

**PELAKSANAAN PELAYANAN UNIT *AVIATION SECURITY*
DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

AISYAH WINDA NAUTIKA
NIT. 30622077

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

PELAKSANAAN PELAYANAN UNIT *AVIATION SECURITY*
DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

AISYAH WINDA NAUTIKA
NIT. 30622077

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

**LEMBAR PERSETUJUAN
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**

**PELAKSANAAN PELAYANAN UNIT AVIATION SECURITY
DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG**

Oleh:
AISYAH WINDA NAUTIKA
NIT.30622077

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 /OJT 1

DANIS FIRDAUS
NIK. 20242909

Dosen Pembimbing

ITTABIANA NABAWIYATI, A.Md
NIP.199910272021 12 2 001

Mengetahui,
Airport Security and Rescue Fire Fighting
Departement Head

WENDI HARTAWAN
NIK/20241045

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 3 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Ketua

WENDI HARTAWAN
NIK. 20241045

Tim Penguji:

Sekretaris

Anggota

DANIS FIRDAUS
NIK. 20242909

ITTABIANA NABAWIYATI, A.Md
NIP. 19991027 2021 12 2 001

Mengetahui.
Ketua Program Studi

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayahNya, laporan *On The Job Training (OJT)* di Bandar Udara Raden Inten II Lampung ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On The Job Training (OJT)* ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari (*daily work*) dalam pelaksanaan tugas yang merupakan tanggungjawabnya selama melaksanakan *OJT* yang wajib disusun oleh mahasiswa yang melaksanakan *OJT* dan salah satu syarat penilaian yang harus dipenuhi sebelum pelaksanaan *performance check*.

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan laporan *On The Job Training (OJT)* ini, terutama kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya
2. Kedua Orang Tua dan kakak, atas doa, semangat dan dukungan yang diberikan
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.T, M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya, atas kesempatan yang diberikan untuk mengikuti Pendidikan dengan baik
4. Bapak Granito Wahyu Hindrawan selaku, General Manager Bandar Udara Radin Inten II Lampung, atas kesempatan praktek lapangan yang diberikan di Bandar Udara Radin Inten II Lampung
5. Bapak Latif Nur Sasongko, selaku *Airport Operation Services Departement Head*, atas bimbingannya.
6. Bapak Wendi Hartawan, selaku *Airport Security and Rescue Fire Fighting Departement Head*, atas bimbingannya.
7. Bapak Abdul Hafij selaku, *Airport Facilities, Equipment, & Technology Departement Head*, atas bimbingannya.
8. Bapak Yuspriady Yusuf, selaku *Finance and Human Resource Deaprtment Head*, atas bimbingannya.
9. Bapak Akhdi Mulya Ibrahim selaku, *Airport Commercial Departement Head*, atas bimbingannya
10. Ibu Lady Silk Moonlight selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya
11. Ittabiana selaku Dosen Pembimbing Akademik dan Dosen Pembimbing On The Job Training

12. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D-III Manajemen Transportasi Udara Poltekbang Surabaya
13. Seluruh supervisor, senior dan karyawan dinas Bandara Radin Inten II Lampung yang selalu memberikan ilmu dan bimbingan.
14. Teman-teman yang sedang melakukan *On The Job Training* di Bandara Radin Inten II Lampung, atas semangat dan kerjasamanya.
15. Semua pihak yang telah membantu selama mengikuti kegiatan dan membuat laporan *On The Job Training* dan tidak sempat penulis tuliskan satu-persatu.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran dari berbagai pihak sangat diharapkan demi perbaikan di masa mendatang. Penulis pun berharap semoga laporan *On The Job Training* ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang memerlukan. Semoga Tuhan Yang Maha Esa memberikan rahmat dan taufik-Nya kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan dalam penyusunan laporan ini.

Lampung, 6 Maret 2025

AISYAH WINDA NAUTIKA
NIT. 30622077

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL	viii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	1
1.2 Maksud dan Tujuan	4
BAB II	6
PROFIL LOKASI OJT	6
2.1 Sejarah Singkat	6
2.2 Data Umum.....	10
2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	10
2.2.2 Denah Bandara Udara Raden II Lampung	11
2.2.3 Batas-Batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr).....	12
2.2.4 Jam Operasional.....	12
2.2.5 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	12
2.2.6 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passanger Facilities</i>).....	13
2.2.7 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (Rescue and Fire Fighting)	13
2.2.8 Fasilitas Airside	14
2.2.9 Fasilitas Landside.....	17
2.2.10 Ketersediaan Informasi Meteorologi Bandara	17
2.2.11 Karakteristik Fisik Runway	18
2.2.12 Helicopter Landing Area.....	19
2.3 Struktur Organisasi	21
2.3.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II Lampung.....	21
BAB III.....	25
TINJAUAN TEORI	25
3.1 Bandar Udara	25
3.2 Keamanan Penerbangan.....	25

3.3 Keselamatan Penerbangan	25
3.4 Aviation Security	26
3.5 Daerah Keamanan Terbatas	27
3.6 Prohibited Items	27
3.7 Random Check.....	28
3.8 Logbook	28
3.9 Digitalisasi	29
3.10 Website	29
3.11 Browser	31
BAB IV	32
PELAKSANAAN OJT	32
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	32
4.2 Jadwal	55
4.3 Permasalahan	56
4.4 Penyelesaian Masalah	60
4.4.1 Deskripsi Inovasi.....	61
4.4.2 Tahap Pengembangan	62
BAB V	67
PENUTUP.....	67
5.1 Kesimpulan	67
5.2 Saran	69
5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan	69
5.2.2 Saran Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	69
DAFTAR PUSTAKA	70
LAMPIRAN.....	71

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Raden Inten II	6
Gambar 2. 2 Denah Bandar Udara Raden Inten II Lampung	11
Gambar 2. 3 batas batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr)	12
Gambar 2. 4 Gambar Apron.....	15
Gambar 2. 5. Rincian Tugas dan Tanggung Jawab Pejawab/Personel Utama Bandar Udara	21
Gambar 4. 1 Penulis sedang Mengamati Pemantauan X-RAY.....	33
Gambar 4. 2 Penulis sedang mengarahkan penumpang menuju PSCP	42
Gambar 4. 3 Penulis sedang melakukan Pnegisian Data AMS dan MOT	46
Gambar 4. 4 Jadwal Pelaksanaan OJT	56
Gambar 4. 5 Logbook manual Prohibited Item.....	59
Gambar 4. 6 Logbook manual Random Check.....	59
Gambar 4. 7 Tampilan Awal Gform	63
Gambar 4. 8 Tampilan Opsi Nama Operator/Petugas.....	63
Gambar 4. 9 Tampilan Nama Pax	64
Gambar 4. 10 Tampilan Tanggal dan Waktu	64
Gambar 4. 11 Tampilan Menu Barang yang Ditangkal	65
Gambar 4. 12 Tampilan Nomor Flight.....	65
Gambar 4. 13 Tampilan Menu Keterangan.....	66

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara.....	10
Tabel 2. 2 Aircraft Handling Service and Facilities.....	12
Tabel 2. 3 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passanger Facilities)	13
Tabel 2. 4 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran	13
Tabel 2. 5 Runway	14
Tabel 2. 6 Taxiway.....	15
Tabel 2. 7 Apron	15
Tabel 2. 8 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat	16
Tabel 2. 9 Fasilitas Landside.....	17
Tabel 2. 10 Ketersediaan Informasi Meteorologi Bandara	17
Tabel 2. 11 Karakteristik Fisik Runway	18
Tabel 2. 12 Karakteristik Runway	18
Tabel 2. 13 Declared Distance	19
Tabel 2. 14 Heliport	19
Tabel 2. 15 Fasilitas Sisi Udara.....	20
Tabel 2. 16 Fasilitas Sisi Darat	21
Tabel 4. 1 Personel Aviation Security.....	36
Tabel 4. 2 Fasilitas Sarana dan Prasarana Unit Aviation Security.....	39
Tabel 4. 3 Daftar Nama Personel TIS	46
Tabel 4. 4 Nama Personel AMC	47
Tabel 4. 5 Fasilitas Pendukung Kerja Unit AMC	48
Tabel 4. 6 Jurnal Aktivitas Avsec	50
Tabel 4. 7 Jurnal Aktivitas Apron Movement Control (AMC).....	52
Tabel 4. 8 Jurnal Aktivitas Terminal Inspection Service (TIS)	54

BAB I

PENDAHULUAN

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

Dari tahun ke tahun kita semakin masuk ke dalam zaman dimana persaingan diberbagai bidang kehidupan manusia semakin besar, salah satunya dunia penerbangan. Dengan persiapan diri sebaik mungkin sangat dibutuhkan untuk meningkatkan kualitas hidup yang lebih baik. Merencanakan dan mempelajari hal yang akan dilakukan juga termasuk dalam persiapan diri menuju kualitas hidup lebih baik lagi. Praktek Kerja Lapangan/PKL (*On The Job Training/OJT*) adalah salah satu latian kerja guna mengaplikasikan pengetahuan dan ilmu yang didapat selama menjalani Pendidikan program studi Manajemen Transportasi Udara sesuai dengan tingkat Pendidikan masing-masing dalam waktu yang telah ditentukan. *On The Job Training (OJT)* sendiri telah tercantum dalam kurikulum yang wajib dilaksanakan oleh seluruh taruna untuk mengukur tingkat kemampuan taruna dalam mengaplikasikan kemampuan dan keahlian yang mereka punya dengan praktek kerja langsung serta guna memberikan pengalaman kerja sedemikian rupa. Selain itu, *On The Job Training (OJT)* juga merupakan salah satu syarat kelulusan bagi taruna sendiri.

Berdasarkan Keputusan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor SM.106/6/5/PPSDMPU/2024 perihal Persetujuan Lokasi OJT Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Udara tanggal 28 Agustus 2024. Menjadi kewajiban bagi para peserta Program Studi Manajemen Transportasi Udara untuk melakukan *On The Job Training*. Pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* ini, diharapkan taruna sebagai calon tenaga dibidang Manajemen Transportasi Udara dapat menilik lagi terkait perkembangan dunia penerbangan kian maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama dalam bermasyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus

berkembang, terlihat dari bandara yang telah ada hingga kemunculan beberapa bandara perintis di tiap daerah.

Pada era ini perkembangan menjadi semakin pesat di berbagai bidang, tidak terkecuali bidang penerbangan. Transportasi udara memiliki perbedaan jika dibandingkan dengan transportasi darat dan laut, perbedaan paling menonjol terdapat pada aspek waktu, selain itu transportasi udara dapat menjangkau lebih luas wilayah-wilayah di Indonesia, oleh karena itu transportasi udara sudah menjadi pilihan Masyarakat pada masa kini. Untuk menunjang kegiatan transportasi udara, bandar udara sangat diperlukan. Karena bandar udara menjadi tempat lepas landas pesawat udara dan juga menjadi tempat berbagai kegiatan yang menunjang kelancaran proses transportasi udara. Untuk mendukung kelancaran seluruh kegiatan yang ada di bandar udara diperlukan pula adanya personel yang memiliki tanda bukti kecakapan.

Jumlah pengguna jasa transportasi udara juga sangatlah berpengaruh dalam perkembangan dan pertumbuhan industry penerbangan ini. Tentunya transportasi udara sangat memberikan kemudahan perpindahan dengan berbagai tujuan, baik kepentingan bisnis, pariwisata, dan juga yang lainnya. Berdasarkan aspek penyelenggaranya penerbangan dapat dibedakan menjadi 2 yaitu, penerbangan komersil dan non komersil. Penerbangan komersil merupakan penerbangan yang dapat digunakan secara umum atau bersifat komersil. Berbeda dengan penerbangan non komersil yang dilakukan oleh suatu instansi atau perusahaan khusus, yang tentunya dengan tujuan keberangkatan tertentu.

Melalui *On The Job Training (OJT)* tersebut diharapkan taruna dapat menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori, selain itu dapat menyelesaikan segala masalah yang kompleks di lapangan untuk berfikir secara analitis, disiplin dan bertanggung jawab. Dalam pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* taruna/i untuk mengamati keadaan secara langsung sehingga menjadi sarana untuk memperluas wawasan yang kelas akan menjadi personal handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan

penerbangan yang tentunya kelak dapat menimplementasikan apa yang di dapat dari instansi.

Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan fasilitas dan tenaga pengajar yang professional untuk mendukung tercapainya keselamatan penerbangan. Maka perlu adanya suatu upaya dan langkah-langkah nyata untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktivitas serta etos kerja yang tinggi terhadap sumber daya manusia yang ada.

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah kegiatan *On The Job Training (OJT)* dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap program studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan serta mengukur tingkat keberhasilan peserta didik jurusan Manajemen Transportasi Udara (MTU) dalam melaksanakan proses pembelajaran. Dalam rangka memenuhi salah satu persyaratan akademik sebagai Taruna Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara angkatan ke-8, penulis melaksanakan *On The Job Training* dari tanggal 6 Januari 2025 sampai 28 Februari 2025 pada 3 unit, yaitu:

1. Unit Aviation Security (AVSEC)
2. Unit Apron Movement Control (AMC)
3. Unit Terminal Inspection Services (TIS)

Dengan adanya program *On The Job Training (OJT)* sebagai sarana untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan di lingkungan kerja sesungguhnya. Sehingga para peserta kegiatan *On The Job Training (OJT)* diharapkan dapat menerapkan ilmu yang telah didapat ke lingkungan kerja. Selain itu, pemulis juga berupaya maksimal untuk dapat memanfaatkan kesempatan belajar langsung di lapangan untuk menambah pengetahuan dan wawasan pada setiap unit.

Transportasi Udara merupakan moda transportasi yang penting karena memiliki keunggulan seperti kecepatan, keamanan, keselamatan, dan ketepatan

waktu yang sangat tinggi dan lebih unggul dibandingkan moda transportasi lain. Selain hal tersebut, transportasi moda udara memiliki kontribusi mendukung pengembangan wilayah, mobilitas orang, barang, dan jasa, serta dapat meningkatkan pertumbuhan di sektor perekonomian nasional ataupun daerah dan meningkatkan hubungan antarnegara (UU No. 1 tentang penerbangan 2009). Penyelenggaraan penerbangan dibagi ke dalam dua bentuk kegiatan, yaitu penerbangan niaga, dan penerbangan nonkomersil. Demi tetap menjaga keamanan dan keselamatan, perlu dilakukan peningkatan kepada kualitas sumber daya manusia atau personel penerbangan, agar dapat bekerja secara profesional dan memiliki etos kerja yang tinggi.

1.2 Maksud dan Tujuan

Maksud dari pelaksanaan *On The Job Training*, antara lain:

1. Sebagai salah satu syarat dari Peraturan Kepala Badan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor SK.174/BPSDMP-2020 tentang Kurikulum Program Studi Diploma Tugas Manajemen Transportasi Udara.
2. Terwujudnya lulusan yang memperoleh sertifikat kompetensi sesuai standar yang berlaku
3. Sebagai bukti tertulis bahwa telah melaksanakan *On The Job Training*.
4. Membentuk karakter yang bertanggung jawab, disiplin, dan beretika serta dapat mengimplementasikan ilmu, kompetensi dan keterampilan yang telah dipelajari dalam dunia kerja nantinya.

Tujuan dari pelaksanaan *On The Job Training*, antara lain:

1. Agar peserta *On The Job Training* dapat memperoleh pengalaman nyata dari perusahaan untuk pengembangan ilmu pengetahuan.
2. Agar peserta *On The Job Training* dapat menerapkan kompetensi dan keterampilan yang telah dipelajari dalam program studi.
3. Agar peserta *On The Job Training* dapat memperoleh umpan balik dari perusahaan untuk sebagai pemantapan dan pengembangan diri.

4. Agar peserta *On The Job Training* dapat memahami berbagai jenis organisasi, manajemen, dan proses operasional pekerjaan dan juga budaya kerja yang ada di unit-unit terkait.
5. Terciptanya lulusan yang memiliki sumber daya manusia yang unggul dan berkualitas.
6. Mendapatkan feedback dari tempat kerja untuk pemantapan pengembangan kurikulum di program studi.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat



Gambar 2. 1 Bandar Udara Raden Inten II

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Bandar udara Radin Inten II (IATA: TKG, ICAO: WILL) adalah suatu bandar udara yang terletak di Jalan Alamsyah Ratu Perwiranegara, Desa Branti Raya, Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan dan memiliki koordinat $05^{\circ}14'13''S$ dan $10^{\circ}51'44''E$. Sebelum memiliki nama yang sekarang, bandar udara ini Bernama Pelabuhan Udara Branti akan tetapi telah berubah nama menjadi Bandar Udara Radin Inten II, nama ini merupakan nama dari salah satu tokoh pahlawan nasional yang berasal dari Lampung berasal dari kesultanan Lampung. Bandar udara ini adalah peninggalan dari pemerintah Jepang yang dibangun pada tahun 1943 dan pada tahun 1946 diberikan kepada Pemerintah Republik Indonesia dan pada saat itu dikelola oleh DETASEMEN AU/AURI sampai tahun 1955 dan pada saat dikelola oleh DETASEMEN AU/AURI bandar udara ini tidak melayani penerbangan sipil ataupun regular. Pada tahun 1955 pengelolaan bandar undara ini yang sebelumnya dipegang oleh DETASEMEN AU/AURI diserahkan kepada Djawatan Penerbangan Sipil (DPS) karena pada tahun tersebut DETASEMEN AU/AURI pindah ke Pangkalan Udara Pangeran Mohammad Bunyamin atau

sekarang disingkat dengan sebutan Lanud pangeran M. Bunyamin yang berlokasi di Astra Ksetra, Kabupaten Tulang Bawang, Provinsi Lampung.

Jalur penerbangan pertama kali dibuka oleh maskapai *Garuda Indonesia* pada tahun 1959 dengan rute Jakarta – Tanjung Karang dengan pesawat berjenis *BARRON*. Frekuensi penerbangan ditambah menjadi tiga kali seminggu di tahun yang sama dan pesawat *BARRON* diganti menjadi pesawat dengan jenis *DAKOTA* (DC-3). TNI-AU menyerahkan sepenuhnya pengelolaan Pelabuhan Udara Branti pada tahun 1963 dan prosesnya selesai pada tahun 1964. Pada tahun 1975 dilakukan pembangunan landas pacu yang sebelumnya kurang lebih panjangnya 900 meter diperpanjang menjadi 1520 meter serta pembangunan apron, agar pesawat dengan jenis *FOKKER-28* dapat mendarat di Pelabuhan Udara Baranti, Pembangunan tersebut selesai dan diresmikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Bapak Marsma Kardono dengan menggunakan pesawat F-28 MK 3000 pada bulan Juni 1976.

Pada tahun 1995 dibangun terminal baru yang kemudian diresmikan perngoperasiannya oleh Menteri Perhubungan pada tanggal 22 Mei 1995. Pada tahun 1956 maskapai *Garuda Indonesia* memutuskan membuka rute penerbangan untuk pertama kali yang melayani rute penerbangan Jakarta – Tanjung Karang, dengan penerbangan menggunakan jenis pesawat Barron dan pada tahun tersebut pula dimulai penerbangan untuk sipil atau regular dengan frekuensi 3 kali dalam seminggu, kemudian jenis pesawat *Barron* berganti menjadi pesawat Dakota. Pada waktu itu landasan pacu memiliki ukuran kurang lebih 900 meter. Perubahan terhadap landasan pacu terjadi pada tahun 1963 pada saat TNI-AU menyerahkan wewenang sepenuhnya pengelolaan Bandar Udara Branti ke Djawatan Penerbangan Sipil lalu selesai pada tahun 1964, Kemudian pengembangan diadakan pada tahun 1975, perpanjangan landasan pacu menjadi 1520 meter agar dapat diakses pesawat bertipe Fokker-28.

Pergantian nama bandar udara ini terjadi pada tanggal 1 September 1985 yang sebelumnya Bernama Pelabuhan Udara Branti berubah menjadi Bandar Udara Branti berdasarkan telex Sekjen Dephub No. 378/TLK/DEPHUB/VII/85 tanggal 22

Agustus 1985, kemudian pada tanggal 2 Mei 1995 nama Bandar Udara Branti dirubah menjadi Bandar Udara Radin Inten II Lampung berdasarkan SK Menhub No. KM 10 Tahun 1997 dan pada tanggal 24 Juli 1997 diresmikan oleh Menteri Perhubungan menyatakan bahwa nama Radin Inten II diberikan sebagai mengabdikan nama pahlawan nasional yang berasal dari Provinsi Lampung. Pada tahun 2004 landasan pacu mengalami perpanjangan yang awalnya 1850 meter x 30 meter menjadi 2000 meter x 30 meter. Pada tahun 2009 landasan pacu Kembali mengalami perpanjangan menjadi 2500 meter x 30 meter, dan pada tahun 2011 diperlebar menjadi 2500 meter x 45 meter.

Maskapai *Sriwijaya Airlines* memutuskan untuk membuka rute penerbangan pada tanggal 3 Mei 2005 dan dilanjutkan oleh maskapai *Adam Air* pada tanggal 5 September 2005 dengan jenis pesawat *Boeing 737-200*, kemudian pada tanggal 6 November 2006 Maskapai *Riau Airlines* membuka rute penerbangan dengan jenis Fokker-50. Pada tahun 2007 landasan pacu diperpanjang dari 2000m x 30 m menjadi 2250 m x 30 m. Pada tahun 2008, maskapai penerbangan *Adam Air* (1 Maret 2008), dan *Riau Airlines* (2 Juni 2008) tidak melayani lagi jalur penerbangan ke Bandar Udara Radin Inten II. Maskapai penerbangan *Batavia Air* mulai membuka jalur penerbangan ke Bandar Udara Radin Inten II pada tanggal 8 Agustus 2008. Pada awal tahun 2009 *Garuda Indonesia* Kembali membuka rute penerbangan ke bandar aini dengan pesawat *Boeing 737-500*. Kemudian runwat diperpanjang Kembali dan diperlebar dari 2250 m x 30 m menjadi 2500 m x 45 m, sehingga pada tahun tersebut bandar aini bisa dimasuki pesawat bertipe *Boeing 737-300* dan *737- 400* secara penuh.

Pada tahun 2010 hingga 2011 dilakukan perluasan apron. Apron Bandara Radin Inten II yang pada waktu tersebut hanya dapat menampung 3 pesawat bertipe *Boeing 737* klasik, diperluas hingga dapat menampung 5 pesawat secara bersamaan. Pada saat yang sama kontruksi untuk taxiway B dimulai dengan tujuan untuk mempercepat arus keluar-masuk pesawat dari apron nomor 4 dan 5. Pada tahun yang sama pula, *Lion Air* pun membuka rute penerbangan ke Lampung. Tahun 2013 dimulailah renovasi tahap pertama dari Bandar Udara Radin Inten II,

pada tahun 2014 diadakan lagi perluasan apron sehingga apron dapat menampung 6 pesawat secara bersamaan.

Pada tahun 2015 kembali diadakan kontruksi taxiway C, dan perluasan apron, sehingga apron dapat menampung 7 pesawat secara bersamaan. Pada akhir tahun 2015, maskapai *Wings Air* kembali membuka rute penerbangan ke Lampung. Pada tahun 2016 diadakan Kembali perluasan apron dan konstruktusi taxiway D, sehingga kapasitas apron meningkat dari 7 pesawat menjadi 8 pesawat, bahkan bisa menampung 10 pesawat dalam kondisi darurat. Di tahun yang sama runway Kembali diperpanjang dari 2500 m x 45 m menjadi 3000 m x 45 m agar dapat digunakan pesawat dengan karakteristik berbadan lebar. Ketika konstruksi perluasan telah selesai, beberapa maskapai seperti Garuda Indonesia dan Lion Air mulai menambah frekuensi penerbangan ke Lampung.

Pada tahun 2017, Batik Air membuka rute penerbangan ke lampung dengan pesawat bertipe *Airbus A320*, yang mana merupakan penerbangan pertama A320 di bandara ini. Pada akhir tahun 2018 bandara ini berubah menjadi bandara internasional. Pemerintah memberi waktu selama 6 bulan untuk menyiapkan segala keperluan untuk penerbangan Internasional seperti imigrasi, bea, dan cukai serta penambahan terminal 2 internasional. Pada tanggal 14 Oktober 2019 bandara ini berubah pengelola menjadi PT Angkasa Pura II, dalam perjanjian kerja sama, antara Ditjen perhubungan Udara Kementerian Perhubungan dan PT Angkasa Pura II (Persero). Perjanjian itu tentang Kerja Sama Pemanfaatan (KSP) Barang Milik negara pada Bandara Kelas I Radin Inten II Lampung.

Bandar Udara Radin Inten II lampung mempunyai Ruang udara Radin Inten II Aerodrome Traffic Zone (ATZ) dengan status Radin Inten II Tower adalah *Aerodrome Control Tower (ADC)*. Sebagai pusatnya Radin Inten ADC berimpitan dengan ruang udara Jakarta *Flight Information Region (FIR)*. Di Bandar Udara Radin Inten II pelayanan pemanduan lalulitas udara diberikan oleh ADC-APP combine unit, karena Lampung APP belum bisa berdiri independent karena alas an tertentu. Area wilayah udara Lampung Control Zone meliputi batas lateral hingga 75 NM Centred of Jakarta TMA dan vertical 12.000 feet to ground. Menurut SOP

Bandar Udara Radin Inten II, call-sign untuk unit ADC-APP combine unit adalah Inten Tower

2.2 Data Umum

2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

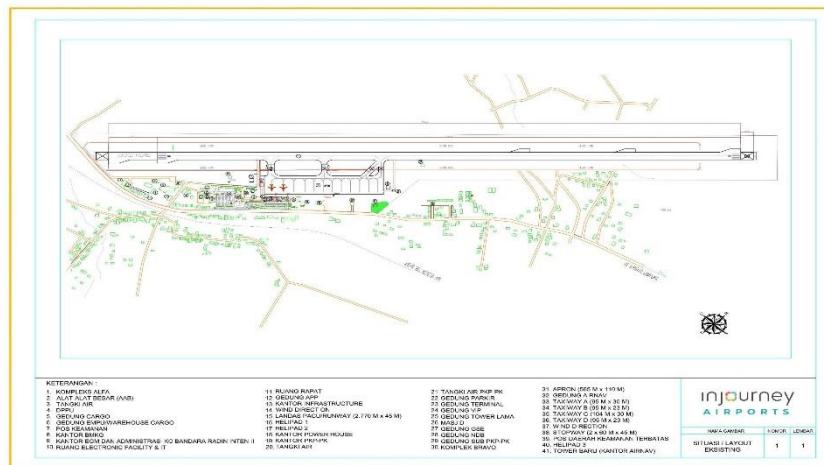
Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara

1.	Indikator Lokasi Bandar Udara	IATA : TKG
		ICAO : WILL
2.	Nama Bandar Udara	Bandar Udara Raden Inten II
3.	Kabupaten/Provinsi	Lampung Selatan, Lampung
4.	Koordinat ARP <i>Aerodrome</i>	05°14'26"S
		20.33 KM dari Pusat Kota Terdekat (Tanjung Karang) Bearing 155°
5.	Arah dan Jarak Ke Kota	0°30' East (2020) / 0.02°Decreasing
6.	Magnetik Var/Tahun Perubahan	283 FT / 33° C
7.	Elevansi/Referensi Temperatur	THR 14: 273 FT
8.	Elevasi Threshold	THR 32: 262 F
9.	Elevasi tertinggi <i>Touch Down Zone</i> pada <i>Precision Approach Runway</i>	NIL
10.	Rincian <i>Rotating Beacon</i>	Lokasi: Di atas bangunan Control Tower, Jenis PS10, 7 RPM, warna bening dan hijau
11.	Penyelenggara Bandar Udara	PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Radin Inten II
12.	Alamat Bandar Udara	Jl. Alamsyah Ratu Prawira Negara KM 28, Branti Raya
13.	Nomor Telepon	+62721)-7600054
14.	Telefax	NILL
15.	Telex	NILL
16.	Email	tkg_ap2@angkasapura2.co.id

17.	Kategori PKP-PK	7 (tujuh)
18.	Tipe Lalu Lintas Penerbangan Yang Diizinkan	IFR dan VFR
19.	Kategori	NILL

(Sumber: *Aerodrome Manual Bandara Raden Inten II Lampun Tahun 2024*)

2.2.2 Denah Bandara Udara Raden II Lampung



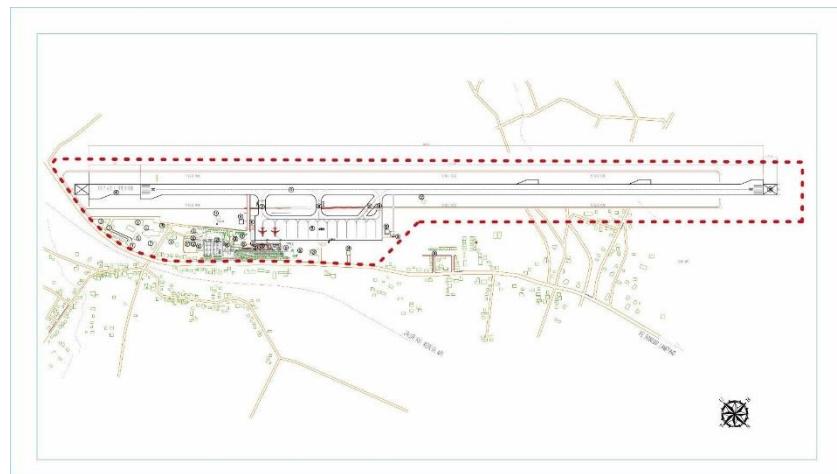
Gambar 2. 2 Denah Bandar Udara Radin Inten II Lampung

(Sumber : Aerodrome Manual Bandara Raden Inten II Lampung Tahun 2024)

Posisi Wind Direction adalah:

- 1) Wind Direction 1 ± 150 M dari CL RW, ± 305 M dari threshold RWY 14
- 2) Wind Direction 2 ± 75 M dari CL RW, ± 950 M dari Threshold RWY 32

2.2.3 Batas-Batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr)



Gambar 2. 3 batas batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr)

(Sumber: Aerodrome Manual Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

2.2.4 Jam Operasional

Tabel 2.2 Jam Operasional Bandar Udara Rden Inten II Lampung

1.	Pelayanan Pesawat Udara	23.00 s/d 14.00 UTC
2.	Administrasi Bandar Udara	Senin s/d Jum'at 01.00 s/d 09.30 UTC atau 08.00 s/d 16.30 WIB
3.	Bea Cukai dan Imigrasi	One Call, Tersedia di Gedung Terminal
4.	Kesehatan dan Sanitasi	23.00 s/d 14.00 UTC atau 06.00 s/d 21.00 WIB
5.	Handling	23.00 s/d 14.00 UTC atau 06.00 s/d 21.00 WIB
6.	Keamanan Bandar Udara	24 Jam
7.	Keterangan	NILL

(Sumber: Aerodrome Manual Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

2.2.5 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Tabel 2. 2 Aircraft Handling Service and Facilities

1.	Fasilitas Penanganan Kargo	Tersedia
2.	Bahan Bakar/Oli/Tipe	Tersedia Avtur Jet a 1

3.	Fasilitas Pengisian bahan Bakar/Kapasitas	5 Unit Refuelling Car / 72.000L, 2 Unit Bridger/ 23.000L
4.	Ruang Hanggar Untuk Perbaikan Pesawat Udara	Tidak Tersedia
5.	Fasilitas Perbaikan Untuk Pesawat Udara	Tidak Tersedia
6.	Keterangan	NIL

(Sumber: *Aerodrome Manual* Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

2.2.6 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passanger Facilities)

Tabel 2. 3 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passanger Facilities)

1.	Hotel	Tersedia (1 KM dari Bandara)
2.	Restaurant	Tersedia (1 KM dari Bandara)
3.	Transportasi	Tersedia (Taxi, Damri, dan Rent Car)
4.	Fasilitas Kesehatan	Tersedia (Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Panjang Wilayah Kerja Bandar Udara Radin Inten II Lampung)
5.	Bank dan Kantor Pos	Tersedia (Bank tersedia di Bandara; Kantor Pos tersedia di Natar)
6.	Kantor Pariwisata	Tidak Tersedia
7.	Pelayanan Bagasi	Tersedia (Di Area Gedung Terminal)

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

2.2.7 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (Rescue and Fire Fighting)

Tabel 2. 4 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran

Kategori PKP-PK	8 (Delapan)
Personil PKP-PK	31 Orang (6 Orang berlisensi Senior ARFF, 25 Orang Berlisensi Basic ARFF)

Fasilitas PKP-PK (Tersedia 10 Kendaraan yang terdiri dari 5 kendaraan utama dan 5 kendaraan pendukung)	1 Unit Foam Tender Type II (10.000 liter air, 1.200 liter foam)
	1 Unit Foam Tender Type V (2.500 liter air, 500 liter foam, DCP 250 kg)
	1 Unit Nurse Tender (8.000 liter air, 500 liter foam)
	2 Unit Ambulance
	1 Unit Command Car
	1 Unit Utility Car
Ketersediaan Peralatan Pemindahan Pesawat Udara Rusak	Tidak tersedia (bantuan peralatan untuk melakukan pemindahan pesawat udara rusak disediakan dari Bandara Soekarno-Hatta dengan kemampuan hingga jenis B747 series, nomor telepon ARFF Bandara Internasional Soekarno-Hatta : 021-5505362)

(sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II 2024)

2.2.8 Fasilitas Airside

a) Runway

Tabel 2. 5 Runway

RUNWAY	
Azimuth	14 – 32
Dimensi	2.770 x 45 m
Luas	146.250 m ²
PCN	63 F/C/X/T Asphalt
Capacity	Total : 28 / Jam <ul style="list-style-type: none"> • Regular : 22/Jam • Irregular, Charter, Extra 6 Jam
STOPWAY	60 x 45 m (11), NIL (32)

CLEAR WAY	210 x 280 150 (14), NIL (32)
RESA	90 x 90 m (11 - 29)

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II 2024)

b) Taxiway

Tabel 2. 6 Taxiway

TAXIWAY			
Uraian	Dimensi	Permukaan	Strength
Taxiway A	95 m x 23 m	Asphalt	PCN 67 F/C/X/T
Taxiway B	95 m x 23 m	Asphalt	PCN 67 F/C/X/T
Taxiway C	104 m x 30 m	Asphalt	PCN 67 F/C/X/T
Taxiway D	95 m x 23 m	Asphalt	PCN 67 F/C/X/T

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II 2024)

c) Apron



Gambar 2. 4 Gambar Apron
(Sumber : Google Maps)

Tabel 2. 7 Apron

APRON

Parking Stand	1 – 11 (Konfigurasi 22 Parking Stand Narrow Body dan 11 Parking Stand Wide Body)
Garbarata	2
Dimensi	565 m x 110 m
Permukaan	Asphalt
Strength	PCN 67/F/C/X/T

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II 2024)

d) Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

Tabel 2. 8 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

NOMOR PARKING	KOORDINAT		KAPASITAS
	LINTANG	BUJUR	
Parking Stand 1	051432.04S	1051034.90E	B739/A320
Parking Stand 2	051433.04S	1051036.90E	A330-300
Parking Stand 3	051434.04S	1051037.32E	B739/A320
Parking Stand 4	051436.04S	1051038.27E	B739/A320
Parking Stand 5	051437.04S	1051039.26E	B739/A320
Parking Stand 6	051438.04S	1051040.98E	B739/A320
Parking Stand 7	051439.04S	1051041.21E	B739/A320
Parking Stand 8	051440.04S	1051042.14E	B739/A320
Parking Stand 9	051441.04S	1051043.07E	B739/A320
Parking Stand 10	051442.04S	1051044.00E	B739/A320
Parking Stand 11	051443.04S	1051044.93E	B739/A320
Parking Stand 12	051445.04S	1051045.96E	ATR 72

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II 2024)

2.2.9 Fasilitas Landside

Tabel 2. 9 Fasilitas Landside

MATERI	KETERANGAN
Bangunan Terminal Penumpang	Tersedia
Bangunan Terminal Kargo	
Bangunan Kantor	
Bangunan Genset	
Bangunan CCR	
Bangunan PKP-PK	
Bangunan Work Shop	
Bangunan APP/Elektronika	
Bandara	
Bangunan Pompa Air	
Bangunan Pos Keamanan	Tersedia, LPPNPI
Bangunan Tower	
Bangunan AMSC	
Bangunan DVOR	
Bangunan NDB	

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II 2024)

2.2.10 Ketersediaan Informasi Meteorologi Bandara

Tabel 2. 10 Ketersediaan Informasi Meteorologi Bandara

MATERI	KETERANGAN
Kantor BMKG	Stasiun meteorology kelas 2 Radin Inten II Lampung
Jam Pelayanan	24 Jam
Kantor yang bertanggung jawab atas persiapan TAFOR Periode validitas	Kantor stasiun meteorology kelas 2 Radin Inten II Lampung durasi 6 jam
Interval penerbitan Type of Landing Forecast Trend	Trend Type (30 menit)
Jasa Briefing/Consultation	Tersedia

Dokumentasi Penerbangan	Tersedia
Charts dan informasi lain yang tersedia untuk briefing atau konsultasi	Tersedia
Perlengkapan penunjang yang tersedia untuk penyediaan informasi	Tersedia
Unit ATS yang memiliki informasi	Inten Tower, lampung APP
Informasi tambahan (keterbatasan service dll)	Telp. (0721) 7697093

(Sumber : Aerodrome Manual Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

2.2.11 Karakteristik Fisik Runway

Tabel 2. 11 Karakteristik Fisik Runway

Nomor Runway	True BRG	Dimensi Runway	Kekuatan (PCR) dan Permukaan Runway	THR Coordinates	Elevasi Threshold
1	2	3	4	5	6
14	139.60	2.770 x 45 M	PCN 63 F/C/X/T	05 14' 15.01'' S	THR 273 Feet
			Asphalt	105 10' 29.42'' E	
32	319.60	2.770 X 45 m	PCN 53 F/C/X/T	05 15' 23.67'' S	THR 262 Feet
			Asphalt	105 11' 27.71'' E	

(Sumber : Aerodrome Manual Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

Tabel 2. 12 Karakteristik Runway

Slope Of RWY - NR	SWY Dimenion	Clearway Dimension	Strip Dimension	OFZ	Remaks
7	8	9	10	11	12
Longitudinal slope RWY 14 : 1,5%	60 x 45 M	210 x 150	2950 x 150 M Grass	NIL	RESA RWY 14 : 90 x 90
Longitudinal slope RWY 32 : 1,5%	NIL	NIL			RESA RWY 32 : 90 x 90

(Sumber : Aerodrome Manual Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

DECLARED DISTANCE

Tabel 2. 13 Declared Distance

RWY Designator	TORA	TODA	ASDA	LDA
14	2770 M	2980 M	2830 M	2770 M
32	2770 M	2770 M	2770 M	2770 M

(Sumber : Aerodrome Manual Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

1. TORA (Take-off Run Available) adalah Panjang runway yang tersedia dan dipakai untuk pesawat udara yang melakukan take off.
2. TODA (Take-off Distance Available) adalah Panjang TORA ditambah dengan Panjang clearway.
3. ASDA (Accelerate Stop Distance Available) adalah Panjang TORA ditambah dengan Panjang stopway.
4. LDA (Landing Distance Available) adalah Panjang runway yang tersedia dan dipakai untuk pesawat udara yang melakukan landing.

2.2.12 Helicopter Landing Area

Tabel 2. 14 Heliport

HELIPORT

Coordinates TLOF of THR FATO	Heliport 1 : 05°14'28"27S 105°10'34"21E Heliport 2: 05°14'30"08S 105°10'35"17E Heliport 3 : 05°14'45"13S 105°10'47"90E
TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	283 Ft
TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Heliport 1 : 20 x 20 m, Concrete: 14elicopter terbesar beroperasi super puma Heliport 2 : 20 x 20 m, Concrete: 14elicopter terbesar beroperasi super puma Heliport 3 : 24 x 24 m, Concrete: 14elicopter terbesar beroperasi super puma
True Bearing and MAG Bearing of FATO	139.60° – 319.60°
Declared distance available	NIL
APP and FATO lighting	NIL
Keterangan	TLOF LGT Available 1 & 2

(Sumber : Aerodrome Manual Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

Fasilitas Sisi Udara

Tabel 2. 15 Fasilitas Sisi Udara

NO	URAIAN	DIMENSI/KAPASITAS/JUMLAH
1.	Strip	150 m x 2.950 m (2 sisi)
2.	RESA	RWY 14 : 90 m x 90 m RWY 32 : 90 m x 90 m
3.	Shoulder	Ada, Grass

4.	Marka	Ada
----	-------	-----

(Sumber : Aerodrome Manual Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

Fasilitas Sisi Darat

Tabel 2. 16 Fasilitas Sisi Darat

NO	URAIAN	KETERSEDIAAN
1.	Bangunan Terminal Penumpang	Ada
2.	Bangunan Terminal Cargo	Ada
3.	Bangunan Kantor	Ada
4.	Bangunan Genset	Ada
5.	Bangunan CCR	Ada
6.	Bangunan PKP-PK	Ada
7.	Bangunan Work Shop	Ada
8.	Bangunan APP/Elektronika Bandara	Ada
9.	Bangunan Pompa Air	Ada
10.	Bangunan Pos Keamanan	Ada
11.	Bangunan Tower	Ada
12.	Bangunan AMSC	Ada
13.	Bangunan DVOR	Ada
14.	Bangunan NDB	Ada

(Sumber : Aerodrome Manual Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

2.3 Struktur Organisasi

2.3.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II Lampung



Gambar 2. 5. Rincian Tugas dan Tanggung Jawab Pejawab/Personel Utama Bandar Udara

1. Regional CEO – Region III

- a. Mempimpin penyelenggaraan tugas dan fungsi kantor Regional serta melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan kebijakan yang ditetapkan direksi; dan
- b. Memberikan arahan dan melakukan pembinaan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi masing-masing jajaran unit dalam organisasi kantor regional

2. General Manager Bandar Udara

- a. Bertanggung jawab untuk aktifitas keselamatan penerbangan di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dan melaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara
- b. Menetapkan kebijakan, memberikan instruksi, dukungan dan mendorong staf untuk melaksanakan rencana keselamatan dan program Bandar Udara Radin Inten II Lampung sesuai dengan sistem manajemen keselamatan
- c. Memastikan bahwa system manajemen keselamatan di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dikembangkan dan diperbaiki secara teratur sesuai dengan peraturan
- d. Memastikan bahwa para pejawab dan pegawai di Bandar Udara Radin Inten II Lampung bertanggung jawab dengan melakukan tindakan yang aman dalam ruang lingkup operasionalnya
- e. Memberikan instruksi dalam memecahkan masalah yang ada dalam pencegahan kecelakaan/insiden penerbangan
- f. Menerbitkan berita-berita terkait kecelakaan/insiden penerbangan

3. Airport Operation & Service Improvement Department Head

- a. Melaksanakan, memonitor, dan melaporkan kegiatan operasi pelayanan bandara meliputi pelayanan sisi darat, sisi udara, pengawasan aktivitas di sisi darat dan sisi udara pada bandar udara.

- b. Mengelola dan mengawasi updating dokument bandar udara seperti Aerodrome Manual (AM) untuk memastikan kesesuaian dengan kebutuhan operasional dan ketentuan yang berlaku
- c. Mengelola, mengawasi dan mengatur seluruh kegiatan operasional bandara, pelayanan pelanggan serta menjamin kegiatan operasional dan pelayanan sesuai dengan ketentuan yang berlaku

4. Airport Facilities, Equipment, & Technology Department Head

- a. Melaksanakan Pengelolaan, menganalisa dan mengawasi seluruh kegiatan fungsi airport maintenance meliputi namun tidak terbatas pada pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas Elektronika dan TI, Listrik & Mekanikal, Infrastruktur sisi udara dan gedung terminal serta non terminal, untuk menjamin ketersediaan dan kesiapan fasilitas sesuai dengan ketentuan yang berlaku
- b. Mengelola dan mengawasi pelaksanaan tindak lanjut hasil temuan audit internal maupu eksternal terkait fungsi airport maintenance yang menjadi tanggung jawabnya untuk memastikan seluruh hasil temuan, audit terselesaikan dan atau termitigasi dengan baik dan sesuai dengan kebutuhan yang berlaku
- c. Mengelola dan mengawasi usulan kebutuhan dan penambangan fasilitas terkait fungsi airport maintenance untuk memastikan sesuai dengan kebutuhan operasional dan ketentuan yang berlaku

5. Airport Administration Departement Head

- a. Merencanakan, memonitor, mengendalikan dan mengevaluasi seluruh kegiatan fungsi keuangan dan SDM meliputi namun tidak terbatas pada akuntansi dan anggaran, perpendaharaan, manajemen piutang, perpajakan dan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL), CSR, serta pengelolaan SDM dan umum untuk memastikan pelaksanaan kegiatan fungsi keuangan dan SDM sesuai dengan ketentuan yang berlaku

6. Airport Security & ARFF Department Head

- a. Melaksanakan, memonitor, dan melaporkan kegiatan pengamanan bandara meliputi pengamanan penerbangan dan pengamanan umum di bandara.
- b. Melaksanakan, memonitor dan melaporkan kegiatan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran meliputi operasional dan pemeliharaan fasilitas PKP-PK dan pelatihan personel PKP-PK pada bandara.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut ICAO Annex 14, Bandar Udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan di darat dari pesawat udara. Sedangkan menurut UU No. 1 Tahun 2009 Bandar Udara adalah Kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

3.2 Keamanan Penerbangan

Keamanan adalah upaya yang dilakukan untuk mencegah kemungkinan ancaman atau terjadinya kejadian yang bisa mengakibatkan gangguan. Sedangkan, menurut UU RI No. 1 Tahun 2009 Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur.

3.3 Keselamatan Penerbangan

Keselamatan adalah kondisi yang dapat dipastikan jika terciptanya keamanan yang meliputi aspek fisik dan psikologis yang terhindar dari ancaman yang dilaksanakan guna mencegah terjadinya kejadian yang berpotensi menyebabkan kerugian. Menurut UU No. 1 Tahun 2009, Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara,

angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

3.4 Aviation Security

Aviation Security adalah salah satu petugas bandar udara yang bertugas menjamin kondisi keamanan serta keselamatan serta mencegah adanya tindak melawan hukum/tindak kriminal yang ada di bandar udara. tugas dan tanggung jawab seorang *Aviation Security* antara lain adalah memeriksa identitas serta tiket penerbangan penumpang, memeriksa seluruh barang bawaan yang dibawa oleh penumpang, memeriksa seluruh barang bawaan yang dibawa oleh penumpang, serta mengontrol akses masuk ke wilayah daerah keamanan terbatas.

Petugas unit *Aviation Security* atau AVSEC merupakan petugas yang memiliki lisensi dan merupakan unit personel yang bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan di bandara, baik penumpang, maskapai, dan pengelola, serta merupakan unit yang bertanggung jawab atas tindakan melawan hukum di bandara (*Unlawful Interference*). Petugas unit *Aviation Security* sendiri memiliki tugas pokok fungsi keamanan di bandara, dan bertanggung jawab dalam mengamankan dan melindungi orang maupun sarana prasarana penerbangan sipil di Indonesia. (Yudhistira, 2022)

Menurut PM 9 tahun 2024 Personel Pengamanan Penerbangan adalah personel yang mempunyai lisensi yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang Keamanan Penerbangan. Secara umum, *Aviation Security* ialah personel keamanan yang bertanggung jawab atas pengawasan serta penjaminan keselamatan para pengguna layanan penerbangan. *Aviation Security* juga mempunyai makna yang meluas, tidak terbatas pada petugas keamanan di bandar udara, melainkan juga mencakup segala barang serta fasilitas yang mendukung operasi penerbangan.

3.5 Daerah Keamanan Terbatas

Sesuai dengan KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah-daerah di sisi udara yang diidentifikasi sebagai daerah beresiko tinggi dan dilakukan langkah-langkah pengendalian keamanan, dimana jalan masuknya dikendalikan serta dilakukan pemeriksaan keamanan.

Berikut ini adalah daerah yang termasuk Daerah Keamanan Terbatas, antara lain:

1. Daerah keberangkatan penumpang antara tempat pemeriksaan keamanan dan pesawat udara
2. Daerah service road
3. Apron (ramp)
4. Fasilitas perbaikan pesawat udara (hanggar)
5. Tempat penyiapan bagasi
6. Tempat penurunan dan pengambilan bagasi tercatat
7. Gedung terminal kargo
8. Daerah penempatan bagasi tercatat dan kargo yang telah diperiksa yang akan dimuat ke pesawat udara
9. Runway & taxiway
10. Shoulder
11. Daerah sisi udara catering
12. Fasilitas pembersihan pesawat udara

3.6 Prohibited Items

Prohibited items adalah barang dilarang yang digunakan untuk melumpuhkan, melukai dan mehilangkan nyawa orang lain serta untuk melakukan tindakan melawan hukum yang meliputi alat peledak, barang berbahaya, alat-alat berbahaya dan senjata. Pada barang bawaan yang teridentifikasi dan tergolong dalam barang bawaan dilarang (*prohibited items*) berdasarkan 39 Tahun 2024 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional Bab VI, harus ditahan/disita oleh personel keamanan bandar udara

dan selanjutnya diproses sesuai ketentuan yang berlaku. Penanganan penumpang pesawat udara yang membawa barang dilarang (*prohibited items*) berupa senjata (*Weapons*) atau alat-alat berbahaya (*Dangerous Articles*) harus diproses sebagai bagasi tercatat atau security item sesuai ketentuan.(Kusumawati & Albanna, 2024)

3.7 Random Check

Random check adalah prosedur pemeriksaan acak yang dilakukan oleh petugas keamanan untuk memastikan keselamatan dan keamanan penumpang serta penerbangan. Prosedur ini tidak dilakukan secara sistematis, melainkan berdasarkan pemilihan acak terhadap penumpang atau barang bawaan. Tujuan utama dari random check adalah untuk mendeteksi potensi ancaman yang mungkin tidak terdeteksi melalui pemeriksaan biasa. Ini membantu dalam pencegahan aktivitas illegal seperti penyelundupan barang berbahaya. Selama proses random check, petugas akan memilih sejumlah penumpang atau barang secara acak untuk diperiksa lebih lanjut. Ini bisa meliputi pemeriksaan tas, pakaian, atau bahkan pemeriksaan tubuh dengan alat deteksi.

3.8 Logbook

Logbook adalah sebuah catatan yang teratur setiap hari yang mencakup aktivitas, kejadian, dan peristiwa yang terjadi di tempat kerja. Logbook umumnya digunakan di lingkungan kerja untuk membantu pengelolaan suatu perusahaan dan memiliki peroles pengawasan terhadap pekerjaan. Logbook memiliki beberapa peran, yakni sebagai tempat untuk mencatat data dari aktivitas yang dilakukan, sebagai sumber informasi, sebagai alat evaluasi, serta sebagai bahan untuk Membuat laporan. Dengan adanya hal-hal tersebut, kegiatan atau saat penulis melakukan penelitian menjadi lebih mudah. Logbook bisa dibedakan menjadi dua bagian secara umum, yaitu:

1. Logbook elektronik adalah buku catatan yang menggunakan teknologi dengan bantuan program di computer, seperti situs web, perangkat lunak, atau aplikasi.

2. Logbook manual merupakan buku pencatatan yang berbentuk fisik atau hardfile. Contoh logbook manual yaitu menggunakan lembaran kertas.

3.9 Digitalisasi

Digitalisasi merupakan pembaruan yang inovatif untuk menjadikan media cetak, video, dan audio menjadi lebih modern. Proses digitalisasi melibatkan internet, pemindai, pengelola sumber media, perangkat lunak yang mendukung, dan computer, yang semuanya bertujuan untuk mengubah dokumen menjadi format digital. Dari penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa digitalisasi adalah proses yang merubah media fisik menjadi perangkat lunak. Digitalisasi juga sangat berhubungan dengan inovasi pada hal-hal yang masih dilakukan secara manual.

3.10 Website

a. Pengertian Website

Koleksi situs web di bidang atau internet di World Wide Web (WWW). Situs web adalah halaman informasi yang disediakan untuk dapat mengakses di seluruh dunia sepanjang koneksi dengan internet. Alasan mengapa pengunjung situs web adalah karena konten yang tersedia di situs. Contoh situs web adalah Google.com dan facebook.com, situs web melalui url popular yang disebut The HomePage. URL mengidentifikasi situs untuk menjadi sistem yang terdesentralisasi, namun Hyperlink terkait pada pembaca untuk menyesuaikan pembaca dan memberi tahu mereka.

Website adalah komponen atau halaman termasuk teks, gambar, suara kartun sehingga merupakan sarana informasi yang menarik untuk diakses. Informasi dapat dipublikasikan di situs web yang sering berisi gambar, ilustrasi, video, dan teks untuk minat yang berbeda. Biasanya, untuk layer asli situs web yang dapat diakses melalui halaman utama (beranda) oleh browser dengan menulis URL yang benar. Di beranda, juga berisi situs web yang berasal dari satu sama lain.

b. Fungsi Website

1. Fungsi informasi adalah saran untuk mengirimkan informasi terbaru dengan cepat bagi pelanggan untuk membaca sangat menarik. Situs ini juga dapat digunakan sebagai alat pembelajaran, saran-saran, bimbingan, dan hal lainnya.
2. Sebagai sarana untuk memfasilitasi bandara untuk melakukan pemantauan di area bandar, karena dapat dengan mudah di akses dan dapat memfasilitasi koordinasi layanan bandara, untuk Membuat koordinasi.
3. Fungsi entertainment sebagai cara untuk menarik perhatian customer dengan memberikan hiburan.
4. Fungsi Transaksi, sebagai sarana yang mempermudah customer dalam melakukan transaksi karena dapat memberikan kemudahan dan efisiensi waktu.
5. Fungsi Komunikasi mempermudah customer untuk menyampaikan hal atau ide dengan cepat dan banyak diketahui orang lain dan juga dapat menyalurkan kreativitas.

c. Jenis-jenis Website

1. Website Statis memiliki tampilan yang tetap dan tidak banyak mengalami perubahan. Biasanya untuk perubahannya sendiri hanya terletak pada tampilan desain halaman web saja, terkait konten tidak mengalami perubahan yang besar. Contoh dari web statis yaitu website yang menampilkan profil suatu perusahaan atau organisasi.
2. Website Interaktif, dirancang untuk dapat saling berinteraksi antar penggunanya situs ini biasanya tegolong ke dalam platform media social seperti Facebook, Twitter, Instagram, dan platform media social seperti Facebook, Twitter, Instagram, dan platform social media yang lain.
3. Website Dinamis adalah website yang mengalami perubahan secara terus menerus sesuai dengan relevansi dari bisnis dan perkembangan kemajuan teknologi. Website dinamis memiliki tampilan yang lebih interaktif, dan menyediakan fitur kolom komentar, dan chatting. Contoh

dari situs web ini adalah blog, situs berita online, e-commerce, sistem informasi, dan lain sebagainya.

3.11 Browser

Pengertian browser merupakan software atau perangkat lunak yang berfungsi untuk menampilkan dan melakukan interaksi dengan dokumen-dokumen yang disediakan oleh server web. Dengan web browser kita dapat memperoleh informasi yang disediakan oleh server web. Web browser dikenal juga dengan istilah browser, atau peselancar, atau internet browser adalah suatu program computer yang menyediakan fasilitas untuk membaca halaman web di sautau computer. Dua program web browser yang cukup popular saat ini adalah Microsoft Internet Explorer, Mozilla Firefox, Opera, Safari dan Netscape Navigator. Program browser pertama adalah mosaic, yang meruoakan suatu text browser, yang sekarang web browser telah berkembang ke dalam bentuk multimedia.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

4.1.1 Wilayah Kerja

Dalam pelaksanaan kegiatan On The Job Training, mahasiswa D-III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditugaskan di beberapa unit kerja pada Bandar Udara Radin Inten II Lampung. Unit yang dijadikan menjadi unit wilayah kerja selama pelaksanaan kegiatan On The Job Training disesuaikan dengan kompetensi minimum silabus yang tertulis pada surat pengantar No.... dan tertulis pada pedoman On The Job Training. Berikut merupakan daftar wilayah kerja unit penugasan mahasiswa OJT, antara lain:

- Unit Aviation Security (AVSEC)
- Unit Terminal Inspection Service (TIS)
- Unit Apron Movement Control (AMC)

4.1.2 Prosedur Pelayanan

Setelah melaksanakan On The Job Training (OJT) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung selama ± 2,5 bulan, para Mahasiswa/I lebih memahami terkait tugas, fungsi dan prosedur pelayanan atau rangkaian proses serta tata Kelola pekerjaan dari unit masing-masing sesuai penugasan.

4.1.2.1 Unit Aviation Security (AVSEC)



Gambar 4. 1 Penulis sedang Mengamati Pemantauan X-RAY
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Aviation Security (AVSEC) merupakan personel yang memiliki (wajib) memiliki lisensi / Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan (peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XII/2010 Bab I Butir 9)

Dalam lisensi tersebut menjelaskan tentang kewenangan petugas keamanan penerbangan dan jika telah memiliki lisensi maka sudah dapat dinyatakan personel tersebut memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Setiap orang baik penumpang, crew pesawat yang akan memasuki daerah keamanan terbatas harus dilakukan pemeriksaan keamanan yang diatur dalam SKEP/2765/II/2010.

Aviation Security (AVSEC) memiliki tugas sebagai berikut:

1. Mempersiapkan, melaksanakan, pengendalian, dan pelaporan kegiatan pelaksanaan pemeriksaan orang dan barang yang memasuki daerah terbatas (RPA/NPA) di terminal penumpang ataupun daerah kargo termasuk terminal khusus.

2. Mempersiapkan, melaksanakan, pengendalian, dan pelaporan kegiatan menjaga keamanan, ketertiban umum, patroli di daerah non terminal, objek vital, dan daerah perkantoran.

Ruang lingkup wilayah kerja dari unit Aviation Security (AVSEC) dibagi menjadi 3 antara lain:

1. Terminal Protection Security Section

Pada wilayah kerja ini terdapat Standar Operasi Prosedur (SOP) pengamanan yang dijadikan sebagai petunjuk dalam proses dan pelaksanaan pengamanan terminal di Bandar Udara yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura Indonesia yang terdiri dari:

- a. Melakukan pemeriksaan ijin masuk daerah keamanan bandar udara beserta barang bawaan
- b. Melakukan pemeriksaan khusus terhadap personel bandar udara dan barang bawaan
- c. Melakukan pemeriksaan barang konsisioner
- d. Melakukan pengawasan terhadap pintu-pintu yang menjadi akses ke daerah keamanan terbatas / pintu boarding
- e. Melakukan patroli di daerah kemanan terbatas.
- f. Melakukan patrol lobby pada terminal.
- g. Melakukan pengoperasioan CCTV

2. Non-Terminal Protection Security Section

Pada wilayah kerja ini terdapat Standar Operasi Prosedur (SOP) pengamanan area public dan area parimeter ini digunakan sebagai petunjuk untuk proses pelaksanaan pengamanan area public dan area sisi udara di bandar udara yang dikelola PT. Angkasa Pura Indonesia, terdiri dari:

- a. Melakukan pemeriksaan kepada kendaraan yang akan masuk ke sisi udara.
- b. Melakukan pemeriksaan kepada orang yang akan masuk ke sisi udara
- c. Melakukan pengamanan di daerah public.
- d. Melakukan patroli di daerah public.

- e. Menjaga kemanan dan ketertiban di daerah public
- f. Melakukan pengamnaan daerah sisi udara.
- g. Melakukan pengamanan di daerah parimeter.
- h. Melakukan pengamnan di daerah kargo
- i. Melakukan pengamanan di daerah Drop Zone dan pick-up zone.
- j. Melakukan pengamanan di daerah service road.

3. Airport Security Screening Section

Pada Security Check Point terdapat alat yang digunakan untuk melakukan pemeriksaan keamanan, yaitu gawang detector logam (Walk Trough Metal Detector/WTMD) & X-ray Conveyor Belt. Semua penumpang personel pesawat udara, personel bandara, wajib untuk melepas, jaket topi, ikat pinggang, handphone, jam tangan, dompet, kunci dan semua barang yang mengandung unsur logam, meletakkan tas atau wadah (tray) yang telah disediakan, memasukkan semua barang bawaan seperti koper, kotak kardus, kedalam mesin x-ray yang akan diperiksa oleh operator mesin x-ray.

Ketika alarm pada alat gawang detector logam (Walk Through Metal Detector/WTMD) berbunyi, personel AVSEC berhak untuk meminta penumpang ataupun orang untuk kembali memeriksa dan melepas barang bawaan yang digunakan, dan mengulang kembali pemeriksaan melalui gawang detector logam (Walk Through Metal Detector/WTMD) dan juga melakukan pemeriksaan manual secara menyeluruh.

Jika penumpang ataupun orang ditemukan membawa benda tajam ataupun senjata api, harus dilaporkan kepada petugas untuk mendaftarkan benda tersebut sebagai bagasi tercatat (check baggage) atau security items. Kegiatan pemeriksaan ini adalah suatu keharusan karena sangat berkaitan dan berperan penting terhadap keselamatan, dan keamanan penerbangan. Di bandara Radin Inten II Lampung pemeriksaan keamanan yaitu Passanger Security Check Point (PSCP)

Passanger Security Check Point (PSCP) adalah tempat dimana dilakukannya pemeriksaan keamanan yang berlokasi di lantai 2 pada bandar udara Radin Inten II Lampung.

Tempat PSCP adalah tempat pemeriksaan keamanan bagi penumpang, orang, ataupun personel dari pesawat udara dan semua barang yang dibawa yang akan masuk ke daerah keamanan terbatas dan untuk memasuki waiting room di terminal bandara. Terdapat tugas dan fungsi personel keamanan penerbangan dalam melakukan pemeriksaan keamanan di PSCP, sebagai berikut:

1.) Pemeriksaan dokumen atau tanda izin masuk

Penumpang akan diperiksa dokumen ataupun tanda izin masuk, petugas akan mengecek apakah dokumen atau tanda izin masuk / PAS bandara dari petugas bandara sudah tervalidasi dan sesuai, memprioritaskan kepada awak pesawat udara yang akan masuk.

2.) Mengatur lalu lintas orang dan barang

Penumpang yang telah diperiksa dokumennya dan telah tervalidasi, akan memasuki pemeriksaan keamanan, petugas akan mengarahkan semua barang bawaan untuk diperiksa menggunakan mesin x-ray, mengarahkan semua barang bawaan ke conveyor belt mesin x-ray pada posisi yang baik untuk dilakukan pemeriksaan dan memastikan agar jarak antar barang bawaan tidak terlalu dekat, mengarahkan tiap orang untuk melepas benda yang memiliki kandungan logam dan peralatan elektronik, untuk dimasukkan kedalam mesin x-ray.

3.) Pemeriksaan orang, penumpang, personel pesawat, atau personel bandara (Body Search).

4.) Pemeriksaan barang bawaan milik penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan dengan menggunakan mesin x-ray

Pada unit Aviation Security juga melibatkan beberapa personel dan fasilitas yang menunjang diantara lain:

a. Personel Aviation Security

Tabel 4. 1 Personel Aviation Security

No	NAMA	JABATAN
1	Danis Firdaus	<i>Airport Security Chief</i>
2	Gatot Indra Agusta	<i>Airport Security Chief</i>

3	Chandra Septian Wibowo	<i>Airport Security Chief</i>
4	Mohamad Taufik	<i>Airport Security Assistant Chief</i>
5	Bangkit Indra Prakarsa	<i>Airport Security Assistant Chief</i>
6	Makomam Mahmuda	<i>Airport Security Assistant Chief</i>
7	Alfa Riduan Ramdani	<i>Airport Security Supervisor</i>
8	Haningtyas Eka Puspita	<i>Airport Security Supervisor</i>
9	Dwi Ronaldo Putra	<i>Airport Security Supervisor</i>
10	Andri Ruswendi	<i>Airport Security Supervisor</i>
11	Erwin Wijaya	<i>Airport Security Supervisor</i>
12	Mohamad Fredi	<i>Airport Security Supervisor</i>
13	Herlina Hikmaini	<i>Airport Security Supervisor</i>
14	Agung Yuliastono	<i>Airport Security Junior</i>
15	Bachtiar Pilar Meditian	<i>Airport Security Junior</i>
16	Dedi Yanto	<i>Airport Security Junior</i>
17	Deni Sukoco	<i>Airport Security Junior</i>
18	Dusrin Simarmata	<i>Airport Security Junior</i>
19	Dwi Wibowo	<i>Airport Security Junior</i>
20	Eka Novi Dianti	<i>Airport Security Junior</i>
21	Enjang Pangestu	<i>Airport Security Junior</i>
22	Firdiansyah	<i>Airport Security Junior</i>
23	Galih Hermawan	<i>Airport Security Junior</i>
24	Hanif Damayanti	<i>Airport Security Junior</i>
25	Ibnu Adi Pratama	<i>Airport Security Junior</i>
26	Johan Sulistiawan	<i>Airport Security Junior</i>
27	Julian Pribadi	<i>Airport Security Junior</i>
28	Misroji	<i>Airport Security Junior</i>
29	Muhammad Irvan R	<i>Airport Security Junior</i>
30	Panji Prayoga	<i>Airport Security Junior</i>
31	Raihana Miftah	<i>Airport Security Junior</i>
32	Refa Kurnia Ramadhan	<i>Airport Security Junior</i>
33	Rendi Merliawan	<i>Airport Security Junior</i>
34	Ridho Kurnianto	<i>Airport Security Junior</i>
35	Rio Prayoga	<i>Airport Security Junior</i>
36	Septio Yasmir Aziz	<i>Airport Security Junior</i>
37	Trio Suseno	<i>Airport Security Junior</i>
38	Yudha Yudistira	<i>Airport Security Junior</i>
39	Ade Kurniawan	<i>Airport Security Junior</i>
40	Eko Pujiono	<i>Airport Security Junior</i>
41	Aswan Syairulloh	<i>Airport Security Junior</i>

42	Muhammad Ichsan Darmawan	<i>Airport Security Junior</i>
43	Rahmad Hidayat	<i>Airport Security Junior</i>
44	Yakub Siddiq	<i>Airport Security Junior</i>
45	Enggar Gianto	<i>Airport Security Junior</i>
46	Indah Fajar Sari	<i>Airport Security Junior</i>
47	Erwin Arif	<i>Airport Security Junior</i>
48	Meibi Shalfana L.K	<i>Airport Security Junior</i>
49	Ilmi Mayati Puji Lestari	<i>Airport Security Junior</i>
50	Ahmad Rusli	<i>Airport Security Junior</i>
51	Khania Annisa Delovita	<i>Airport Security Junior</i>
52	Wahyu Bella Sari	<i>Airport Security Junior</i>
53	Ade Putra Wijaya	<i>Airport Security Junior</i>
54	Rafi Irvan	<i>Airport Security Junior</i>
55	Evan Miyanto	<i>Airport Security Junior</i>
56	Riki Riyadi	<i>Airport Security Junior</i>
57	Ernes Wamesa	<i>Airport Security Junior</i>
58	Yudha Oktama	<i>Airport Security Junior</i>
59	Hudi Pranata	<i>Airport Security Junior</i>
60	Herlina Efendi	<i>Airport Security Junior</i>
61	Syela Ayu Destri Putri	<i>Airport Security Junior</i>
62	Angga Wiranda	<i>Airport Security Junior</i>

Data Sumber Daya Manusia Keamanan Penerbangan

NO.	PESONEL AVSEC	JUMLAH
1.	Personel Basic	-
	Keamanan	
	Junior	54
	Senior	8
	Staff DG	-
	TOTAL	62
2.	Managerial	1
	Department Head	5
	Safety, Risk & Quality	2
	HRD&Legal	2

		Finance	2
	TOTAL		12
3.	Personil Faskampen	Personil Organik	6
		Personil IAS	4
	TOTAL		10

b. Fasilitas Sarana dan Prasarana Unit Aviation Security

Tabel 4. 2 Fasilitas Sarana dan Prasarana Unit Aviation Security

NO	NAMA PERALATAN	MERK	TYPE	TAHUN	KONDISI
1.	<i>X-Ray Bagasi Line 1</i>	Smith	Dualview 100100T-2is	2017	Oprasi
2.	<i>X-Ray Bagasi Line 2</i>	Smith	Dualview 100100T-2is	2018	Oprasi
3.	<i>X-Ray Cabin Line 1</i>	Astrophisic	Dualview 6040-2is	2018	Generator B rusak
4.	<i>X-Ray Cabin Line 2</i>	Smith	Dualview 6040-2is	2017	Oprasi
5.	<i>X-Ray Bagasi Internasional 1</i>	Smith	Dualview 100100T-2is	2018	Generator B rusak, dioprasikan dengan single view
6.	<i>X-Ray Bagasi Internasional 2</i>	Smith	Dualview 100100T-2is	2017	Oprasi

7.	<i>X-Ray Cabin Internasional 1</i>	Smith	Dualview 6040-2is	2018	Rusak
8.	<i>X-Ray Cabin Internasional 2</i>	Fiscan	CEMX-DB6550	2013	45,00 OK
9.	<i>X-Ray Cargo</i>	Fiscan	CEMX-VT.15015015 0A	2011	35,00 Tidak Lulus Sertifikasi
10.	<i>Hand-Held Metal Detector (HHMD) 001</i>	CEIA	Hi-Pe	2018	Oprasi
11.	<i>Hand-Held Metal Detector (HHMD) 002</i>	CEIA	Hi-Pe	2018	Oprasi
12.	<i>Hand-Held Metal Detector (HHMD) 003</i>	CEIA	Hi-Pe	2018	Oprasi
13.	<i>Hand-Held Metal Detector (HHMD) 004</i>	CEIA	Hi-Pe	2018	Oprasi
14.	<i>Walk Through Metal Detector (WTMD) SSCP</i>	CEIA	Hi-Pe	2004	Oprasi
15.	<i>Walk Through Metal Detector (WTMD) SCP 2 Line 1</i>	CEIA	Hi-Pe	2018	Oprasi
16.	<i>Walk Through Metal Detector</i>	CEIA	Hi-Pe	2018	Oprasi

	(WTMD) SCP 2 Line 2				
17.	<i>Walk Through Metal Detector</i> (WTMD) SCP Internasional	CELA	Hi-Pe	2002	Oprasi
18.	<i>Handy Talk (HT)</i>	Motorola	-	2023	Oprasi
19.	<i>Handy Talk (HT)</i>	Motorola	-	2023	Oprasi
20.	<i>Handy Talk (HT)</i>	Motorola	-	2023	Oprasi
21.	Radio Dekstop	Motorola	-	2023	Oprasi
22.	Carger	Motorola	-	2023	Oprasi
23.	Carger	Motorola	-	2023	Oprasi
24.	Miror Detector	-	-	2023	Oprasi
25.	Miror Detector	-	-	2023	Oprasi
26.	Mobil Patroli	TOYOTA hilux	Single Cabin	2024	Oprasi
27.	CCTV Terminal 112 Channel	AVTECH/H IKVISION	-	2016- 2023	Oprasi/ 1 Chanel No Link
28.	CCTV Parimeter 40 Chanel	HIKVISION	-	2023	1
29.	CCTV Kargo 48 Channel	HIKVISION	-	2016	2

4.1.2.2 Unit Terminal Inspection Service (TIS)



Gambar 4. 2 Penulis sedang mengarahkan penumpang menuju PSCP
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Terminal Inspection Service adalah unit yang berada di bawah Bidang Pelayanan Operasi Bandar Udara (Airport Operation & Service). Dalam kegiatannya Terminal Inspection Service dipimpin oleh Airport Operation Landside and Terminal Section Head dan dalam pelaksanaan operasional sehari-harinya dipimpin oleh para Team Leader dan seluruh kegiatan operasional dilakukan oleh para petugas yang bekerja secara bergilir (shift) selama jam operasional di bandar udara. Berikut ini adalah tugas dan tanggung jawab masing-masing posisi petugas, antara lain:

- A. Terminal Inspection Service Coordinator
 1. Mengkoordinir kegiatan operasional pengecekan atas kesiapan fasilitas pelayanan di area Gedung Terminal Penumpang untuk menjamin kelancaran dan menjaga kesinambungan operasional sesuai dengan Standar Operasional Prosedur yang berlaku.
 2. Memastikan briefing dilakukan dengan membahas hal-hal berikut :

- Review pekerjaan/tugas shift sebelumnya.
 - Informasi update terkait operasional, pelayanan, kebijakan dan aturan-aturan yang berlaku di perusahaan.
 - Evaluasi performansi personel.
 - Memberikan motivasi kerja kepada personel.
 - Doa untuk kelancaran operasional.
3. Mengkoordinir proses pelaporan kegiatan operasional harian dan bulanan.
 4. Melakukan koordinasi secara proaktif dengan mitra kerja dan mitra usaha terkait fasilitas dan layanan untuk memastikan semua fasilitas dan layanan yang ada di mitra kerja dan mitra usaha telah sesuai dengan standar yang ditetapkan.
 5. Memastikan dan berkoordinasi dengan unit terkait perihal kegiatan operasional dalam hal terdapat kegiatan / event di terminal.
 6. Mengkoordinir perhitungan Level of Service agar dilaksanakan dengan baik.
 7. Mengkoordinir kegiatan penataan fasilitas, namun tidak terbatas pada kursi, queue line, signage temporary, tempat sampah, karpet dan fasilitas pelayanan lainnya sesuai ketentuan yang berlaku.
 8. Melakukan pengawasan dan evaluasi kerja atau penilaian kinerja Terminal Inspection Service Supervisor.
 9. Apabila didalam struktur organisasi Kantor Cabang tidak terdapat fungsi koordinator, maka tugas dan tanggung jawab koordinator menjadi tugas dan tanggung jawab fungsi supervisor

B. Terminal Inspection Service Supervisor

1. Melakukan briefing sebelum bertugas kepada petugas Terminal Inspection Service Officer dengan membahas hal-hal sebagai berikut :
 - Review pekerjaan/tugas shift sebelumnya
 - Informasi update terkait operasional, kebijakan dan aturan aturan yang berlaku di perusahaan.
 - Evaluasi performansi personel.
 - Memberikan motivasi kerja kepada personel.
 - Doa untuk kelancaran kegiatan operasional
2. Melakukan pengawasan kegiatan operasional pengecekan atas kesiapan fasilitas pelayanan di area Gedung Terminal Penumpang untuk menjamin kelancaran dan menjaga kesinambungan operasional sesuai dengan Standar Operasional Prosedur yang berlaku.
3. Memonitor tindak lanjut yang dilakukan oleh unit terkait.
4. Melakukan pengawasan fasilitas dan layanan mitra kerja dan mitra usaha untuk memastikan semua fasilitas dan layanan yang ada dalam mitra kerja dan mitra usaha telah sesuai dengan standar yang ditetapkan.
5. Memastikan kegiatan operasional berjalan dengan baik dalam hal kegiatan/event di terminal. Mengawasi, memonitor dan memastikan penghitungan Level of Service dilaksanakan dengan baik.
6. Mengawasi pelaksanakan kegiatan penataan fasilitas meliputi namun tidak terbatas pada kursi, queue line, signage temporary, tempat sampah, karpet dan fasilitas pelayanan lainnya sesuai ketentuan yang berlaku.
7. Melakukan pengawasan dan evaluasi kerja atau penilaian kinerja Terminal Inspection Service Officer.

C. Terminal Inspection Service Officer

1. Melaksanakan kegiatan operasional pengecekan atas kesiapan fasilitas di area gedung terminal penumpang yang meliputi namun tidak terbatas pada kondisi fasilitas layanan di terminal, porter/Airport Helper, kesiapan trolley, kebersihan terminal dan cleaning service untuk memastikan kegiatan berjalan lancar sesuai ketentuan yang berlaku.
2. Mengikuti briefing harian sebelum dan setelah kegiatan operasional.
3. Melaksanakan proses pelaporan hasil inspeksi harian dan memonitor tindak lanjut yang dilakukan oleh unit terkait.
4. Melaksanakan kegiatan operasional pengecekan fasilitas dan layanan mitra kerja dan mitra usaha untuk memastikan semua fasilitas dan layanan yang ada di mitra kerja dan mitra usaha telah sesuai dengan standar yang ditetapkan. Melakukan pengawasan kegiatan operasional dalam hal terdapat kegiatan/event di terminal.
5. Melakukan pengukuran Level of Service sesuai ketentuan yang berlaku.
6. Melaksanakan kegiatan penataan fasilitas meliputi namun tidak terbatas pada kursi, queue line, signage temporary, tempat sampah, karpet dan fasilitas pelayanan lainnya sesuai ketentuan yang berlaku.

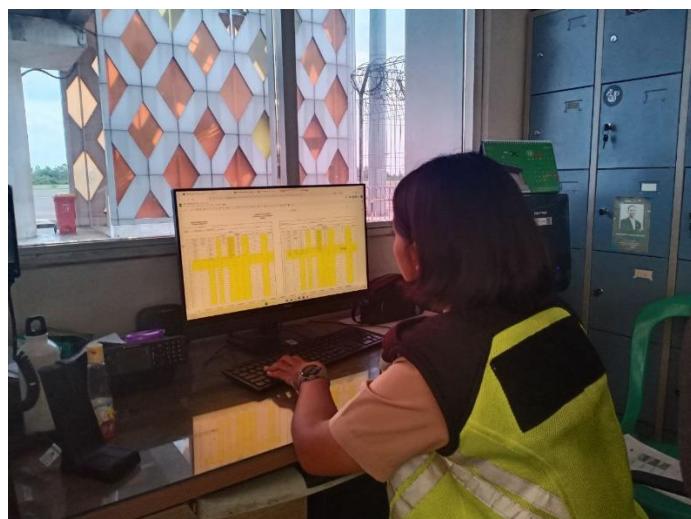
Dalam melaksanakan tugas para petugas Terminal Inspection Service melakukannya dengan bergiliran. Dalam satu hari terdapat dua shift atau jadwal dinas yaitu, shift pagi (05:00 – 13:00 WIB) dan shift siang (13:00 – 20:00 WIB). Berikut ini adalah daftar petugas Terminal Inspection Service Bandar Udara Radin Inten II Lampung.

Tabel 4. 3 Daftar Nama Personel TIS

NO	NAMA	JABATAN
1.	Trio Habibullah Omanda	Supervisor
2.	Dian Aprilia	Officer
3.	Bagus Prakoso	Officer
4.	Muhammad Al Faqih	Officer
6.	Daniz Fadillah	Officer
7.	Novia Cahyawati	Officer

(Sumber : Kantor Unit TIS)

4.1.2.3 Unit Apron Movement Control (AMC)



Gambar 4. 3 Penulis sedang melakukan Pengisian Data AMS dan MOT
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Unit AMC memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan. Sedangkan fungsi unit AMC adalah pengkoordinasian, pelayanan, dan pengawasan yang meliputi :

1. Menjamin keselamatan dan kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik setiap pergerakan.

2. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan (ground collision) antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan obstacle.
3. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di apron dengan Aerodrome Control (ADC/Tower).
4. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari Foreign Object Debris (FOD) dan sampah.
5. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara (Marshalling).
6. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan.
7. Pelayanan uji laik kendaraan dan Ground Support Equipment (GSE).
8. Pelayanan uji laik kendaraan dan Ground Support Equipment (GSE) yang beroperasi di sisi udara.
9. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara (Airside).
10. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon Tanda Izin Mengemudi (TIM).

Jumlah petugas AMC berjumlah 7 personel, dengan pembagian 1 hari terdiri dari 2 shift yaitu shift pagi (05:00 – 13:00 WIB) dan shift siang (13:00 – 20:00 WIB) dalam satu dinas shift terdiri dari 1 petugas AMC dan 1 operator Aviobridge ditambah dengan 1 petugas yang bekerja dengan jadwal office hour (08:00 – 17:00 WIB). Berikut ini adalah daftar petugas AMC beserta operator avio bridge.

Tabel 4. 4 Nama Personel AMC

NO	NAMA	JABATAN
1.	Fajar Amir Khoiri	Supervisor
2.	Feru Marando	Supervisor
3.	Juni Jatisa Pasoga	Supervisor
4.	Rahmat Hidayat	AMC Officer

5.	Restu Devita	Operator Avio
6.	Almir Mukhammadan	Operator Avio
7.	Didik Andrian	Operator Avio

(Sumber : Kantor Unit AMC)

Fasilitas Pendukung Kerja Unit AMC

Tabel 4. 5 Fasilitas Pendukung Kerja Unit AMC

NO	NAMA FASILITAS	JUMLAH
1	Komputer	2
2	Printer	1
3	<i>Handy Talky</i>	1
4	<i>Marshalling Bet</i>	2
5	<i>Flash-Light</i>	2
6	<i>Ear-Muff</i>	3
7	<i>Follow Me Car</i>	1
8	AC	2
9	Dispenser	1
10	Meja Kerja	2
11	Kursi Kerja	6
12	Radio Rig	1
13	Telepon PABX	1
14.	CCTV	4
15	TV	1
16	Lemari	2
17	<i>Binocular</i>	1

AMC memiliki tanggung jawab untuk mengawasi beberapa wilayah, berikut ini adalah beberapa wilayah yang menjadi tanggung jawab AMC, antara lain :

- Apron

- Service Road
- Make-Up Area
- Break Down Area
- GSE Storage

Berikut ini adalah beberapa fasilitas pendukung kerja unita AMC, antara lain :

- Komputer
- Printer
- Handy Talky
- Flash light
- Ear Muff
- Follow me car
- AC
- Radio RIG
- Telepon PABX
- Meja kerja
- Kursi kerja

Dalam menjalankan tugasnya Apron Movement Control juga memiliki pengembangan dalam fungsi pelayanan. Berikut ini merupakan pengembangan fungsi pelayanan yang harus dijalankan oleh Apron Movement Control, antara lain:

- a) Mengadakan koordinasi dengan petugas airlines/ground handling agent untuk mengoperasikan Ground Power Unit.
- b) Pemarkiran pesawat udara/marshalling.
- c) Pemberian Tanda Izin Mengemudi (TIM) khusus di airside.

- d) Pemberian tanda laik operasi bagi kendaraan dan peralatan yang beroperasi di airside.
- e) Pencatatan data penerbangan yang meliputi flight registration, block on dan block off time.
- f) Input data ke dalam sistem (OASYS).

4.1.2.4 Jurnal Aktifitas OJT

4.1.2.4.5 Unit Aviation Security (AVSEC)

Tabel 4. 6 Jurnal Aktivitas Avsec

POSISI	KEGIATAN
Passanger Security Check Point	Melakukan proses pemeriksaan tiket dan dokumen penumpang dengan didampingi oleh petugas avsec
	Melakukan pengaturan lalu lintas penumpang dan barang bawaan yang akan di periksa mesin x-ray dengan didampingi oleh para petugas avsec.
	Mendapatkan pelajaran terkait pengoperasian mesin x-ray dari para petugas yang sedang mengoperasikan mesin x-ray
	Iku melakukna pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang yang terdeteksi membawa dangerous goods

	dengan didampingi oleh para petugas avsec
	Mengamati dan praktik dalam proses pemeriksaan penumpang secara manual menggunakan Hand Held Metal Detector dengan didampingi oleh petugas Avsec
Terminal Kedatangan	<p>Ikut serta dalam melakukan pengawasan di area kedatangan dengan didampingi petugas avsec</p> <p>Melakukan pengaturan arus penumpang di area kedatangan dengan didampingi petugas avsec</p> <p>Menjaga pintu kedatangan agar para penjemput penumpang tidak masuk ke area kedatangan dengan didampingi petugas avsec.</p> <p>Menjaga pintu ke arah airside agar tidak ada penumpang yang kembali ke area airside dengan didampingi petugas avsec.</p> <p>Ikut serta dalam kegiatan patroli area perkantoran dengan didampingi oleh petugas avsec.</p>
Pos Daerah Keamanan Terbatas	<p>Melakukan monitoring terhadap kendaraan yang akan memasuki area airside dengan didampingi oleh petugas avsec.</p> <p>Melaksanakan pemeriksaan kendaraan dan barang bawaan</p>

	milik petugas catring dengan didampingi oleh petugas avsec.
	Melakukan pemeriksaan manual terhadap petugas yang akan memasuki area airside dengan didampingi oleh petugas avsec.

4.1.2.4.6 Unit Apron Movement Control (AMC)

Tabel 4. 7 Jurnal Aktivitas Apron Movement Control (AMC)

POSISI	KEGIATAN
Ruang Apron Movement Control	Mempelajari lebih lanjut mengenai pemahaman terkait Apron Movement Control, definisi, tugas dan fungsi, serta peraturan terkait AMC dan apa saja fasilitas pendukung kegiatan operasional AMC.
	Mempelajari cara menggunakan HT untuk berkomunikasi kepada Tower atau seluruh unit terkait yang akan memasuki apron.
	Melakukan pembelajaran tentang cara membuat laporan harian Apron Movement Control.
	Melakukan pembelajaran tentang plotting parking stand pesawat udara.
	Melakukan pembelajaran tentang cara membuat laporan bulanan Apron Movement Control.

	Membantu dalam pengisian data penerbangan dalam AMC sheet.
	Membantu dalam pengisian data proses docking undocking aviobridge.
	Melakukan proses pairing nomor penerbangan melalui website OASYS.
	Melakukan pengisian data waktu on-block off-block pesawat udara dan docking undocking avio melalui website OASYS.
Apron	Mempelajari dan mengamati kegiatan yang terdapat di lapangan beserta seluruh prosesnya.
	Pengenalan marka, sign dan GSE yang berada pada apron serta makeup-breakdown area.
	Mengamati dan memahami cara personil dalam bekerja (AMC, Ground Handling, Operator Avio).
	Melakukan docking undocking aviobridge dengan didampingi oleh aviobridge operator.
	Ikut dalam proses pushback pesawat dan serta towing untuk reposisi pesawat udara.
	Melaksanakan kegiatan patroli apron sesuai jadwal dengan didampingi oleh petugas.

	Melaksanakan kegiatan marshalling (pemanduan parkir pesawat udara) yang didampingi oleh supervisor AMC dan personel Ground Handling.
	Mengikuti kegiatan uji kelaikan Ground Support Equipment (Ramp Check) jenis motorize dan nonmotorize yang digunakan untuk melakukan pelayanan terhadap pesawat udara.

4.1.2.4.7 Unit Terminal Inspection Service (TIS)

Tabel 4. 8 Jurnal Aktivitas Terminal Inspection Service (TIS)

POSISI	KEGIATAN
Ruang Terminal Inspection Service	Mempelajari lebih lanjut tentang Terminal Inspection Service devinisi, tugas dan fungsi, serta peraturan terkait terminal yang harus disesuaikan agar meningkatkan level of service.
	Melakukan pembelajaran terkait pembuatan laporan harian Terminal Inspection Service.
Seluruh area Terminal	Mengikuti kegiatan pemantauan fasilitas di area terminal keberangkatan, kedatangan dan juga ruang tunggu serta seluruh area di bandar udara seperti suhu, cahaya, air conditioner, escalator,

	kebersihan fasilitas, ketersediaan air, dan kelayakan fasilitas.
	Melakukan greeting atau memberikan salam hangat kepada penumpang yang baru tiba di area kedatangan.
	Membantu mengatur flow (alur) penumpang di area keberangkatan, checkin, dan kedatangan.
	Membantu dalam mengatur para pengantar jamaah umroh yang memenuhi area selasar.
	Membantu jamaah umroh dalam menaiki tangga atau elevator menuju ruang tunggu.
	Membantu menyiapkan fasilitas yang dibutuhkan ketika ada kegiatan atau suatu event yang dilaksanakan di terminal.
	Mengukur kegiatan loading unloading bagasi sebagai acuan pengukuran level of service.

4.2 Jadwal

Berikut ini adalah jadwal kegiatan OJT Mahasiswa/I Politeknik Penerbangan Surabaya selama berada di Bandar Udara Radin Inten II.

JADWAL ON THE JOB TRAINING TARUNA/TARUNI POLTEKBANG SURABAYA JURUSAN MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU) UNIT PENEMPATAN						
NO	NAMA	NIT	6 JAN s/d 21 JAN	22 JAN s/d 7 FEB	10 FEB s/d 25 FEB	26 FEB s/d 14 MARET
1	RACHEL RUMBIAK	30622022	TIS	AVSEC	AMC	KOMERSIL
2	I MADE DENNY T	30622087				
3	AISYAH WINDA N.	30622077	AVSEC	AMC	TIS	
4	ZIDANE TANJUNG	30622045				
5	TRIA REZA PUTRI	30622073	AMC	TIS	AVSEC	
6	ABIYYU FARAS K	30622051				

Bandar Lampung, 06 Januari 2025

AIRPORT ADMINISTRATION
DEPARTMENT HEAD



YUSPRIADY YUSUF

Gambar 4. 4 Jadwal Pelaksanaan OJT
(Sumber: Kantor Unit FHR Bandara Radin Inten II Lampung)

Penulis melakukan kegiatan On The Job Training di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dari tanggal 06 Januari 2025 hingga 28 Februari 2025 dengan rincian sebagai berikut ini:

1. Unit Aviation Security (AVSEC)

Pelaksanaan On The Job Training pada unit Aviation Security dilaksanakan pada tanggal

2. Unit Apron Movement Control (AMC)

Pelaksanaan On The Job Training pada unit Apron Movement Control dilaksanakan pada tanggal

3. Unit Terminal Inspection Service (TIS)

Pelaksanaan On The Job Training pada unit Terminal Inspection Service dilaksanakan pada tanggal

4.3 Permasalahan

Bandar udara Radin Inten II Lampung adalah unit pelaksana teknis dibawah PT Angkasa Pura Indonesia, yang dimana sebelumnya PT Angkasa Pura II. Dimana pada bandara ini terdapat banyak aktivitas kegiatan operasi penerbangan yang dilakukan pada bagian sisi darat (*landside*) ataupun sisi udara (*airside*), sehingga hal tersebut perlu dilakukan pemeriksaan keamanan agar operasi penerbangan dapat

terjamin keselamatan dan keamanan. Semua kegiatan yang ada di bandara baik yang terkait tentang operasi penerbangan ataupun tidak, memiliki regulasi dan selalu diawasi agar tidak terjadi suatu kesalahan dalam bekerja, ataupun *human error*.

Setelah melaksanakan *On The Job Training (OJT)* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung yang dilaksanakan kurang lebih 1,5 bulan, ketika penulis melaksanakan kegiatan *On The Job Training* di unit *Aviation Security*, penulis menemukan hal yang dapat di anggap kendala di unit *Aviation Security* yaitu pencatatan *random check* dan *prohibited item* secara manual atau belum adanya digitalisasi mengenai pencatatan tersebut.

Berdasarkan SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan dalam pasal 16 yaitu pada penerbangan internasional dapat dilakukan pemeriksaan keamanan untuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan pada tempat pemeriksaan keamanan kedua (*Security Check Point/SCP-2*) dengan peralatan *body inspection machine* untuk memastikan tidak terdapatnya barang dilarang (*prohibited items*) melekat pada tubuh.

Dalam pasal 35 ayat (1) menyebutkan bahwa dalam kondisi normal, 10 % (sepuluh persen) dari pemeriksaan penumpang, personel pedawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan yang telah dilakukan dengan peralatan kemanaan harus dilakukan pemeriksaan manual secara random. Pasal 35 ayat (2) menyebutkan bahwa persentase pemeriksaan manual secara random sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat ditingkatkan dalam hal kondisi ancaman meningkat.

Pencatatan *random check* dan *prohibited item* dilakukan secara manual oleh personel *Avsec* dengan menggunakan penulisan pada buku *logbook* yang dicetak dapat menyebabkan pelanggaran kebijakan dan meningkatkan resiko keamanan. Dengan penggunaan alat pencatatan manual seperti kertas dan pena sering kali mengakibatkan kehilangan data

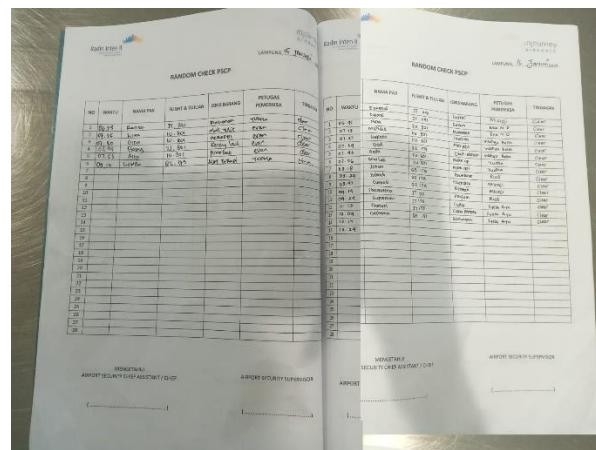
atau kerusakan pada pencatatan. Hal ini dapat mengganggu proses audit dan pelaporan.

Dalam hal ini penulis mengangkat media pencatatan *Prohibited Item* dan *random check* di Bandar Udara Raden Inten II Lampung, berdasarkan pengamatan yang dilakukan penulis saat *On The Job Training* dan metode wawancara kepada beberapa personel *Avsec* di Bandar Udara Raden Intan II Lampung. Dalam rangka *compliance* terhadap regulasi yang ada, penulis mengambil langkah menyarankan kepada *supervisor* untuk melakukan pengawasan terhadap pencatatan berbasis *google form (gform)*. Langkah ini diambil dengan tujuan untuk meningkatkan layanan, efisiensi, dan efektivitas pekerja. Dengan demikian, proses yang sebelumnya dilakukan secara manual akan diubah menjadi proses yang pencatatan dengan menggunakan website *google form (gform)* yang dapat diakses menggunakan smartphone masing-masing personel avsec.

Supervisor Aviation Security (AVSEC) telah melakukan pengawasan namun belum optimal karena pencatatan masih dilakukan secara manual oleh para personel yang ada di lapangan dan tidak ada nya kesiapan jika adanya inspeksi mendadak dari pimpinan. Penulis menyarankan untuk membuat inovasi yang dapat memudahkan para personel untuk melakukan pencatatan *Prohibited Item* dan *random check* agar *supervisor*, *assistant chief*, dan *chief* dapat dengan mudah melakukan penginputan setiap bulan nya. Pencatatan yang masih bersifat manual dan terbatasnya personel dapat menghambat atau maksimal jika adanya audit.

DATA PROHIBITED ITEM YANG DI TANGKAL DI PCSP									
NO.	MONTH	NAME OF OPERATOR	NO. FLIGHT	ITEMS YANG DI TANGKAL		REFRESH	NO.	NAME OF OPERATOR	NO. FLIGHT
				ITEMS	STANDARD				
1	01-02	PT. AIR INDIA	01-02	100	100	01-02	1	PT. SIA	01-02
2	02-03	PT. SIA	02-03	100	100	02-03	2	PT. SIA	02-03
3	03-04	PT. SIA	03-04	100	100	03-04	3	PT. SIA	03-04
4	04-05	PT. SIA	04-05	100	100	04-05	4	PT. SIA	04-05
5	05-06	PT. SIA	05-06	100	100	05-06	5	PT. SIA	05-06
6	06-07	PT. SIA	06-07	100	100	06-07	6	PT. SIA	06-07
7	07-08	PT. SIA	07-08	100	100	07-08	7	PT. SIA	07-08
8	08-09	PT. SIA	08-09	100	100	08-09	8	PT. SIA	08-09
9	09-10	PT. SIA	09-10	100	100	09-10	9	PT. SIA	09-10
10	10-11	PT. SIA	10-11	100	100	10-11	10	PT. SIA	10-11
11	11-12	PT. SIA	11-12	100	100	11-12	11	PT. SIA	11-12
12	12-13	PT. SIA	12-13	100	100	12-13	12	PT. SIA	12-13
13	13-14	PT. SIA	13-14	100	100	13-14	13	PT. SIA	13-14
14	14-15	PT. SIA	14-15	100	100	14-15	14	PT. SIA	14-15
15	15-16	PT. SIA	15-16	100	100	15-16	15	PT. SIA	15-16
16	16-17	PT. SIA	16-17	100	100	16-17	16	PT. SIA	16-17
17	17-18	PT. SIA	17-18	100	100	17-18	17	PT. SIA	17-18
18	18-19	PT. SIA	18-19	100	100	18-19	18	PT. SIA	18-19
19	19-20	PT. SIA	19-20	100	100	19-20	19	PT. SIA	19-20
20	20-21	PT. SIA	20-21	100	100	20-21	20	PT. SIA	20-21
21	21-22	PT. SIA	21-22	100	100	21-22	21	PT. SIA	21-22
22	22-23	PT. SIA	22-23	100	100	22-23	22	PT. SIA	22-23
23	23-24	PT. SIA	23-24	100	100	23-24	23	PT. SIA	23-24
24	24-25	PT. SIA	24-25	100	100	24-25	24	PT. SIA	24-25
25	25-26	PT. SIA	25-26	100	100	25-26	25	PT. SIA	25-26
26	26-27	PT. SIA	26-27	100	100	26-27	26	PT. SIA	26-27
27	27-28	PT. SIA	27-28	100	100	27-28	27	PT. SIA	27-28
28	28-29	PT. SIA	28-29	100	100	28-29	28	PT. SIA	28-29
29	29-30	PT. SIA	29-30	100	100	29-30	29	PT. SIA	29-30
30	30-31	PT. SIA	30-31	100	100	30-31	30	PT. SIA	30-31
31	31-32	PT. SIA	31-32	100	100	31-32	31	PT. SIA	31-32
32	32-33	PT. SIA	32-33	100	100	32-33	32	PT. SIA	32-33
33	33-34	PT. SIA	33-34	100	100	33-34	33	PT. SIA	33-34
34	34-35	PT. SIA	34-35	100	100	34-35	34	PT. SIA	34-35
35	35-36	PT. SIA	35-36	100	100	35-36	35	PT. SIA	35-36
36	36-37	PT. SIA	36-37	100	100	36-37	36	PT. SIA	36-37
37	37-38	PT. SIA	37-38	100	100	37-38	37	PT. SIA	37-38
38	38-39	PT. SIA	38-39	100	100	38-39	38	PT. SIA	38-39
39	39-40	PT. SIA	39-40	100	100	39-40	39	PT. SIA	39-40
40	40-41	PT. SIA	40-41	100	100	40-41	40	PT. SIA	40-41
41	41-42	PT. SIA	41-42	100	100	41-42	41	PT. SIA	41-42
42	42-43	PT. SIA	42-43	100	100	42-43	42	PT. SIA	42-43
43	43-44	PT. SIA	43-44	100	100	43-44	43	PT. SIA	43-44
44	44-45	PT. SIA	44-45	100	100	44-45	44	PT. SIA	44-45
45	45-46	PT. SIA	45-46	100	100	45-46	45	PT. SIA	45-46
46	46-47	PT. SIA	46-47	100	100	46-47	46	PT. SIA	46-47
47	47-48	PT. SIA	47-48	100	100	47-48	47	PT. SIA	47-48
48	48-49	PT. SIA	48-49	100	100	48-49	48	PT. SIA	48-49
49	49-50	PT. SIA	49-50	100	100	49-50	49	PT. SIA	49-50
50	50-51	PT. SIA	50-51	100	100	50-51	50	PT. SIA	50-51
51	51-52	PT. SIA	51-52	100	100	51-52	51	PT. SIA	51-52
52	52-53	PT. SIA	52-53	100	100	52-53	52	PT. SIA	52-53
53	53-54	PT. SIA	53-54	100	100	53-54	53	PT. SIA	53-54
54	54-55	PT. SIA	54-55	100	100	54-55	54	PT. SIA	54-55
55	55-56	PT. SIA	55-56	100	100	55-56	55	PT. SIA	55-56
56	56-57	PT. SIA	56-57	100	100	56-57	56	PT. SIA	56-57
57	57-58	PT. SIA	57-58	100	100	57-58	57	PT. SIA	57-58
58	58-59	PT. SIA	58-59	100	100	58-59	58	PT. SIA	58-59
59	59-60	PT. SIA	59-60	100	100	59-60	59	PT. SIA	59-60
60	60-61	PT. SIA	60-61	100	100	60-61	60	PT. SIA	60-61
61	61-62	PT. SIA	61-62	100	100	61-62	61	PT. SIA	61-62
62	62-63	PT. SIA	62-63	100	100	62-63	62	PT. SIA	62-63
63	63-64	PT. SIA	63-64	100	100	63-64	63	PT. SIA	63-64
64	64-65	PT. SIA	64-65	100	100	64-65	64	PT. SIA	64-65
65	65-66	PT. SIA	65-66	100	100	65-66	65	PT. SIA	65-66
66	66-67	PT. SIA	66-67	100	100	66-67	66	PT. SIA	66-67
67	67-68	PT. SIA	67-68	100	100	67-68	67	PT. SIA	67-68
68	68-69	PT. SIA	68-69	100	100	68-69	68	PT. SIA	68-69
69	69-70	PT. SIA	69-70	100	100	69-70	69	PT. SIA	69-70
70	70-71	PT. SIA	70-71	100	100	70-71	70	PT. SIA	70-71
71	71-72	PT. SIA	71-72	100	100	71-72	71	PT. SIA	71-72
72	72-73	PT. SIA	72-73	100	100	72-73	72	PT. SIA	72-73
73	73-74	PT. SIA	73-74	100	100	73-74	73	PT. SIA	73-74
74	74-75	PT. SIA	74-75	100	100	74-75	74	PT. SIA	74-75
75	75-76	PT. SIA	75-76	100	100	75-76	75	PT. SIA	75-76
76	76-77	PT. SIA	76-77	100	100	76-77	76	PT. SIA	76-77
77	77-78	PT. SIA	77-78	100	100	77-78	77	PT. SIA	77-78
78	78-79	PT. SIA	78-79	100	100	78-79	78	PT. SIA	78-79
79	79-80	PT. SIA	79-80	100	100	79-80	79	PT. SIA	79-80
80	80-81	PT. SIA	80-81	100	100	80-81	80	PT. SIA	80-81
81	81-82	PT. SIA	81-82	100	100	81-82	81	PT. SIA	81-82
82	82-83	PT. SIA	82-83	100	100	82-83	82	PT. SIA	82-83
83	83-84	PT. SIA	83-84	100	100	83-84	83	PT. SIA	83-84
84	84-85	PT. SIA	84-85	100	100	84-85	84	PT. SIA	84-85
85	85-86	PT. SIA	85-86	100	100	85-86	85	PT. SIA	85-86
86	86-87	PT. SIA	86-87	100	100	86-87	86	PT. SIA	86-87
87	87-88	PT. SIA	87-88	100	100	87-88	87	PT. SIA	87-88
88	88-89	PT. SIA	88-89	100	100	88-89	88	PT. SIA	88-89
89	89-90	PT. SIA	89-90	100	100	89-90	89	PT. SIA	89-90
90	90-91	PT. SIA	90-91	100	100	90-91	90	PT. SIA	90-91
91	91-92	PT. SIA	91-92	100	100	91-92	91	PT. SIA	91-92
92	92-93	PT. SIA	92-93	100	100	92-93	92	PT. SIA	92-93
93	93-94	PT. SIA	93-94	100	100	93-94	93	PT. SIA	93-94
94	94-95	PT. SIA	94-95	100	100	94-95	94	PT. SIA	94-95
95	95-96	PT. SIA	95-96	100	100	95-96	95	PT. SIA	95-96
96	96-97	PT. SIA	96-97	100	100	96-97	96	PT. SIA	96-97
97	97-98	PT. SIA	97-98	100	100	97-98	97	PT. SIA	97-98
98	98-99	PT. SIA	98-99	100	100	98-99	98	PT. SIA	98-99
99	99-100	PT. SIA	99-100	100	100	99-100	99	PT. SIA	99-100
100	100-101	PT. SIA	100-101	100	100	100-101	100	PT. SIA	100-101
101	101-102	PT. SIA	101-102	100	100	101-102	101	PT. SIA	101-102
102	102-103	PT. SIA	102-103	100	100	102-103	102	PT. SIA	102-103
103	103-104	PT. SIA	103-104	100	100	103-104	103	PT. SIA	103-104
104	104-105	PT. SIA	104-105	100	100	104-105	104	PT. SIA	104-105
105	105-106	PT. SIA	105-106	100	100	105-106	105	PT. SIA	105-106
106	106-107	PT. SIA	106-107	100	100	106-107	106	PT. SIA	106-107
107	107-108	PT. SIA	107-108	100	100	107-108	107	PT. SIA	107-108
108	108-109	PT. SIA	108-109	100	100	108-109	108	PT. SIA	108-109
109	109-110	PT. SIA	109-110	100	100	109-110	109	PT. SIA	109-110
110	110-111	PT. SIA	110-111	100	100	110-111	110	PT. SIA	110-111
111	111-112	PT. SIA	111-112	100	100	111-112	111	PT. SIA	111-112
112	112-113	PT. SIA	112-113	100	100	112-113	112	PT. SIA	112-113
113	113-114	PT. SIA	113-114	100	100	113-114	113	PT. SIA	113-114
114	114-115	PT. SIA	114-115	100	100	114-115	114	PT. SIA	114-115
115	115-116	PT. SIA	115-116	100	100	115-116	115	PT. SIA	115-116
116	116-117	PT. SIA	116-117	100	100	116-117	116	PT. SIA	116-117
117	117-118	PT. SIA	117-118	100	100	117-118	117	PT. SIA	117-118
118	118-119	PT. SIA	118-119	100	100	118-119	118	PT. SIA	118-119
119	119-120	PT. SIA	119-120	100	100	119-120	119	PT. SIA	119-120
120	120-121	PT. SIA	120-121	100	100	120-121	120	PT. SIA	120-121
121	121-122	PT. SIA	121-122	100	100	121-122	121	PT. SIA	121-122
122	122-123	PT. SIA	122-123	100	100	122-123	122	PT. SIA	122-123
123	123-124	PT. SIA	123-124	100	100	123-124	123	PT. SIA	123-124
124	124-125	PT. SIA	124-125	100	100	124-125	124	PT. SIA	124-125
125	125-126	PT. SIA	125-126	100	100	125-126	125	PT. SIA	125-126
126	126-127	PT. SIA	126-127	100	100	126-127	126	PT. SIA	126-127
127	127-128	PT. SIA	127-128	100	100	127-128	127	PT. SIA	127-128
128	128-129	PT. SIA	128-129	100	100	128-129	128	PT. SIA	128-129
129	129-130	PT. SIA	129-130	100	100	129-130	129	PT. SIA	129-130
130	130-131	PT. SIA	130						

Gambar 4. 5 Logbook manual Prohibited Item
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 6 Logbook manual Random Check
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Pencatatan manual *Prohibited item* menunjukkan bahwa masih secara manual yang membuat tidak efisiennya media dalam pencatatan di *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung, seperti:

1. Media pencatatan manual tidak efektif karena mudah hilang atau selip, mudah rusak, dan media penyimpanan data bisa hilang.
 2. Media pencatatan tidak tersimpan secara terstruktur. Hal ini dapat menyulitkan personel ketika harus mencari untuk audit setiap tahunnya.
 3. Media pencatatan manual dapat memicu rekayasa data ketika dibutuhkan secara mendadak.

Dengan kondisi media pencatatan yang bersifat manual dilakukan secara berkali sebelum dioperasikan di Bandar Udara Radin Inten II Lampung saat ini bisa dikatakan belum optimal. Dengan adanya hal ini dapat menjadi kendala di kemudian hari apabila media pencatatan prohibited item dan random check ini tidak diperbarui, terdapat dampak negative

yang timbul dikemudian hari yang masih bersifat manual yaitu logbook mudah rusak/sobek, jika tidak tersimpan secara terstruktur dapat hilang atau selip, pengisian logbook yang tidak isi dengan segera, dan masih banyak lagi faktor lain karena logbook masih bersifat *hardfile*.

Pencatatan *prohibited item* dan *random check* ini sangat penting karena dapat meningkatkan pelayanan personel dan menjadikan evaluasi bagi *supervisor* untuk memastikan barang-barang yang masuk di Bandar Udara Radin Inten II Lampung. Penulis mengangkat permasalahan media pencatatan prohibited item dan random check dimaksudkan untuk memudahkan koordinasi kedua pihak antara personel dengan *chief* ataupun *assistant chief*.

Maka dari itu, dari hasil identifikasi yang dilakukan oleh penulis, penulis tertarik untuk mengangkat suatu permasalahan yang berjudul “**DIGITALISASI PENCATATAN PROHIBITED ITEM DAN RANDOM CHECK BERBASIS WEBSITE DI BANDAR UDARA RADEN INTEN II LAMPUNG**” Penulis juga memberikan solusi terhadap permasalahan yang terjadi dengan cara membuat suatu *website* guna mempermudah personel *avsec* dalam *pencatatan prohibited item* dan *random check*.

4.4 Penyelesaian Masalah

Dengan permasalahan yang muncul dalam pelaksanaan *On The Job Training* merupakan sesuatu hal yang harus diberikan alternatif penyelesaian/pemecahan masalah agar terciptanya solusi dari suatu pelayanan terhadap pengguna jasa Bandar Udara. Berdasarkan pengamatan penulis selama *On The Job Training* di Bandar Udara Raden Inten II Lampung penulis melakukan saran untuk pembuatan inovasi yang dapat mempermudah pencatatan prohibited item dan random check, yaitu dengan pencatatan prohibited item dan random check menggunakan *google form* (*gform*) yang nantinya hasil dari pencatatan tersebut terekap dalam *excel* yang sudah tersedia. Namun inovasi ini penulis sempurnakan dalam proyek tugas akhir penulis.

Perlu diketahui bahwa pencatatan secara digital ini juga masih memerlukan coretan kecil sebagai pengingat personel untuk mencatat barang dari penumpang. Karena ketika personel melakukan pengecekan pada penumpang, personel sendiri tidak dapat langsung mencatat *website* melalui smartphone. Sesuai dengan peraturan, bahwa ketika personel berada pada daerah keamanan dilarang menggunakan *smartphone*, maka dari itu penulis memberikan solusi ketika personel menemukan *prohibited items* dan *random check* dapat dicatat terlebih dahulu pada kertas coretan, kemudian memasukkan data pada *gform* yang telah ada ketika sudah sepi penumpang dan tidak pada *pickhours*.

Hal itu dilakukan demi kenyamanan penumpang ketika berada di daerah pemeriksaan. Hal tersebut merupakan privasi bagi penumpang sendiri dan supaya tidak menimbulkan hal-hal negatif dari penumpang terhadap personel avsec sendiri.

4.4.1 Deskripsi Inovasi

A. Inovasi yang diusulkan

Inovasi yang diusulkan berbasis *website* yaitu *google formulir (gform)*, penulis melakukan inovasi yang dikembangkan agar mempermudah sistem penginputan data pencatatan *prohibited item* dan *random check* oleh personel Avsec di Bandar Udara Radin Inten II Lampung.

B. Deskripsi Inovasi

Program berbasis situs web *google formulir (gform)* bertujuan untuk menggantikan logbook manual dalam pencatatan *prohibitd item* dan *random check* pada bandar udara Radin Inten II Lampung. *Google formulir (gform)* ini dirancang dengan antarmuka yang intuitif, yang memungkinkan petugas untuk mengisi data dengan cepat dan mudah. Dengan memanfaatkan teknologi *digital*, sistem ini diharapkan dapat meningkatkan *efisiensi* dan akurasi pencatatan data. Karena pencatatan

secara manual akan memakan waktu dan mengurangi *efisiensi* operasional. Data yang tercatat secara manual dapat menyulitkan akses dan sulit untuk dianalisis. Inovasi ini dapat memfasilitasi akses data secara real-time untuk kepentingan analisis dan laporan. Dengan semua data terkumpul dalam satu *platform*, analisis data akan menjadi lebih mudah. *Gform* ini memungkinkan intergrasi dengan google sheets untuk visualisasi dan pengolahan data lebih lanjut. Penggunaan inovasi ini dapat mengurangi potensi kesalahan yang sering terjadi dalam pencatatan secara manual.

4.4.2 Tahap Pengembangan

Tahap pengembangan sistem website *google formulir (gform)*, penulis melakukan pengembangan yang lebih terperinci berdasarkan inovasi untuk pencatatan prohibited item dan random check

1. Desain Formulir

a. Struktur Umum

1) Judul Form

Struktur umum yang pertama yaitu judul form, judul form diperlukan untuk mencerminkan tujuan form tersebut. Dan merupakan tampilan awal dari website. Diatas judul terdapat lambang atau logo dari *Injourney airports* yang melambangkan bahwa Bandar Udara Radin Inten II Lampung ini dibawah naungan *Injourney Airports*

The screenshot shows a Google Form titled "Prohibited Item" for "AIRPORT SECURITY BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG". The form has two main sections: "NAMA OPERATOR" (Name Operator) and "TANGGAL PEMERIKSAAN" (Date Inspection). A watermark "UZ" is visible at the bottom right of the form area.

Gambar 4. 7 Tampilan Awal Gform

2) Deskripsi Form

Deskripsi form bertujuan untuk memberikan kontek tambahan kepada personel mengenai tujuan dan pentingnya pengisian form ini.

b. Kolom-kolom yang diperlukan

1) Nama Petugas

Nama petugas diperlukan untuk mengetahui operator x-ray yang sedang bertugas pada saat itu. Karena untuk pergantian personel avsec adanya pergantian setiap 30 menit. Hal ini dapat mengurangi resiko pencatatan yang tidak valid.

The screenshot shows a Google Form interface. At the top, there are buttons for 'Mode pratinjau' (Preview mode), 'Dipublikasikan' (Published), and 'Salin link responden' (Copy respondent link). Below these, there are two main input fields. The first field is labeled 'NAMA OPERATOR *' and contains a placeholder 'Jawaban Anda'. The second field is labeled 'TANGGAL PEMERIKSAAN *' and has two sub-fields: 'Tanggal' and a date input field 'hh/bb/tttt'. A small circular icon with a pen is located in the bottom right corner of the form area.

Gambar 4. 8 Tampilan Opsi Nama Operator/Petugas

2) Nama Pax

Sama halnya dengan nama petugas, dengan adanya nama penumpang (*pax*) dapat memudahkan untuk mengetahui siapa saja yang membawa barang-barang yang mencurigakan.

The screenshot shows a Google Form titled "Prohibited Item". It contains two required fields: "WAKTU*" and "NAMA PAX*". The "WAKTU*" field is a text input labeled "Waktu" with a placeholder "Waktu". The "NAMA PAX*" field is a text input labeled "Jawaban Anda" with a placeholder "Jawaban Anda".

Gambar 4. 9 Tampilan Nama Pax

3) Tanggal dan Waktu

Dengan mencantumkan tanggal, dapat memudahkan para supervisor, asschief, dan chief untuk melakukan monitoring serta audit data berdasarkan tanggal, bulan, dan tahun. Sedangkan, waktu diperlukan untuk dapat mengetahui pencatatan secara real-time. Hal ini sangat penting untuk mengetahui secara real waktu barang tersebut masuk melewati pemeriksaan.

The screenshot shows a Google Form titled "Prohibited Item". It contains two required fields: "TANGGAL PEMERIKSAAN*" and "WAKTU PEMERIKSAAN*". The "TANGGAL PEMERIKSAAN*" field is a date input labeled "Tanggal" with a placeholder "hh/bb/tttt". The "WAKTU PEMERIKSAAN*" field is a text input labeled "Waktu" with a placeholder "Waktu". In the bottom right corner of the "WAKTU PEMERIKSAAN*" field, there is a blue circular icon containing a white pencil symbol.

Gambar 4. 10 Tampilan Tanggal dan Waktu

4) Jenis barang/barang yang di tangkal

Jenis barang diperlukan karena untuk mengetahui barang apasaja yang ditemukan dan masuk ke dalam bandara Radin Inten II Lampung. Jenis barang ini sangat penting karena tidak semua barang bisa memasuki pemeriksaan. Dan dapat memudahkan menganalisis data, pengelompokan, dan pemetaan ke dalam kategori tertentu di kemudian hari.

The screenshot shows a Google Form interface. At the top, there are buttons for 'Mode pratinjau' (Preview mode), 'Dipublikasikan' (Published), and 'Salin link responden' (Copy respondent link). Below these are two input fields. The first field is labeled 'Jawaban Anda' and contains the placeholder text 'BARANG YANG DITANGKAL *'. The second field is also labeled 'Jawaban Anda' and has a small icon of a speech bubble with a question mark. A red asterisk is visible at the bottom right of the first input field. The URL in the browser's address bar is 'docs.google.com/forms/d/17EvddeqWvLQq-57_tmadCGoMK2phz0tsc500Ac/preview'.

Gambar 4. 11 Tampilan Menu Barang yang Ditangkal

5) Nomor Flight

Nomor flight diperlukan karena dari penulis yaitu untuk mengetahui maskapai yang digunakan oleh penumpang yang membawa barang tersebut dan untuk mengetahui tujuan yang di tuju oleh penumpang.

The screenshot shows a Google Form interface. At the top, there are buttons for 'Mode pratinjau' (Preview mode), 'Dipublikasikan' (Published), and 'Salin link responden' (Copy respondent link). Below these is a single input field. The field is labeled 'NOMOR FLIGHT *' and contains the placeholder text 'Jawaban Anda'. A red asterisk is visible at the end of the label. The URL in the browser's address bar is 'docs.google.com/forms/d/17EvddeqWvLQq-57_tmadCGoMK2phz0tsc500Ac/preview'.

Gambar 4. 12 Tampilan Nomor Flight

6) Keterangan/tindakan

Keterangan atau tindakan yang di ambil penulis yaitu dengan menggunakan tipe pilihan ganda, yang opsinya berisi ditinggal atau dibagasiakan untuk prohibited item. Sedangkan untuk random check berisi clear, ditinggal, atau dibagasiakan.

Gambar 4. 13 Tampilan Menu Keterangan

2. Integrase dengan Google Sheets

Integrase google form dengan *google sheets* dapat memudahkan *supervisor*, *asschief*, dan *chief* untuk mengumpulkan, mengelola, dan menganalisis data secara efisien. Penulis dapat membantu *supervisor*, *asschief*, dan *chief* dalam melakukan pemantauan secara *real-time*, cepat, dan responsive terhadap situasi di lapangan. Dengan di integrase dengan *google sheet* dapat memungkinkan pembuatan laporan yang mudah dan cepat berdasarkan data yang dikumpulkan. *Supervisor*, *asschief*, dan *chief* dapat mengekspor data ke dalam format PDF atau *google docs* untuk keperluan pelaporan. Setiap adanya perubahan yang dilakukan pada *google form* akan langsung tercemin di *google sheets*. Jika terdapat update pada

form (misalnya penambahan kolom), pemegang admin dapat memperbarui spreadsheet dengan mudah.

Dengan adanya pencatatan prohibited item dan random check secara digital berbasis gform, yang dulunya masih manual menggunakan paperless telah tersistem melalui pengisian dengan gform. Hasil pencatatan prohibited item dan random check ini juga dapat diunduh sesuai dengan kebutuhan serta dapat dimonitor oleh supervisor, asschief, dan chief sebagai bahan untuk pelaporan sesuai dengan data yang dibutuhkan.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan penulis, selama pelaksanaan kegiatan *On The Job Training (OJT)* di Bandar Udara Raden Inten II Lampung, penulis telah mendapatkan pengalaman terutama pada dunia kerja dan pengalaman terhadap penanganan permasalahan yang terjadi di lapangan secara langsung yang baik dan sesuai dengan peraturan dan prosedur yang berlaku. Dapat disimpulkan terkait proses pencatatan *prohibited item* dan *random check* pada unit *Aviation Security (AVSEC)* perlu adanya peningkatan. Peningkatan yang dimaksud adalah sistem pencatatan prohibited item dan random check yang belum optimal karena masih secara manual menggunakan paperless, tidak adanya sistem yang mempermudah personel dalam melakukan monitoring, controlling juga input data pencatatan di Bandar Udara Raden Inten II Lampung. Selain itu, hasil dari pengamatan penulis belum adanya sistem pencatatan *prohibited item* dan *random check* berbasis digital di

Bandar Udara Radin Inten II Lampung, sehingga sistem ini dibuat untuk memudahkan dalam pencatatan *prohibited item* dan *random check* yang akan memudahkan personel *Avsec* dalam hal audit data.

Kegiatan *On The Job Training* merupakan kegiatan yang wajib dilaksanakan oleh mahasiswa Progam Studi Manajemen Transportasi Udara di Bandar Udara Radin Inten II Lampung, *On The Job Training (OJT)* merupakan kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi mengenai Pendidikan, pelatihan, dan pengabdian. Kegiatan *On The Job Training* juga menjadi salah satu syarat kelulusan mahasiswa/I yang memiliki tujuan untuk menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama mengikuti kegiatan Pendidikan dan pelatihan yang diberikan selama dikampus Politeknik Penerbangan Surabaya agar dapat digunakan ke dunia kerja sesuai dengan bidang keahlian masing-masing.

Selama pelaksanaan kegiatan *On The Job Training (OJT)* penulis mendapatkan banyak pengalaman dalam bekerja dan menambah pengetahuan dan wawasan yang dapat digunakan untuk menyelesaikan permasalahan yang ditemukan dilapangan dengan tepat dan sesuai dengan kebijakan dan peraturan yang berlaku.

Dengan adanya kegiatan *On The Job Training (OJT)* penulis merasa terbantu, karena personel yang ada di Bandar Udara Radin Inten II Lampung memberikan pengalaman baik dari segi wawasan, keterampilan, dan sikap yang baik dalam dunia bekerja. Selain dari segi tersebut penulis juga dituntut untuk dapat beradaptasi dan membangun relasi di lingkungan yang baru, sehingga penulis dapat melihat dan menyelesaikan permasalahan dengan tetap memperhatikan segala aspek.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang sudah penulis sampaikan pada BAB IV, antara lain:

1. Inovasi digitalisasi dapat mempermudah suatu pekerjaan tetapi tidak meninggalkan tanggung jawab dan melanggar peraturan dengan menggunakan teknologi yang ada pada saat ini. Dengan adanya sistem ini dapat memberikan dampak positif, sehingga penulis memberikan saran untuk mengubah metode pencatatan manual dengan beralih secara digital nantinya personel *Avsec* dapat melakukan penginputan data *prohibited item* dan *random check* dan akan di monitoring oleh *supervisor*, *asschief*, dan *chief*. Hal ini dapat mempermudah monitoring tanpa mengganggu proses operasional dengan menghasilkan output yang lebih baik. Oleh karena itu, digitalisasi ini dapat di implementasikan di Bandar Udara Raden Inten II Lampung.
2. Memanfaatkan teknologi digital dalam pencatatan *prohibited item* dan *random check*, bandara dapat mengoptimalkan proses kerja, sehingga dapat memberikan kontribusi positif terhadap seluruh kinerja dan produktivitas personel
3. Ketika melakukan pencatatan secara digital, personel dapat bergantian untuk melakukan pencatatan yang tidak terlihat oleh penumpang, karena personel tidak diperkenankan untuk menggunakan smartphone ketika berada di daerah pemeriksaan.

5.2.2 Saran Pelaksanaan *On The Job Training*

Saran yang dapat penulis sampaikan untuk meningkatkan efektivitas program *On The Job Training (OJT)* di masa depan,

disarankan agar mahasiswa lebih aktif dalam mengikuti pembelajaran teori dan praktik, terutama saat terlibat langsung dalam kegiatan di lapangan, sehingga dapat menghubungkan konsep yang dipelajari di kampus dengan penerapannya di dunia kerja. Selain itu, untuk waktu pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* dapat diperpanjang agar mahasiswa/I mendapatkan kesempatan yang lebih luas untuk menegembangkan keterampilan dan pengetahuan yang lebih luas dan mendalam, serta dapat memperkaya pengalaman kerja mereka. Meningkatkan komunikasi dengan pihak bandara ataupun unit yang terkait kegiatan *On The Job Training (OJT)* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dalam memperhatikan dan mengontrol pelaksanaan kegiatan *On The Job Training (OJT)*

DAFTAR PUSTAKA

- International Civil Aviation Organization. (2009). *Aerodromes Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation Volume I Aerodrome Design and Operations (Fifth Edition)*. International Civil Aviation Organization.
- Undang-Undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.* (2009). Pemerintah Pusat.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2020b). PM 51 Tahun 2020 *tentang Keamanan Penerbangan Nasional*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2010). *SKEP / 2765 / XII / 2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
- Kurose, J. F., & Ross, K. W. (2021). *Computer networking: A top-down approach* (8th ed.). Pearson Education.
- Kusumawati, C., & Albanna, F. (2024). Pengaruh Pengetahuan Penumpang tentang Prohibited Items terhadap Kepatuhan pada Security Check Point di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali Jawa Tengah. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(2), 523–539. <https://doi.org/10.47467/elmal.v5i2.549>

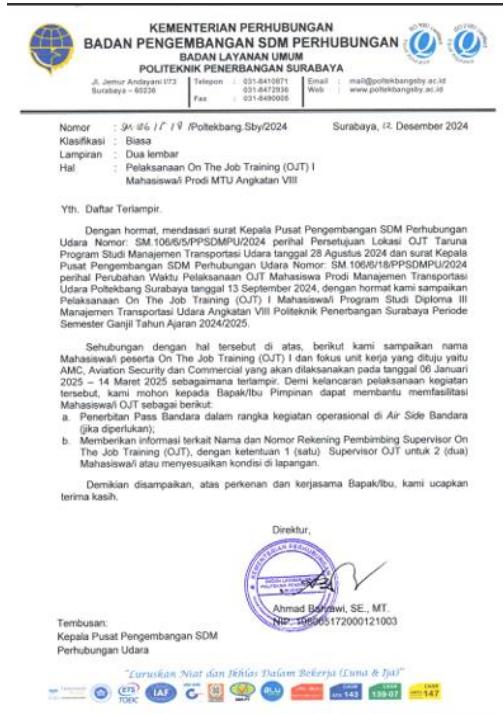
Smith, J. (2023, Maret 15). The evolution of web design: From static pages to interactive experiences.

Yudhistira, G. N. (2022). Implementasi Prosedur Penanganan Penumpang Dengan Barang Dilarang oleh Petugas Aviation Security di UPBU Tebelian Sintang. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(2), 3096–3105.

(Autor, 2015). Why are there still so many jobs? The history and future of workplace automation. *Journal of Economics Perspectives*, 29(3), 3-30

LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Pengantar On The Job Training



Lampiran I : Surat Direktor
Politeknik Penerbangan Surabaya
Nomor : 34. #6 /17 /9 /Poltekbang.Sby/2024
Tanggal : 12. Desember 2024

- Kepada Yth:
1. Direktur SDM dan Umum PT. Angkasa Pura I;
 2. Direktur Utama PT. Bandara Internasional Batam;
 3. Executive General Manager Bandar Udara Internasional Yogyakarta;
 4. Executive General Manager Bandar Udara Adi Soemarmo – Solo;
 5. Executive General Manager Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani – Semarang;
 6. Executive General Manager Bandar Udara El Tari – Kupang;
 7. Executive General Manager Bandar Udara Minangkabau – Padang;
 8. Executive General Manager Bandar Udara Radin Inten II – Lampung;
 9. Executive General Manager Bandar Udara Tjilik Riwut – Palangkaraya;
 10. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto – Samarinda;
 11. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin – Gorontalo;
 12. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Haluoleo – Kendari;
 13. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Juwata – Tarakan;
 14. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalmaranu – Berau;
 15. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo;
 16. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Mutera Sis Al Jufri – Palu;
 17. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Sultan Babullah – Ternate;

Direktur,

Ahmad Bahrawi, SE, MT.
NIP. 196005172000121003

5. Bandar Udara El Tari – Kupang

No	Nama Mahasiswa/i	L/P	NIT	Course
1.	M. Lasykar Layastachilvan Filard	L	30622019	MTU VIII A
2.	Genoneva Pinto Vidgal	P	30622038	MTU VIII B
3.	Yoshua Agung Parhusip	L	30622074	MTU VIII C
4.	Mahatanti Mutia Devi	P	30622064	MTU VIII C
5.	Ida Bagus Gede Jayantika Manuaba	L	30622088	MTU VIII D
6.	Graycel Abheilya Chistine	P	30622013	MTU VIII A

6. Bandar Udara Minangkabau – Padang

No	Nama Mahasiswa/i	L/P	NIT	Course
1.	Fadila Eka Febriyanti	P	30622009	MTU VIII A
2.	Sekar Harum Kinarti	P	30622049	MTU VIII B
3.	Murni Andy Putra Pratama	L	30622044	MTU VIII B
4.	Reyhan Fazlie Mawla	L	30622070	MTU VIII C
5.	Adamakina Septia Mahardika	L	30622076	MTU VIII D
6.	Jessica Agnes Simanungkalit	P	30622015	MTU VIII A

7. Bandar Udara Radin Inten II – Lampung

No	Nama Mahasiswa/i	L/P	NIT	Course
1.	Muhammad Zidane Tanjung	L	30622045	MTU VIII B
2.	Abiyyu Farras Khayyi	L	30622051	MTU VIII C
3.	Tria Reza Putri	P	30622073	MTU VIII C
4.	Aisyah Winda Nautika	P	30622077	MTU VIII D
5.	I Made Denny Tarukan	L	30622087	MTU VIII D
6.	Rachel Martine Ersa Rumbiak	P	30622022	MTU VIII A

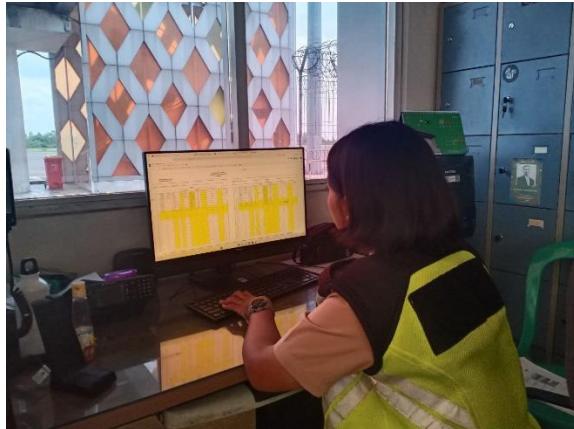
8. Bandar Udara Radin Tjilik Riwut – Palangkaraya

No	Nama Mahasiswa/i	L/P	NIT	Course
1.	Gema Wahyu Patriya	L	30622037	MTU VIII B
2.	Septian Alvin Andrianto	L	30622071	MTU VIII C
3.	Anggi Meirinisty Solikhah	P	30622054	MTU VIII C
4.	Inseren Femaya Rumakiek	P	30622090	MTU VIII D
5.	Sonita Rezky Elisabet Tambe	P	30622098	MTU VIII D
6.	Ardiansyah Imansyah Qolby	L	30622005	MTU VIII A

9. Unit Penyelenggara Bandar Udara Aji Pangerng Pranoto – Samarinda

No	Nama Mahasiswa/i	L/P	NIT	Course
1.	Mirza Fadholi A.Bror	L	30622018	MTU VIII A
2.	Luh Gede Sri Maharani	P	30622043	MTU VIII B
3.	Ni Luh Silvia Sulistyawanti	P	30622067	MTU VIII C
4.	Tjokorda Damia Putra Ananda K.	L	30622072	MTU VIII C
5.	Candra Bayu Ardiansyah	L	30622080	MTU VIII D
6.	Giovanni Sarah Suryani Sihi	P	30622086	MTU VIII D

Lampiran 2. Dokumentasi Penulis Dalam Kegaitan OJT







Lampiran 3. Transkrip Wawancara

Transkrip Wawancara 1

Nama : Bangkit Indra Prakarsa
Jabatan : *Assistant Chief Avsec* Bandar Udara Radin Inten II
Lokasi : Lampung
Waktu Wawancara : 19 Februari 2025
Lokasi Wawancara : Kantor Pos Keamanan Airport Security (AVSEC) Bandar Udara Radin Inten II Lampung

Hasil Wawancara

- Pewawancara : Selamat Siang bang Bangkit, terimakasih bang sebelumnya karena sudah bersedia meluangkan waktu untuk saya bertanya terkait permasalahan yang saya angkat selama OJT di Bandara Radin Inten II Lampung. Saya ingin bertanya bagaimana kondisi saat ini tentang pencatatan Prohibited Item dan Random Check yang ada di AVSEC Bandar Udara Radin Inten II Lampung.
- Narasumber : Pencatatan prohibited item dan random check di bandara masih manual, yang setiap harinya ketika selesai dinas itu Membuat laporan harian yang nantinya akan di rekap pada laporan bulanan
- Pewawancara : Untuk pencatatan ini masih manual, apakah pencatatan tersebut lebih efisien atau lebih efektif?
- Narasumber : Kurang efektif karena ketika adanya audit harus mencari logbook nya dulu, lebih mudah hilang, rusak atau selip
- Pewawancara : Jika memang kurang efektif dan efisien, apakah diperlukan digitalisasi untuk pencatatan ini?
- Narasumber : Diperlukan karena untuk mendata kepastian pencatatan yang keluar masuk melalui pemeriksaan.

- Pewawancara : Dengan adanya digitalisasi, apakah hal tersebut akan menambah pekerjaan personel?
- Narasumber : Dengan pencatatan secara digital itu lebih baik, karena dengan adanya digitalisasi dapat mempermudah personel dalam hal pencatatan dan lebih memudahkan mencari data ketika audit. Namun ada kekurangannya, yaitu ketika berada di tempat pemeriksaan tidak di perbolehkan menggunakan barang elektronik. Hal ini dapat disiasati ketika melakukan pencatatan secara digital dapat dilakukan ketika tidak ada penumpang, atau dapat mengisi ketika tidak berada di tempat pemeriksaan, dan menurut saya dengan adanya digitalisasi ini menjadi lebih efisien.
- Pewawancara : Apakah abang ada saran untuk pembuatan digitalisasi ini?
- Narasumber : Mungkin untuk saran tidak perlu diubah ya untuk pilihan menu nya, kita samakan karena yang diubah hanya metode pencatatannya bukan dari menunya.

Transkrip Wawancara 2

Nama : Erwin Wijaya
Jabatan : Aiport Security Supervisor Avsec Bandar Udara Radin Inten II Lampung
Waktu Wawancara : 19 Februari 2025
Lokasi Wawancara : Kantor Pos Keamanan Airport Security (AVSEC) Bandar Udara Radin Inten II Lampung

Hasil Wawancara

- Pewawancara : Selamat siang bang, sebelumnya terimakasih atas waktunya untuk wawancara hari ini. Izin bang ada beberapa hal yang ingin saya tanyakan, yang pertama itu bagaimana kondisi saat ini mengenai pencatatan prohibited item dan random check di bandara Raden Inten II Lampung ini?
- Narasumber : Untuk pencatatan saat ini masih manual, jadi barang yang masuk melalui PSCP dan HBSCP, yang nantinya akan di audit setiap harinya. Kemudian akan divalidasi oleh supervisor atau leader yang ada di lapangan yang pada saat hari itu dinas. Selanjutnya pada setiap bulannya ada laporan bulanan, yang akan di jumlah ada berapa banyak prohibited item dan random check yang tercatat. Tak hanya prohibited item dan random check saja, namun juga untuk memonitoring ada berapa banyak dangerous goods yang ada melewati pemeriksaan.
- Pewawancara : Menurut bang Erwin apakah pencatatan seperti ini efektif dan efisien? Karna mengingat pencatatan manual ada banyak kemungkinan untuk rusak atau hilang
- Narasumber : Pada tahun 2018 angkasa pura memasuki zaman paperless, yaitu penggunaan kertas dua sisi, tapi

dibeberapa tempat sudah berganti secara online. Namun, para personel juga meminimalisir untuk kertas pencatatan tidak terkena cairan, karena di tempat pemeriksaan tidak diperkenankan untuk membawa liquid

- Pewawancara : Mengingat pencatatan masih menggunakan manual dan paperless, apakah diperlukan digitalisasi nya
- Narasumber : Diperlukan, karena dengan adanya digital, dan lebih efisien ketika peng-audit an data dan tidak menyulitkan untuk mencari setiap bulannya
- Pewawancara : Apakah dengan adanya digitalisasi dapat menambah pekerjaan para personel?
- Narasumber : Untuk digitalisasi bukan untuk menambah pekerjaan, tapi lebih ke merubah pekerjaan yang awalnya manual, berubah menjadi digital dengan smartphone/handphone. Namun dapat diingat, kita berada di base pelayanan dan keamanan, jadi bagaimana caranya ketika kita mencatat namun tidak terlihat main smartphone/handphone oleh penumpang. Karena ketika kita mencatat menggunakan smartphone/handphone untuk pekerjaan, pemikiran penumpang pasti personel avsec sedang bermain smartphone/handphone dan tidak tau kalau personel sedang melakukan pekerjaan.
- Pewawancara : Ketika adanya digitalisasi/website yang diciptakan, apakah ada kekurangan, kelebihan dan saran untuk digitalisasi ini sendiri?
- Narasumber : Untuk kelebihan nya, yaitu paperless, dapat menyimpan data yang cukup lama. Kekurangannya yaitu keamanan/*cyber security* dari *website* itu sendiri, apakah sudah aman atau kurang aman. Untuk saran, kalau bisa pengisian website bisa menggunakan pc dan handphone dan juga penambahan menu dokumentasi sebagai bukti

bahwa personel benar benar melakukan pemeriksaan terhadap penumpang, bisa dari penunjukkan boarding pass penumpang untuk meminimalisir adanya pemalsuan data.

Lampiran 5. Dokumentasi Wawancara Penulis Dengan Narasumber



Wawancara penulis dengan Assistant Chief Aviation Security



Wawancara penulis dengan supervisor Aviation Security