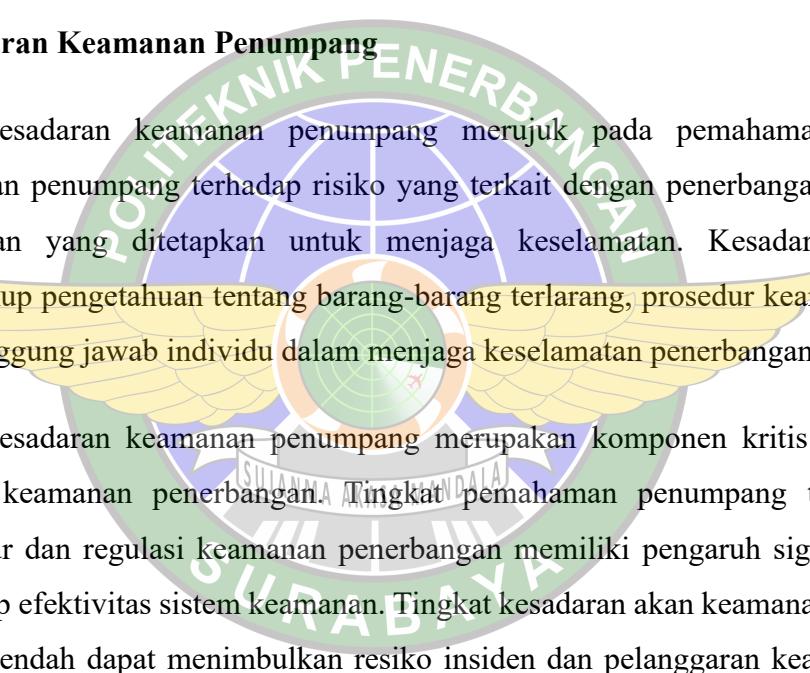
*Prohibited items* adalah benda yang tidak diizinkan karena dapat digunakan untuk mencederai, melukai atau membunuh orang serta untuk melakukan tindakan yang melawan hukum yang meliputi alat peledak, barang berbahaya, alat – alat berbahaya dan senjata. Berdasarkan KM 39 tahun 2024 mengenai Program Keamanan Penerbangan Nasional, semua barang yang diketahui termasuk dalam kategori *prohibited items* harus diamankan oleh petugas keamanan bandara dan kemudian di proses sesuai dengan aturan yang berlaku. (Kusumawati & Albanna, 2024),*Prohibited Items* dikategorikan menjadi 4 jenis, yaitu Alat peledak (*explosives*), Senjata (*weapon*), Alat-alat berbahaya (*dangerous devise*) dan Barang-barang berbahaya (*dangerous goods*). Korek api termasuk dalam kategori barang berbahaya yang dilarang dalam penerbangan karena mengandung bahan yang mudah terbakar. (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2024)

#### **3.3.1. Korek Api Sebagai *Prohibited Items***

Korek api termasuk dalam kategori barang berbahaya (*dangerous goods*) yang dilarang dalam penerbangan karena mengandung bahan yang mudah terbakar. Berdasarkan lampiran KM 39 tahun 2024, jenis-jenis korek api yang termasuk dalam kategori *prohibited items* adalah :

1. Korek api gas;
2. Korek api kayu;
3. Peralatan pembakar (*premixing burner lighter*)

#### **3.4. Kesadaran Keamanan Penumpang**



Kesadaran keamanan penumpang merujuk pada pemahaman dan perhatian penumpang terhadap risiko yang terkait dengan penerbangan serta peraturan yang ditetapkan untuk menjaga keselamatan. Kesadaran ini mencakup pengetahuan tentang barang-barang terlarang, prosedur keamanan, dan tanggung jawab individu dalam menjaga keselamatan penerbangan.

Kesadaran keamanan penumpang merupakan komponen kritis dalam sistem keamanan penerbangan. Tingkat pemahaman penumpang tentang prosedur dan regulasi keamanan penerbangan memiliki pengaruh signifikan terhadap efektivitas sistem keamanan. Tingkat kesadaran akan keamanan yang masih rendah dapat menimbulkan resiko insiden dan pelanggaran keamanan yang dapat membahayakan penumpang, karyawan dan fasilitas bandar udara. (Afriyanto et al., 2024)

## **BAB IV**

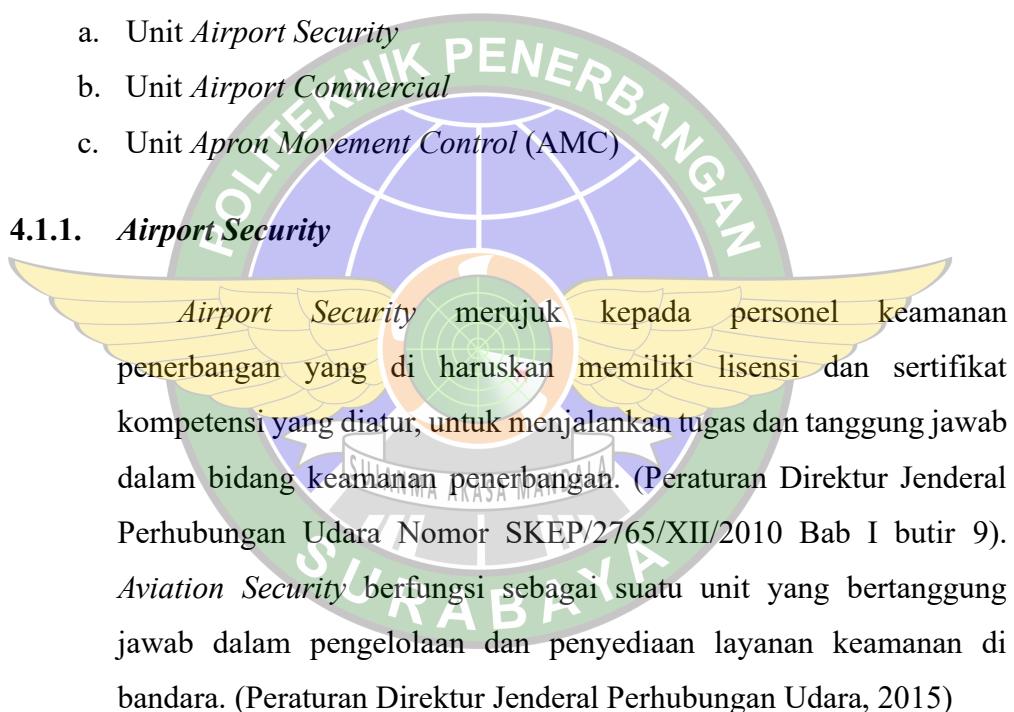
### **PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING**

#### **4.1. Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)**

Dalam melaksanakan *On the Job Training (OJT)* Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa wilayah kerja di Bandar Udara El Tari Kupang. Wilayah kerja tersebut meliputi :

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

##### **4.1.1. *Airport Security***



Dalam lingkup Perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara El Tari Kupang, unit yang melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagai personel keamanan penerbangan adalah unit *Airport Security*.

Dalam melaksanakan tugas, personel *Airport Security* memiliki rutinitas rutin dalam menjaga keamanan dan keselamatan, seperti :

1. Apel kelengkapan bersama personel *Airport Security*.

2. Cek kelengkapan pengamanan dalam menunjang aktifitas, seperti kelengkapan *Handy-Talkie*.
3. Menempati pos – pos penjagaan tertentu sesuai jadwal.
4. Melakukan patroli disekitar daerah terminal Bandar Udara El Tari Kupang.
5. *Checklist* di setiap sudut daerah bandar udara untuk mengecek keadaan fasilitas yang berada di daerah tersebut.

Personel *Airport Security* berjumlah 63 personel yang terbagi menjadi tiga regu yaitu Alfa, Bravo dan Charlie.



#### 4.1.2. *Apron Movement Control (AMC)*

Pada Bandara El Tari Kupang, personel *Apron Movement Control* (AMC) berjumlah 12 personel. Untuk waktu masuk dinas personel *Apron Movement Control* (AMC) dibagi menjadi 2 shift yaitu :

- a. *Shift* pagi dimulai dari pukul 05.00 – 13.00 WITA
- b. *Shift* siang dimulai dari 13.00 – *Last Flight* yang ada

Pada unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara El Tari Kupang berbeda dengan unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandara lain. Perbedaan ini terletak pada wilayah kerjanya yang mana

unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar udara Kupang merangkap hampir semua area di Bandar Udara El Tari Kupang. Area kerja Unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara El Tari Kupang bukan hanya di area *Airside* saja, melainkan merangkap ke area terminal, *landside*, dan Kargo. Selain itu unit *Airport Movement Control* (AMC) di Bandar Udara El Tari Kupang sering menjadi operator dari *aviobridge*.

Untuk area terminal, *landside* dan kargo kegiatan unit *Apron Movement Control* (AMC) di bandara hanya memantau perkembangan operasi dan lingkungan sehari – hari. Maka dari itu unit *Apron Movement Control* (AMC) melakukan inspeksi atau *checklist* di tiap-tiap daerah dengan menggunakan aplikasi *MyInspection*.

Untuk kegiatan *airside*, unit *Apron Movement Control* (AMC) memantau pergerakan yang ada di area apron melalui kamera pengawas. Tidak hanya memantau tetapi juga menentukan lokasi *parking stand*. Setelah itu unit *Apron Movement Control* (AMC) mencatat data seperti *block-on*, *block-off*, *estimate*, *actual landing*, dan *take-off*. Nantinya data tersebut akan di-*input* ke dalam *Apron Movement Control sheet* dan direkap. Setelah itu unit *Apron Movement Control* (AMC) akan meng-*input* *flight plan* untuk keesokan harinya dan membuat jadwal penerbangan di aplikasi SIOPSKOM.



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

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

#### 4.1.3. *Airport Commercial*

Unit *Airport Commercial* merupakan unit yang bertugas untuk menghitung pendapatan *aeronautika* dan *non-aeronautika*. Pendapatan *aeronautika* adalah pendapatan bandar udara yang berasal atau bersumber dari bisnis pesawat, *airlines*, fasilitas dibandar udara, dan lain sebagainya. Untuk pendapatan *non-aeronautika* berasal atau bersumber dari luar bisnis *aeronautika*, seperti sewa-sewa ruang dan tempat atau *tenant*. *Event* atau promosi, parkir mobil dan motor dan lain sebagainya.

### 4.2. Jadwal

Adapun jadwal pelaksanaan *On the Job Training* taruna/i D3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) yang berada di Bandar Udara El Tari Kupang adalah sebagai berikut :

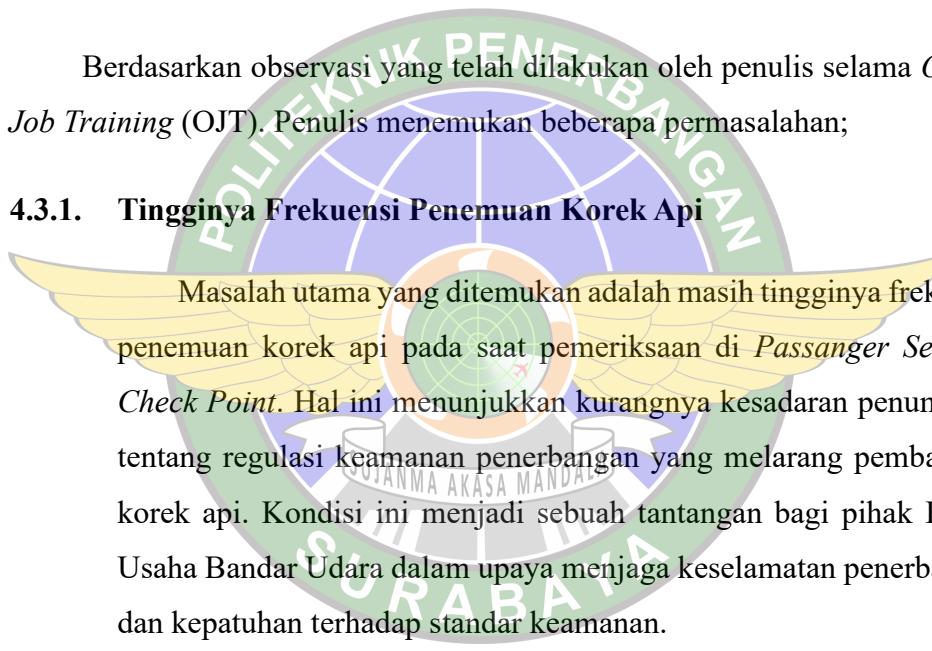
JADWAL KEGIATAN PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)								
NAMA	JANUARI				FEBRUARI			
	06 s/d 12	13 s/d 19	20 s/d 26	27 s/d 2	3 s/d 9	10 s/d 16	17 s/d 23	24 s/d 28
Gracyel	AVSEC		COMMERCIAL		AMC		PENYUSUNAN LAPORAN OJT	
Lasykar	AVSEC		COMMERCIAL		AMC		PENYUSUNAN LAPORAN OJT	
Muthia	AVSEC		COMMERCIAL		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. 3 Jadwal Pelaksanaan Kegiatan On the Job Training

#### 4.3. Permasalahan

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan oleh penulis selama *On the Job Training* (OJT). Penulis menemukan beberapa permasalahan;

##### 4.3.1. Tingginya Frekuensi Penemuan Korek Api



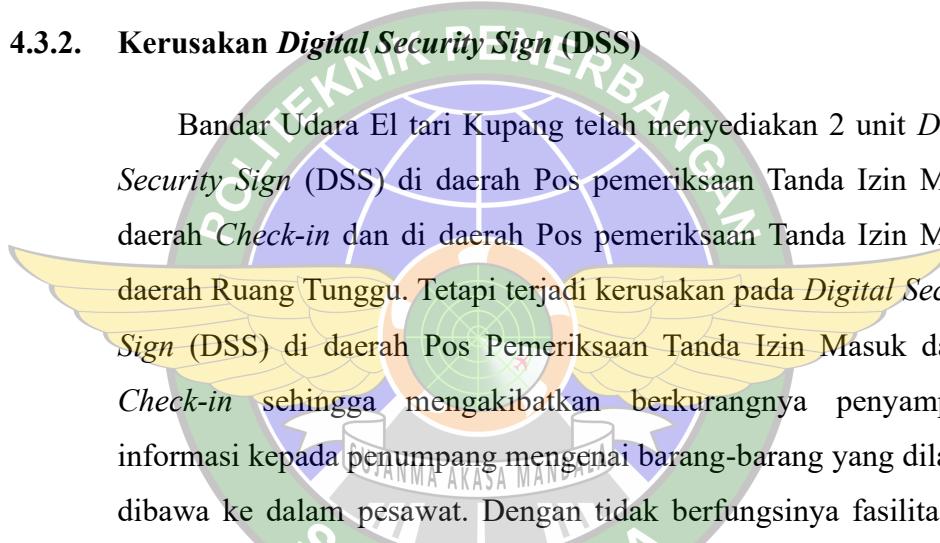
Masalah utama yang ditemukan adalah masih tingginya frekuensi penemuan korek api pada saat pemeriksaan di *Passanger Security Check Point*. Hal ini menunjukkan kurangnya kesadaran penumpang tentang regulasi keamanan penerbangan yang melarang pembawaan korek api. Kondisi ini menjadi sebuah tantangan bagi pihak Badan Usaha Bandar Udara dalam upaya menjaga keselamatan penerbangan dan kepatuhan terhadap standar keamanan.



Gambar 4. 4 Grafik Temuan Korek Api di Passanger Security Check Point (Sumber: Data Laporan Bulanan Airport Security Bandar Udara El Tari Kupang Bulan Januari 2025)

Berdasarkan data grafik diatas, jumlah korek api yang ditemukan di *passenger security check point* bervariasi antara 15 hingga 61 perhari. Angka tertinggi terjadi pada tanggal 6 Januari 2025 dengan 61 temuan, diikuti dengan 7 Januari dengan 52 temuan dan tanggal 18 Januari dengan 43 temuan. Sementara angka terendah terjadi pada tanggal 13 Januari dengan 15 temuan. Rata rata penemuan korek api selama periode dua minggu mencapai 32 temuan per hari, menunjukkan konsistensi permasalahan yang perlu mendapat perhatian serius.

#### 4.3.2. Kerusakan *Digital Security Sign* (DSS)



Bandar Udara El tari Kupang telah menyediakan 2 unit *Digital Security Sign* (DSS) di daerah Pos pemeriksaan Tanda Izin Masuk daerah *Check-in* dan di daerah Pos pemeriksaan Tanda Izin Masuk daerah Ruang Tunggu. Tetapi terjadi kerusakan pada *Digital Security Sign* (DSS) di daerah Pos Pemeriksaan Tanda Izin Masuk daerah *Check-in* sehingga mengakibatkan berkurangnya penyampaian informasi kepada penumpang mengenai barang-barang yang dilarang dibawa ke dalam pesawat. Dengan tidak berfungsinya fasilitas ini, kesempatan untuk mengedukasi penumpang dari awal menjadi berkurang, yang pada akhirnya menyebabkan tingginya penemuan korek api pada saat pemeriksaan.

#### 4.3.3. Smooking Room di Area Ruang Tunggu

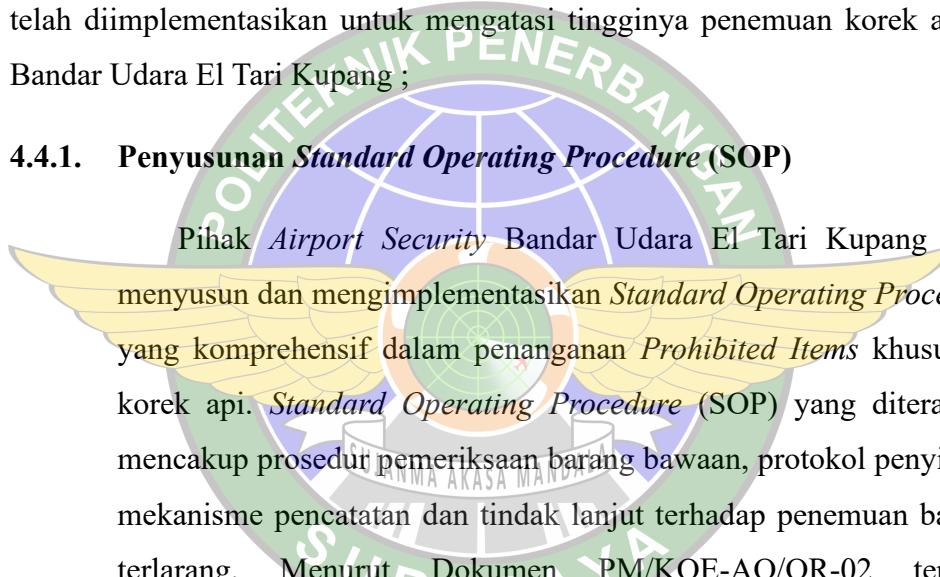
Keberadaan *Smooking room* pada area ruang tunggu telah memberikan persepsi keliru pada penumpang. Para penumpang berasumsi dengan adanya fasilitas ini penumpang dapat membawa korek api ke daerah ruang tunggu. Menurut PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan, *Smooking room* sebagai fasilitas nilai tambah bagi Bandar Udara. Kondisi ini menciptakan kebingungan bagi penumpang karena adanya kontradiksi antara

fasilitas yang disediakan dengan regulasi keamanan yang berlaku. Berdasarkan hasil pengamatan penulis, Penumpang yang melihat adanya *smoking room* cenderung beranggapan bahwa penumpang dapat membawa korek api ke daerah tersebut, tanpa memahami bahwa korek api termasuk dalam kategori barang yang dilarang di dalam penerbangan.

#### 4.4. Penyelesaian Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah diidentifikasi, beberapa solusi telah diimplementasikan untuk mengatasi tingginya penemuan korek api di Bandar Udara El Tari Kupang ;

##### 4.4.1. Penyusunan *Standard Operating Procedure* (SOP)



Pihak *Airport Security* Bandar Udara El Tari Kupang telah menyusun dan mengimplementasikan *Standard Operating Procedure* yang komprehensif dalam penanganan *Prohibited Items* khususnya korek api. *Standard Operating Procedure* (SOP) yang diterapkan mencakup prosedur pemeriksaan barang bawaan, protokol penyitaan, mekanisme pencatatan dan tindak lanjut terhadap penemuan barang terlarang. Menurut Dokumen PM/KOE-AO/OR-02 tentang Pemeriksaan Keamanan dan Bagasi, langkah-langkah yang dilakukan apabila menemukan barang-barang yang dilarang (*prohibited items*) pada saat pemeriksaan yaitu :

1. Menahan/menyita barang-barang dilarang sesuai ketentuan;
2. Melanjutkan pemeriksaan dari lokasi ditemukannya barang-barang dilarang (*prohibited items*);
3. Apabila barang-barang dilarang (*prohibited items*) yang ditemukan berupa senjata api atau alat peledak maka dilakukan :
  - a) Menahan penumpang;
  - b) Melaporkan kepada supervisor

- c) Melakukan investigasi; dan
- d) Berkoodinasi dengan Satgas pam Lanud El Tari

#### 4.4.2. Edukasi Langsung kepada Penumpang

Para petugas *Airport Security* telah menerapkan sistem penanganan dan edukasi yang efektif dalam menangani penemuan korek api. Ketika korek api ditemukan pada saat pemeriksaan, petugas segera melakukan penyitaan disertai dengan penjelasan bahaya yang dapat ditimbulkan. Proses edukasi dilakukan dengan pendekatan yang profesional dan informatif, mencakup tentang alasan pelarangan korek api dalam penerbangan dan potensi bahaya yang dapat ditimbulkan.



Gambar 4. 5 Edukasi Airport Security Kepada Penumpang  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

#### 4.4.3. Penggunaan Digital Security Sign (DSS)

*Digital Security Sign* berperan penting dalam penyampaian informasi tentang *prohibited items* kepada penumpang. Perangkat ini menampilkan daftar barang-barang yang dilarang dengan visualisasi yang jelas dan mudah dipahami. Penayangan dilakukan secara berulang untuk memastikan penumpang dapat membaca dan

memahami setiap informasi yang ditampilkan. *Digital Security Sign* ditempatkan di lokasi strategis seperti area sebelum *check-in* dan jalur menuju *Passenger Security Check Point* telah membantu mengoptimalkan penyebaran informasi kepada penumpang.



Gambar 4. 6 Penggunaan Digital Security Sign  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

#### 4.4.4. Monitoring Budaya Keamanan untuk Pekerja Bandara dan Protokoler

Program monitoring budaya keamanan telah dilaksanakan secara rutin untuk seluruh pekerja bandara dan protokoler. Program ini mencakup tentang prosedur keamanan dan pengenalan *prohibited items* terkhusus korek api yang dilarang di dalam penerbangan. Ketika calon penumpang diantar atau pun didampingi oleh porter ataupun protokoler, calon penumpang dapat ditanyakan secara langsung apakah penumpang membawa korek api dan memberikan peringatan verbal yang spesifik mengenai korek api. Melalui program ini seluruh pekerja bandara dan protokoler dapat berperan aktif dalam mendukung dan menegakkan budaya keamanan di lingkungan bandara.



Gambar 4. 7 Program Monitoring Budaya Keamanan  
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1. Kesimpulan**

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

Selama pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* di Bandar Udara El Tari Kupang, penulis mendapatkan pengalaman dalam berbagai unit kerja, yaitu *Airport Security*, *Apron Movement Control (AMC)* dan *Airport Commercial*. Dari hasil observasi dan pengamatan di lapangan, ditemukan beberapa permasalahan utama terkait keamanan penerbangan, khususnya dalam pembawaan korek api oleh penumpang. Masalah utama yang diidentifikasi adalah tingginya frekuensi penemuan korek api di *Passenger Security Check Point*. Selain itu, terdapat faktor lain yang turut memperburuk situasi ini, yaitu kerusakan *Digital Security Sign (DSS)* yang seharusnya berfungsi sebagai media informasi bagi penumpang, serta keberadaan *smoking room* di area ruang tunggu yang memberikan persepsi keliru terkait kebijakan keamanan.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, berbagai langkah telah diimplementasikan. Salah satunya adalah penyusunan dan penerapan *Standard Operating Procedure (SOP)* dalam penanganan *prohibited items*, yang mencakup prosedur pemeriksaan barang bawaan, penyitaan, pencatatan, dan tindak lanjut terhadap temuan barang terlarang. Selain itu, dilakukan edukasi langsung kepada penumpang mengenai bahaya dan larangan membawa korek api dalam penerbangan. Upaya ini didukung oleh penggunaan *Digital Security Sign (DSS)* yang berperan penting dalam menyebarkan informasi tentang *prohibited items* secara lebih efektif di area bandara. Di samping itu, dilakukan monitoring budaya keamanan bagi pekerja

bandara dan pihak protokoler guna meningkatkan kesadaran serta kepatuhan terhadap peraturan keamanan penerbangan.

Secara keseluruhan, pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* ini memberikan wawasan berharga tentang operasional bandara dan pentingnya penerapan budaya keamanan dalam penerbangan. Dengan adanya penerapan solusi yang telah dilakukan, diharapkan efektivitas pengawasan dan edukasi keamanan penerbangan dapat terus meningkat di masa mendatang.

### 5.1.2. Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)*

Politeknik Penerbangan Surabaya menyediakan kesempatan bagi Taruna Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara untuk melaksanakan *On the Job Training (OJT)* sehingga dapat memperoleh pemahaman dan keterampilan yang relevan dibidangnya, sesuai dengan materi yang dipelajari selama masa pendidikan. Tujuan dari pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* ini agar para Taruna dapat menerapkan pengetahuan tersebut dalam praktik sehingga dapat menyesuaikan diri dengan kondisi kerja setelah menyelesaikan pendidikan.

Pada saat pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* di Bandar Udara El Tari Kupang selama kurang lebih 2 bulan, penulis memperoleh banyak wawasan baru yang berhubungan langsung dengan penerapan keterampilan yang dimiliki, khususnya pada unit *Airport Security*, *Apron Movement Control (AMC)* dan *Commercial*. Seluruh aktivitas yang dilakukan berada di bawah bimbingan personel Bandar Udara.

## 5.2. Saran

### 5.2.1. Saran Terhadap Bab IV

Berdasarkan kondisi yang telah dijelaskan pada BAB IV, beberapa saran yang dapat dipertimbangkan untuk meningkatkan efektivitas penanganan *prohibited items* berupa korek api;

#### **1. Perbaikan *Digital Security Sign* (DSS)**

Bandar Udara El Tari Kupang perlu melakukan perbaikan terhadap *Digital Security Sign* (DSS) pada area Pos pemeriksaan ruang *check-in* yang mengalami kerusakan. Perbaikan ini sangat penting untuk memaksimalkan penyampaian informasi tentang korek api kepada penumpang. Selain perbaikan, perlu dilakukan juga perawatan secara berkala untuk mencegah kerusakan di masa yang akan datang.

#### **2. Penggunaan Media Sosial**

Bandara dapat mengoptimalkan penggunaan platform media sosial seperti Tiktok dan Instagram untuk menyebarluaskan informasi tentang *prohibited items*, khususnya korek api. Pemanfaatan media sosial ini akan memperluas jangkauan informasi dan meningkatkan kesadaran masyarakat tentang regulasi keamanan penerbangan.

#### **3. Pengembangan Sistem WiFi**

Bandar Udara El Tari Kupang dapat mengembangkan sistem *landing page* khusus pada layanan WiFi Bandara yang menampilkan informasi tentang *Prohibited items*. Ketika penumpang hendak mengakses WiFi Bandara, penumpang akan diarahkan ke halaman yang menampilkan informasi keamanan penerbangan terlebih dahulu. Inovasi ini akan memastikan bahwa setiap penumpang yang menggunakan WiFi bandara mendapatkan informasi tentang *prohibited items* secara efektif

#### **4. Penyediaan Korek Api Permanen**

Bandar udara El Tari kupang dapat menyediakan fasilitas korek api permanen pada area *smooking room* bandar udara. Sehingga

penumpang dapat menikmati area *smoking room* yang ada di bandara. Dengan adanya fasilitas ini, pihak bandara dapat meminimalkan resiko kelolosan korek api di dalam penerbangan.

### 5.2.2. Saran terhadap pelaksanaan *On the Job Training (OJT)*

Berdasarkan pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* di Bandara El Tari Kupang, beberapa saran untuk peningkatan kualitas pelaksanaan program *On the Job Training (OJT)* kedepannya adalah :

1. Para Taruna perlu dibekali pengetahuan yang lebih relevan dan sesuai dengan lingkup pelaksanaan *On the Job Training (OJT)*. Pembekalan ini sebaiknya mencakup materi praktis yang berkaitan langsung dengan tugas-tugas di lapangan. Hal ini akan membantu Taruna/Taruni untuk lebih cepat beradaptasi dan memberikan kontribusi yang lebih maksimal selama masa *On the Job Training (OJT)*.
2. Durasi pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* yang saat ini hanya 2 bulan dirasa kurang memadai untuk mendapatkan pengalaman dan pemahaman yang komprehensif tentang operasional bandara. Perpanjangan waktu menjadi minimal 3-4 bulan akan memberikan kesempatan yang lebih luas bagi Taruna/Taruni untuk mempelajari berbagai aspek keamanan penerbangan secara lebih mendalam. Dengan waktu yang lebih panjang, Taruna/Taruni dapat terlibat dalam berbagai situasi dan permasalahan yang berbeda, sehingga dapat mengembangkan kemampuan problem-solving yang lebih baik.
3. Pelaksanaan sidang *On the Job Training (OJT)* perlu ditinjau ulang efektivitasnya. Sebagai alternatif, evaluasi dapat dilakukan melalui penilaian berbasis kinerja selama masa *On the Job Training (OJT)* yang mencakup pengalaman, pembelajaran, dan kontribusi Taruna/Taruni di lapangan. Pendekatan ini akan lebih mencerminkan kemampuan dan perkembangan Taruna/Taruni

selama program *On the Job Training* (OJT). Penilaian dapat dilakukan oleh pembimbing lapangan yang secara langsung mengamati kinerja Taruna/Taruni selama masa penugasan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Afriyanto, D., Soebagio, A., Amir, E., Endrawijaya, I., Pamuraharjo, H., P, A. K., Penerbangan, P., & Internasional, B. (2024). *PELATIHAN SAFETY AND SECURITY AWARENESS BAGI MASYARAKAT DI SEKITAR BANDAR UDARA INTERNASIONAL*. 5(6), 11930–11936.
- Amir, E., Soebagio, A., Afriyanyto, D., & Wahyudono. (2024). Budaya Keamanan Penerbangan Regulasi Dan Kasus. In *Budaya Keamanan Penerbangan Regulasi Dan Kasus* (Vol. 1).
- Fahrezi, M. F., Tinggi, S., Kedirgantaraan, T., Terminal, P., & Domestik, K. (2024). *ANALISIS KEAMANAN PENERBANGAN AKTIVITAS TRANSIT DI TERMINAL KEDATANGAN DOMESTIK IA PASCA PENGEMBANGAN BANDAR UDARA*. 116, 116–126.
- ICAO. (2022). Annex 17 (Issue July).
- Kusumawati, C., & Albanna, F. (2024). Pengaruh Pengetahuan Penumpang tentang Prohibited Items terhadap Kepatuhan pada Security Check Point di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali Jawa Tengah. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(2), 523–539. <https://doi.org/10.47467/elmal.v5i2.549>
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *PM 09 Tahun 2024*. 1–21.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2015). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP / 2765 / XII /2010. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara*, I, 534.

## LAMPIRAN

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 <i>Airport Security</i>
	Kegiatan pemeriksaan barang bawaan penumpang di <i>Passenger Security Check Point</i>
	Kegiatan pemeriksaan Tanda Izin Masuk berupa PAS Bandara, <i>ID Crew, Boarding PASS</i> di Pos 4

	<p>Kegiatan pengendalian di area pos kedatangan</p>
	<p>Kegiatan <i>Foreign Object Debris (FOD) cleaning</i> di area apron Bandara</p>
	<p>Foto bersama dengan Unit <i>Airport Commercial</i> Bandar Udara El Tari Kupang</p>
	<p>Kegiatan pemasangan fasilitas garbarata</p>
	<p>Kegiatan <i>Marshalling</i> pesawat cargo</p>

	Kegiatan inspeksi area terminal kargo
	Kegiatan Pengisian Data di SIOPSKOM
	Kegiatan inspeksi di daerah <i>Runway</i>

