

**MITIGASI KEBUTUHAN *CLOSED CIRCUIT TELEVISION*  
(CCTV) DI AREA PERIMETER WILAYAH SELATAN  
BANDAR UDARA EL TARI KUPANG  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**  
**Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

**GRACYEL ABHELLYA CHRISTINE**  
**NIT.30622013**

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

**MITIGASI KEBUTUHAN *CLOSED CIRCUIT TELEVISION*  
(CCTV) DI AREA PERIMETER WILAYAH SELATAN  
BANDAR UDARA EL TARI KUPANG  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**  
**Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



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

## LEMBAR PERSETUJUAN

MITIGASI KEBUTUHAN *CLOSED CIRCUIT TELEVISION (CCTV)* DI AREA PERIMETER  
WILAYAH SELATAN BANDAR UDARA EL TARI KUPANG  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Oleh :

GRACYEL ABHELLYA CHRISTINE  
NIT.30622013

Program Studi D3 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 AVSEC,

  
YOSA GALUH DARHANTIAN  
NIP. 20247301

Dosen Pembimbing,

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

Mengetahui,  
*AIRPORT RESCUE, FIRE FIGHTING &*  
*SECURITY DEPARTEMENT HEAD*

  
HERY DENY MARJONO  
NIP. 20240650

## LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



YOSSA GALUH  
DARHANTIAN  
NIP. 20247301



MARIANI  
LAPUIMAKUNI  
NIP. 20244807



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

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Manajemen Transportasi Udara



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

## KATA PENGANTAR

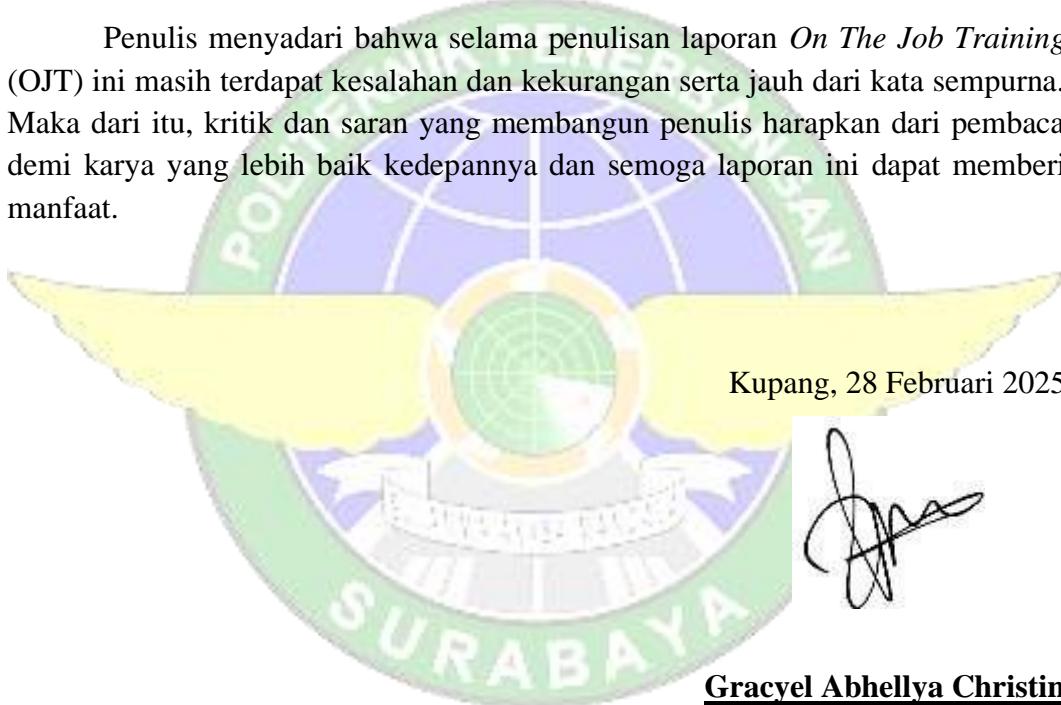
Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang berlangsung dari tanggal 06 Januari sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara El Tari Kupang dengan baik. Dengan adanya kgiatan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

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

1. Tuhan Yesus Kristus.
2. Kedua orang tua dan segenap keluarga yang senantiasa memberikan doa, dukungan, serta motivasi sehingga dapat memaksimalkan diri dalam melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT).
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara.
5. Bapak Aidhil Philip Julian, selaku *General Manager* beserta tim yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melakukan penelitian di PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara El Tari Kupang.
6. Bapak Dr. Didi Hariyanto, M.Pd., selaku Dosen Pembimbing yang senantiasa membantu dalam penyusunan dan penulisan laporan *On The Job Training* (OJT).
7. Bapak Hery Deny Marjono, selaku *Airport Rescue, Fire Fighting, & Security Departement Head* Bandar Udara El Tari Kupang.
8. Bapak I Gusti Ngurah Putra Adnyana, selaku PGS. *Airport Commercial Departement Head* Bandar Udara El Tari Kupang.

9. Bapak Christian Peter Dirks, selaku *Airport Operation & Services Improvement Departement Head* Bandar Udara El Tari Kupang.
10. Bapak Yossa Galuh Darhantian, selaku Supervisor Unit *Airport Security* Bandar Udara El Tari Kupang yang senantiasa membimbing dan membantu saya dalam penyusunan laporan ini hingga selesai.
11. Pihak Bandar Udara El Tari Kupang sebagai lokasi *On The Job Training* (OJT) yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT) ini.
12. Keluarga besar Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara yang senantiasa mendukung dalam menyelesaikan laporan ini.
13. Rekan-rekan satu tim yang saling mendukung, memberi semangat, berbagi suka dan duka selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT).

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



Kupang, 28 Februari 2025



Gracyel Abhellya Christine

NIT. 30622013

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR GAMBAR .....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR SINGKATAN .....	x
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT) .....	1
1.2 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT) .....	3
1.2.1 Bagi Kampus.....	3
1.2.2 Bagi Taruna.....	3
1.3 Manfaat Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	4
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT) .....	5
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara El Tari Kupang .....	5
2.2 Data Umum Bandar Udara El Tari Kupang .....	6
2.2.1 Sisi Darat ( <i>Landside</i> ).....	6
2.2.2 Sisi Udara ( <i>Airside</i> ).....	8
2.2.3 <i>Layout</i> Bandar Udara El Tari Kupang .....	9
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan .....	10
BAB III TINJAUAN TEORI .....	11
3.1 Bandar Udara .....	11
3.2 Keamanan Penerbangan .....	11
3.3 Pagar Perimeter Bandar Udara.....	12
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAING</i> (OJT) .....	14
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT) .....	15
4.1.1 <i>Aviation Security</i> (AVSEC) .....	15
4.1.2 <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	16
4.1.3 <i>Airport Commercial</i> .....	17
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	18
4.3 Permasalahan.....	19
4.3.1 Kondisi Area Perimeter Bandar Udara El Tari Kupang.....	19
4.3.2 Kondisi Area Perimeter Seharusnya .....	20
4.4 Penyelesaian Masalah .....	21
4.4.1 Mitigasi Yang Sudah Dilakukan .....	21
4.4.2 Mitigasi Yang Akan Dilakukan .....	22

BAB V PENUTUP.....	24
5.1 Kesimpulan .....	24
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV .....	24
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).....	25
DAFTAR PUSTAKA .....	26
LAMPIRAN .....	27



## **DAFTAR GAMBAR**

	Halaman
Gambar 2.1 <i>Layout Bandar Udara EL Tari</i> .....	9
Gambar 2.2 <i>Layout Airside Bandar Udara El Tari</i> .....	10
Gambar 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari .....	10
Gambar 4.1 Kegiatan Rutin Apel Bersama Petugas <i>Airport Security</i> .....	16
Gambar 4.2 Kegiatan di Unit Apron Movement Control (AMC).....	17
Gambar 4.3 Kegiatan Inspeksi Rutin Unit <i>Airport Commercial</i> .....	18
Gambar 4.4 Jadwal Kegiatan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT) .....	19
Gambar 4.5 Area Perimeter Sisi Selatan Bandar Udara El Tari .....	19
Gambar 4.6 Kegiatan Patroli Rutin Di Area Perimeter.....	20
Gambar 4.7 <i>Risk Investasi</i> Unit <i>Airport Security</i> Tahun 2025.....	23



## **DAFTAR TABEL**

	Halaman
Tabel 2.1 Fasilitas Sisi Darat ( <i>Landside</i> ) Bandar Udara El Tari.....	7
Tabel 2.2 Spesifikasi <i>Parking Stand</i> dan <i>Taxiway</i> Bandar Udara El Tari .....	8
Tabel 2.3 Spesifikasi Runway Bandar Udara El Tari Kupang.....	8



## DAFTAR SINGKATAN

Singkatan	Nama	Pemakaian pertama kali pada halaman
OJT	<i>On The Job Training</i>	1
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>	5
Bandara	Bandar Udara	5
CCTV	<i>Closed Circuit Television</i>	14
AMC	<i>Apron Movement Control</i>	15
SOP	<i>Standard Operating Procedure</i>	21
ASP	<i>Airport Security Programme</i>	22



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

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

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

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

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) merupakan salah satu kegiatan taruna Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertujuan untuk memperluas dan memperdalam ilmu lapangan

yang telah diberikan secara materi dalam kurikulum Manajemen Transportasi Udara sehingga dapat mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil tanggap dan ahli sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

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

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

Melalui kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini diharapkan para peserta didik dapat menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori, selain itu para peserta didik dapat menyelesaikan masalah yang ada di lapangan. *On The Job Training* (OJT) menjadi salah satu metode dalam mempersiapkan

taruna manajemen transportasi udara sebagai manajer yang handal serta bertanggung jawab di bilang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga pada saat bekerja taruna diharapkan dapat menerapkan pengalaman pada instansi.

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

### **1.2.1 Bagi Kampus**

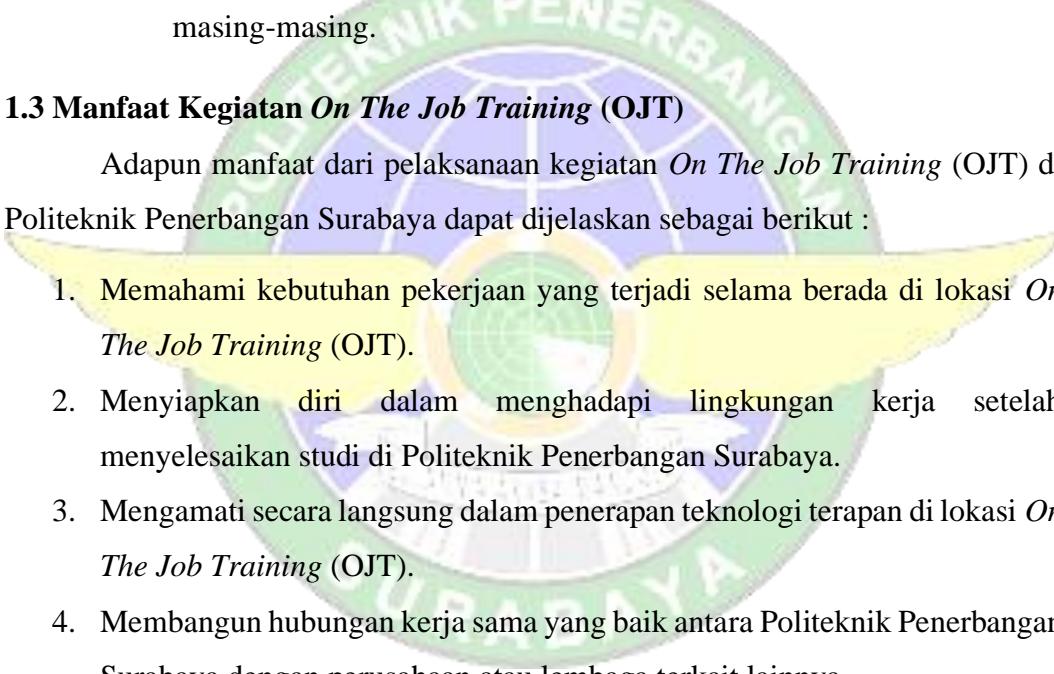
Tujuan dari pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya, yang dilaksanakan pada akhir pendidikan Diploma 3 semester 5, adalah sebagai berikut :

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

### **1.2.2 Bagi Taruna**

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

1. Memahami keadaan fisik, operasional, struktur organisasi, serta lingkungan sosial di Bandar Udara tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).

- 
2. Mengetahui dan memahami berbagai masalah yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja, serta mencari solusi guna mengatasi permasalahan tersebut.
  3. Mengenali fasilitas-fasilitas yang ada di Bandar Udara lokasi *On The Job Training* (OJT), khususnya yang berkaitan dengan unit kerja operasional, komersial keamanan penerbangan, serta memahami fungsinya.
  4. Mengembangkan kemampuan berkolaborasi dan berkoordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan, serta memiliki wawasan yang baik tentang organisasi di unit kerja masing-masing.

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

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

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

## **BAB II**

### **PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)**

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

Bandar Udara El Tari Kupang (IATA : KOE, ICAO: WATT) adalah sebuah bandar udara yang terletak di Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur, tepatnya di Kelurahan Penfui, Kecamatan Mualafa. Bandar Udara ini telah beroperasi sejak tahun 1928 dan sebelumnya dikenal sebagai Pangkalan Militer Penfui. Pada masa penjajahan Belanda, bandara ini berfungsi sebagai lapangan terbang militer dari tahun 1941 hingga 1942. Kemudian, selama masa pendudukan Jepang, bandara ini digunakan sebagai pangkalan militer untuk melawan musuh di Australia. Peristiwa bersejarah yang terjadi tahun 1945, seperti pengeboman Hiroshima dan Nagasaki oleh pasukan Sekutu, mengakibatkan Jepang mundur dan menyerah. Dalam perundingan Konferensi Meja Bundar di Den Haag, Belanda pada 27 Desember 1949, ditandai berakhirnya masa kolonial Belanda di Indonesia. Selanjutnya, pada 6 Mei 1950, Pangkalan Militer Penfui diserahkan kepada pemerintah Indonesia oleh pihak militer Belanda.

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

Bandar Udara El Tari Kupang pernah melayani penerbangan ke Bandara Internasional Darwin di Australia sekitar tahun 1990-an. Penerbangan ke Darwin

oleh Pesawat Fokker milik mMerpati Nusantara Airlines dua kali dalam sehari, tetapi sempat berhenti sekitar tahun 1999 saat terjadi pergolakan di bekas provinsi Timor-Timur. Kemudia sempat beroperasi lagi pada tahun 2013. Selain itu juga, penerbangan internasional dari Bandara El Tari Kupang pernah terjadi di tahun 2017 dengan rute Kupang-Dili, Timor Leste menggunakan pesawat ATR72-600 milik TransNusa yang dioperasikan oleh Air Timor. Namun, setelah COVID-19 terjadi di tahun 2019 Kementerian Perhubungan menetapkan beberapa bandar udara sebagai bandar udara internasional yang berjumlah 34 bandara(Departemen Perhubungan, 2022) dengan tujuan mendorong sector penerbangan nasional yang sempat terpuruk saat pandemi. Hal tersebut dituangkan dalam Keputusan Menteri Nomor 31 Tahun 2024 Tentang Penetapan Bandar Udara Internasional pada tanggal 2 April 2024. Sehingga saat ini Bandar Udara El Tari sudah tidak lagi melayani penerbangan internasional dan berubah status menjadi bandara domestik dengan melayani 20 penerbangan domestik.

Dengan berubahnya status internasional menjadi domestik sejak tahun 2024, sehingga sistem keamanan Bandar Udara El Tari Kupang juga berubah dari yang awalnya sistem keamanan C yang merupakan Bandar Udara Internasional menjadi Sistem Keamanan E dengan jumlah penumpang berangkat domestik per tahun sebesar 678.180 pax pada tahun 2023.

## 2.2 Data Umum Bandar Udara El Tari Kupang

### 2.2.1 Sisi Darat (*Landside*)

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

pengalaman perjalanan aman serta nyaman semua pihak terlibat. Berikut beberapa fasilitas yang terdapat pada area sisi darat (*Landside*) :

Tabel 2. 1 Fasilitas Sisi Darat (*Landside*) Bandar Udara El Tari

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

21.	Eskalator	
22.	Restoran	
23.	Fasilitas Belanja	

Sumber : *Aerodrome Manual* Bandara El Tari Kupang, 2025

### 2.2.2 Sisi Udara (*Airside*)

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

Tabel 2.2 Spesifikasi *Parking Stand* dan *Taxiway* Bandar Udara El Tari

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

Sumber : *Aerodrome Manual* Bandara El Tari Kupang, 2025

Tabel 2.3 Spesifikasi Runway Bandar Udara El Tari Kupang

<b>Runaway 08</b>	- Dimensi 2500 x 45
-------------------	---------------------

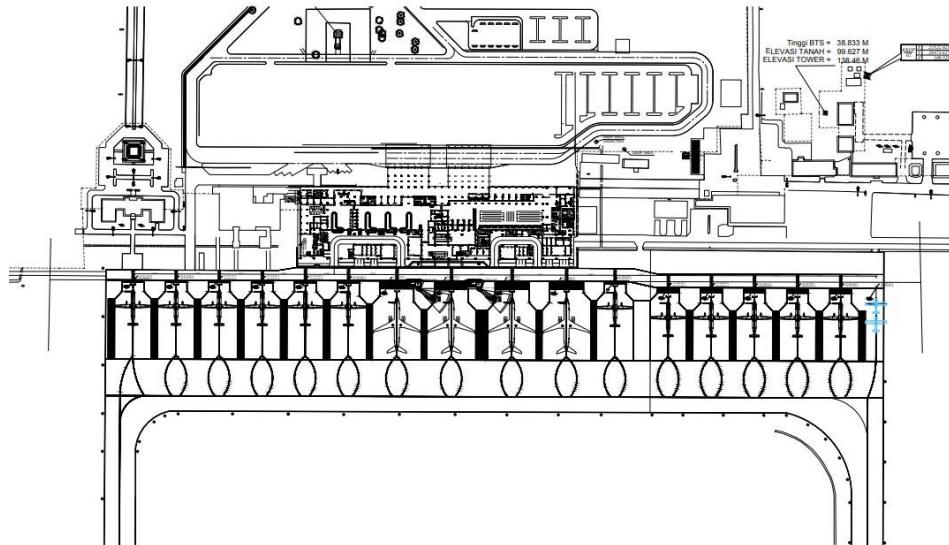
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permukaan <i>Aphalt</i></li> <li>- Kekuatan PCN 55 F/C/X/T</li> <li>- <i>Slope longitudinal</i> 0,6%</li> <li>- Dimensi <i>runaway strip</i> 2680 x 150</li> <li>- Dimensi <i>clearway</i> 210 x 45</li> </ul>
<i>Runaway 26</i>	<ul style="list-style-type: none">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

Sumber : *Aerodrome Manual* Bandara El Tari Kupang, 2025

### 2.2.3 Layout Bandar Udara El Tari Kupang

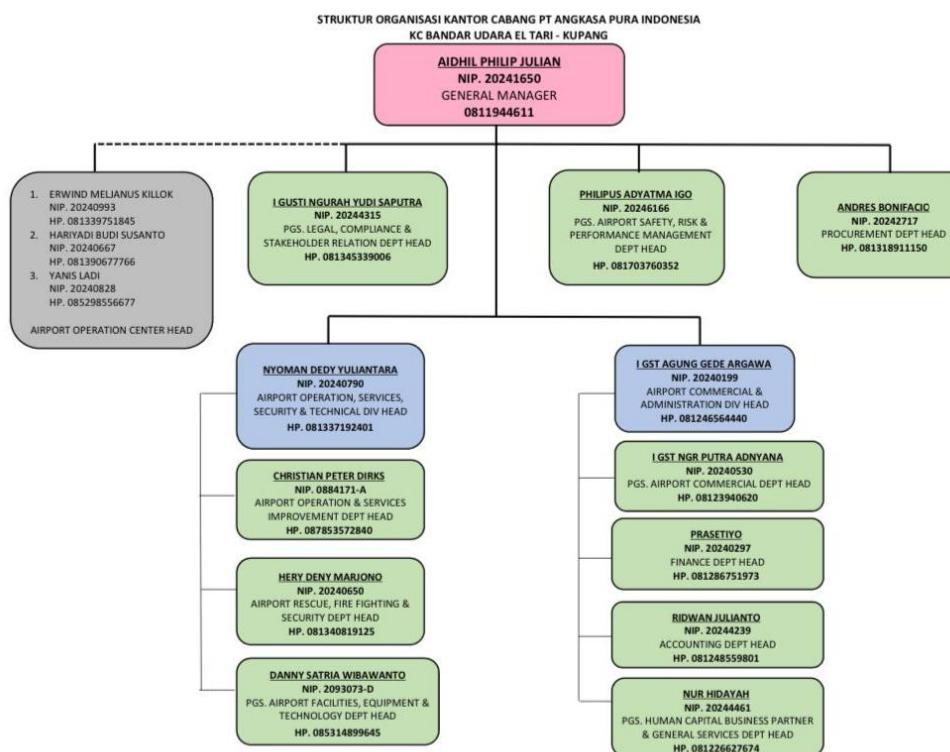


Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara EL Tari  
Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara El Tari Kupang, 2025



Gambar 2.2 Layout Airside Bandar Udara El Tari  
Sumber : Aerodrome Manual Bandara El Tari Kupang, 2025

### 2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari  
Sumber : Aerodrome Manual Bandara El Tari Kupang, 2025

## **BAB III**

### **TINJAUAN TEORI**

#### **3.1 Bandar Udara**

Menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009, bandara udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Adapun beberapa fasilitas di bandara yang wajib dimiliki oleh sebuah bandara:

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

#### **3.2 Keamanan Penerbangan**

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

yang membahayakan keselamatan penerbangan sipil dan angkutan udara, antara lain :

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

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pada Bab XIV yang membahas tentang Keamanan Penerbangan, dinyatakan bahwa Menteri Perhubungan memiliki tanggung jawab terhadap keamanan penerbangan di Indonesia. Tanggung jawab ini diwujudkan melalui pembentukan komite nasional untuk keamanan penerbangan, penetapan program keamanan penerbangan di tingkat nasional, serta pengawasan terhadap pelaksanaan program-program tersebut. Setiap perusahaan pengelola bandara atau unit yang menyelenggarakan bandara diwajibkan untuk merancang, melaksanakan, mengevaluasi, serta mengembangkan program keamanan di setiap bandara sesuai dengan pedoman program keamanan penerbangan nasional. Pembiayaan untuk aspek keamanan di bandara menjadi tanggung jawab dari perusahaan pengelola bandara atau unit yang mengaturnya. Otoritas bandara memiliki kewenangan dalam mengawasi dan mengendalikan program keamanan yang ada di bandara dengan membentuk komite keamanan bandara. Komite keamanan bandara ini akan mengkoordinasikan semua kegiatan terkait pelaksanaan program keamanan bandara.

### **3.3 Pagar Perimeter Bandar Udara**

Pagar perimeter merupakan batas tanah atau wilayah yang berada di bawah penguasaan Bandar Udara(Astawa & Puspitasari, 2023). Menurut Annex 14 Aerodromes, Chapter 9 Aerodrome Services, Equipment, And Installation, ICAO

memberikan rekomendasi tentang pentingnya pemasangan pagar perimeter di kawasan bandar udara sebagai berikut :

1. Pagar (*Fencing*)

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

2. Lokasi (*Location*)

Pagar ataupun penghalang perlu dipasang secara memadai untuk memisahkan area pergerakan serta fasilitas penting lainnya di kawasan *aerodrome* dari area yang terbuka untuk akses publik, guna menjaga keamanan operasi pesawat udara. Apabila tingkat keamanan yang lebih tinggi diperlukan, maka area sudah aman sebaiknya dilengkapi dengan fasilitas pagar perimeter atau penghalang. Hal ini bertujuan dalam mempermudah petugas *Aviation Security* dalam melaksanakan patroli serta mencegah terjadinya tindakan melawan hukum. Selain itu, perlu juga dipertimbangkan mengenai akses jalan di dalam pagar perimeter bandara yang nantinya dapat digunakan untuk pemeliharaan dan patroli keamanan.

3. Pencahayaan Keamanan (*Security Lighting*)

Di suatu bandar udara, penting untuk menyediakan pembatas fisik berupa pagar perimeter atau penghalang lainnya guna meminimalisir terjadinya potensi bahaya yang dapat mengganggu kegiatan penerbangan. Area sepanjang pagar perimeter juga harus dilengkapi adanya penerangan minimal untuk memudahkan aktivitas pengawasan khususnya di saat malam hari oleh petugas *Aviation Security* bandara.

Berdasarkan Keputusan Menteri Nomor 31 Tahun 2024 Tentang Penetapan Bandar Udara Internasional, Bandar Udara El Tari Kupang telah berubah statusnya dari bandara internasional menjadi bandara domestik(Departemen Perhubungan, 2022). Mendasari hal tersebut Sistem Keamanan Bandar Udara El Tari Kupang juga

berubah dari sistem keamanan C menjadi sistem keamanan E dengan jumlah penumpang berangkat per tahun lebih dari 500.000 (lima ratus) ribu sampai dengan 1.000.000 (satu juta) orang. Oleh karena itu, dalam hal pemenuhan standar pagar perimeter harus disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku dalam Keputusan Menteri Nomor 39 Tahun 2024 butir 5.3.1 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, dikatakan bahwa pembatas fisik untuk bandar udara domestik harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Pagar perimeter berbahan metal yang bebas pandangan (*clearly visible*) dan memiliki lubang pagar (*mesh*) yang tidak dapat disusupi orang;
- b. Tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri diatasnya;
- c. Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air;
- d. Tersedia area yang tidak terdapat hambatan jarak pandang (*clear zone*) minimal 2 meter dari masing-masing sisi pagar;
- e. Dalam hal Bandar Udara tidak dapat mengimplementasikan hambatan jarak pandang (*clear zone*) sebagaimana dimaksud pada huruf d), pada sisi luar pagar yang memiliki risiko keamanan yang tinggi namun tidak dapat diatasi maka harus dilakukan langkah-langkah keamanan berupa :
  - 1) Memasang kamera *Closed Circuit Television* (CCTV); dan
  - 2) Melakukan patrol lebih insentif.
- f. Diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan;
- g. Tersedia jalan inspeksi; dan
- h. Dilengkapi pintu darurat.

## BAB IV

### PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

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

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

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

##### **4.1.1 *Aviation Security* (AVSEC)**

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

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

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

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



Gambar 4.1 Kegiatan Rutin Apel Bersama Petugas *Airport Security*  
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

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

Bandar Udara El Tari Kupang memiliki jumlah 12 personil *Apron Movement Control (AMC)*, yang terdiri dari 2 *Supervisor*, 1 PGS (Pejabat Pengganti Sementara) *supervisor*, dan 9 pegawai *organic* yang dalam setiap dinasnya dibagi menjadi 3 tim, yaitu Tim *Alfa*, *Bravo*, dan *Charlie*. Dalam pelaksanaannya personil *Apron Movement Control (AMC)* dibagi menjadi dua *shift*, diantaranya :

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

Wilayah kerja unit *Apron Movement Control (AMC)* Bandar Udara El Tari Kupang bukan hanya di area *Arside* saja melainkan juga merangkap ke area terminal, *landside*, dan kargo. Selain itu, unit *Apron Movement Control (AMC)* juga menjadi operator dari *aviobridge*. Pada area terminal, *landside*, dan kargo, unit AMC bertanggung jawab dalam pemantauan perkembangan dari sisi operasi dan kondisi lingkungan dalam kegiatan sehari-hari. Dalam kegiatan inspeksi rutin unit AMC menggunakan aplikasi *MyInspection* dengan melakukan *scan barcode* di detiap titik lokasi *checklist*. Selain dilakukan *checklist*, dilakukan juga survei mengenai kinerja

*Level of Service* (LOS) fasilitas *check-in counter*, *Level of Service* (LOS) fasilitas *Toll Gate* masuk dan keluar roda 2 dan roda 4, serta *Level of Service* (LOS) pelayanan kargo. Selain itu di area *arside* setiap harinya di unit *Apron Movement Control* (AMC) melakukan pengawasan pergerakan di area *apron* dan menentukan *parking stand* melalui fasilitas *Closed Circuit Television* (CCTV). Selain itu di unit *Apron Movement Control* (AMC) juga mencatat data berupa waktu *block-on*, *block off*, *estimate*, *actual landing* dan *take-off* pesawat melalui aplikasi SIOPSKOM (Sistem Informasi Operasional dan Komersial) lalu kemudian di masukkan ke dalam *AMC Sheet* untuk kemudian di rekap. Pada melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di unit *Apron Movement Control* (AMC) diberikan kesempatan untuk memarkirkan pesawat dan mengoperasikan *aviobridge*.



Gambar 4.2 Kegiatan di Unit Apron Movement Control (AMC)  
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

#### 4.1.3 *Airport Commercial*

Unit *Airport Commercial* merupakan salah satu unit yang ada di PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara El Tari Kupang yang berfokus dalam perhitungan pendapatan aeronautika dan non-aeronautika. Pendapatan aeronautika mencakup semua pendapatan yang diperoleh bandar udara melalui kegiatan yang hubungannya dengan pesawat, maskapai penerbangan, fasilitas bandara serta semua yang terkait langsung dengan operasi penerbangan. Sementara itu, pendapatan non-aeronautika berasal dari sektor yang berhubungan dengan sewa ruang dan tempat untuk tenant, penyelenggara *event* atau promosi,

serta layanan parkir. Pada Bandar Udara El Tari Kupang, unit *Airport Commercial* mencakup perencanaan, negosiasi, dan pengelolaan kerja sama dengan penyewa ritel, restoran, *lounge*, serta layanan periklanan dan parkir di area bandara. Selain itu, unit ini juga menganalisis tren pasar dan perilaku penumpang Bandar Udara El Tari Kupang untuk meningkatkan pengalaman pelanggan serta memaksimalkan keuntungan dari kegiatan komersial. Saat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di unit *Airport Commercial* kegiatan yang dilakukan adalah membuat laporan harian mengenai *paying pax*, membuat izin prinsip untuk perpanjangan kerja sama dengan mitra, melakukan inspeksi untuk pengecekan kondisi di masing-masing tenan yang ada, serta membuat *Commercial Space Plan* (CSP) dari setiap tenan yang ada di Bandar Udara El Tari Kupang.



Gambar 4.3 Kegiatan Inspeksi Rutin Unit *Airport Commercial*  
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

#### 4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

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

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

Gambar 4.4 Jadwal Kegiatan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Sumber : Olahan Penulis, 2025

### 4.3 Permasalahan

#### 4.3.1 Kondisi Area Perimeter Bandar Udara El Tari Kupang

Bandar Udara El Tari Kupang saat ini luas area perimeter yang memiliki adalah sepanjang 3,76 km yang dimana sepanjang area tersebut terdapat pembatas fisik berupa pagar perimeter yang dilengkapi kawat berduri di atas nya . Namun dengan kondisi luas area perimeter yang sepanjang itu tidak dapat dilakukan pengawasan menyeluruh dikarenakan beberapa kondisi akses jalan terputus dan fasilitas keamanan seperti *Closed Circuit Television* (CCTV) yang tidak ada. Adapun berikut rincian kondisi saat ini area perimeter bandara sisi selatan :

- a. Jalan sepanjang area perimeter banyak ditumbuhi tumbuhan merambat yang ketinggiannya membuat mobil patroli kesulitan melewati jalan tersebut.
- b. Jalan menuju area perimeter sisi selatan terputus dan amblas akibat dampak dari badai seroja di Kupang pada tahun 2021.
- c. Belum terpenuhinya jumlah fasilitas *Closed Circuit Television* (CCTV) di area perimeter sisi selatan bandara.



Gambar 4. 5 Area Perimeter Sisi Selatan Bandar Udara El Tari

Sumber : *Google Earth* (2025)

#### 4.3.2 Kondisi Area Perimeter Seharusnya

Kondisi area perimeter Bandar Udara El Tari Kupang khususnya di sisi selatan tidak sesuai dengan standar yang telah diatur. Mengingat Bandar Udara El Tari Kupang merupakan bandar udara domestik dengan sistem keamanan E, berdasarkan Keputusan Menteri Nomor 39 Tahun 2024 butir 5.3.1 terkait Fasilitas Pembatas Fisik dijelaskan sebagai berikut:

- a. Tersedia area yang tidak terdapat hambatan jarak pandang (*clear zone*) minimal 2 meter dari masing-masing sisi pagar.
- b. Harus dilengkapi dengan fasilitas sistem kamera pemantau (*Closed Circuit Television*).
- c. Tersedia jalan inspeksi untuk patroli bagi petugas.

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



Gambar 4. 6 Kegiatan Patroli Rutin Di Area Perimeter  
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

## **4.4 Penyelesaian Masalah**

### **4.4.1 Mitigasi Yang Sudah Dilakukan**

Berdasarkan kondisi saat ini di area perimeter Bandar Udara El Tari Kupang dimana tidak tersedianya sistem kamera pemantau atau *Closed Circuit Television* (CCTV) maka dilakukan langkah-langkah mitigasi atau pencegahan oleh unit *Airport Security* untuk mencegah masuknya orang yang tidak bertanggung jawab atau *illegal entry* di kawasan bandara, yaitu sebagai berikut :

#### **a. Peningkatan Frekuensi Patroli**

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

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

Mengingat kondisi area perimeter Bandar Udara El Tari Kupang sisi selatan yang belum memenuhi standar, salah satu langkah-langkah pencegahan atau mitigasi tersusupnya orang yang tidak bertanggung jawab ke dalam kawasan bandara yaitu dengan menyusun dokumen yang menjadi acuan petugas *Airport Security* dalam menjalankan kegiatan patroli sehingga pengawasan yang dilakukan semakin diperketat khususnya di area perimeter, seperti *Draft Airport Security Programme* (ASP) Bandar Udara El Tari Kupang yang mengacu pada Keputusan Menteri Nomor 39 Tahun 2024. Berdasarkan *Draft Airport Security Programme* (ASP) Edisi 01 Revisi 00 Tahun 2025 Bandar Udara El Tari Kupang, prosedur pelaksanaan patroli oleh petugas *Airport Security* adalah sebagai berikut :

1. Rute patroli mencakup seluruh pagar perimeter menggunakan *checkpoint* dengan interval jarak kurang lebih 500 meter;
2. Frekuensi patroli sekurang-kurangnya 1 (satu) kali dalam 1 (satu) *shift* dan/atau ditingkatkan sekurang-kurangnya 2 (dua) kali dalam 1 (satu) *shift* berdasarkan penilaian risiko;
3. Cakupan area patroli dilakukan di seluruh pagar perimeter; dan
4. Pelaksanaan patrol dicatat dalam logbook.

### c. Pemantauan Melalui *Closed Circuit Television* (CCTV) Terdekat

Dengan kondisi tidak adanya fasilitas *Closed Circuit Television* (CCTV) di area perimeter sisi selatan Bandar Udara El Tari Kupang, membuat pengawasan oleh petugas *Airport Security* sangat terbatas. Selain dua hal diatas salah satu mitigasi yang juga dilakukan oleh unit *Airport Security* untuk melakukan pengawasan di area perimeter sisi selatan bandara yaitu dengan melakukan pemanfaatan *Closed Circuit Television* (CCTV) terdekat untuk memantau area sisi selatan tersebut, seperti *Closed Circuit Television* (CCTV) *runaway* dan *Closed Circuit Television* (CCTV) perimeter sisi timur melalui fitur *zoom in* ke area perimeter sisi selatan.

#### 4.4.2 Mitigasi Yang Akan Dilakukan

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

- a. Pengajuan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Investasi perimeter Tahun 2025/2026 dengan mengajukan sebanyak 24 titik CCTV dalam rangka pemenuhan standar perimeter sesuai dengan yang diatur dalam PM 33 Tahun 2015 dan KM 39 Tahun 2024.

Rancangan Anggaran Kerja dan Anggaran (RKA) Investasi perimeter Tahun 2025/2026 Bandar Udara El Tari Kupang menjadi langkah mitigasi dalam rangka pemenuhan standar regulasi Keputusan Menteri Nomor 39 Tahun 2024 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional butir 5.3.1 terkait Fasilitas Pembatas Fisik. Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan pihak Unit *Aiport*

*Security*, pengajuan Rancangan Anggaran Kerja dan Anggaran (RKA) Investasi Perimeter berupa pengadaan dan pemasangan *Closed Circuit Television* (CCTV) perimeter wilayah selatan telah dilakukan sejak tahun 2020 namun usulan tersebut baru akan terealisasi di tahun 2025. Adanya usulan investasi perimeter ini juga dikarenakan terdapat temuan Audit berdasarkan hasil observasi lapangan oleh Direktorat Keamanan Penerbangan (DKP) tanggal 19-23 September 2023 ditemukan bahwa pembatas fisik daerah keamanan terbatas masih belum sesuai ketentuan berupa tidak seluruh area perimeter terpantau *Closed Circuit Television* (CCTV) Audit berdasarkan hasil observasi lapangan oleh Direktorat Keamanan Penerbangan (DKP) tanggal 19-23 September 2023.

Unit Kerja : Airport Rescue, Fire Fighting and Security												
KODE RISIKO	KATEGORI RISIKO	IDENTIFIKASI RISIKO					ANALISIS RISIKO			EVALUASI DR		
		SASARAN	DESKRIPSI RISIKO	PENYEBAB RISIKO	INDIKATOR RISIKO	DESKRIPSI DAMPAK RISIKO	TINGKAT RISIKO INHERENT	KENDALI INTERNAL	TINGKAT RISIKO SAATINI			
KOE-SCP-001	Safety and Security Risk	1. Kepatuhan terhadap Peraturan KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional Butir 5.3.1 terkait Fasilitas Pembatas Fisik 2. Kepatuhan terhadap Peraturan PM 33 Tahun 2015 Pasal 4 Perysteratan Perimeter untuk Bandar Udara Bandar Udara 3. Kepatuhan terhadap Regulasi KP 401 Tahun 2015 tentang Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas 4. Tercapainya Target KPI Rate of legal Entry sebesar 100%	Belum Optimalnya Upaya Pengamanan Bandar Udara dengan Dinding Pagar Untuk Selatan dan Kegiatan Melawan Hukum di Area Perimeter	Area Perimeter Belum dilengkapi dengan persyaratan regulasi berupa : 1. Sisi Selatan Perimeter belum dilengkapi dengan Terpasang CCTV. 2. Sisi Selatan Perimeter belum tersedia laluju penyebrangan. 3. Jalan perimeter Selatan rusak dan tidak dapat dilalui. 4. Tidak terdapat Pondasi Pada Sepasang Perimeter. 5. Tidak terdapat Kawat Berdiri Pada Pagar Perimeter	1. Hasil Inspeksi Keamanan Penerbangan oleh Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Denpasar tanggal 14-17 Februari 2023, ditemukan : Tidak seluruh area perimeter dilengkapi jalinan inspeksi dan inspeksi ini terbatas pada sisi ruwayan 25 meter. 2. Hasil observasi lapangan Audit Keamanan Penerbangan oleh Direktorat Keamanan Penerbangan (DKP) tanggal 19-23 September 2023, ditemukan pembatas fisik daerah keamanan terbatas yang tidak seluruhnya dilengkapi berupa : terdapat celah di bawah perimeter yang dapat dilalui/tujuh tidak seluruh area perimeter terpasang CCTV; tidak seluruh area perimeter dilengkapi kawat berdiri. 3. Berdasarkan surat instansi investasi terak RKA 2024-2024 berupa - Pengadaan dan Pemasangan CCTV perimeter selatan; Pengadaan dan Pemasangan Lampu Penerangan per meter selatan; Perkerasan dan Pengaspalan Jalan Inspeksi Perimeter	Tidak Terpenuhinya Keamanan terhadap selatan dan perbatasan selatan pada tahun 2024 mengingat Peraturan PM 33 tahun 2015 Pasal 4 Perysteratan Perimeter untuk Bandar Udara Tidak Terpenuhinya Keamanan terhadap selatan dan perbatasan selatan pada tahun 2024 mengingat Peraturan PM 33 tahun 2015 Pasal 4 Perysteratan Perimeter untuk Bandar Udara Tidak Terpenuhinya Keamanan terhadap selatan dan perbatasan selatan pada tahun 2024 mengingat Peraturan PM 33 tahun 2015 tentang Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas Tidak Terpenuhinya Target KPI Rate of legal Entry kurang dari 100%	Kemungkinan 3 = Sedang	1. Terdapat Dokumen Airport Security Program (ASP) dan SOP Pengamanan Keamanan pada Sisi Selatan Keamanan Terbatas 2. Terdapat Program Kerja Tahunan berupa : Audit, Survey, Inspeksi dan monitoring program investasi 3. Membuat evaluasi Kebutuhan Lampu Perimeter 4. Membuat evaluasi titik rawan penyusupan di area perimeter 5. Telah Berada di atas kepada unit kerja perihal pemenuhan persyaratan perimeter	Kemungkinan 3 = Sedang	1. Pengadaan Dan Pemasangan Surveillance Area Perimeter Selatan 2. Pengadaan Dan Pemasangan Lampu Perimeter Sisi Selatan Tahap I 3. Pengadaan dan Pemasangan Lampu Perimeter Sisi Selatan Tahap II 4. Pengadaan dan Pengaspalan Jalan Inspeksi Perimeter, Pemasangan Pondasi Memajang, Dan Pemasangan Kawat Pagar Perimeter	Dampak	Dampak
	Security						5 = Sangat Berat		5 = Sangat Berat			

Gambar 4.7 Risk Investasi Unit Airport Security Tahun 2025  
Sumber : Dokumen Unit Airport Rescue, Fire Fighting and Security

## **BAB V**

## **PENUTUP**

### **5.1 Kesimpulan**

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

Selama menjalankan kegiatan *On The Job Training* (OJT) taruna/i sangat banyak memperoleh pengetahuan serta pengalaman berharga di lapangan. Para taruna/i juga banyak dihadapkan pada berbagai tantangan, salah satunya permasalahan yang telah dibahas di dalam Bab IV. Maka dari itu dapat disimpulkan dari permasalahan tersebut bahwa kondisi pagar perimeter Bandar Udara El Tari Kupang tidak sesuai dengan standar yang telah ditetapkan dimana tidak terpenuhinya kebutuhan *Closed Circuit Television* (CCTV) di area perimeter sisi selatan.

#### **5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)**

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) memberikan gambaran yang sangat berharga bagi para taruna/i sebagai persiapan menghadapi dunia kerja yang sesungguhnya. Selama pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) kurang lebih 2 bulan, para taruna/i dapat terlibat langsung di lapangan, dimana dapat belajar serta mengamati proses kerja di bandar udara, khususnya pada bagian *Airport Security*, komersial, dan *Apron Movement Control* (AMC). Dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT), para taruna/ini juga mendapatkan bimbingan dari *supervisor* di masing-masing unit terkait yang juga mengawasi proses pembelajaran kami.

### **5.2 Saran**

#### **5.2.1 Saran Terhadap Bab IV**

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

1. Menggunakan alat teknologi berupa *drone* untuk pengawasan menyeluruh area perimeter dengan tetap membatasi ketinggian pada saat pengoperasianya sehingga tidak menganggu penerbangan.
2. Menerapkan penggunaan sistem *Perimeter Intrusion Detection System* (PIDS) pada pagar perimeter yang dimana sistem ini dilengkapi sensor yang dapat memberikan peringatan dini serta mendeteksi aktivitas penyusup di sepanjang pagar perimeter dengan mengeluarkan suara alarm.

### **5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)**

Berdasarkan pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) selama 2 bulan di Bandar Udara El Tari Kupang, terdapat beberapa saran yang kiranya perlu dipertimbangkan mengingat pentingnya peran Badan Usaha Bandar Udara PT Angkasa Pura Indonesia cabang Kupang dalam memberikan pelayanan, menjaga keselamatan, dan menjamin keamanan penerbangan sangat penting untuk meningkatkan fasilitas, teknologi, serta infrastruktur bandar udara. Hal ini diharapkan dapat memaksimalkan kualitas pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan. Selain itu, evaluasi serta pembaruan rutin terhadap *Standard Operating Procedure* (SOP) guna menyesuaikan dengan perkembangan yang semakin pesat setiap tahunnya. Selain itu dari segi kegiatan *On The Job Training* (OJT), saran yang dapat diberikan yaitu sebaiknya setiap taruna/i sebelum berangkat ke lokasi *On The Job Training* (OJT) harus dilengkapi dengan pengetahuan yang relevan dan sesuai dengan ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) selama di pendidikan. Sehingga nantinya dapat mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh di lapangan. Selain itu, disarankan agar durasi *On The Job Training* (OJT) diperpanjang lebih dari 2 bulan, karena waktu yang ada sangat singkat dirasa belum cukup untuk mendalami pengetahuan praktis di lapangan. Selain itu, saran yang dapat diberikan juga tidak perlu diadakannya sidang *On The Job Training* (OJT).

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Astawa, K. O. P., & Puspitasari, Y. A. (2023). Analisis Pengamanan Pagar Perimeter Dalam Menunjang Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(1), 274–289. <https://doi.org/10.47467/elmal.v5i1.3521>
- Departemen Perhubungan. (2022). *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 251*. 1–3.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2015). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP / 2765 / XII /2010. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, I*, 534.



## LAMPIRAN

### DOKUMENTASI PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

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

	<p>Kegiatan pemeriksaan bagasi penumpang yang terdapat cairan di Pemeriksaan Bagasi Tercatat Penumpang atau <i>Hold Baggage Security Check Point</i> (HBSCP)</p>
	<p>Kegiatan patroli di area selasar ruang tunggu keberangkatan bandara</p>
	<p>Kegiatan patroli rutin ke area perimter bandara</p>
	<p>Kegiatan <i>Foreign Object Damage (FOD) Cleaning</i> di area <i>apron</i> bandara</p>

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

