

**DIGITALISASI FORM DAILY TEST WALK THROUGH
METAL DETECTOR (WTMD) DI BANDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 1 Desember 2025 – 27 Februari 2026**



Disusun Oleh:

I GUSTI NGURAH PRADNYA PUTRA
NIT.30623015

**PROGRAM STUDI D III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

**DIGITALISASI FORM DAILY TEST WALK THROUGH
METAL DETECTOR (WTMD) DI BANDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 1 Desember 2025 – 27 Februari 2026**



Disusun Oleh:

**I GUSTI NGURAH PRADNYA PUTRA
NIT.30623015**

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

HALAMAN PERSETUJUAN

**DIGITALISASI FORM DAILY TEST WALK THROUGH METAL
DETECTOR (WTMD) DI BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH
RAI**

Oleh:
I GUSTI NGURAH PRADNYA PUTRA
NIT. 30623015

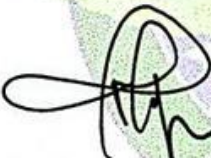
Program Studi DIII Manajemen Transportasi
Udara Politeknik Penerbangan Surabaya

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


HENNY OKTYA DEWI
NIP. 20241420


RIDHO RINALDI, S.E., MM. NIP.
NIP. 19800522 200012 1 001

Mengetahui,
Airport Security Services
Division Head


I DEWA KETUT ARSANA
NIP. 20240353

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 20 Februari 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* (OJT)

Tim Penguji,

Ketua



I DEWA KETUT ARSANA
NIP. 20240353

Sekretaris



HENNY OKTYA DEWI
NIP. 20241420

Anggota



RIDHO RINALDI, S.E., MM.
NIP. 19800522 200012 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan baik dan tepat waktu. Laporan ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memenuhi tugas dan tanggung jawab selama program *On the Job Training* di PT Jas Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

Pelaksanaan OJT ini memberikan kesempatan kepada penulis untuk belajar dan memahami berbagai aspek operasional di lingkungan kerja, termasuk pelayanan penumpang, manajemen operasional, dan koordinasi antarunit. Melalui pengalaman ini, penulis memperoleh wawasan baru serta meningkatkan kompetensi yang relevan dengan bidang studi yang sedang ditempuh.

Laporan ini merupakan hasil gambaran sekaligus tanggung jawab atas terlaksananya kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan dan bimbingan demi kelancaran pelaksanaan *On the Job Training* (OJT). Secara khusus, penulis ingin menyampaikan penghargaan dan rasa terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan keberkahan karunia-Nya.
2. Kedua orang tua, Ayah Gusti Komang Mudita dan Ibu Gusti Ketut Sumiarningsih, yang selalu memberikan dukungan dan bantuan positif baik secara moril maupun materil dalam kegiatan *On the Job Training* ini.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak I Dewa Ketut Arsana, selaku *Airport Security Services Division Head* bandar udara internasional I Gusti Ngurah Rai
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, M.T. selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Ridho Rinaldi, A.Md, S.E., MM. selaku dosen pembimbing Laporan *On The Job Training* (OJT).
7. Ibu Henny Oktya Dewi selaku *supervisor* OJT yang telah membimbing pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di bandara I Gusti Ngurah Rai.
8. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya.
9. Para pendamping kegiatan *On The Job Training* di unit Aviation Security dan *Apron Movement Control* (AMC).
10. Rekan-rekan *On The Job Training* (OJT) di Bandara I Gusti Ngurah Rai; Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan *On The Job Training* dan selama proses pembuatan laporan ini.

Dengan demikian, penulis dengan rendah hati menerima setiap kritik dan saran yang konstruktif. Sebagai penutup, semoga laporan ini dapat memberikan manfaat dan menjadi sumber wawasan bagi semua pembacanya.

Badung, 20 Februari 2026



I Gusti Ngurah Pradnya Putra



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat.....	3
BAB II.....	5
PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Singkat Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai.....	5
2.2 PT Angkasa Pura Indonesia	5
2.2.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura Indonesia	5
2.2.2 Visi dan Misi.....	6
2.2.3 Logo Angkasa Pura.....	7
2.3 Data Umum	8
2.3.1 Data Umum Bandara	8
2.3.2 <i>Layout</i> Bandara	8
2.4 Struktur Organisasi	12
BAB III	13
PELAKSANAAN OJT	13
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	13
3.1.1 Unit Aviation Security	13
3.1.2 Unit AMC	15
3.2.1 Jadwal Unit AVSEC	16
3.2.2 Jadwal Unit AMC	17
3.3 Tinjauan Teori.....	17
3.3.1 Bandar Udara	17
3.3.2 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	19
3.3.3 Fasilitas Keamanan Penerbangan.....	21
3.3.4 <i>Daily Test</i> Fasilitas Keamanan Penerbangan	23

3.3.6 Digitalisasi	25
3.3.7 Efektivitas Pengawasan Peralatan Keamanan.....	25
3.4 Permasalahan	25
3.4.1 Proses Pencatatan <i>Daily Test</i> Masih Menggunakan Kertas	25
3.4.2 Sistem Manual Menyulitkan Proses Penyimpanan Data	26
3.4.3 Tingginya Risiko Kehilangan dan Kerusakan Arsip Fisik.....	27
3.5 Penyelesaian Masalah	28
3.5.1 Penerapan Sistem <i>Daily Test</i> Berbasis Digital.....	28
3.5.2 Pembangunan Sistem Penyimpanan Data Terpusat Berbasis Digital ...	28
BAB IV	30
PENUTUP.....	30
4.1 Kesimpulan	30
4.2 Saran.....	31
DAFTAR PUSTAKA	32
LAMPIRAN.....	33



DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 2.0.1 LOGO INJOURNEY AIRPORT	7
GAMBAR 2.0.2 LAYOUT TERMINAL KEBERANGKATAN DOMESTIK BANDARA	9
GAMBAR 2.0.3 LAYOUT TERMINAL KEBERANGKATAN INTERNASIONAL	10
GAMBAR 2.0.4 STRUKTUR ORGANISASI KANTOR REGIONAL II KANTOR CABANG.	12
GAMBAR 3.0.1 MENGAMATI KOTAK PROHIBITED ITEM DI AREA PSCP	13
GAMBAR 3.0.2 TARUNA MELAKSANAKAN PENGATURAN FLOW PENUMPANG DI PSCP	14
GAMBAR 3.3 TARUNA MENGOPERASIKAN GARBARATA	15
GAMBAR 3.0.4 JADWAL OJT UNIT AVSEC.....	16
GAMBAR 3.0.5 JADWAL OJT UNIT AMC.....	17



DAFTAR TABEL

TABLE 2.1 DATA UMUM UNIT PENYELENGGARA	8
TABLE 3.1 KETERANGAN JADWAL	17



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 FOTO KEGIATAN TARUNA	33
LAMPIRAN 2 LOGBOOOK HARIAN TARUNA.....	35
LAMPIRAN 3 ABSENSI TARUNA OJT	37



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) merupakan salah satu bentuk implementasi pembelajaran vokasi yang bertujuan untuk menjembatani kesenjangan antara teori yang diperoleh di bangku perkuliahan dengan praktik kerja nyata di industri. Kegiatan OJT memberikan kesempatan kepada taruna untuk terlibat secara langsung dalam lingkungan kerja profesional, sehingga mampu memahami alur operasional, budaya kerja, serta tanggung jawab yang melekat pada bidang keahliannya. Melalui OJT, taruna diharapkan dapat meningkatkan kompetensi teknis, sikap profesional, serta kemampuan beradaptasi dengan dinamika dunia kerja.

Seiring dengan perkembangan industri penerbangan yang semakin pesat, tuntutan terhadap aspek keselamatan dan keamanan penerbangan juga semakin tinggi. Bandara sebagai simpul utama transportasi udara memiliki peran strategis dalam menjamin keamanan penumpang, awak pesawat, dan fasilitas bandara. Oleh karena itu, diperlukan sumber daya manusia yang kompeten, disiplin, serta memahami prosedur keamanan penerbangan sesuai dengan regulasi yang berlaku, baik nasional maupun internasional.

Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai perguruan tinggi vokasi di bawah naungan Kementerian Perhubungan memiliki peran penting dalam mencetak tenaga profesional di bidang penerbangan. Salah satu program studi yang mendukung kebutuhan tersebut adalah Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara, yang membekali taruna dengan pengetahuan dan keterampilan di bidang operasional transportasi udara, pelayanan penumpang, serta manajemen keselamatan dan keamanan penerbangan. Pelaksanaan OJT menjadi bagian integral dari proses pendidikan guna memastikan taruna mampu mengaplikasikan kompetensi yang telah diperoleh selama perkuliahan.

Dalam rangka memenuhi capaian pembelajaran tersebut, penulis melaksanakan kegiatan On the Job Training di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, yang merupakan salah satu bandara internasional tersibuk di Indonesia. Selama pelaksanaan OJT, penulis ditempatkan pada unit *Aviation Security* (AVSEC), yang memiliki tanggung jawab utama dalam menjaga keamanan penerbangan, khususnya di area pemeriksaan keamanan penumpang dan barang bawaan.

Salah satu peralatan utama dalam sistem pemeriksaan keamanan penumpang adalah *Walk Through Metal Detector* (WTMD). WTMD berfungsi untuk mendeteksi benda logam yang berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan. Untuk memastikan WTMD beroperasi secara optimal dan sesuai standar keamanan, diperlukan kegiatan *daily test* yang dilakukan secara rutin sebelum peralatan digunakan dalam operasional pelayanan penumpang. Hasil *daily test* tersebut menjadi dasar evaluasi kelayakan peralatan keamanan.

Berdasarkan hasil observasi selama pelaksanaan OJT, penulis menemukan bahwa proses pencatatan hasil *daily test* WTMD masih dilakukan secara manual menggunakan formulir kertas. Sistem pencatatan manual ini memiliki beberapa kelemahan, antara lain risiko kehilangan atau kerusakan dokumen, keterbatasan dalam proses pengarsipan, serta kurangnya efisiensi dalam penyampaian dan pemantauan hasil pemeriksaan peralatan. Kondisi tersebut berpotensi memengaruhi efektivitas pengawasan peralatan keamanan apabila tidak dikelola dengan baik.

Seiring dengan perkembangan teknologi dan tuntutan efisiensi kerja, digitalisasi sistem pencatatan menjadi salah satu solusi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kualitas pengawasan peralatan keamanan bandara. Digitalisasi form *daily test* WTMD diharapkan mampu mempermudah proses pencatatan, mempercepat akses data, meningkatkan akurasi informasi, serta mendukung proses pengawasan dan evaluasi secara lebih efektif dan terintegrasi.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis merasa perlu untuk menyusun laporan *On the Job Training* dengan judul “Digitalisasi Form Daily Test Walk Through Metal Detector (WTMD) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai”. Penulisan laporan ini diharapkan dapat memberikan gambaran nyata mengenai pelaksanaan OJT, mengidentifikasi permasalahan yang terjadi di lapangan, serta memberikan masukan yang konstruktif dalam upaya peningkatan efektivitas pengawasan peralatan keamanan penerbangan melalui pemanfaatan teknologi digital.

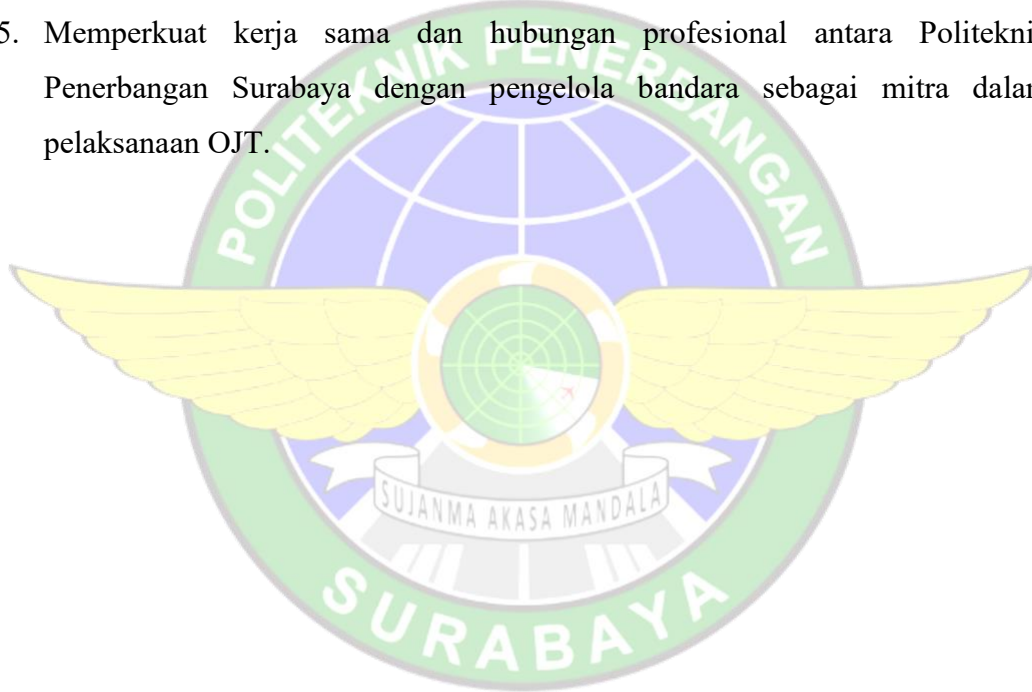
1.2 Maksud dan Manfaat

Adapun maksud dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Memahami lingkungan kerja secara langsung pada unit AVSEC dan AMC di bandara guna memperoleh gambaran nyata mengenai tugas, fungsi, serta tanggung jawab dalam menjaga keamanan penerbangan.
2. Mempersiapkan diri dalam menghadapi dunia kerja yang sesungguhnya melalui pembentukan sikap profesional, kedisiplinan, serta tanggung jawab selama pelaksanaan kegiatan OJT.
3. Mengamati dan mempelajari prosedur pemeriksaan keamanan penerbangan, khususnya dalam pengoperasian dan pengawasan peralatan keamanan seperti Walk Through Metal Detector (WTMD).
4. Mengetahui penerapan sistem kerja dan pemanfaatan teknologi dalam mendukung kegiatan keamanan bandara, termasuk proses pencatatan dan pelaporan hasil pemeriksaan peralatan.
5. Menambah wawasan dan pengalaman praktis terkait penerapan standar operasional prosedur (SOP) keamanan penerbangan di bandara internasional.

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

1. Meningkatkan kompetensi dan kesiapan taruna dalam menghadapi dunia kerja di bidang keamanan penerbangan, khususnya pada unit Aviation Security (AVSEC). Dan AMC.
2. Memberikan pengalaman kerja nyata kepada taruna dalam kegiatan operasional keamanan bandara, termasuk pengawasan dan pengujian peralatan keamanan penerbangan.
3. Mendorong penerapan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan ke dalam praktik kerja di lingkungan bandara.
4. Menjadi sarana evaluasi bagi Politeknik Penerbangan Surabaya terhadap kesesuaian kurikulum pendidikan dengan kebutuhan industri penerbangan.
5. Memperkuat kerja sama dan hubungan profesional antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan pengelola bandara sebagai mitra dalam pelaksanaan OJT.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai

Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai terletak di Kabupaten Badung, Provinsi Bali, dan merupakan salah satu bandara tersibuk di Indonesia. Bandara ini pertama kali dibangun pada tahun 1931 pada masa pemerintahan Hindia Belanda dengan nama Pelabuhan Udara Tuban. Pada awalnya, bandara ini memiliki landasan pacu sederhana yang digunakan untuk kepentingan penerbangan terbatas.

Seiring dengan perkembangan transportasi udara dan meningkatnya kebutuhan penerbangan di Pulau Bali, bandara ini mengalami berbagai tahap pengembangan. Pada tahun 1969, bandara resmi berganti nama menjadi Bandara I Gusti Ngurah Rai, sebagai bentuk penghormatan kepada pahlawan nasional Indonesia asal Bali, I Gusti Ngurah Rai.

Pengembangan signifikan dilakukan pada tahun 1970-an dengan perpanjangan landasan pacu hingga mencapai laut, sehingga mampu melayani pesawat berbadan lebar dan penerbangan internasional. Sejak saat itu, Bandara I Gusti Ngurah Rai berkembang menjadi gerbang utama pariwisata Bali dan berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi daerah.

Dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan dan kapasitas bandara, berbagai modernisasi fasilitas terus dilakukan, termasuk pembangunan terminal internasional dan domestik yang lebih representatif. Saat ini, Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai dikelola oleh PT Angkasa Pura I dan melayani penerbangan domestik maupun internasional dengan standar pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan yang tinggi.

2.2 PT Angkasa Pura Indonesia

2.2.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura Indonesia

Angkasa Pura didirikan oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Pada tanggal 20 Februari

1964, PN Angkasa Pura Kemayoran secara resmi mengambil alih seluruh aset dan operasional Bandara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan dan diberi tanggung jawab mengelola bandara di wilayah tengah dan timur Indonesia.

Di tahun 1984, Pemerintah Indonesia mendirikan Perusahaan Umum (Perum) Bandar Udara Jakarta Cengkareng untuk mengelola Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 1986, nama perusahaan ini berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Hal ini juga diikuti dengan perubahan nama Perum Angkasa Pura menjadi Perum Angkasa Pura I yang ditugaskan untuk mengelola bandara di kawasan timur Indonesia.

Pada tanggal 6 September 2024, PT Angkasa Pura Indonesia dibentuk di bawah bendera InJourney sebagai solusi strategis untuk meningkatkan konektivitas udara yang efisien dan efektif, sekaligus mendukung ekosistem pariwisata guna mendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi di Indonesia.

Kehadiran PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) diharapkan mampu meningkatkan konektivitas udara, mendukung pertumbuhan pariwisata di Indonesia, meningkatkan cakupan dan kecepatan logistik udara, serta meningkatkan efektivitas dan sinergitas pelayanan bandara di Indonesia.

- PT Angkasa Pura I (AP I) dan PT Angkasa Pura II (AP II) resmi digabungkan pada tanggal 9 September 2024 oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Erick Thohir menjadi satu entitas yakni PT Angkasa Pura Indonesia atau InJourney Airports.

- InJourney Airports merupakan subholding sektor jasa kebandarudaraan yang juga merupakan anak usaha dari Holding BUMN Aviiasi dan Pariwisata, PT Aviiasi Pariwisata Indonesia (Persero) atau InJourney.

- Dengan adanya penggabungan ini, bandara yang dikelola InJourney akan menjadi salah satu dari 5 operator bandar udara terbesar di dunia.

2.2.2 Visi dan Misi

A. Visi

Menjadi penghubung dunia yang lebih dari sekadar operator bandar udara dengan keunggulan layanan yang menampilkan keramahan khas Indonesia

B. Misi

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

2.2.3 Logo Angkasa Pura



Gambar 2.0.1 Logo InJourney Airport

Logo yang digunakan sekarang adalah bagian dari ekosistem InJourney (PT Aviawi Pariwisata Indonesia), sebagai subholding jasa kebandarudaraan. Logo ini sering tampil dengan kombinasi teks "InJourney" dan "Airports" dengan desain modern dan minimalis, serta warna khas InJourney.

Logo PT Angkasa Pura Indonesia memiliki makna kaya dan strategis. Awalan "IN" melambangkan nama Indonesia sekaligus memiliki arti "Inbound" yang mencerminkan harapan perusahaan agar wisatawan mancanegara dapat menjadikan Indonesia sebagai pilihan destinasi utama wisata. InJourney memiliki arti "In a Journey" dan "Indonesian Journey", yang diharapkan memberi pengalaman wisata yang hanya ditemukan di Indonesia. InJourney juga memberikan gambaran seluruh layanan perusahaan yang mencakup hotel, transportasi, pariwisata, dan souvenir. Penamaan InJourney pada logo perusahaan juga memberikan kesan modern dan global, sekaligus menangkap esensi dari pengalaman perjalanan pelanggan yang berkesan autentik.

Elemen grafis pada huruf "O" terinspirasi dari pola batik kawung yang

melambangkan kesempurnaan. Elemen ini menunjukkan komitmen Injourney untuk memberikan pengalaman wisata yang sempurna di Indonesia. Pola berantai yang tak terhingga mencerminkan konsep yang berkesinambungan, seamless, dan Unfield. Logo Injourney terdapat empat warna yang berbeda pada sisi element grafis pada huruf “O”, nuansa merah dan jingga memberikan kehangatan pada menggambarkan kualitas layanan yang tinggi serta pelayanan yang ramah dan menyenangkan, nuansa biru dan hijau merupakan wujud agar Injourney terus tumbuh dan dapat memberikan rasa nyaman pada pelanggan. Keempat warna tersebut dipilih berdasarkan keindahan alam Indonesia sebagai cerminan bahwa Indonesia adalah negara yang bergam budaya dan memiliki keindahan alam.

2.3 Data Umum

2.3.1 Data Umum Bandara

Data umum dari lokasi dan operasional Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai adalah sebagai berikut:

Table 2.1 Data Umum Unit Penyelenggara

Aspek	Keterangan
Nama Bandara	Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai
Kode IATA	DPS
Kode ICAO	WADD
Lokasi	Tuban, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Bali
Koordinat	08°44'53" LS – 115°10'03" BT
Pengelola	PT Angkasa Pura Indonesia
Kategori Bandara	Bandara Internasional
Panjang Runway	± 3.000 meter
Lebar Runway	± 45 meter
Zona Waktu	WITA (UTC+08:00)
Ketinggian dpl	4 mdpl
Kapasitas Penumpang	± 25 juta penumpang per tahun
Jam Operasional	24 Jam

2.3.2 Layout Bandara

Berikut merupakan *layout* dari area terminal keberangkatan domestik Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai.



Gambar 2.0.2 Layout Terminal Keberangkatan Domestik Bandara I Gusti Ngurah Rai

Pada gambar tersebut terlihat **Layout Terminal Keberangkatan Domestik Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali**. Terminal ini digunakan khusus untuk melayani proses keberangkatan penumpang penerbangan domestik, mulai dari pemeriksaan keamanan hingga akses menuju ruang tunggu dan gate keberangkatan. Area terminal dirancang memanjang dengan pembagian zona layanan yang terintegrasi untuk mendukung kelancaran pergerakan penumpang.

Berikut adalah beberapa bagian dan fasilitas yang tersedia beserta kegiatan yang dapat dilakukan oleh pengguna jasa:

1. Area Pemeriksaan Keamanan (Security Check Point)

Area ini merupakan pintu masuk utama menuju ruang keberangkatan domestik. Penumpang wajib melewati pemeriksaan keamanan sebelum memasuki area steril. Fasilitas yang tersedia meliputi walk through metal detector, X-ray bagasi kabin, serta jalur khusus bagi penumpang prioritas dan penyandang disabilitas.

2. Ruang Tunggu dan Gate Keberangkatan

Terminal keberangkatan domestik memiliki beberapa gate, yaitu Gate 1B, Gate 1C, Gate 1, Gate 2, Gate 3, Gate 4, Gate 5, dan Gate 6. Setiap gate dilengkapi dengan area tempat duduk (gate seating), informasi penerbangan, serta akses ramah difabel. Penumpang dapat menunggu jadwal boarding dengan nyaman sambil memantau informasi penerbangan.

3. Fasilitas Komersial (Food & Beverages dan Retail Shop)

Di sepanjang area ruang tunggu keberangkatan tersedia berbagai fasilitas makanan dan minuman serta toko ritel. Penumpang dapat menikmati makanan lokal maupun internasional, membeli minuman, camilan, serta berbelanja oleh-oleh, aksesoris, pakaian, dan kebutuhan perjalanan lainnya sebelum keberangkatan.

4. Fasilitas Penunjang Penumpang

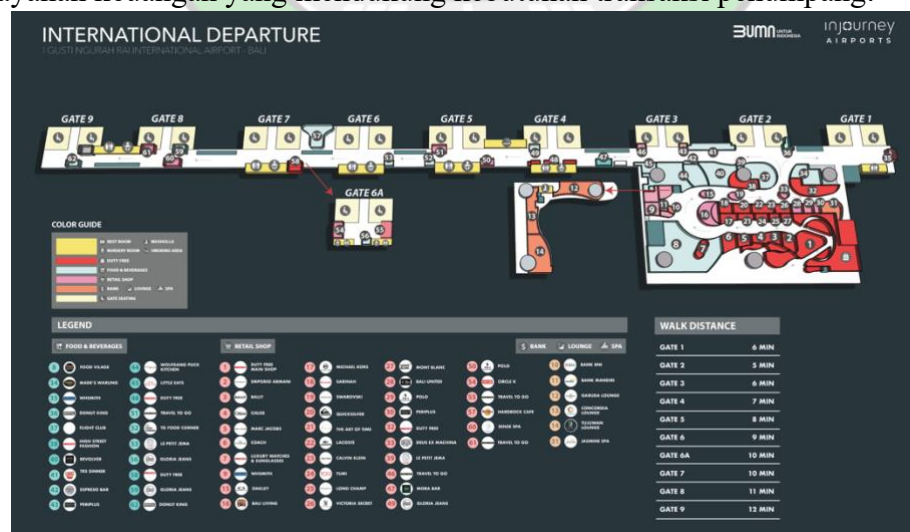
Terminal ini dilengkapi dengan berbagai fasilitas pendukung seperti toilet, mushola, nursery room, smoking area, serta area istirahat. Fasilitas ini disebar di beberapa titik strategis untuk memudahkan penumpang menjangkanya.

5. Layanan Difabel dan Aksesibilitas

Bandara menyediakan fasilitas ramah difabel berupa lift, toilet khusus, jalur landai, serta kursi roda. Hal ini bertujuan untuk memastikan seluruh penumpang, termasuk penyandang disabilitas dan penumpang dengan kebutuhan khusus, dapat menggunakan fasilitas terminal dengan aman dan nyaman.

6. Lounge dan Layanan Perbankan

Tersedia beberapa lounge maskapai dan lounge umum yang dapat digunakan oleh penumpang tertentu untuk beristirahat sebelum penerbangan. Selain itu, terdapat fasilitas perbankan seperti ATM dan layanan keuangan yang mendukung kebutuhan transaksi penumpang.



Gambar 2.0.3 Layout Terminal Keberangkatan Internasional Bandara I Gusti Ngurah Rai

Pada gambar tersebut terlihat Layout Terminal Keberangkatan Internasional Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Terminal ini digunakan khusus untuk melayani proses keberangkatan penumpang penerbangan internasional, mulai dari pemeriksaan dokumen perjalanan, pemeriksaan keamanan, hingga akses menuju ruang tunggu dan gate keberangkatan. Area terminal dirancang memanjang dengan pembagian zona layanan yang terintegrasi guna mendukung kelancaran arus penumpang internasional. Berikut adalah beberapa fasilitas yang tersedia beserta kegiatan yang dapat dilakukan oleh para pengguna jasa:

1. Area Pemeriksaan Keamanan dan Imigrasi

Pada area awal keberangkatan internasional, penumpang diwajibkan melalui pemeriksaan keamanan (security check point) dan pemeriksaan imigrasi. Fasilitas yang tersedia meliputi X-ray bagasi kabin, walk through metal detector, serta konter imigrasi untuk pemeriksaan paspor dan dokumen perjalanan sebelum memasuki area steril internasional.

2. Ruang Tunggu dan Gate Keberangkatan Internasional

Terminal keberangkatan internasional memiliki beberapa gate, yaitu Gate 1 hingga Gate 9 serta Gate 6A. Setiap gate dilengkapi dengan area tempat duduk (gate seating), informasi boarding, serta fasilitas pendukung seperti toilet dan akses difabel. Penumpang dapat menunggu proses boarding sambil memantau informasi penerbangan yang tersedia.

3. Fasilitas Komersial (Duty Free, Retail Shop, dan Food & Beverages)

Di area steril terminal internasional terdapat berbagai fasilitas komersial seperti duty free shop, toko ritel, serta gerai makanan dan minuman. Penumpang dapat berbelanja produk bebas bea, membeli oleh-oleh, kebutuhan perjalanan, serta menikmati berbagai pilihan makanan lokal maupun internasional sebelum keberangkatan.

4. Lounge dan Layanan Penunjang Penumpang

Terminal ini menyediakan beberapa lounge maskapai dan lounge umum yang dapat digunakan oleh penumpang tertentu untuk beristirahat dengan lebih nyaman. Selain itu, tersedia fasilitas penunjang seperti bank, ATM, spa,

BAB III

PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

3.1.1 Unit Aviation Security

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) pada Unit Aviation Security (AVSEC) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai bertujuan untuk memberikan pemahaman dan pengalaman langsung kepada peserta OJT mengenai penerapan sistem keamanan penerbangan di lingkungan bandar udara internasional. Kegiatan OJT difokuskan pada pengamatan, pembelajaran, dan keterlibatan terbatas sesuai dengan kewenangan yang diberikan oleh pembimbing lapangan.

Adapun lingkup pelaksanaan OJT pada Unit AVSEC meliputi:

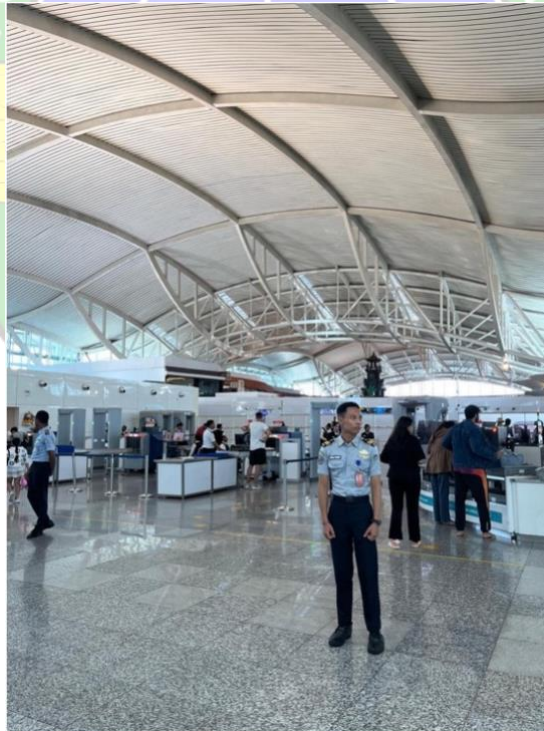
- a. Pengamatan proses pemeriksaan keamanan penumpang dan barang bawaan di Security Check Point (SCP), baik pada area keberangkatan maupun area kedatangan.
- b. Pengenalan dan pengamatan penggunaan peralatan keamanan penerbangan, seperti Walk Through Metal Detector (WTMD), Hand Held Metal Detector (HHMD), X-Ray, dan peralatan pendukung lainnya.



Gambar 3.0.1 Mengamati kotak prohibited item di area PSCP

Selanjutnya Taruna *On The Job Training* (OJT) juga bertugas sebagai pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara, dan orang perseorangan serta barang bawaan (*flow control*). Adapun tugas *flow control* antara lain:

- a. Setiap penumpang, personel pesawat udara, orang perseorangan dan barang bawaan masuk melalui jalur pemeriksaan pada Security Check Point (SCP).
- b. Mengatur, memeriksa, dan memastikan barang bawaan ditempatkan pada conveyor belt mesin X-Ray pada posisi yang tepat dan memastikan jarak antar barang;
- c. Mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci dan barang-barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui mesin X-Ray;
- d. Laptop dan barang elektronik lainnya dengan ukuran yang sama dikeluarkan dari tas/bagasi dan diperiksa melalui mesin X-Ray; dan
- e. Semua cairan, aerosol dan gel diperiksa melalui mesin X-Ray.



Gambar 3.0.2 Taruna Melaksanakan pengaturan *flow* penumpang di PSCP

Melalui kegiatan tersebut, peserta OJT diharapkan mampu memahami peran strategis AVSEC dalam menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan serta pentingnya kedisiplinan dalam penerapan prosedur keamanan.

3.1.2 Unit AMC

Pelaksanaan OJT pada Unit Apron Movement Control (AMC) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai bertujuan untuk memberikan wawasan dan pemahaman mengenai pengendalian pergerakan pesawat udara, kendaraan, dan personel di area apron agar operasional bandar udara berjalan dengan aman, tertib, dan efisien.

Pada unit Apron Movement Control (AMC) Taruna diharapkan :

- a. Mampu melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron.
- b. Memahami dan mampu menjalankan pengoperasian garbarata.
- c. Menjamin kebersihan apron.
- d. Menjamin fasilitas sisi udara terawat dan berfungsi dengan baik.
- e. Mampu melakukan investigasi terhadap Incident/accident di apron dan melakukan pelaporan.
- f. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan, dan pesawat di apron.
- g. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat peak hour / peak season.



Gambar 3.3 Taruna Mengoperasikan Garbarata

Melalui pelaksanaan OJT pada Unit AMC, peserta diharapkan dapat memahami pentingnya pengendalian pergerakan di apron serta peran AMC dalam mencegah terjadinya insiden keselamatan kerja dan gangguan operasional penerbangan.

3.2 Jadwal dan Kegiatan OJT

3.2.1 Jadwal Unit AVSEC

Pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* taruna/i Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara yang dilaksanakan di unit *Aviation Security* Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Kegiatan efektif dimulai pada tanggal 1 Desember 2025 dan berakhir tanggal 9 Januari 2026. Jadwal jam kegiatan *On The Job Training* (OJT) mengikuti jadwal dan jam kerja kantor AVSEC yakni menggunakan sistem office hour.

No	NAMA	UNIT	Tanggal/Waktu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
				SN	SL	RB	KM	JM	SA	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SA	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SA	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SA	MG	SN	SL	RB
1	FIRMAN NAUVAL RAMADHAN	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															
2	GALIH ISMI AMELIA PUTRI	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															
3	I GUSTI NGURAH PRADNYA PUTRA	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															
4	KOMANG TYARA WULANDARI	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															
5	MICHAEL SURANTA SITEPU	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															
6	MUHAMMAD HUSEIN AL AMIN	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															
7	NI KADEK YOCHA ADITYA MAHARANI	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															
8	RIZKY ARDIAN WIJAYA	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															
9	SHANDY SYAHINDRA	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															
10	SHERLY PUSPITA MAHARANI	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															
11	YOPYLATUL MAHMUDAH	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															
12	DESI KHAIRANI BR SEMBIRING	AVSEC	Datang																															
			Pulang																															

Gambar 3.0.4 Jadwal OJT Unit AVSEC

Pada gambar diatas menjelaskan jadwal dinas unit AVSEC,

Dengan rincian sebagai berikut:

Hari: Senin-Jumat

Pukul: 08:00-17:00

Terdapat beberapa Sub Unit yakni meliputi unit SDM, Dokumen, Faskampen, Investigasi, dan Hospitality.

3.2.2 Jadwal Unit AMC

Pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* taruna/i Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara yang dilaksanakan di unit AMC Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Kegiatan efektif dimulai pada tanggal 12 januari 2026 dan berakhir tanggal 27 Februari 2026. Berikut jadwal jam kegiatan *On The Job Training* (OJT) di unit AMC.

JADWAL DINAS POLITEKNIK PENERBANGAN INDONESIA SURABAYA BULAN JANUARI DAN FEBRUARI 2026 BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI BALI																													
TANGGAL		JANUARI							FEBRUARI																				
		29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1	Firman Nauval Ramadhan	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M
2	Michael Suranta Sitepu	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M
3	Sherly Puspita Maharani	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M
4	Yoplyatul Mahmudah	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M
5	Galih Ismi Amelia Putri	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
6	Komang Tyara Wulandari	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
7	M. Husein Al Amin	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
8	Desi Khairani Br. Sembiring	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
9	I Gusti Ngurah Pradnya	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS
10	Ni Kadek Yocha Aditya M.	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS
11	Rizky Ardian Wijaya	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS
12	Shandy Syahindra	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS

Gambar 3.0.5 JADWAL OJT UNIT AMC

Table 3.1 KETERANGAN JADWAL

KETERANGAN		
PS	=	PAGI SIANG
M	=	MALAM
L	=	LIBUR

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara

Bandar udara merupakan prasarana transportasi udara yang berfungsi sebagai tempat pesawat udara melakukan kegiatan pendaratan, lepas landas, naik turun penumpang, serta bongkar muat kargo dan pos. Secara internasional, definisi bandar udara mengacu pada ketentuan yang ditetapkan oleh International Civil Aviation Organization (ICAO), yang menyebutkan bahwa aerodrome adalah area

tertentu di daratan atau perairan yang digunakan untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara, termasuk fasilitas dan peralatan pendukungnya. Definisi ini menegaskan bahwa bandar udara bukan hanya landasan pacu, tetapi juga mencakup seluruh sistem operasional penerbangan (Aulia Rahman, W. A. 2021).

Di Indonesia, pengertian dan penyelenggaraan bandar udara diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam undang-undang tersebut dijelaskan bahwa bandar udara adalah kawasan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan/atau pos, serta dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan, dan fasilitas penunjang lainnya. Undang-undang ini menjadi dasar hukum utama dalam pengaturan operasional, keselamatan, keamanan, serta pengelolaan bandar udara di Indonesia.

Secara teoritis, bandar udara memiliki beberapa fungsi utama. Pertama, fungsi transportasi sebagai simpul (node) dalam sistem jaringan transportasi udara nasional dan internasional. Bandar udara menghubungkan wilayah satu dengan lainnya, sehingga berperan penting dalam meningkatkan konektivitas dan mobilitas masyarakat. Kedua, fungsi ekonomi, karena keberadaan bandar udara mampu mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah melalui penciptaan lapangan kerja, peningkatan sektor pariwisata, serta berkembangnya kawasan komersial di sekitar bandara. Ketiga, fungsi sosial, yakni mendukung distribusi logistik, pelayanan daerah terpencil, serta kegiatan kemanusiaan. Keempat, fungsi strategis dalam aspek pertahanan dan keamanan negara (Mahyuddin, M., Rangan, dkk 2021)

Dalam operasionalnya, bandar udara terdiri atas dua komponen utama, yaitu sisi udara (airside) dan sisi darat (landside). Sisi udara mencakup runway, taxiway, apron, serta fasilitas navigasi penerbangan. Sementara sisi darat meliputi terminal penumpang, terminal kargo, area parkir, dan fasilitas komersial. Pengaturan teknis terkait standar fasilitas ini mengacu pada Annex 14 ICAO tentang Aerodromes

yang menetapkan Standard and Recommended Practices (SARPs) bagi negara anggota.

Di tingkat nasional, selain Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, pengelolaan bandar udara juga diatur melalui Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur tentang tatanan kebandarudaraan nasional, sertifikasi bandar udara, serta standar teknis dan operasional. Regulasi ini memastikan bahwa setiap bandar udara memenuhi persyaratan keselamatan (safety), keamanan (security), dan pelayanan (service quality).

Secara manajerial, bandar udara modern tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas publik, tetapi juga sebagai entitas bisnis yang mengelola pendapatan aeronautika dan non-aeronautika. Oleh karena itu, pengelolaannya memerlukan penerapan manajemen operasional, manajemen keselamatan (Safety Management System), manajemen keamanan penerbangan, serta manajemen pelayanan untuk menjaga tingkat kepuasan penumpang.

3.3.2 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (keamanan penerbangan) merupakan sistem perlindungan yang dirancang untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum (acts of unlawful interference), seperti pembajakan, sabotase, ancaman bom, dan terorisme. Secara internasional, pengaturan aviation security mengacu pada standar yang ditetapkan oleh International Civil Aviation Organization (ICAO) melalui Annex 17 (Security) dalam Konvensi Chicago 1944. Annex 17 menetapkan Standards and Recommended Practices (SARPs) yang wajib diimplementasikan oleh negara anggota guna menjamin perlindungan penerbangan sipil secara global (Bate'e, M. M. 2021).

Secara nasional, dasar hukum utama aviation security di Indonesia tercantum dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam undang-undang tersebut ditegaskan bahwa keamanan penerbangan adalah perlindungan terhadap penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Undang-undang ini menjadi landasan hukum

penyelenggaraan sistem keamanan penerbangan di bandar udara, maskapai, serta seluruh pemangku kepentingan.

Sebagai turunan dari undang-undang tersebut, pengaturan aviation security diperkuat melalui beberapa regulasi nasional, antara lain:

Peraturan Pemerintah tentang Keamanan Penerbangan, yang mengatur kebijakan umum, tanggung jawab penyelenggara, serta mekanisme pengawasan keamanan penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional (National Civil Aviation Security Programme), yang menjadi dokumen strategis nasional dalam implementasi standar keamanan ICAO di Indonesia.

Civil Aviation Safety Regulations (CASR) Part 107, yang mengatur secara teknis tentang Aviation Security, termasuk standar pemeriksaan keamanan (screening), pengendalian akses (access control), pengamanan pesawat udara, kargo dan pos, serta pelatihan dan sertifikasi personel Aviation Security (Avsec). Regulasi ini diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai bentuk adopsi langsung dari Annex 17 ICAO.

Peraturan Menteri Perhubungan tentang Keamanan Penerbangan Nasional, yang mengatur lebih rinci mengenai prosedur pemeriksaan penumpang, barang bawaan, pengendalian daerah keamanan terbatas (restricted area), serta tata cara penanganan ancaman dan krisis keamanan.

Secara teoritis, aviation security berbeda dengan aviation safety. Aviation safety berfokus pada pencegahan kecelakaan akibat faktor teknis dan operasional, sedangkan aviation security berorientasi pada perlindungan terhadap ancaman yang disengaja. Oleh karena itu, sistem keamanan penerbangan menerapkan pendekatan manajemen risiko berbasis ancaman (threat and risk-based approach), yang mencakup identifikasi ancaman, analisis kerentanan, dan mitigasi risiko.

Prinsip utama aviation security meliputi tiga tahapan, yaitu prevent (pencegahan), detect (pendeteksian), dan respond (penanganan). Pencegahan dilakukan melalui pengendalian akses ke daerah keamanan terbatas dan pemeriksaan keamanan. Pendeteksian dilakukan dengan penggunaan teknologi seperti X-ray, Walk Through Metal Detector (WTMD), dan Hand Held Metal

Detector (HHMD). Penanganan dilakukan melalui prosedur kontinjensi, koordinasi dengan aparat keamanan, serta implementasi Airport Contingency Plan.

Setiap bandar udara di Indonesia wajib memiliki Airport Security Program yang disusun sesuai Program Keamanan Penerbangan Nasional dan disetujui oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Selain itu, seluruh personel Aviation Security wajib memiliki lisensi dan sertifikat kompetensi sesuai ketentuan CASR Part 107.

Dengan demikian, aviation security di Indonesia dilaksanakan berdasarkan integrasi antara standar internasional ICAO dan regulasi nasional yang komprehensif, mulai dari undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan menteri, hingga regulasi teknis CASR. Sistem ini bertujuan menjamin penerbangan sipil terlindungi dari tindakan melawan hukum serta mendukung terciptanya transportasi udara yang aman, tertib, dan berkelanjutan.

3.3.3 Fasilitas Keamanan Penerbangan

Fasilitas keamanan penerbangan merupakan sarana dan prasarana yang digunakan untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum (acts of unlawful interference). Dalam sistem Aviation Security, fasilitas ini menjadi bagian integral dari upaya preventif, detektif, dan responsif guna menjamin keamanan bandar udara, pesawat udara, penumpang, awak pesawat, kargo, serta fasilitas pendukung lainnya.

Secara internasional, standar mengenai fasilitas keamanan penerbangan ditetapkan oleh International Civil Aviation Organization (ICAO) melalui Annex 17 (Security). Annex ini mewajibkan setiap negara anggota untuk menyediakan peralatan dan infrastruktur keamanan yang memadai, termasuk sistem pemeriksaan penumpang dan bagasi, pengendalian akses ke daerah keamanan terbatas (restricted area), serta perlindungan terhadap pesawat udara di darat. Standar tersebut menjadi dasar penyusunan regulasi nasional di setiap negara, termasuk Indonesia.

Di Indonesia, dasar hukum utama fasilitas keamanan penerbangan tercantum dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Undang-undang ini menegaskan bahwa setiap bandar udara wajib menyediakan fasilitas keamanan untuk menjamin perlindungan terhadap penerbangan dari gangguan dan

tindakan melawan hukum. Pemeriksaan keamanan terhadap orang, barang, kargo, dan kendaraan yang memasuki daerah keamanan terbatas juga diwajibkan melalui sistem dan peralatan yang memenuhi standar.

Ketentuan lebih teknis diatur dalam Civil Aviation Safety Regulations (CASR) Part 107 tentang Aviation Security, yang mengatur standar peralatan, prosedur penggunaan, kalibrasi, serta sertifikasi fasilitas keamanan. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional (National Civil Aviation Security Programme) mengatur implementasi sistem keamanan secara nasional, termasuk kewajiban bandar udara memiliki Airport Security Program dan prosedur operasional standar (SOP).

Secara teoritis, fasilitas keamanan penerbangan dapat diklasifikasikan menjadi beberapa kategori utama:

Fasilitas Screening (Pemeriksaan Keamanan)

Meliputi peralatan seperti Walk Through Metal Detector (WTMD), Hand Held Metal Detector (HHMD), mesin X-ray bagasi kabin dan bagasi tercatat, serta peralatan deteksi bahan peledak. Fasilitas ini digunakan untuk mendeteksi benda terlarang sebelum memasuki area steril atau pesawat udara.

Fasilitas Access Control (Pengendalian Akses)

Meliputi kartu identitas bandara (pass system), sistem pintu otomatis dengan kartu akses, CCTV (Closed Circuit Television), serta sistem pengamanan perimeter (fencing dan patrol road). Fasilitas ini berfungsi membatasi dan mengontrol akses ke daerah keamanan terbatas.

Fasilitas Pengamanan Pesawat Udara

Termasuk prosedur penjagaan pesawat saat berada di apron, pemeriksaan keamanan sebelum penerbangan (security check), serta pengawasan selama ground handling berlangsung.

Fasilitas Manajemen Krisis dan Tanggap Darurat

Meliputi ruang pusat kendali keamanan (security control room), sistem komunikasi darurat, dan koordinasi dengan aparat penegak hukum dalam menghadapi ancaman keamanan.

Dalam perspektif manajemen risiko, fasilitas keamanan penerbangan merupakan bentuk mitigasi ancaman yang dirancang berdasarkan analisis risiko (risk assessment) dan identifikasi kerentanan (vulnerability assessment). Efektivitasnya tidak hanya ditentukan oleh kecanggihan teknologi, tetapi juga oleh kompetensi personel Aviation Security (Avsec), pemeliharaan peralatan secara berkala, serta kepatuhan terhadap standar operasional prosedur.

Dengan demikian, fasilitas keamanan penerbangan merupakan komponen vital dalam sistem Aviation Security yang berfungsi untuk mencegah, mendeteksi, dan menanggulangi ancaman terhadap penerbangan sipil. Keberadaannya diatur secara internasional oleh ICAO dan secara nasional melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, CASR Part 107, serta peraturan turunan lainnya, guna menjamin penyelenggaraan transportasi udara yang aman, tertib, dan berkelanjutan.

3.3.4 Daily Test Fasilitas Keamanan Penerbangan

Daily test fasilitas keamanan penerbangan merupakan kegiatan pengujian harian terhadap peralatan keamanan (security equipment) yang dilakukan sebelum peralatan tersebut digunakan dalam operasional pemeriksaan. Tujuan utama daily test adalah memastikan bahwa seluruh peralatan keamanan berfungsi dengan baik, memiliki tingkat sensitivitas sesuai standar, serta mampu mendeteksi benda terlarang secara efektif. Kegiatan ini merupakan bagian dari sistem penjaminan mutu (quality control) dalam Aviation Security.

Secara teoritis, daily test termasuk dalam konsep preventive security control, yaitu langkah pencegahan yang dilakukan sebelum terjadi kegagalan sistem. Dalam manajemen keamanan penerbangan, efektivitas sistem screening sangat bergantung pada tiga faktor utama: keandalan peralatan, kompetensi personel, dan kepatuhan terhadap prosedur. Oleh karena itu, pengujian harian menjadi mekanisme untuk mengurangi risiko kegagalan deteksi (detection failure) yang dapat berdampak pada lolosnya barang berbahaya ke dalam pesawat udara.

Secara internasional, kewajiban pengujian peralatan keamanan mengacu pada standar yang ditetapkan oleh International Civil Aviation Organization (ICAO) dalam Annex 17 (Security). Annex 17 mewajibkan negara anggota untuk memastikan bahwa peralatan keamanan yang digunakan dalam proses pemeriksaan

memenuhi standar kinerja dan dipelihara secara berkala. Selain itu, ICAO Doc 8973 (Aviation Security Manual) memberikan panduan teknis mengenai prosedur pengujian, kalibrasi, dan pemeliharaan peralatan screening.

Di Indonesia, dasar hukum daily test fasilitas keamanan penerbangan diatur dalam beberapa regulasi, yaitu:

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mewajibkan penyelenggara bandar udara menyediakan fasilitas keamanan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan penerbangan.

Civil Aviation Safety Regulations (CASR) Part 107 tentang Aviation Security, yang mengatur kewajiban penggunaan peralatan keamanan yang tersertifikasi, pemeliharaan berkala, serta pengujian fungsi sebelum operasional. CASR ini menjadi pedoman teknis bagi bandar udara dan maskapai dalam memastikan peralatan screening berfungsi optimal.

**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: PR 14 DJPU TAHUN 2024 Tentang Persyaratan Standar Peralatan
Pemeriksa (Standard Screening Requirements/SSR) Keamanan Penerbangan**

Secara operasional, daily test dilakukan oleh personel Aviation Security (Avsec) yang bertugas di Security Check Point (SCP) sebelum pelayanan penumpang dimulai. Pengujian biasanya meliputi:

Pengujian sensitivitas Walk Through Metal Detector (WTMD) menggunakan test piece logam standar.

Pengujian fungsi Hand Held Metal Detector (HHMD).

Uji kualitas citra (image quality test) pada mesin X-ray menggunakan EWSTP.

Hasil pengujian dicatat dalam log book atau formulir pemeriksaan harian sebagai bagian dari dokumentasi keamanan. Apabila ditemukan ketidaksesuaian, peralatan tidak boleh digunakan sampai dilakukan perbaikan atau kalibrasi ulang oleh teknisi yang berwenang.

Dari perspektif manajemen risiko, daily test merupakan bentuk mitigasi risiko operasional yang bertujuan menjaga tingkat keandalan (reliability) dan efektivitas sistem keamanan. Tanpa pengujian harian, potensi kegagalan deteksi meningkat, yang dapat berdampak serius terhadap keamanan penerbangan.

3.3.6 Digitalisasi

Digitalisasi adalah proses pengubahan data atau sistem manual ke dalam bentuk digital dengan memanfaatkan teknologi informasi untuk meningkatkan efisiensi, akurasi, dan efektivitas kerja (Laudon & Laudon, 2018).

Digitalisasi form daily test WTMD memungkinkan proses pencatatan hasil pengujian dilakukan secara elektronik, sehingga mengurangi risiko kehilangan data, kesalahan pencatatan, serta mempermudah proses monitoring dan evaluasi oleh pihak terkait.

3.3.7 Efektivitas Pengawasan Peralatan Keamanan

Efektivitas pengawasan merupakan tingkat keberhasilan suatu kegiatan pengawasan dalam memastikan bahwa pelaksanaan pekerjaan telah sesuai dengan standar, prosedur, dan tujuan yang telah ditetapkan (Handoko, 2014).

Penerapan digitalisasi pada form daily test WTMD dapat meningkatkan efektivitas pengawasan peralatan keamanan karena data dapat diakses secara real-time, terdokumentasi dengan baik, serta memudahkan proses audit dan evaluasi kinerja.

3.4 Permasalahan

3.4.1 Kesulitan dalam Monitoring dan Tracking Data

Penggunaan sistem pencatatan berbasis kertas pada pelaksanaan daily test WTMD menimbulkan keterbatasan dalam proses monitoring dan pengawasan operasional. Seluruh data hasil pengujian disimpan dalam bentuk arsip fisik, sehingga proses pencarian dokumen lama memerlukan waktu yang relatif lama dan kurang efisien. Petugas atau supervisor harus membuka serta memeriksa satu per satu dokumen arsip untuk menemukan data tertentu berdasarkan tanggal, lokasi alat, atau nama petugas yang bertugas. Proses ini tidak hanya menyita waktu, tetapi juga berpotensi menghambat kelancaran kegiatan operasional lainnya.

Selain itu, sistem manual tidak dilengkapi dengan fitur monitoring secara real-time, sehingga supervisor tidak dapat secara langsung mengetahui apakah pelaksanaan daily test telah dilakukan sesuai jadwal dan prosedur yang ditetapkan.

Ketiadaan sistem notifikasi atau rekap otomatis menyebabkan pengawasan bergantung sepenuhnya pada pemeriksaan fisik dokumen, yang sering kali dilakukan secara berkala dan tidak bersifat langsung. Kondisi ini mengakibatkan pengawasan menjadi kurang optimal dan evaluasi terhadap kinerja peralatan keamanan berlangsung lebih lambat.

Dalam konteks sistem keamanan bandar udara, keterlambatan akses terhadap data dan informasi dapat berdampak pada efektivitas pengendalian risiko keamanan. Data hasil daily test WTMD seharusnya dapat diakses dengan cepat sebagai bentuk kontrol terhadap kesiapan alat deteksi. Apabila terdapat gangguan atau ketidaksesuaian fungsi alat yang tidak segera teridentifikasi akibat keterbatasan sistem pencatatan, maka potensi risiko terhadap keamanan penerbangan dapat meningkat. Oleh karena itu, sistem pencatatan yang lebih terintegrasi dan berbasis digital menjadi penting untuk mendukung efektivitas monitoring dan pengawasan operasional di lingkungan bandar udara.

3.4.2 Tidak Efisien Secara Biaya Dan Ruang Penyimpanan

Penggunaan kertas secara terus-menerus dalam pelaksanaan daily test WTMD menimbulkan pemborosan biaya operasional dalam jangka panjang. Meskipun secara kasat mata penggunaan satu lembar formulir terlihat sederhana dan tidak signifikan, namun apabila dilakukan setiap hari di berbagai titik pemeriksaan keamanan, maka akumulasi biaya yang dikeluarkan menjadi cukup besar. Biaya tersebut tidak hanya terbatas pada pembelian kertas, tetapi juga mencakup biaya tinta dan pencetakan formulir, pengadaan perlengkapan arsip seperti *cover daily test*, serta lemari penyimpanan dokumen. Selain itu, diperlukan ruang khusus untuk penyimpanan arsip yang harus dirawat dan dijaga keamanannya, sehingga menambah beban biaya operasional secara tidak langsung.

Di sisi lain, penggunaan sistem berbasis kertas juga tidak sejalan dengan prinsip green airport dan konsep keberlanjutan (sustainability) yang saat ini menjadi tuntutan dalam pengelolaan bandar udara modern. Upaya pengurangan penggunaan kertas merupakan bagian dari strategi efisiensi sumber daya dan pengurangan

limbah operasional. Implementasi sistem paperless dinilai lebih ramah lingkungan karena mampu mengurangi konsumsi bahan baku kertas serta meminimalkan dampak lingkungan dari proses pencetakan dan pembuangan arsip. Dengan sistem manual, kebutuhan ruang penyimpanan dokumen akan terus meningkat setiap tahun seiring bertambahnya volume arsip, sehingga kurang efektif dan tidak efisien dalam jangka panjang. Oleh karena itu, digitalisasi pencatatan *daily test WTMD* menjadi salah satu alternatif solusi untuk meningkatkan efisiensi biaya sekaligus mendukung kebijakan ramah lingkungan di lingkungan bandar udara.

3.4.3 Tingginya Risiko Kehilangan dan Kerusakan Arsip Fisik

Permasalahan yang juga muncul dalam pelaksanaan *daily test Walk Through Metal Detector* (WTMD) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai adalah tingginya risiko kehilangan dan kerusakan arsip fisik hasil pengujian peralatan keamanan. Penggunaan form berbasis kertas sebagai media pencatatan menyebabkan dokumen sangat rentan terhadap berbagai faktor yang dapat menurunkan kualitas maupun keberadaan data.

Arsip fisik dapat mengalami kerusakan akibat kondisi lingkungan, seperti terkena air, kelembapan tinggi, sobek, atau luntur, terutama mengingat aktivitas operasional bandara yang padat dan berlangsung setiap hari. Selain itu, dokumen juga berisiko terselip, tertukar, atau bahkan hilang saat proses penyimpanan dan pemindahan arsip dari satu unit ke unit lainnya.

Kehilangan atau kerusakan arsip *daily test WTMD* dapat berdampak serius terhadap proses pengawasan dan pertanggungjawaban administrasi, khususnya saat data dibutuhkan untuk keperluan audit, evaluasi kinerja peralatan, maupun pemeriksaan oleh regulator. Kondisi ini menunjukkan bahwa sistem arsip manual belum mampu menjamin keamanan dan keberlanjutan data, sehingga diperlukan penerapan *digitalisasi form daily test WTMD* untuk meminimalkan risiko kehilangan dokumen serta memastikan data tersimpan secara aman dan terdokumentasi dengan baik.

3.5 Penyelesaian Masalah

3.5.1 Penerapan Sistem *Daily Test* Berbasis Digital

Untuk mengatasi permasalahan pencatatan hasil *daily test Walk Through Metal Detector* (WTMD) yang masih menggunakan formulir kertas, solusi yang dapat diterapkan adalah penerapan *sistem digitalisasi form daily test* WTMD secara bertahap dan terstruktur. Digitalisasi ini dilakukan dengan menggantikan form manual menjadi form elektronik (e-form) yang dapat diakses oleh petugas AVSEC melalui perangkat komputer, tablet, atau smartphone yang tersedia di area Security Check Point (SCP).

Form digital dirancang dengan format baku dan terstandarisasi sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) keamanan penerbangan. Setiap kolom isian dibuat dalam bentuk *mandatory field*, sehingga form tidak dapat disimpan atau dikirim apabila data belum terisi lengkap. Hal ini bertujuan untuk mengurangi risiko kelalaian pengisian data serta meningkatkan konsistensi dan akurasi hasil pencatatan *daily test* WTMD.

Selain itu, sistem digital memungkinkan penggunaan fitur otomatis, seperti pencatatan waktu dan tanggal pengujian secara real-time. Dengan demikian, potensi kesalahan penulisan, perbedaan interpretasi antar petugas dapat diminimalkan. Data yang telah diinput akan tersimpan secara otomatis ke dalam sistem basis data, sehingga mengurangi ketergantungan pada dokumen fisik dan meningkatkan efisiensi pengelolaan data.

Dengan diterapkannya sistem pencatatan digital, proses *daily test* WTMD menjadi lebih tertib, akurat, dan terdokumentasi dengan baik. Hal ini tidak hanya meningkatkan efektivitas pengawasan peralatan keamanan penerbangan, tetapi juga mendukung transparansi, akuntabilitas, serta kesiapan data apabila diperlukan untuk keperluan evaluasi, audit internal, maupun pemeriksaan oleh regulator.

3.5.2 Pembangunan Sistem Penyimpanan Data Terpusat Berbasis Digital

Pembangunan sistem penyimpanan data terpusat berbasis digital merupakan langkah strategis untuk mengatasi permasalahan pengelolaan data hasil *daily test*

Walk Through Metal Detector (WTMD) yang sebelumnya dilakukan secara manual. Sistem ini dirancang sebagai media utama untuk menyimpan seluruh data hasil pengujian peralatan keamanan dalam satu basis data terintegrasi. Data yang diinput oleh petugas AVSEC melalui form digital akan tersimpan secara otomatis tanpa memerlukan proses pemindahan atau pengarsipan dokumen fisik, sehingga mengurangi potensi kesalahan dan duplikasi data.

Dalam sistem penyimpanan data terpusat, data daily test WTMD disusun secara terstruktur berdasarkan parameter tertentu, seperti tanggal dan waktu pelaksanaan pengujian, lokasi atau identitas WTMD, hasil pemeriksaan, keterangan temuan, serta identitas petugas pemeriksa. Pengelompokan data yang sistematis ini memudahkan proses pencarian dan penelusuran kembali data apabila diperlukan untuk keperluan evaluasi operasional, audit internal, maupun pemeriksaan oleh pihak regulator.

Sistem ini juga dilengkapi dengan pengaturan hak akses pengguna sesuai dengan tugas dan kewenangan masing-masing. Petugas AVSEC diberikan akses untuk melakukan input data, sedangkan supervisor atau pihak manajemen memiliki akses untuk melakukan pemantauan, verifikasi, dan pengambilan laporan. Pengaturan hak akses tersebut bertujuan untuk menjaga keamanan data serta memastikan bahwa data hanya dapat diubah oleh pihak yang berwenang.

Selain itu, sistem penyimpanan data terpusat berbasis digital memungkinkan tersedianya fitur pencarian data secara cepat berdasarkan periode waktu, lokasi peralatan, atau status hasil pengujian. Hal ini sangat membantu dalam mempercepat proses pengambilan informasi serta mendukung analisis kondisi WTMD secara berkelanjutan. Dengan dukungan mekanisme pencadangan data secara berkala dan sistem keamanan yang memadai, risiko kehilangan data akibat kerusakan perangkat atau kesalahan manusia dapat diminimalkan.

Dengan diterapkannya sistem penyimpanan data terpusat berbasis digital, pengelolaan data hasil daily test WTMD menjadi lebih efisien, aman, dan mudah diakses. Sistem ini tidak hanya mendukung kelancaran administrasi, tetapi juga meningkatkan efektivitas pengawasan peralatan keamanan penerbangan di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan permasalahan yang telah diuraikan pada Bab III, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan daily test Walk Through Metal Detector (WTMD) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai masih menghadapi beberapa kendala, khususnya pada aspek administrasi dan pengelolaan data. Proses pencatatan hasil daily test yang masih menggunakan formulir kertas berpotensi menimbulkan kesalahan pencatatan, ketidakkonsistenan data, serta menyulitkan proses pengawasan peralatan keamanan penerbangan. Selain itu, sistem manual dalam penyimpanan data menyebabkan kesulitan dalam penelusuran kembali arsip dan meningkatkan risiko kehilangan maupun kerusakan dokumen fisik.

Upaya penyelesaian permasalahan tersebut dapat dilakukan melalui penerapan digitalisasi form daily test WTMD yang didukung oleh sistem penyimpanan data terpusat dan sistem arsip digital terintegrasi. Penerapan sistem digital ini mampu meningkatkan akurasi pencatatan, mempermudah penyimpanan dan pencarian data, serta menjamin keamanan dan keberlanjutan arsip hasil pengujian peralatan keamanan. Dengan demikian, efektivitas pengawasan dan pengendalian peralatan WTMD di bandara dapat ditingkatkan secara signifikan.

Secara keseluruhan, pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai memberikan pengalaman dan pemahaman yang komprehensif mengenai kegiatan operasional bandar udara, khususnya pada unit Aviation Security (AVSEC) dan unit terkait. Melalui kegiatan OJT, peserta memperoleh pengetahuan langsung mengenai penerapan prosedur keamanan penerbangan, penggunaan dan pengawasan peralatan keamanan, serta sistem administrasi pendukung operasional bandara. Pelaksanaan OJT ini juga memberikan wawasan praktis mengenai pentingnya pemanfaatan teknologi informasi dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi operasional, sehingga dapat menjadi bekal yang bermanfaat bagi peserta dalam menghadapi dunia kerja di bidang kebandarudaraan.

4.2 Saran

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan pada Bab III terkait pelaksanaan daily test Walk Through Metal Detector (WTMD) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, disarankan agar pihak pengelola bandara, khususnya unit Aviation Security (AVSEC), dapat mulai menerapkan sistem digitalisasi form daily test WTMD secara bertahap dan terencana. Penerapan sistem digital ini diharapkan mampu meningkatkan akurasi pencatatan, efisiensi penyimpanan data, serta meminimalkan risiko kehilangan dan kerusakan arsip fisik. Selain itu, perlu dilakukan penyusunan standar format form digital yang seragam agar kualitas data yang dihasilkan lebih konsisten dan mudah dievaluasi.

Disarankan pula agar sistem penyimpanan data terpusat dan sistem arsip digital terintegrasi dilengkapi dengan pengaturan hak akses yang jelas serta mekanisme pencadangan data secara berkala. Hal ini bertujuan untuk menjamin keamanan, kerahasiaan, dan keberlanjutan data hasil daily test WTMD, sehingga dapat digunakan secara optimal untuk keperluan pengawasan, audit internal, maupun evaluasi kinerja peralatan keamanan penerbangan.

Selain saran terkait permasalahan teknis, pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai secara keseluruhan telah berjalan dengan baik dan memberikan manfaat yang signifikan bagi peserta. Namun demikian, disarankan agar program OJT ke depannya dapat dilengkapi dengan peningkatan keterlibatan peserta dalam kegiatan operasional yang bersifat administratif dan berbasis teknologi informasi, sehingga peserta tidak hanya memahami aspek lapangan, tetapi juga sistem pendukung operasional bandara.

Melalui penerapan saran-saran tersebut, diharapkan kualitas pengelolaan peralatan keamanan penerbangan dan pelaksanaan program OJT di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai dapat terus ditingkatkan serta memberikan kontribusi positif bagi peningkatan profesionalisme sumber daya manusia di bidang kebandarudaraan.

DAFTAR PUSTAKA

Aulia Rahman, W. A. (2021). *Analisis Pengaruh Ketersediaan Fasilitas Ruang Tunggu Terminal Keberangkatan Terhadap Kepuasan Penumpang Di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang* (Doctoral dissertation, STTKD Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta).

Mahyuddin, M., Rangan, P. R., Nur, K. N., & Halim, H. (2021). Perancangan bandar udara.

Bate'e, M. M. (2021). Analisis Sistem informasi Manajemen dalam Penanganan Gangguan Keamanan Bandara. *Jesya (Jurnal Ekonomi dan Ekonomi Syariah)*, 4(2), 1034-1044.

Handoko, T. H. (2014). *Manajemen*. Yogyakarta: BPFE.

International Civil Aviation Organization. (2017). *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*. Montreal: ICAO.

International Civil Aviation Organization. (2014). *Aviation Security Manual (Doc 8973)*. Montreal: ICAO.

Laudon, K. C., & Laudon, J. P. (2018). *Management Information Systems: Managing the Digital Firm* (15th ed.). Harlow: Pearson Education Limited.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengamanan Penerbangan.

Sutabri, T. (2016). *Sistem Informasi Manajemen*. Yogyakarta: Andi Offset.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

LAMPIRAN



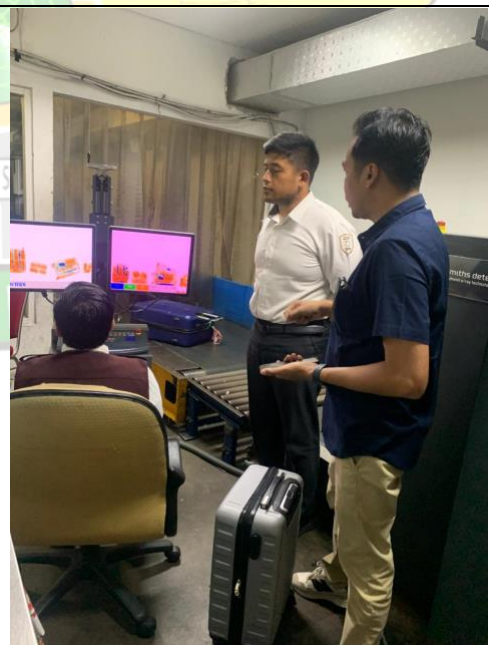
Pengaturan Flow Penumpang



Pengaturan Flow Penumpang



Pengamatan Kotak Prohibited Item



Pengamatan Proses Pemeriksaan di HBSCP

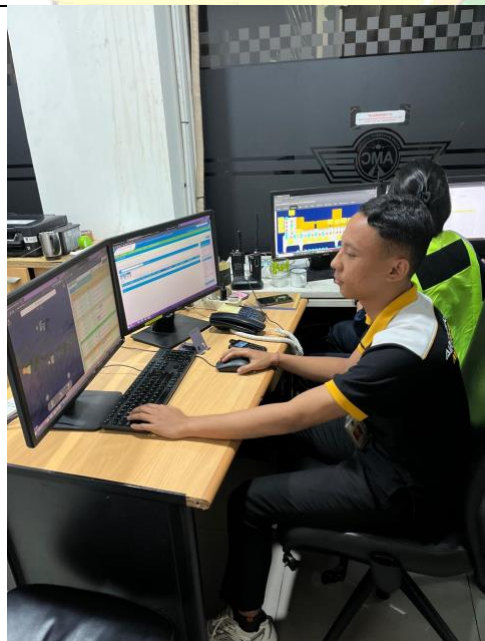
Lampiran 1 Foto Kegiatan Taruna



Pengamatan Fasilitas Keamanan di
Area Terminal



Pengamatan Fasilitas Keamanan di
Area *General Aviation Terminal*
(GAT)

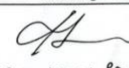


Captain Aviobridge Informasi Parking
Stand

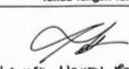


Pengoperasian Garbarata

Lampiran 2 Logbook Harian Taruna

		LOG BOOK TARUNA ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan: DESEMBER
		Minggu Ke-1 (Pertama)	
A. UNIT KERJA: AVSEC			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	1/12/2025	Serah terima OJT Unit AVSEC, pengenalan unit avsec	
Selasa	2/12/2025	Membantu pembuatan jadwal ojt, dan pendaftaran taruna ojt	
Rabu	3/12/2025	Membantu perbaikan data personal avsec di unit SPM	
Kamis	4/12/2025	Mempelajari aturan pengujian harian fasilitas Keamanan	
Jumat	5/12/2025	Mempelajari aturan pengujian harian fasilitas keamanan dan observasi di lapangan	
Sabtu	6/12/2025	OFF	
Minggu	7/12/2025	OFF	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Menarung SDM			
2. aturan terkait pengujian harian Fasilitas keamanan			
3.			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Taruna	
 Henry Daji Daji		 I Gusti Ngurah Pradnya Putra	

Log Book Taruna OJT MTU | 1

		LOG BOOK TARUNA ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan: DESEMBER
		Minggu Ke-2 (Kedua)	
A. UNIT KERJA: AVSEC			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	8/12/2025	Pembuatan file/informasi digital terkait pengujian form daily test	
Selasa	9/12/2025	Observasi fasilitas keamanan di lapangan.	
Rabu	10/12/2025	Mengikuti kegiatan uji internal keamanan, dan melaksanakan pengecekan fasilitas	
Kamis	11/12/2025	observasi dan mempelajari sistem kerja Auto EDS di lapangan	
Jumat	12/12/2025	observasi dengan Unit Fok kampen ke daerah airside.	
Sabtu	13/12/2025	OFF	
Minggu	14/12/2025	OFF	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Dapat mengonversi ke dalam aturan menjadi bentuk yang lebih sederhana dan mudah dipahami			
2. Mengetahui fasilitas keamanan apa saja yang ada di bandara			
3.			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Taruna	
 Henry Daji Daji		 I Gusti Ngurah Pradnya P.	

Log Book Taruna OJT MTU | 2

		LOG BOOK TARUNA ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan: DECEMBER
				Minggu Ke-3 (Ketiga)
A. UNIT KERJA: AVSEC				
HARI	TANGGAL	KEGIATAN		
Senin	15/12 2025	Melaksanakan survey keamanan penerbangan		
Selasa	16/12 2025	Melaksanakan survey pelayanan keamanan penerbangan		
Rabu	17/12 2025	Melaksanakan survey pelayanan keamanan penerbangan		
Kamis	18/12 2025	Melaksanakan survey pelayanan keamanan penerbangan		
Jumat	19/12 2025	Mengikuti upacara hari bela negara		
Sabtu	20/12 2025	OFF		
Minggu	21/12 2025	OFF		
Senin	22/12 2025	Melaksanakan survey pelayanan keamanan penerbangan		
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN				
1. Mengetahui tata cara penyampaian/permintaan survey yang baik				
2.				
3.				
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):				
D. PENGESAHAN				
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Taruna		
 Henry Cety Dewi		 Teusti Nugrah Pradnya P.		

Log Book Taruna OJT MTU | 3

		LOG BOOK TARUNA ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan: DECEMBER
				Minggu Ke-4 (Keempat)
A. UNIT KERJA: AVSEC				
HARI	TANGGAL	KEGIATAN		
Selasa	23/12 2025	Melaksanakan survey pelayanan keamanan penerbangan		
Rabu	24/12 2025	Melaksanakan survey pelayanan keamanan penerbangan		
Kamis	25/12 2025	OFF DUTY		
Jumat	26/12 2025	OFF DUTY		
Sabtu	27/12 2025	OFF DUTY		
Minggu	28/12 2025	OFF DUTY		
Senin	29/12 2025	Pelaksanaan operasional di PSCP Internasional		
Selasa Rabu	30/12 31/12 2025	Pelaksanaan operasional di PSCP Internasional		
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN				
1. Memahami bagaimana Flow di PSCP Internasional				
2. Memahami tata cara pemeriksaan penumpang / barang				
3.				
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):				
D. PENGESAHAN				
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Taruna		
 Henry Cety Dewi		 Teusti Nugrah Pradnya P.		

Log Book Taruna OJT MTU | 4

Lampiran 3 Absensi Taruna OJT

JADWAL DINAS POLITEKNIK PENERBANGAN INDONESIA SURABAYA
BULAN JANUARI 2025
BANDARA GUSTI NGURAH RAI BALI

POLITEKNIK PENERBANGAN INDONESIA SURABAYA

NO	NAMA	UNIT	Tanggal/Waktu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	FIRMAN NAUVAL RAMADHAN	AVSEC	Datang																															
2	GALIH ISMI AMELIA PUTRI	AVSEC	Datang																															
3	KOMANG TYARA WULANDARI	AVSEC	Datang																															
4	MICHAEL SURANTA SITEPU	AVSEC	Datang																															
5	MUHAMMAD HUSEIN AL AMIN	AVSEC	Datang																															
6	NI KADEK YOGHA ADITYA MAHARANI	AVSEC	Datang																															
7	DESI KHARANI BR SEMBIRING	AVSEC	Datang																															

ABSENSI TARUNA ON THE JOB TRAINING
BANDARA GUSTI NGURAH RAI
BULAN DESEMBER 2025

NO	NAMA	UNIT	Tanggal/Waktu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	FIRMAN NAUVAL RAMADHAN	AVSEC	Datang																															
2	GALIH ISMI AMELIA PUTRI	AVSEC	Datang																															
3	I GUSTI NGURAH PRADNYA PUTRA	AVSEC	Datang																															
4	KOMANG TYARA WULANDARI	AVSEC	Datang																															
5	MICHAEL SURANTA SITEPU	AVSEC	Datang																															
6	MUHAMMAD HUSEIN AL AMIN	AVSEC	Datang																															
7	NI KADEK YOGHA ADITYA MAHARANI	AVSEC	Datang																															

NO	NAMA	UNIT	Tanggal/Waktu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
8	RIZKY ARDIAN WIJAYA	AVSEC	Datang																															
9	SHANDY SYAHINDRA	AVSEC	Datang																															
10	SHERLY PUSPITA MAHARANI	AVSEC	Datang																															
11	YOPYLATUL MAHMUDAH	AVSEC	Datang																															
12	DESI KHARANI BR SEMBIRING	AVSEC	Datang																															

Note: Jika berhalangan hadir agar menginfokan dan melampirkan surat dokter jika sakit

Badung,
Airport Security Services Division Head

2025

I Dewa Ketut Ariana