

**OPTIMALISASI PENGAWASAN KENDARAAN
GROUND SUPPORT EQUIPMENT PADA SISI UDARA
DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

ABIYYU FARRAS KHASYI
NIT. 30622051

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

**OPTIMALISASI PENGAWASAN KENDARAAN
GROUND SUPPORT EQUIPMENT PADA SISI UDARA
DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

ABIYYU FARRAS KHASYI
NIT. 30622051

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

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

**OPTIMALISASI PENGAWASAN KENDARAAN
GROUND SUPPORT EQUIPMENT PADA SISI UDARA
DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG**

Oleh:

ABIYU FARRAS KHASI

NIT. 30622051

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/OJTI

Dosen Pembimbing



FERU MARANDO
NIK. 20244545



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

Mengetahui,

*Airport Operation & Service
Improvement Department Head*



LATIF NUR SASONGKO
NIK. 20243846

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

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji
pada tanggal 3 bulan MARET tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi
syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* (OJT)

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



LATIF NUR SASONGKO
NIK. 20243846



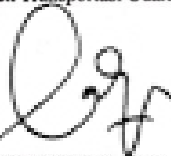
FERU MARANDO
NIK. 20244545



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

Mengetahui,

Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara



LADY SILK MOONLIGHT, S. Kom., M.T
NIP. 19680217 199102 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena dengan berkat rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyusun dan menyelesaikan

Laporan *On The Job Training* (OJT) yang berjudul *Optimalisasi Pengawasan Kendaraan Ground Support Equipment Pada Sisi Udara Di Bandar Udara Radin Inten II Lampung* ini dapat diselesaikan dengan baik.

Penyusunan Laporan *On the Job Training* ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat menyelesaikan kegiatan *On The Job Training* di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Penyusunan Laporan *On The Job Training* (OJT) akan berhasil tanpa adanya bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada:

1. Bapak Ahmad Bahrawi, SE., MT. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya Orang tua serta saudara yang senantiasa memberikan nasihat, doa, dan dukungan berupa material maupun spiritual dalam penyusunan laporan *On the Job Training*;
2. Bapak Granito Wahyu Hindrawan selaku *General Manager* (GM) beserta tim yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung;
3. Mbak Ittabiana Nabawiyati A.Md selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing selama penyusunan Laporan *On the Job Training*(OJT);
4. Bapak Latif Nur Sasongko selaku *Departement Head of Airport Operation and Services* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dan selaku *Supervisor On the Job Training* penulis.
5. Orang tua serta saudara yang senantiasa memberikan nasihat, doa, dan dukungan berupa material maupun spiritual dalam penyusunan laporan *On the Job Training*;
6. Senior-senior pada tiap Unit Bandara yang telah membantu dan membimbing selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) penulis
7. Rekan-rekan taruna yang mendampingi *On the Job Training* di Bandara Radin Inten II Lampung, atas semangat dan kerjasamanya.
8. Serta, semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung membantu penulis dalam penulisan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini.

Penulis meyakini bahwa dalam penulisan Laporan *On the Job Training* ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran sebagai perbaikan penulisan ini. Semoga penulisan Laporan *On the Job Training* ini dapat bermanfaat bagi para pembacanya.

Lampung, 3 Maret 2025



Abiyyu Farras Khasyi
NIT. 30622051

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Tujuan.....	3
1.2.1 Bagi Kampus.....	3
1.2.2 Bagi Taruna.....	3
1.3 Manfaat.....	4
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	5
2.1 Profil Instansi OJT.....	5
2.1.1 Sejarah Singkat Perusahaan.....	5
2.1.2 Sejarah Singkat Bandara.....	9
2.2 Data Umum.....	12
2.2.1 Fasilitas Airside.....	16
2.2.2 Fasilitas Landside.....	19
2.3 Struktur Organisasi	20
BAB III TINJAUAN TEORI.....	23
3.1 Bandar Udara	23
3.2 Apron Movement Control	23
3.3 Ground Handling.....	25
3.4 Ground Support Equipment.....	26
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING.....	28
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	28
4.1.1 Wilayah Kerja.....	28
4.1.2 Prosedur Pelayanan	28

4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT	41
4.2 Jadwal	46
4.3 Permasalahan	46
4.4 Penyelesaian Masalah	48
BAB V PENUTUP	50
5.1 Kesimpulan	50
5.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB IV	50
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan On The Job Training	50
5.2 Saran	51
5.2.1 Saran Terhadap BAB IV	51
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan On The Job Training	52
DAFTAR PUSTAKA	53
LAMPIRAN	54



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandara Radin Inten II Lampung	9
Gambar 2. 2 Lokasi Bandara Raden Inten II Lampung.....	16
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi	20
Gambar 4. 1 Temuan part GSE yang tidak berfungsi pada saat ramp check.....	47
Gambar 4. 2 Temuan ban/roda GSE yang sudah halus traksinya.....	48
Gambar 4. 3 Logbook Monitoring Pengecekan Kondisi GSE	49



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Informasi Data Umum Bandara.....	12
Tabel 2. 2 Jam operasional Bandara.....	13
Tabel 2.3 Pelayanan dan Fasilitas Pesawat Udara.....	14
Tabel 2. 4 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadan Kebakaran.....	15
Tabel 2. 5 Spesifikasi Runway	16
Tabel 2. 6 Spesifikasi Taxiway.....	17
Tabel 2. 7 Spesifikasi Apron.....	17
Tabel 2. 8 Spesifikasi Heliport	18
Tabel 2. 9 Spesifikasi Parking Stand Pesawat.....	19
Tabel 2. 10 Fasilitas Landside	19
Tabel 4. 1 Nama Petugas Avsec Bnadara Radin Inten II.....	34
Tabel 4. 2 Nama Petugas TIS Bandara Radin Inten II	39
Tabel 4. 3 Nama Petugas AMC Bandara Radin Inten II.....	41
Tabel 4. 5 Jurnal Kegiatan OJT AVSEC	41
Tabel 4. 6 Jurnal Kegiatan OJT AMC	43
Tabel 4. 7 Jurnal Kegiatan OJT TIS	44
Tabel 4. 8 Jadwal Taruna OJT Bandara Radin Inten II.....	46



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

On The Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan dunia penerbangan baik secara internasional, regional maupun domestik nasional mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Di era ini bidang penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandar udara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandar udara di berbagai pulau.

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma di bidang Teknik, Manajemen dan Keselamatan Penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan oleh fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya 3S+1C yaitu *safety, security, service, and compliance*. Program Studi Diploma III pada Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Diploma III Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara (TNU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma III Komunikasi Penerbangan (KP) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan (TBL).

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) merupakan salah satu kegiatan taruna Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya

yang bertujuan untuk memperdalam ilmu lapangan yang telah diberikan secara materi yang tertuang dalam kurikulum Manajemen Transportasi Udara agar 2 mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil tanggap dan ahli sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

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

Perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan tersebut tidak terlepas dari peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara. Beberapa alasan konsumen pengguna jasa transportasi udara, diantaranya untuk kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata, dan berbagai urusan lainnya. Dilihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan terdapat dua bentuk kegiatan penerbangan, yaitu penerbangan komersil dan penerbangan non komersil. Penerbangan komersil atau biasa disebut penerbangan niaga merupakan bentuk transportasi udara yang mengenakan biaya bagi penggunanya. Jaminan keselamatan penerbangan merupakan faktor utama yang sangat penting dalam dunia penerbangan. Dalam hal tersebut pemerintah berperan untuk melakukan sertifikasi pesawat dan mengembangkan infrastruktur transportasi udara. Maka perlu adanya suatu upaya dan langkah-langkah nyata untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktifitas serta etos kerja yang tinggi terhadap sumber daya manusia yang ada.

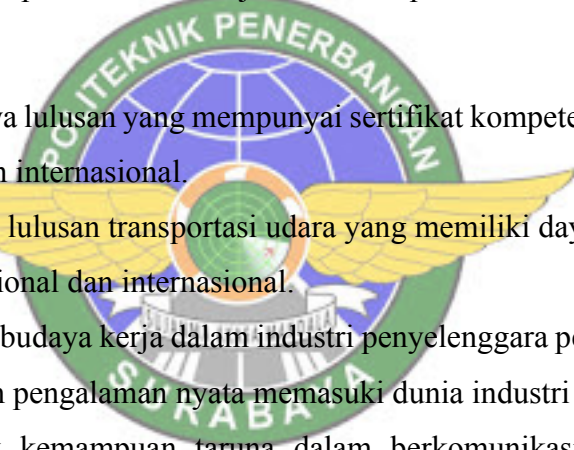
Melalui OJT tersebut diharapkan para peserta didik dapat menerapkan

segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori, selain itu para peserta didik dapat menyelesaikan segala masalah yang ada di lapangan. On The Job Training merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi 3 udara sebagai manajer yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga pada saat bekerja taruna diharapkan dapat menerapkan pengalaman pada instansi.

1.2 Tujuan

1.2.1 Bagi Kampus

Bagi Kampus Tujuan dari OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III Manajemen Transportasi Udara adalah sebagai berikut:

- 
1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
 2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
 3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan).
 4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir)

1.2.2 Bagi Taruna

Adapun rincian dari tujuan untuk taruna dari kegiatan On The Job Training (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Agar taruna On The Job Training (OJT) mengetahui keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu Bandar Udara lingkungan tempat pelaksanaan On The Job Training (OJT).
2. Agar taruna memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara (MTU) di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
3. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandara

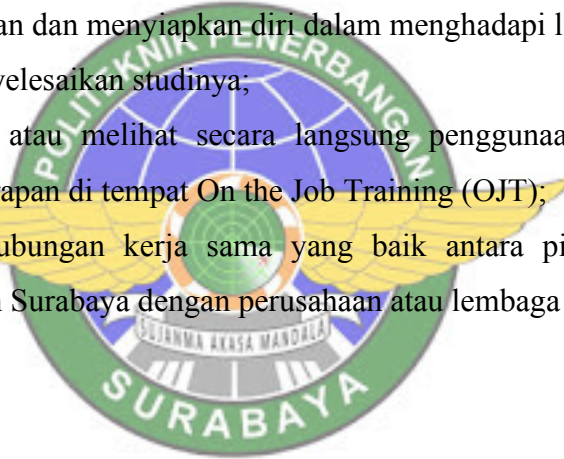
Udara lokasi On The Job Training terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, komersial bandar udara, dan keamanan penerbangan

4. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar.
5. Memiliki wawasan organisasi pada satuan kerja organisasi masing-masing.

1.3 Manfaat

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

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat On the Job Training (OJT);
2. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya;
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat On the Job Training (OJT);
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Profil Instansi OJT

2.1.1 sejarah singkat Perusahaan

PT Angkasa Pura Indonesia adalah perusahaan negara yang mengelola bandara-bandara di Indonesia. Perusahaan ini dibentuk pada 6 September 2024 di bawah naungan InJourney sebagai solusi strategis untuk meningkatkan konektivitas udara yang efisien dan efektif, serta mendukung ekosistem pariwisata guna mendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi di Indonesia. Sebelum pembentukan PT Angkasa Pura Indonesia, terdapat dua entitas terpisah yang mengelola bandara di Indonesia: PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero). PT Angkasa Pura I didirikan pada 20 Februari 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran, yang kemudian berubah nama menjadi PN Angkasa Pura pada tahun 1965.

Perusahaan ini bertugas mengelola dan mengusahakan pelabuhan udara di Indonesia, dimulai dengan Bandara Kemayoran di Jakarta. PT Angkasa Pura II didirikan pada 13 Agustus 1984 dengan tujuan mengelola bandara-bandara di wilayah barat Indonesia, termasuk Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan Bandara Halim Perdanakusuma di Jakarta. Pada 1 Juli 2024, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II resmi bergabung menjadi satu entitas, yaitu PT Angkasa Pura Indonesia. Penggabungan ini menjadikan PT Angkasa Pura Indonesia sebagai operator bandara terbesar kelima di dunia, dengan tujuan meningkatkan efisiensi operasional dan mendukung pengembangan sektor pariwisata nasional.

Dengan terbentuknya PT Angkasa Pura Indonesia, diharapkan pengelolaan bandara di Indonesia menjadi lebih terintegrasi dan mampu bersaing di tingkat global, serta memberikan kontribusi signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan pariwisata Indonesia.

Berdirinya Angkasa Pura Indonesia bertujuan untuk menjalankan pengelolaan dan pengusahaan dalam bidang jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara dengan mengoptimalkan pemberdayaan potensi sumber daya yang dimiliki dan penerapan praktik tata kelola perusahaan yang baik. Hal tersebut diharapkan agar dapat menghasilkan produk dan layanan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat sehingga dapat meningkatkan nilai perusahaan dan kepercayaan masyarakat.

Saat ini PT. Angkasa Pura Indonesia telah mengelola 37 bandara udara, antara lain:

1. Soekarno-Hatta (Jakarta)
2. Halim Perdanakusuma (Jakarta),
3. Kualanamu (Medan),
4. Supadio (Pontianak),
5. Minangkabau (Padang),
6. Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang),
7. Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru),
8. Husein Sastranegara (Bandung),
9. Sultan Iskandar Muda (Banda Aceh),
10. Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang),
11. Sultan Thaha (Jambi),
12. Depati Amir (Pangkal Pinang),
13. Silangit (Tapanuli Utara),
14. Kertajati (Majalengka),
15. Banyuwangi (Banyuwangi),



16. Tjilik Riwut (Palangkaraya),
17. Radin Inten II (Lampung),
18. H.A.S Hanandjoeddin (Tanjung Pandan),
19. Fatmawati Soekarno (Bengkulu),
20. Jenderal Besar Soedirman (Purbalingga).
21. Bandara I Gusti Ngurah Rai (Denpasar),
22. Bandara Juanda (Surabaya),
23. Bandara Sultan Hasanuddin (Makassar),
24. Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian (Balikpapan),
25. Bandara Frans Kaisiepo (Biak),
26. Bandara Sam Ratulangi (Manado),
27. Bandara Syamsudin Noor (Banjarmasin),
28. Bandara Jenderal Ahmad Yani (Semarang),
29. Bandara Adi Sutjipto (Yogyakarta),
30. Bandara Adi Soemarmo (Surakarta),
31. Bandara Internasional Lombok (Lombok Tengah),
32. Bandara Pattimura (Ambon),
33. Bandara El Tari (Kupang),
34. Bandara Internasional Yogyakarta (Kulon Progo),
35. Bandara Sentani (Jayapura),
36. Bandara Hang Nadim (Batam), dan
37. Bandara Dhoho (Kediri).



PT Angkasa Pura Indonesia, yang dikenal sebagai InJourney Airports berhasil memperoleh berbagai penghargaan dari berbagai instansi. Penghargaan yang diperoleh merupakan bentuk apresiasi kepercayaan masyarakat atas *performance*, diantaranya, Berikut adalah beberapa penghargaan yang berhasil diraih:

1. 34 Penghargaan Airport Service Quality (ASQ) Awards 2024 dari Airport Council International (ACI): InJourney Airports menerima 34 penghargaan prestisius dalam ASQ Awards 2024 yang diselenggarakan oleh ACI, sebuah organisasi kebandarudaraan dunia yang menaungi 2.110 bandara di 169 negara. Jumlah penghargaan ini merupakan yang terbanyak sepanjang sejarah perusahaan, meningkat dari 24 penghargaan pada tahun sebelumnya.
2. Penghargaan di Ajang PR Indonesia Award (PRIA) 2025: InJourney berhasil memborong sejumlah penghargaan dalam ajang PRIA 2025, yang merupakan apresiasi atas kinerja kehumasan atau public relations. Ajang ini diikuti oleh 560 submission dari 200 perusahaan, dan penghargaan diberikan pada 26 Februari 2025.
3. Penghargaan Bandara Terbaik Versi Customer Satisfaction Index (CSI) 2024 dari INACA: Enam bandara yang dikelola oleh InJourney Airports berhasil meraih penghargaan Bandara Terbaik versi CSI 2024 dari Indonesia National Air Carriers Association (INACA). Penghargaan ini mencerminkan kepuasan pelanggan terhadap layanan yang diberikan oleh bandara-bandara tersebut.

Sebagai Badan Usaha Milik Negara, Angkasa Pura II selalu melaksanakan kewajiban untuk membayar dividen kepada negara selaku pemegang saham. Angkasa Pura II juga senantiasa berkomitmen untuk memberikan pelayanan yang terbaik dan perlindungan konsumen kepada pengguna jasa bandara, menerapkan praktik tata kelola perusahaan yang baik, meningkatkan kesejahteraan karyawan dan keluarganya serta meningkatkan kepedulian sosial terhadap masyarakat

umum dan lingkungan sekitar bandara melalui program Corporate Social Responsibility.

2.1.2 Sejarah Singkat Bandara



Gambar 2. 1 Bandara Radin Inten II Lampung

Sumber: dokumen penulis

Bandar Udara Radin Inten II (Bahasa Inggris: Radin Inten II Airport) (IATA: TKG, ICAO: WILL) berlokasi di Jalan Alamsyah Ratu Prawira Negara Nomor KM. 28, Desa Natar, Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung dengan koordinat $05^{\circ}14'33''\text{S}$ dan $105^{\circ}10'44''\text{E}$. Bandar Udara Radin Inten II atau yang sebelumnya dikenal dengan Pelabuhan Udara Branti merupakan peninggalan pemerintahan Jepang yang dibangun pada tahun 1943 yang kemudian di serahkan kepada pemerintahan Republik Indonesia pada tahun 1946. Pada tahun 1946 sampai 1955 Pelabuhan Udara Branti dikelola oleh (Cq. Detasemen Angkatan Udara / AURI). Karena belum ada penerbangan reguler maupun komersial pada tahun 1955 pengelolaan diserahkan kepada Djawatan Penerbangan Sipil (DPS) dan Detasemen Angkatan Udara (AURI) pindah menuju ASTRA KESTRA di Menggala, Tulang Bawang.

Jalur penerbangan pertama kali di buka oleh maskapai Garuda Indonesia pada tahun 1959 dengan rute Jakarta – tanjung Karang dengan pesawat berjenis BARRON. Frekuensi penerbangan di tambah menjadi tiga kali seminggu di tahun 5 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 Branti. 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 tanggal 1 September 1985 istilah Pelabuhan Udara Branti diubah menjadi Bandar Udara Branti dengan singkatan Bandara Branti menyesuaikan dengan Telex Sekertaris Jenderal Departemen Perhubungan Nomor. 378/TLX/DEPHUB/VIII/85 Tanggal 22 Agustus 1985. Garuda Indonesia menghentikan jalur penerbangan Jakarta – Tanjung Karang pada tanggal 11 Agustus 1989 dan jalur penerbangan tersebut di alihkan kepada maskapai Merpati Airlines dengan jadwal 7 flight per-hari dengan pesawat CN-235. Selain itu terdapat insidentil flight atau Penerbangan Carter khusus Jakarta – Bandar Lampung (PP) dan Palembang – Bandar Lampung (PP).

Pada tahun 1995 dibangun terminal baru yang kemudian diresmikan pengoprasiannya oleh Menteri Perhubungan pada tanggal 22 Mei 1995. Sebutan Bandar Udara Branti diubah menjadi Bandar Udara Radin Inten II sesuai dengan SK Menteri Perhubungan No. KM 10 Tahun 1997, pengubahan penyebutan tersebut diresmikan oleh Menteri perhubungan pada tanggal 21 April 1997. Maskapai Sriwijaya Air membuka jalur penerbangan pada tanggal 3 Mei 2005 dan pada tanggal 5 September 2005 maskapai Adam Air juga membuka jalur penerbangan menggunakan pesawat berjenis Boeing 737-200, sedangkan maskapai Riau Airlines

membuka jalur penerbangan pada tanggal 6 November 2006 dengan pesawat berjenis Fokker F50.

Pada tahun 2007 landasan yang semula ukurannya 2000 x 30 meter diperpanjang menjadi 2250 x 30 meter. Maskapai Adam Air dan Riau Air 6 menghentikan pelayanan jalur penerbangan ke Bandar Udara Radin Inten II pada tanggal 1 Maret dan 2 Juni 2008. Pada tanggal 8 Agustus 2008 maskapai Batavia Air membuka jalur penerbangannya menuju Bandar Udara Radin Inten II. Namun, pada tanggal 30 Januari 2013 PT. Metro Batavia (Batavia Air) dinyatakan bangkrut dan berhenti beroperasi serentak di seluruh Indonesia. Perluasan apron dilakukan mulai dari tahun 2010-2011 supaya dapat dimasuki Boeing 737-800 dan Boeing 737-900ER. Apron yang sebelumnya hanya dapat menampung 3 pesawat boeing 737 klasik, diperluas sehingga dapat menampung 5 pesawat secara bersamaan. Lalu dimulai juga pembangunan *taxiway* b untuk mempercepat proses *taxi* untuk *parking stand* 4 dan 5. Dan di tahun tersebut juga Lion Air membuka jalur penerbangannya ke Lampung.

Sejak tahun 2013 dimulailah renovasi tahap pertama dari Bandar Udara Radin Inten II. Renovasi ini dianggap kurang sempurna karena hanya mengubah sedikit saja dari bentuk asli bandara ini. Pada tahun 2014 kembali diadakan perluasan apron sehingga Bandara Radin Inten II dapat menampung 6 pesawat secara bersamaan. Lalu pada 2015 dilanjutkan lagi dengan konstruksi *taxiway* C dan perluasan apron, sehingga apron dapat menampung 7 pesawat secara bersamaan. Pada saat Menteri Perhubungan Ignasius Jonan melakukan kunjungan kerja ke Lampung, Jonan mengatakan bahwa Bandara Radin Inten II harus dibenahi dan dibongkar total. Pada akhir 2015, maskapai Wings Air kembali membuka rute penerbangan ke Lampung. Pada tahun 2016, akhirnya dilakukan renovasi besar-besaran di bandara ini. Salah satu bagian dari perluasan pada tahun 2016 ini adalah kembali diadakannya perluasan apron dan konstruksi *taxiway* D, sehingga kapasitas apron meningkat dari 7 pesawat menjadi 8 pesawat, bahkan bisa menampung 10 pesawat dalam kondisi darurat. Selain itu landasan pacu kembali diperpanjang dari 2500 m × 45 m menjadi 3000 m × 45 m agar dapat dimasuki pesawat berbadan

lebar. Ketika perluasan sudah selesai, beberapa maskapai seperti Garuda Indoensia dan Lion Air mulai menambah frekuensi penerbangan ke Lampung. Pada tahun 2017, maskapai penerbangan Batik Air mulai membuka penerbangan ke Lampung dengan pesawat 7 Airbus A320, yang mana merupakan debut perdana A320 di bandara ini sejak perluasan pertama pada tahun 2004.

Pada akhir tahun 2018 Bandara ini ditingkatkan menjadi bandara internasional, pemerintah memberi waktu selama 6 bulan sejak diterbitkannya surat resmi peningkatan untuk otoritas bandara mempersiapkan segala keperluan untuk penerbangan internasional seperti imigrasi, bea dan cukai serta penambahan terminal 2 internasional yang akan dibangun tahun ini. Pada tanggal 8 Maret 2019, Bandara ini diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo menjadi bandara internasional, dengan menandatangani prasasti berbarengan dengan peresmian Bandar Udara Silampari. Pada 14 Oktober 2019 Pengelolaan Bandara Radin Inten II oleh AP II diresmikan. Dalam perjanjian kerjasama, tepatnya 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

2.2 Data Umum

Adapun data umum dari Bandar Udara Radin Inten II adalah sebagai berikut:

a) Informasi Data Umum Bandara

IATA CODE : TKG

ICAO CODE : WILL

Tabel 2.1 Informasi Data Umum Bandara

URAIAN	KETERANGAN
Nama Bandara	Bandar Udara Radin Inten II Lampung

Lokasi	Jl. Alamsyah Ratu Prawiranegara KM28, Desa Branti Raya, Kec. Natar, Lintas Sumatera No.758, Kab. Lampung Selatan
Koordinat ARP	05°14'33"S 105°10'44"E
Arah dan Jarak ke Kota	21 km ke Kota terdekat (Bandar Lampung)
Penyelenggara	PT. Angkasa Pura Indonesia
Tipe Runway	Runway 14 Instrument Precision Runway 32 Instrument Precision
Kategori PKP-PK	8
Magnetik Var/Tahun Perubahan	0°30' East (2020) / 0.02° Decreasing
Fasi	Penerbitan nomor : 149/SBU- DBU/IV/2019 Tanggal 26 April 2019
Elevasi/Referensi Temperatur	273 FT / 33 ⁰ C
Elevasi masing-masing <i>Threshold</i>	THR 14 273 Ft / THR 32 262 Ft
Elevasi tertinggi <i>Touch Down Zone</i> pada <i>Precision Approach Runway</i>	NIL
Rincian Rotating Beacon	Lokasi di atas bangunan Control Tower, jenis : PS10, warna bening dan hijau 7 RPM
Tipe Lalu Lintas Penerbangan	IFR dan VFR Yang diizinkan
Pelayanan Pesawat Udara	23.00 s/d 14.00 UTC
Keamanan Bandar Udara	24 jam

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

b) Jam operasional Bandara

Tabel 2. 2 Jam operasional Bandara

Pelayanan Pesawat Udara	23.00 s/d 14.00 UTC
-------------------------	---------------------

Administrasi Bandar Udara	Senin s/d Jumat 00.30 s/d 09.30 UTC atau 07.30 s/d 16.30 WIB
Bea Cukai dan Imigrasi	<i>On Call</i> , Tersedia di Gedung Terminal
Kesehatan dan Sanitasi	23.00 s/d 14.00 UTC atau 06.300 s/d 21.00 WIB
<i>Handling</i>	23.00 s/d 14.00 UTC atau 06.300 s/d 21.00 WIB
Keamanan Bandar Udara	24 Jam
Waktu local	UTC + 7
Kantor Kesehtan Pelabuhan (KKP)	23.00 s/d 14.00 UTC atau 06.300 s/d 21.00 WIB
Keterangan	NILL

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

c) Pelayanan dan Fasilitas Pesawat Udara ((Handling Service and Facilities)

Tabel 2.3 Pelayanan dan Fasilitas Pesawat Udara (Handling Service and Facilities)

Fasilitas Penanganan Kargo	Tersedia 1 Bangunan Gedung Cargo
Bahan Bakar	Tersedia Avtur Jet A1
Fasilitas Pengisian Bahan Bakar / Kapasitas	5 Unit <i>Refuilling Car</i> / 72.000 L 2 Unit <i>Bridger</i> / 23.000 L
Ruang Hanggar Untuk Perbaikan Pesawat Udara	Tidak Tersedia
Fasilitas Perbaikan Untuk Pesawat Udara	Tidak Tersedia
Keterangan	NILL

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

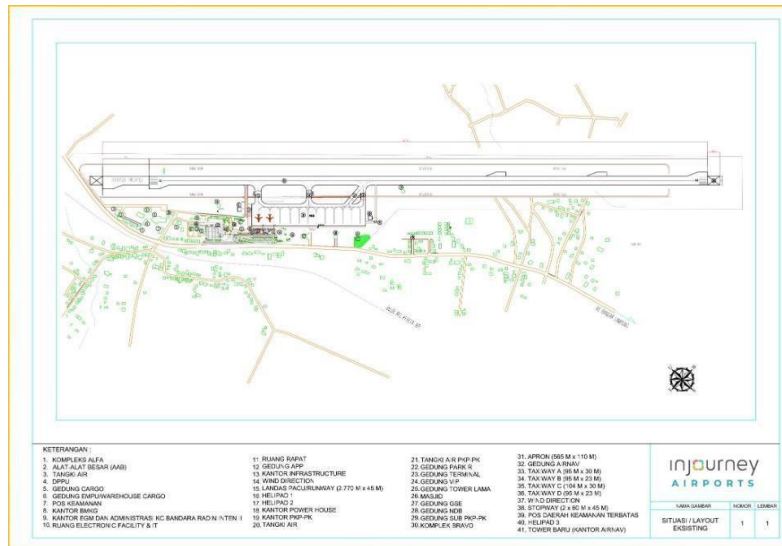
d) Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadan Kebakaran

Tabel 2. 4 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadan Kebakaran

Kategori PK-PPK	7
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 <i>Foam Tender Type II</i> (10.000 liter air, 1.200 liter <i>foam</i>)
	1 Unit <i>Foam Tender Type III</i> (6.000 liter air, 750 liter <i>foam</i> , DCP 500 kg)
	2 Unit <i>Foam Tender Type IV</i> (4.000 liter air, 400 liter <i>foam</i>) dan (4.000 liter air, 500 liter <i>foam</i>)
	1 Unit <i>Foam Tender Type V</i> (2.500 liter air, 500 liter <i>foam</i> , DCP 250 kg)
	1 Unit <i>Nurse Tender</i> (8.000 liter air, 500 liter <i>foam</i>)
	2 Unit <i>Ambulance</i>
	1 Unit <i>Command Car</i>
	1 Unit <i>Utility Car</i>
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)

e) Layout Bandara



Gambar 2. 2 Lokasi Bandara Raden Inten II Lampung
Sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II 2024

Posisi *Wind Direction* adalah :

1. *Wind Direction* 1 \pm 150 M dari CL RW dan \pm 305 M dari *Treshold* RWY 14.
2. *Wind Direction* 2 \pm 75 M dari CL RW dan \pm 950 M dari *Treshold* RWY 32.

2.2.1 Fasilitas Airside

1. Runway

Tabel 2. 5 Spesifikasi Runway

<i>Azimuth</i>	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

STOP WAY	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

2. Taxiway

Tabel 2. 6 Spesifikasi 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

1. Apron

Tabel 2. 7 Spesifikasi Apron



Gambar 2. 3 Gambar Apron Bandar Udara Radin Inten II Lampung

(Sumber : www.flightsim.com)

Parking Stand	1 – 11 (Konfigurasi 22 Praking Stand Narrow Body dan 11 Parking Stand Wide Body)
---------------	--

Garbarata	2
Dimensi	565 m x 110 m
Permukaan	Asphalt
Strength	PCT 67 / F/C/X/T

Sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II 2024

4. Heliport

Tabel 2. 8 Spesifikasi Heliport

<i>Coordinates TLOF of THR FATO</i>	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
<i>TLOF and/or FATO elevation (M/FT)</i>	283 Ft
<i>TLOF and FATO area dimesions, surface, strength, marking</i>	Heliport 1 : 20 x 20 m, Concrete; Helicopter terbesar beroperasi super puma Heliport 2 : 20 x 20 m, Concrete; Helicopter terbesar beroperasi super puma Heliport 3 : 24 x 24 m, Concrete; Helicopter terbesar beroperasi super puma
<i>True Bearing and MAG Bearing of FATO</i>	139.60° – 319.60°
<i>Declared distance available</i>	NIL
<i>APP and FATO lighting</i>	NIL
<i>Keterangan</i>	TLOF LGT Available 1 & 2

Sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II 2024

5. Parking Stand Pesawat

Tabel 2. 9 Spesifikasi Parking Stand Pesawat

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

Sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II 2024

2.2.2 Fasilitas Landside

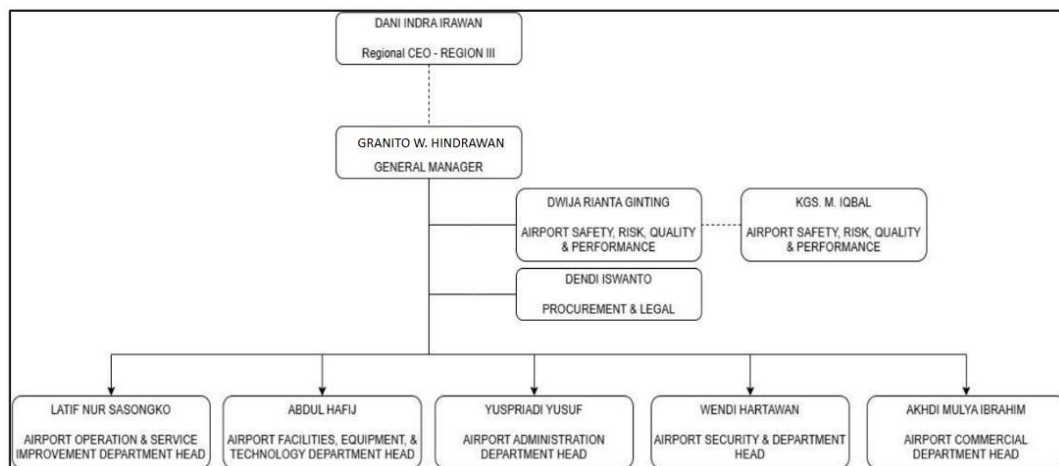
Tabel 2. 10 Fasilitas Landside

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	Tersedia, LPPNPI
Bangunan Pos Keamanan	
Bangunan Tower	
Bangunan AMSC	
Bangunan DVOR	
Bangunan NDB	

Sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II 2024

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi

Adapun tugas dan tanggung jawab pejabat/ personel utama Bandar Udara sebagai berikut:

1. *General Manager* Bandar Udara
 - a. Bertanggung jawab untuk aktivitas 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 Raden Inten II Lampung sesuai dengan sistem manajemen keselamatan.

- c. Memastikan bahwa system manajemen keselamatan di Bandar Udara Raden Inten II Lampung dikembangkan dan diperbaiki secara teratur sesuai dengan peraturan.
- d. Memastikan bahwa para pejabat 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.

2. *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 maupun 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 penambahan fasilitas terkait fungsi *airport maintenance* untuk memastikan sesuai dengan kebutuhan operasional dan ketentuan yang berlaku.

3. *Airport Administration Department Head*

- a. Merencanakan, memonitor, mengendalikan dan mengevaluasi seluruh kegiatan fungsi keuangan dan SDM meliputi namun tidak

terbatas pada akuntansi dan anggaran, perbendaharaan, 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.

4. *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.

5. *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 dokumen 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.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara merupakan sebuah fasilitas yang digunakan untuk mendarat ataupun lepas landas pesawat maupun helikopter. Atau bisa disebut juga sebagai suatu fasilitas perantara antara transportasi udara dengan transportasi darat yang berfungsi memberikan pelayanan bagi keberangkatan maupun kedatangan pesawat, bongkar muat barang serta naik turunnya penumpang.

Menurut ANNEX 14 pada (International Civil Aviation Organization, 2022) 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 pesawat.

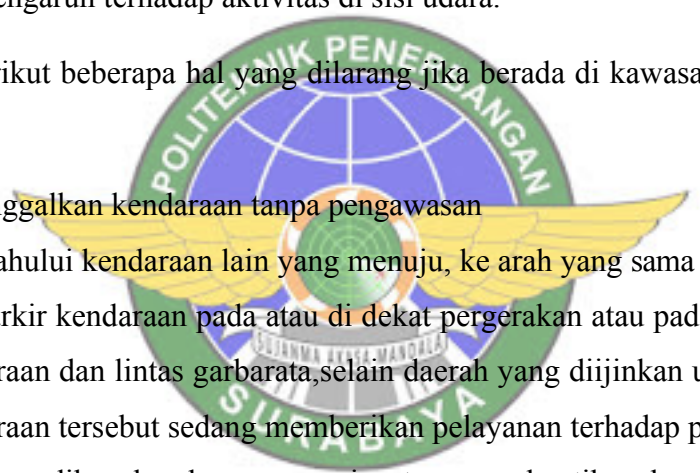
Menurut Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 33 (Presiden Republik Indonesia, 2009) Bandar udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan serta fasilitas pokok penunjang lainnya. Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Bandar udara adalah sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat.

3.2 Apron Movement Control

Apron adalah suatu daerah di bandar udara yang digunakan pesawat udara untuk kegiatan loading, unloading, cargo, fueling, parking penumpang dan pemeliharaan (maintenance). Berdasarkan SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 1985), Apron adalah suatu daerah atau tempat di bandar udara yang telah ditentukan 16 guna menempatkan pesawat udara, menurunkan dan menaikkan penumpang, kargo, pos, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat udara.

Pada area apron membutuhkan petugas yang dapat sigap dan tanggap dikarenakan memerlukan petugas yang berkompeten seperti dalam menentukan parkir pesawat. Petugas ini bisa sering disebut dengan AMC (Apron Movement Control). Apron Movement Control adalah personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta mencatat data penerbangan di apron. Pengawasan yang dilakukan oleh Apron Movement Control (AMC) bertujuan salah satunya untuk menciptakan keamanan dan keselamatan pada aktivitas penerbangan serta menciptakan kedisiplinan dari pengguna jasa yang dapat berpengaruh terhadap aktivitas di sisi udara.

Berikut beberapa hal yang dilarang jika berada di kawasan sisi udara atau apron:

- 
- a. Meninggalkan kendaraan tanpa pengawasan
 - b. Mendahului kendaraan lain yang menuju, ke arah yang sama
 - c. Memarkir kendaraan pada atau di dekat pergerakan atau pada jalur lalu lintas kendaraan dan lintas garbarata, selain daerah yang diijinkan untuk itu, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat udara
 - d. Mengemudikan kendaraan menuju atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor dan atau badan pesawat udara kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara.
 - e. Menghidupkan mesin kendaraan pada jarak kurang dari 15 meter dari pesawat udara yang sedang mengisi bahan bakar
 - f. Memundurkan atau menyebabkan kendaraan berjalan mundur ke arah pesawat udara, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara dan dipandu oleh petugas yang berwenang.
 - g. Menjalankan kendaraan menuju pesawat udara yang mesinnya dalam keadaan hidup
 - h. Menarik kendaraan lainnya, bilamana tidak menggunakan kendaraan khusus untuk maksud tersebut

- i. Mengisi bahan bakar
- j. Mengemudikan kendaraan sedemikian rupa sehingga membahayakan kendaraan lain atau orang disekitarnya
- k. Menempatkan atau menjalankan kendaraannya di dekat pesawat udara yang sedang bergerak atau ditarik
- l. Menempatkan atau mengemudikan kendaraan pada jarak kurang dari 8 meter di depan atau 80 meter di belakang mesin jet yang dalam keadaan hidup
- m. Melakukan perbaikan kendaraan

3.3 Ground Handling

Ground handling adalah suatu aktivitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap penumpang beserta bagasinya, kargo, pos, peralatan pergerakan pesawat udara di darat, dan pesawat udara selama berada di bandara, baik keberangkatan (departure) maupun kedatangan (arrival). Bidang pelayanan sisi darat pesawat udara (ground handling) terbagi menjadi beberapa divisi, yaitu divisi passenger handling, ramp handling, operation, GSE, dan security.

Ground handling berkaitan dengan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia, peralatan yang digunakan, dan prosedur standar operasi yang diterapkan. Apabila telah memenuhi standar, unjuk kerja ground handling akan semakin baik sehingga dapat meminimalkan kecelakaan kerja. Aktivitas ini dilakukan di area bandara yang tidak melibatkan penerbangan langsung, tetapi sangat penting untuk kelancaran operasi penerbangan. Beberapa layanan utama dalam ground handling antara lain:

- 1. Penyambutan dan pemindahan penumpang: Ini termasuk pengelolaan boarding, pendaratan, serta pemindahan penumpang dari pesawat ke terminal atau sebaliknya.
- 2. Pemuatan dan pembongkaran kargo dan bagasi: Ground handling bertanggung jawab untuk memastikan bagasi dan kargo dipindahkan dengan aman antara pesawat dan terminal.

3. Penyediaan bahan bakar: Mengisi bahan bakar pesawat sebelum lepas landas.
4. Perawatan pesawat: Ini termasuk pemeriksaan pesawat, pembersihan, dan perawatan rutin lainnya.
5. Penyediaan layanan darurat dan penanganan situasi khusus: Seperti menangani pesawat yang mogok atau mengalami masalah teknis di darat.
6. Pengaturan keberangkatan dan kedatangan pesawat: Ini termasuk pengaturan pesawat di parkir pesawat (ramp), serta koordinasi dengan pengendali lalu lintas udara.

Ground handling sangat penting untuk memastikan penerbangan dapat berjalan lancar, efisien, dan aman, serta memberikan kenyamanan bagi penumpang. Layanan ini biasanya disediakan oleh perusahaan pihak ketiga atau oleh operator bandara itu sendiri.

3.4 Ground Support Equipment

GSE adalah singkatan dari Ground Support Equipment, GSE adalah sebuah peralatan yang dimiliki oleh perusahaan yang bergerak di bidang jasa seperti perusahaan penanganan pengelolaan lahan. GSE terkait erat dengan pesawat yang akan mereka layani, selama operasi sehari-hari atau saat pesawat berada di darat, baik selama persiapan keberangkatan atau kedatangan maupun selama penyimpanan/ membongkar bagasi, kargo, dokumen atau korespondensi dan bagasi lainnya dari pesawat. Peralatan Ground Support Equipment (GSE) mencakup berbagai alat yang digunakan baik untuk pemeliharaan, pengisian bahan bakar, pemuatan bagasi dan kargo, serta penanganan penumpang. Berikut adalah beberapa contoh peralatan GSE yang umum digunakan di bandara:

1. BTT (Baggage Towing Truck): Kendaraan yang digunakan untuk menarik kereta bagasi dari dan menuju pesawat dalam kegiatan load dan unload bagasi.
2. Baggage Conveyor Load: Peralatan yang digunakan untuk memindahkan bagasi atau kargo dari atau ke pesawat.

3. Baggage Lifting Load: Seperti baggage lift yang digunakan untuk memindahkan bagasi ke dan dari pesawat, biasanya untuk proses load dan unload di pesawat kargo.
4. Aviobridge: Jembatan penghubung yang memungkinkan penumpang untuk naik atau turun dari pesawat dengan aman tanpa harus turun ke apron.
5. Ground Power Unit (GPU): Peralatan yang menyediakan daya listrik untuk pesawat saat di darat, khususnya jika pesawat tidak terhubung dengan sumber daya bandara.
6. Baggage Carts: Kereta atau kendaraan kecil untuk mengangkut bagasi penumpang ke atau dari pesawat.
7. Aircraft Towbar: Alat yang digunakan untuk menghubungkan pushback car dengan pesawat agar bisa dipindahkan dengan aman.
8. Fuel Trucks: Kendaraan yang digunakan untuk mengisi bahan bakar pesawat.
9. Pushback Car: Kendaraan yang digunakan untuk mendorong pesawat mundur dari pintu terminal atau area parkir pesawat menuju landasan pacu.
10. Water and Lavatory Service Trucks: Kendaraan yang menyediakan air bersih dan mengosongkan sistem toilet pesawat.

Semua peralatan ini bekerja sama untuk mendukung kelancaran dan keselamatan operasional pesawat di darat, memastikan penerbangan berjalan dengan aman dan efisien.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

4.1.1 Wilayah Kerja

Dalam melaksanakan On the Job Training Taruna/I DIII Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja pada Bandar Udara Radin Inten II Lampung. Berikut wilayah kerja antara lain meliputi:

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

4.1.2 Prosedur Pelayanan

Selama melaksanakan OJT di Bandara Radin Inten II Lampung terhitung sejak tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025, penulis memahami terkait Tugas dan fungsi serta prosedur pelayanan dalam rangkaian penugasan kerja di masing-masing unit.

4.1.2.1 Unit Aktivitas OJT

1. Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personil yang memiliki tanggung jawab dan bertugas untuk *Aviation Security* (AVSEC) adalah personil yang memiliki tanggung jawab dan bertugas untuk menjaga keamanan dalam penerbangan, setiap personil AVSEC wajib memiliki lisensi/Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP). Dalam lisensi tersebut, Direktur Jenderal Perhubungan Udara menjelaskan kewenangan seorang petugas untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan ketika sudah dinyatakan sah dan memiliki kompetensi tersebut.

Menurut SKEP/2765/XII/2010 Setiap penumpang, personel pesawat udara dan perorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas harus dilakukan

pemeriksaan keamanan. Berikut ini adalah tugas dari *Aviation Security*:

- a. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan pelaksanaan orang dan barang yang memasuki daerah terbatas (RPA/NPA) di terminal penumpang maupun daerah kargo termasuk terminal khusus.
- b. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, pengoperasian CCTV security, patroli di kawasan terminal dan airside bandara.
- c. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, patrol di kawasan non terminal, objek vital dan perkantoran.

Berikut ini adalah ruang lingkup wilayah kerja Aviation Security yang dibagi menjadi 3 bagian antara lain :

1. **Terminal Protection Security Section**

Pengamanan terminal di bandar udara yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura Indonesia menggunakan standar operasi prosedur (SOP) yang digunakan sebagai petunjuk dalam proses pengamanan terminal. Berikut ini adalah butir yang terkandung dalam SOP tersebut, anatara lain:

- a. Pemeriksaan ijin masuk daerah keamanan terbatas dan PAS bandar udara.
- b. Pemeriksaan khusus personel bandar udara beserta barang bawaan.
- c. Pemeriksaan barang konsesioner.
- d. Pengawasan pintu-pintu ke daerah keamanan terbatas/pintu boarding.
- e. Patroli daerah keamanan terbatas.
- f. Patroli lobby terminal.
- g. Pengoperasian CCTV.

2. **Non-Terminal Protection Security Section**

Pengamanan terminal di bandar udara yang dikelola oleh Injourney menggunakan standar operasi prosedur (SOP) yang digunakan sebagai petunjuk dalam proses pengamanan area public dan sisi udara. Berikut ini adalah butir yang terkandung dalam SOP tersebut, anantara lain:

- a. Pemeriksaan kendaraan masuk sisi udara.
- b. pemeriksaan orang perseorangan yang masuk sisi udara.
- c. Pengamanan daerah public area.
- d. Patroli di daerah public area.
- e. Menjaga keamanan dan ketertiban publik area.
- f. Pengamanan sisi udara.
- g. Pengamanan perimeter.
- h. Daerah kargo.
- i. Daerah service road.
- j. Drop zone dan pick-up zone.



3. Airport Security Screening Section

Screening Section terbagi menjadi dua bagian, antara lain bagian PSCP dan HBSCP. PSCP adalah tempat pemeriksaan penumpang, personel pesawat udara, barang bawaan dan orang perseorangan yang akan memasuki daerah steril. Pemeriksaan tersebut dilakukan agar tidak adanya barang dilarang yang memasuki area steril. Sedangkan, HBSCP adalah tempat pemeriksaan keamanan bagasi tercatat yang akan dimuat kedalam pesawat udara. Berikut ini adalah penjelasan tentang Pasangger Security Check Point dan Hold Baggage Security Check Point.

a) Pasangger Security Check Point

Pada area ini seluruh manusia dan barang bawaan wajib

diperiksa agar tidak ada barang dilarang yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum. Pasangger Security Check Point terletak pada pintu masuk menuju ruang tunggu. Pasangger Security Check Point harus memiliki minimal satu jalur pemeriksaan dan memiliki peralatan keamanan penerbangan sekurang-kurangnya:

- Mesin x-ray kabin.
- Gawang detektor logam (Walk Through Metal Detector/ WTMD).
- Detektor logam genggam (Hand Held Metal Detector/ HHMD)

Menurut Pasal 7 huruf b, SKEP/2765/XXI/2010 dalam tempat pemeriksaan keamanan atau Pasangger Security Check Point harus tersedia :

- Tempat tertutup untuk pemeriksaan khusus yaitu penumpang yang karena alasan kondisi kesehatan fisik, dan permintaan khusus dapat dilakukan pemeriksaan khusus di ruangan yang telah disediakan.
- Kotak transparan yang memadai dan terkunci untuk menyimpan barang dilarang (prohibited items) semua barang bawaan penumpang yang termasuk barang dilarang memasuki daerah steril disita sementara dan dimasukkan ke dalam kotak transparan.

Sesuai dengan Surat Edaran Nomor 6 tahun 2016 Tentang Prosedur Pemeriksaan Bagasi dan Barang Bawaan Yang Berupa Perangkat Elektronik Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara semua barang yang mengandung metal dilakukan pemeriksaan melalui x-ray dan semua penumpang wajib mengeluarkan barang bawaan diwajibkan mengeluarkan laptop dan barang elektronik penumpang dari bagasi penumpang. Semua barang yang sudah dikeluarkan dan

masih mencurigakan berhak diperiksa secara manual oleh petugas AVSEC dengan meminta penumpang menghidupkan perangkat dan mengoperasikan dengan diawasi oleh petugas AVSEC.

b) Hold Baggage Security Check Point

Hold Baggage Security Check Point merupakan tempat pemeriksaan keamanan bagasi tercatat yang digunakan untuk memeriksa bagasi tercatat yang akan dimuat ke pesawat udara yang bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada penumpang, orang selain penumpang dan pesawat udara, serta mencegah terangkutnya barang-barang berbahaya (dangerous goods) yang tidak sesuai ketentuan yang berlaku dan/atau alat peledak (Improvised explosive device) yang dapat digunakan untuk tindakan melawan hukum di bandar udara. Hold Baggage Security Check Point berlokasi di check-in area setelah kegiatan lapor diri. Berikut ini adalah prosedur pemeriksaan bagasi tercatat menggunakan mesin x-ray yang berada pada HBSCP :

1. Operator mesin x-ray melakukan identifikasi tampilan tayangan monitor mesin x-ray dan memutuskan hasil identifikasi, yaitu:
 - Aman, apabila tidak terdapat barang-barang dilarang (prohibited items) berupa alat peledak (explosive devices) dan barang berbahaya (dangerous goods) yang tidak sesuai ketentuan didalam bagasi tercatat, maka bagasi tercatat dapat diserahkan ke penumpang.
 - Mencurigakan, apabila operator mesin x-ray tidak dapat mengidentifikasi tampilan gambar bagasi tercatat secara jelas, atau terdapat barang-barang dilarang (prohibited items) berupa alat peledak-peledak (explosive devices) dan barang berbahaya (dangerous goods) tidak sesuai ketentuan, maka operator mesin x-ray menginformasikan kepada pemeriksa bagasi tercatat

mengenai keterangan detail dari benda yang mencurigakan untuk dilakukan pemeriksaan secara manual.

- Berbahaya, apabila operator mesin x- ray menemukan rangkaian bom (improvised explosive device) di dalam bagasi, maka operator mesin x- ray menghentikan conveyor belt serta memberitahukan pengawas (supervisor) untuk dikoordinasikan dengan Kepolisian atau aparat keamanan lainnya.
2. Menginformasikan kepada pemeriksa Bagasi Tercatat untuk melakukan pemeriksaan manual terhadap Bagasi Tercatat yang dicurigai.
 3. Personel Airport Security memberikan label security check pada bagasi yang dinyatakan aman.
 4. Label security check dipasang melintang terhadap pembukaan koper /tas atau dipasang sedemikian rupa, sehingga upaya untuk membuka koper / tas setelah tempat pemeriksaan akan menyebabkan kerusakan pada label.
 5. Dalam hal ditemukan barang-barang berbahaya (dangerous goods) yang tidak sesuai ketentuan yang berlaku atau barang mencurigakan saat pemeriksaan bagasi tercatat dilakukan pemeriksaan manual bagasi tercatat di depan pemiliknya.
 6. Dalam hal ditemukan alat peledak (improvised explosive device) saat pemeriksaan bagasi tercatat, maka temuan alat peledak (improvised explosive device) tersebut segera dilaporkan ke instansi terkait.
 7. bekerja mengoperasikan mesin x-ray paling lama 40 menit (terus menerus), lalu berpindah ke posisi lain sekurang-kurangnya 60 menit dan kemudian dapat mengoperasikan mesin x-ray kembali.
- c) Personel Aviation Security (AVSEC)

Tabel 4. 1 Nama Petugas Avsec Bnadara Radin Inten II

NO	NAMA	JABATAN
1	DANIS FIRDAUS	<i>Chief</i>
2	GATOT INDRA AGUSTA	<i>Chief</i>
3	CHANDRA SEPTIAN WIBOWO	<i>Chief</i>
4	MOHAMAD TAUFIK	<i>Chief Assistant</i>
5	BANGKIT INDRA PRAKARSA	<i>Chief Assistant</i>
6	MAKOMAM MAHMUDA	<i>Chief Assistant</i>
7	ALFA RIDUAN RAMDANI	<i>Airport Security Supervisor</i>
8	MOHAMAD FREDI	<i>Airport Security Supervisor</i>
9	HANINGTYAS EKA PUSPITA	<i>Airport Security Supervisor</i>
10	DWI RONALDO PUTRA	<i>Airport Security Supervisor</i>
11	ANDRI RUSWENDI	<i>Airport Security Supervisor</i>
12	ERWIN WIJAYA	<i>Airport Security Supervisor</i>
13	HERLINA HIKMAINI	<i>Airport Senior Security</i>
14	AGUNG YULIASTONO	<i>Airport Security</i>
15	BACHTIAR PILAR MEDITIAN	<i>Airport Security</i>
16	DEDI YANTO	<i>Airport Security</i>
17	DENI SUKOCO	<i>Airport Security</i>
18	DUSRIN SIMARMATA	<i>Airport Security</i>
19	DWI WIBOWO	<i>Airport Security</i>
20	EKA NOVI DIANTI	<i>Airport Security</i>
21	ENJANG PANGESTU	<i>Airport Security</i>
22	FIRDIANSYAH	<i>Airport Security</i>
23	GALIH HERMAWAN	<i>Airport Security</i>
24	HANIF DAMAYANTI	<i>Airport Security</i>
25	IBNU ADI PRATAMA	<i>Airport Security</i>
26	JOHAN SULISTIAWAN	<i>Airport Security</i>
27	JULIAN PRIBADI	<i>Airport Security</i>
28	MISROJI	<i>Airport Security</i>
29	MUHAMMAD IRVAN RAMADHAN	<i>Airport Security</i>

30	PANJI PRAYOGA	<i>Airport Security</i>
31	RAIHANA MIFTAH	<i>Airport Security</i>
32	REFA KURNIA RAMADHAN	<i>Airport Security</i>
33	RENDI MERLIAWAN	<i>Airport Security</i>
34	RIDHO KURNIANTO	<i>Airport Security</i>
35	RIO PRAYOGA	<i>Airport Security</i>
36	SEPTIO YASMIR AZIS	<i>Airport Security</i>
37	TRIO SUSENO	<i>Airport Security</i>
38	YUDHA YUDISTIRA	<i>Airport Security</i>
39	ADE KURNIAWAN	<i>Airport Security</i>
40	EKO PUJIONO	<i>Airport Security</i>
41	ASWAN SYAIRULLOH	<i>Airport Security</i>
42	MUHAMAD ICHSAN DARMAWAN	<i>Airport Security</i>
43	RAHMAD HIDAYAT	<i>Airport Security</i>
44	YAKUB SIDDIQ	<i>Airport Security</i>
45	ENGGAR GIANTO	<i>Airport Security</i>
46	INDAH FAJAR SARI	<i>Airport Security</i>
47	ERWIN ARIF	<i>Airport Security</i>
48	MEIBI SHALFANA L.K	<i>Airport Security</i>
49	ILMI HAYATI PUJI LESTARI	<i>Airport Security</i>
50	AHMAD RUSLI	<i>Airport Security</i>
51	KHANIA ANNISA DELOVITA	<i>Airport Security</i>
52	WAHYU BELLA SARI	<i>Airport Security</i>
53	ADE PUTRA WIJAYA	<i>Airport Security</i>
54	RAFI IRVAN	<i>Airport Security</i>
55	EVAN MIYANTO	<i>Airport Security</i>
56	RIKI RIYADI	<i>Airport Security</i>
57	ERNES WAMESA	<i>Airport Security</i>
58	YUDHA OKTAMA	<i>Airport Security</i>
59	HUDI PRANATA	<i>Airport Security</i>
60	HERLINA EFENDI	<i>Airport Security</i>
61	SYELA AYU DESTRI PUTRI	<i>Airport Security</i>

62	ANDHIKA	<i>Airport Security</i>
----	---------	-------------------------

(Sumber : Kantor Unit AVSEC Bandar Udara Radin Inten II)

2. Terminal Inspection Service

Terminal Inspection merupakan unit di bawah bagian Airport Service yang sangat memperhatikan keamanan, kenyamanan, kelancaran dan keselamatan siapapun yang berada di bandara. SOP untuk Terminal Inspection adalah mengawasi dan melakukan observasi dari fasilitas yang menunjang operational dari masuk parkir sampai penumpang ke terminal naik ke pesawat. Pengawasan yang dimaksud dalam hal ini adalah melakukan koordinasi terkait adanya sesuatu yang tidak maksimal dalam penyediaan untuk pelayanan yaitu terutama pada fasilitas yang ada di terminal tersebut (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 178 Tahun 2015 Pasal 3).

Divisi Terminal Inspection Service bertanggung jawab untuk memastikan kelancaran operasional dan kebersihan baik di dalam terminal maupun di luar terminal seperti di daerah parkir (ruang umum), Area Check-in, ruang tunggu, dan area baggage claim. Dikarenakan operasionalnya yang berkontak langsung dengan pengguna layanan membuat divisi ini dikenal sebagai unit yang paling tinggi mobilitasnya. Unit ini juga mengatur penggunaan dan pengawasan seluruh fasilitas yang ada di terminal penumpang seperti trolley, porter, papan informasi dan lainnya. Bersama-sama dengan unit informasi, Terminal Inspection Service memegang peranan yang teramat penting setiap kegiatan di terminal. Selain itu, divisi ini memiliki fungsi yang tidak kalah penting yaitu pelaksanaan koordinasi dengan unit kerja/instansi terkait, dalam rangka merekomendasikan titik-titik penempatan fasilitas di area terminal seperti:

1. Unit kerja bangunan dan terminal:
 - a. Kursi penumpang dan kursi lansia.
 - b. Meja Check In
 - c. Tempat Sampah

- d. Signage
- e. Docking Trolley Unit Kerja Komersial

2. Unit kerja komersial:

- a. Kuesioner
- b. Booth:

Kawasan yang menjadi tanggung jawab Terminal Inspection yaitu:

- Kawasan Darat (Land Side) yaitu kawasan atau bagian yang berhubungan dengan persiapan penerbangan dan gerakan passengers di terminal area.
- Gedung Terminal Udara atau concourse adalah pusat urusan penumpang dan barang yang datang atau pergi, di dalamnya terdapat:
 - i. Ruang Check-in, merupakan area penumpang untuk menukarkan tiket dengan boarding pass serta mendapatkan claim tag untuk bagasinya yang dinaikkan ke compartment pesawat.
 - ii. Ruang Tunggu Domestik, merupakan ruang tunggu penumpang khusus penerbangan domestic.
 - iii. Ruang Tunggu Internasional, merupakan ruang tunggu penumpang khusus penerbangan internasional terdapat counter keimigrasian dan terdapat security check.
 - iv. Ruang Kedatangan Domestik, merupakan ruang kedatangan penumpang setelah penerbangan domestic dan tempat penumpang mengambil bagasinya.
 - v. Ruang Kedatangan Internasional, merupakan ruang kedatangan penumpang setelah penerbangan internasional dan tempat penumpang mengambil bagasinya dan terdapat counter keimigrasian dan tempat pemeriksaan Bea Cukai.
 - vi. Lobby Keberangkatan, merupakan area darat sebelum memasuki ruang check-in counter.

- vii. Lobby kedatangan merupakan area penumpang setelah ruang kedatangan.
- viii. Area penjualan Tiket, merupakan area penumpang untuk membeli tiket penumpang atau refund tiketnya.
- ix. Area Underpass, merupakan area ruang lintas penumpang melalui bawah tanah.
- x. Ruang Executive Lounge, Ruang Blue Sky, merupakan area restaurant beriringan ruang tunggu penumpang executive.
- xi. Area Cargo lini 1 dan lini 2, merupakan area pengemasan cargo datang dan pergi.
- xii. Area Drop Zone dan Pick Up Zone, adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal.
- xiii. Parkir kendaraan, untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput termasuk taksi

Tugas Terminal Service Officer dalam kegiatan operasional adalah sebagai berikut:

- a. Sebelum melakukan inspeksi
 - Melakukan pengetesan fungsi HT (Handy Talky), sebagai sarana berkoordinasi dan komunikasi dengan unit – unit kerja lainnya.
 - Membaca laporan kegiatan inspeksi terminal sebelumnya pada log book.
- b. Selama melakukan inspeksi
 - Harus berpakaian Dinas yang rapi
 - Selalu membawa HT (Handy Talky) untuk melakukan koordinasi dengan unit terkait.
 - Melakukan pengecekan ulang atas temuan hasil inspeksi staf sebelumnya, apakah sudah ada tindak lanjut atau belum.
 - Melakukan inspeksi semua fasilitas diseluruh ruangan yang ada di terminal penumpang dan cargo. Seperti: toilet, X-ray, kursi, kondisi suhu,

conveyor belt, check in counter, timbangan, kebersihan toilet dan lain – lain, sebelum dan sesudah penerbangan.

- Segera berkoordinasi dengan unit terkait bila ditemukan suatu kondisi yang tidak normal.
- Diupayakan agar temuan segera dapat ditindak lanjuti.
- Mengambil form kotak saran yang sudah diisi customer dan menambah form kotak saran apabila habis.
- Menindak lanjuti atau mengkoordinasikan dengan unit terkait, sehubungan dengan saran atau keluhan customer.
- Berperilaku sopan selama melakukan inspeksi.

c. Setelah melakukan inspeksi:

- Melakukan pencatatan di log book atas semua temuan selama inspeksi.
- Melakukan pengisian daily check list terminal inspector.
- Mengkoordinasikan kepada petugas shift selanjutnya atas semua hasil inspeksi sebelumnya, terutama hasil-hasil yang belum ditindak lanjuti atau pekerjaanyang sedang berjalan.
- Melakukan koordinasi dengan unit terkait, agar segera dilakukan tindak lanjut atas temuan selama inspeksi.
- Menindak lanjuti atas keluhan dan saran dari para pengguna jasa.

Adapun personel Terminal Inspection Service (TIS) Bandar Udara Radin Inten II Lampung berjumlah 5 yang terdiri dari:

Tabel 4. 2 Nama Petugas TIS Bandara Radin Inten II

NO	NAMA	JABATAN
1	Trio Habibullah Omanda	<i>Supervisor</i>
2	Dian Aprilia	<i>Officer</i>
3	Bagus Prakoso	<i>Officer</i>
4	Muhammad Al Faqih	<i>Officer</i>
5	Putri Ramadhani	<i>Officer</i>

6	Daniz Fadillah	<i>Officer</i>
7	Novia Cahyawati	<i>Officer</i>

(Sumber : Kantor Unit TIS Bandar Udara Radin Inten II)

3. Apron Movement Control (AMC)

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 :

- a. Menjamin keselamatan dan kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik setiap pergerakan.
- b. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan (*ground collision*) antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.
- c. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di apron dengan *Aerodrome Control* (ADC/Tower).
- d. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *Foreign Object Debris* (FOD) dan sampah.
- e. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara (*Marshalling*).
- f. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan.
- g. Pelayanan uji laik kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE).
- h. Pelayanan uji laik kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di sisi udara.
- i. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara (*Airside*).
- j. 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. 3 Nama Petugas AMC Bandara Radin Inten II

NO	NAMA	JABATAN
1	Fajar Amir Khoiri	<i>Supervisor</i>
2	Feru Marando	<i>Supervisor</i>
3	Juni Jatisa Pasoga	<i>Supervisor</i>
4	Rahmat Hidayat	<i>AMC Officer</i>
5	Restu Devita	Operator <i>Avio</i>
6	Almir Mukhammadan	Operator <i>Avio</i>
7	Didik Andrian	Operator <i>Avio</i>

(Sumber : Kantor Unit AMC Bandar Udara Radin Inten II)

3.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT

3.1.3.1 Unit Aviation Security (AVSEC)

Tabel 4. 4 Jurnal Kegiatan OJT AVSEC

POSISI	KEGIATAN
<i>Security Check Point 2</i>	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 <i>x-ray</i> dengan didampingi oleh para petugas avsec.
	Mendapatkan Pelajaran terkait pengoperasian mesin <i>x-ray</i> dari para petugas yang sedang mengoperasikan mesin <i>x-ray</i> .

	Melakukan kegiatan pemberian label <i>Security Check</i> terhadap bagasi yang telah melewati pemeriksaan mesin <i>x-ray</i> dan dipastikan aman dengan didampingi para petugas avsec.
	Ikut melakukan pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang yang terdeteksi membawa <i>dangerous goods</i> dengan didampingi oleh para petugas avsec
	Mengamati dan praktek dalam proses pemeriksaan penumpang secara manual menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> dengan didampingi oleh para petugas avsec.
Selasar dan <i>Drop Zone</i>	Membantu melakukan proses pengaturan lalu lintas kendaraan ketika dalam jam padat dengan didampingi petugas avsec.
	Ikut dalam pelaksanaan kegiatan patroli area <i>dropzone</i> untuk mengurai kemacetan pada saat jam padat dengan didampingi petugas avsec.
Terminal Kedatangan	Ikut serta dalam melakukan pengawasan di area kedatangan dengan didampingi petugas avsec.
	Melakukan pengaturan arus penumpang di area kedatangan dengan didampingi oleh petugas avsec.
	Menjaga pintu kedatangan agar para penjemput penumpang tidak masuk ke area kedatangan dengan didampingi petugas avsec.
	Menjaga pintu ke arah <i>airside</i> agar tidak ada penumpang yang kembali ke area <i>airside</i> dengan didampingi petugas avsec.

4.1.3.2 Unit Apron Movement Control (AMC)

Tabel 4. 5 Jurnal Kegiatan OJT AMC

POSISI	KEGIATAN
Ruang <i>Apron Movement Control</i>	Mempelajari lebih lanjut mengenai pemahaman terkait <i>Apron Movement Control</i> , definisi, tugas dan fungsi, serta peraturan terkait AMC dan apa saja fasilitas pendukung kegiatan operasional AMC.
	Mempelajari cara menggunakan HT untuk berkomunikasi kepada <i>Tower</i> atau seluruh unit terkait yang akan memasuki <i>apron</i> .
	Melakukan pembelajaran tentang cara membuat laporan harian <i>Apron Movement Control</i> .
	Melakukan pembelajaran tentang <i>plotting parking stand</i> pesawat udara.
	Melakukan pembelajaran tentang cara membuat laporan bulanan <i>Apron Movement Control</i> .
	Membantu dalam pengisian data penerbangan dalam <i>AMC sheet</i> .
	Membantu dalam pengisian data proses <i>docking undocking aviobridge</i> .
	Melakukan proses pairing nomor penerbangan melalui <i>website OASYS</i>
	Melakukan pengisian data waktu <i>on-block off-block</i> pesawat udara dan <i>docking undocking avio</i> melalui <i>website OASYS</i>
<i>Apron</i>	Mempelajari dan mengamati kegiatan yang terdapat di lapangan beserta seluruh prosesnya.
	Pengenalan marka, <i>sign</i> dan GSE yang berada pada <i>apron</i> serta <i>makeup-breakdown area</i> .

	Mengamati dan memahami cara personil dalam bekerja (AMC, <i>Ground Handling</i> , Operator <i>Avio</i>).
	Melakukan <i>docking undocking aviobridge</i> dengan didampingi oleh <i>aviobridge operator</i> .
	Ikut dalam proses <i>pushback</i> pesawat dan serta <i>towing</i> untuk reposisi pesawat udara.
	Melaksanakan kegiatan patroli apron sesuai jadwal dengan didampingi oleh petugas
	Melaksanakan kegiatan <i>marshalling</i> (pemanduan parkir pesawat udara) yang didampingi oleh <i>supervisor</i> AMC dan personel <i>Ground Handling</i> .
	Mengikuti kegiatan uji kelaikan <i>Ground Support Equipment (Ramp Check)</i> jenis <i>motorize</i> dan <i>non-motorize</i> yang digunakan untuk melakukan pelayanan terhadap pesawat udara.

3.1.3.2 Unit Terminal Inspection Service (TIS)

Tabel 4. 6 Jurnal Kegiatan OJT TIS

POSISI	KEGIATAN
Ruang <i>Terminal Inspection Service</i>	Mempelajari lebih lanjut tentang <i>Terminal Inspection Service</i> devinisi, tugas dan fungsi, serta peraturan terkait terminal yang harus disesuaikan agar meningkatkan <i>level of service</i> .
	Melakukan pembelajaran terkait pembuatan laporan harian <i>Terminal Inspection Service</i> .
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, <i>air conditioner</i> , <i>escalator</i> , kebersihan fasilitas, ketersediaan air, dan kelayakan fasilitas.
	Melakukan <i>greeting</i> atau memberikan salam hangat kepada penumpang yang baru tiba di area kedatangan

	Membantu mengatur <i>flow</i> (alur) penumpang di area keberangkatan, <i>checkin</i> , dan kedatangan
	Membantu dalam mengatur para pengantar jamaah umroh yang memenuhi area selasar.
	Membantu jamaah umroh dalam menaiki tangga atau <i>escalator</i> menuju ruang tunggu.
	Membantu menyiapkan fasilitas yang dibutuhkan ketika ada kegiatan atau suatu <i>event</i> yang dilaksanakan di terminal.
	Mengukur kegiatan <i>loading unloading</i> bagasi sebagai acuan pengukuran <i>level of service</i> .



4.2 Jadwal

Berikutini adalah jadwal kegiatan OJT Taruna/I Politeknik Penerbangan Surabaya selama berada di Bandar Udara Radin Inten II

Tabel 4. 7 Jadwal Taruna OJT Bandara 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 RUMBIK	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	ABIYU FARAS K	30622051				

4.3 Permasalahan

Selama melaksanakan kegiatan OJT di Bandar Udara Radin Inten II Lampung di Unit AMC, penulis mendapati sebuah insiden pada saat tugas yaitu sebuah ATT yang digunakan untuk pushback towing mendadak mati pada saat kegiatan operasional. Disinyalir insiden tersebut dikarenakan Baterai/Aki kendaraan ATT itu ada kerusakan sehingga mengakibatkan kendaraan tidak dapat bekerja. Namun dalam keadaan darurat ATT tersebut harus tetap beroperasi yang akhirnya dengan bantuan dilakukan “Jumper” dengan alat GPU yang tergolong bisa membahayakan

personil yang bertugas. Hal ini dapat berdampak mengganggu operasional yang seharusnya bisa berjalan normal. Kejadian ini juga menjadi indikator bahwa selama ini kegiatan Ramp check dirasa kurang optimal pelaksanaannya.



Gambar 4. 1 temuan part GSE yang tidak berfungsi pada saat ramp check
sumber: dokumen penulis

Pada saat penulis mengikuti kegiatan Ramp Check yang dilakukan setiap 3 bulan sekali juga dirasa kurang optimal karena dalam pelaksanaannya pihak AMC kesulitan untuk mengindikasikan kondisi dari sparepart dari GSE ini sudah mengalami perbaikan atau pembaruan karena hanya menanyakan kinerja sparepart tersebut berjalan dengan baik atau tidak kepada operator GSE. Dari problem ini dirasa perlu pembaruan pada sistem pencatatan terhadap setiap perbaikan ataupun pembaruan pada sparepart GSE agar kelaikan kendaraan *Ground Support Equipment* tetap dapat terdeteksi dan lebih mudah dalam monitoring.



Gambar 4. 2 temuan ban/roda GSE yang sudah halus traksinya

sumber: dokumen penulis

Dari kejadian tersebut, terdapat indikasi bahwa kendaraan GSE milik *Ground Handling* tidak dilakukan pengecekan peralatan sebelum aktivitas *Ground Handling* atau sebelum *operating hours* sehingga terjadi *trouble* dalam pengoperasian peralatan karena tidak standar kelaikan beroperasi dan minim melakukan *maintenance* atau perbaikan setelah operasional (*Overhaul*).

4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk pengoptimalan kegiatan Ramp Check dan menanggulangi terulangnya kejadian seperti diatas, penulis memberikan beberapa masukan agar kegiatan operasional yang bisa digunakan dan diterapkan untuk menyelesaikan masalah, antara lain:

- a) Perubahan terkait sistem pencatatan terhadap perbaikan dan pembaruan sparepart kendaraan GSE sebagai monitoring kondisi kelaikan kendaraan dalam beroperasi yang berdampak juga dengan kinerja kendaraan dalam bertugas, serta setiap ramp check pihak Ground Handling wajib disetorkan ke AMC agar dapat diketahui.

LOGBOOK MONITORING PENGECEKAN KONDISI GSE DI BANDARA RADIN INTEN II LAMPUNG

Nama perusahaan :												Nomor GSE :											
Nama GSE :												Jenis Kendaraan :											
Jenis Bahan Bakar :																							
NO.	ITEM YANG DICEK	PERIODE CEK	BULAN PENGECEKAN												SERVICE AWAL	SERVICE BARU	JAM OPERASIONAL	KETERANGAN					
			JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGS	SEP	OKT	NOV										
1	Kilometer ODO	Setiap bulan																					
2	Baterai / Aki	Setiap bulan																					
3	APAR portable	Setiap bulan																					
4	Busi	Setiap bulan																					
5	Dinamo starter	Setiap bulan																					
6	Filter bahan bakar	Setiap bulan																					
7	Saluran bahan bakar	Setiap bulan																					
8	Kampas rem	Setiap bulan																					
9	Minyak rem	Setiap bulan																					
10	Roda	Setiap bulan																					
11	Sistem suspensi	Setiap bulan																					
12	Filter Trap / Saringan knalpot	Setiap bulan																					
13	Power steering	Setiap bulan																					
14	Instrumen panel / kelistrikan bodi	Setiap bulan																					
15	Pintu, engsel, pintu	Setiap bulan																					
16	Karet wiper	Setiap bulan																					
17	Cat Kendaraan	Setiap bulan																					
18	Oil mesin	Setiap bulan																					
19	Lampu depan / belakang	Setiap bulan																					
20	Filter Karburator	Setiap bulan																					
21	Oil gardan	Setiap bulan																					
22	Pengamanan GSE (Kunci / Gasing)	Setiap bulan																					

Gambar 4. 3 Logbook Monitoring Pengecekan Kondisi GSE
Sumber: Penulis

- b) Menghimbau kepada operator ground handling untuk melakukan daily check terhadap kendaraan GSE yang akan digunakan untuk memastikan kesiapan dalam beroperasi agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.
- c) Memberikan refreshment terkait SOP pengoperasian kendaraan GSE kepada tiap tiap personel operator GSE.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB IV

Dari pembahasan yang telah diuraikan penulis dapat menyimpulkan bahwa pengawasan kendaraan GSE di area sisi udara Bandar Udara Radin Inten II kurang optimal. Hal tersebut sangat berpengaruh pada keselamatan dan keamanan operasional diantara sebagai berikut :

1. Tingkat kepedulian petugas/operator GSE terhadap kelayakan dan keselamatan kendaraan GSE yang beroperasi di sisi udara, sehingga memungkinkan timbulnya sebuah insiden saat pengoperasian GSE di sisi udara karena kurangnya *maintenance* atau perbaikan.
2. Kurangnya penyuluhan/kampanye terkait membiasakan melakukan *daily check* pada setiap kendaraan GSE sebelum digunakan untuk memastikan kendaraan dalam kondisi siap untuk operasional.
3. Petugas Unit AMC dalam melaksanakan tugasnya sebagai pengawas diharapkan mampu memberikan penyuluhan/refreshment terkait SOP pengoperasian peralatan GSE di area sisi udara kepada para personel *ground handling* agar sesuai dengan prosedur.
4. Perlu diterapkannya model pencatatan baru dalam pengawasan kelayakan kendaraan GSE dengan sistem pencatatan perbaikan dan pembaruan sparepart GSE secara berkala, agar memastikan kendaraan GSE berfungsi secara normal dan tidak terjadi insiden dalam pelaksanaan operasional.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan On The Job Training

Kegiatan On the Job Training (OJT) merupakan bentuk penyelenggaraan kegiatan pendidikan dan pelatihan dengan bekerja secara langsung, sistematis dan terarah dengan *supervisor* yang berkompeten. Kegiatan tersebut diharapkan dapat meningkatkan mutu pembelajaran sekaligus dapat memberikan pengetahuan yang

belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya. Sehingga taruna/I dapat menerapkan ilmu yang telah diserap saat pendidikan untuk di praktikkan pada saat kegiatan tersebut dan mendapatkan gambaran saat saat di dunia kerja. Selama pelaksanaan On the Job Training (OJT) dituntut untuk dapat berinteraksi dengan lingkungan baru yang mana bisa membuat taruna/i mampu berkoordinasi dalam bekerja dan menyelesaikan masalah kepada personil lainnya apabila adanya permasalahan.

Berlangsungnya kegiatan On the Job Training penulis sangat dibantu oleh para pihak Bandar Udara Radin Inten II Lampung dalam teori maupun praktek, seperti halnya menanggapi pertanyaan penulis dan memberi penjelasan secara rinci, diizinkan pengoperasian lapangan dan memudahkan dalam pencarian data dan dokumentasi untuk tugas akhir. Para Pegawai dan Staff sangat membantu untuk mengetahui dan mempelajari tentang Apron Movement Control, Aviation Security, Komersil dan Terminal Inspection Service.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap BAB IV

Dari permasalahan yang telah dijabarkan pada bab sebelumnya dapat dijadikan bahan evaluasi untuk Bandar Udara Radin Inten II untuk meningkatkan keselamatan selama operasi penerbangan di area sisi udara demi menunjang pelayanan yang prima terhadap penumpang jasa pengguna bandar udara maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Himbauan kepada petugas/operator GSE, agar para petugas/operator GSE dapat memahami segala peraturan dan tata tertib yang berlaku sehingga dapat melaksanakan tugasnya sesuai dengan prosedur yang berlaku di sisi udara.
2. Penyuluhan/kampanye terkait membiasakan melakukan *daily check* pada setiap kendaraan GSE sebelum digunakan untuk memastikan kendaraan dalam kondisi siap untuk operasional.
3. Pengoptimalan model pencatatan baru dalam pengawasan kelayakan kendaraan GSE dengan sistem pencatatan perbaikan dan pembaruan

sparepart GSE secara berkala, agar memastikan kendaraan GSE berfungsi secara normal dan tidak terjadi insiden dalam pelaksanaan operasional serta dapat termonitor.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan On The Job Training

Saran yang dapat disimpulkan selama tiga bulan pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung yang berorientasi memberikan pelayanan yang prima dan mengutamakan keselamatan, yaitu perlu adanya peningkatan *safety awareness* personel bandar udara serta dukungan fasilitas teknologi yang lebih baik, sehingga dapat memberikan pelayanan yang maksimal dan tercapai keselamatan dan keamanan penerbangan. selain itu, perlu adanya evaluasi secara berkala dan penyesuaian terhadap Standard Operating Prosedure (SOP) yang berlaku di Bandar Udara Radin Inten II Lampung Selain itu, perpanjangan durasi OJT dapat memberikan kesempatan yang lebih luas bagi mahasiswa untuk mengembangkan keterampilan dan pengetahuan yang lebih mendalam, serta memperkaya pengalaman kerja mereka. Diperlukan juga kolaborasi yang lebih erat antara pihak kampus dan perusahaan penyelenggara OJT, agar program ini dapat disesuaikan dengan kebutuhan industri dan mempersiapkan mahasiswa dengan lebih baik untuk tantangan di dunia profesional.

DAFTAR PUSTAKA

Buku Pedoman Laporan On The Job Training MTU. (2024). Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya.

Undang-Undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. (2009). Pemerintah Pusat.

Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 635 Tahun 2015 Tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) Dan Kendaraan Operasional Yang Beroperasi Di Sisi Udara

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.

Perhubungan Udara, D. J. (1999). SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara. Kementerian Perhubungan

Perhubungan Udara, D. J. (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

Aerodrome Manual 2024 Radin Inten II Lampung

LAMPIRAN

