

**PENGADAAN FASILITAS *CHARGING STATION* DI  
AREA KEDATANGAN DAN SELASAR BANDARA  
RADIN INTEN II LAMPUNG  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*  
Tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



**Disusun Oleh :**

**TRIA REZA PUTRI**  
**NIT.30622073**

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

**PENGADAAN FASILITAS *CHARGING STATION* DI  
AREA KEDATANGAN DAN SELASAR BANDARA  
RADIN INTEN II LAMPUNG  
*LAPORAN ON THE JOB TRAINING*  
Tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



**Disusun Oleh :**

**TRIA REZA PUTRI**  
**NIT.30622073**

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

## LEMBAR PERSETUJUAN

### PENGADAAN FASILITAS *CHARGING STATION* DI AREA KEDATANGAN DAN SELASAR DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG

Oleh:  
**TRIA REZA PUTRI**  
NIT. 30622073

Laporan *On the Job Training* (OJT) telah diterima dan disahkan  
sebagai salah satu syarat penilaian *On the Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh:

Supervisor/OJTI

**TRIO HABIBULLAH OMANDA**  
NIK. 20007646

Dosen Pembimbing

**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)* telah dilakukan pengujian didepan TimPenguji pada tanggal 3 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training (OJT)*

Tim Penguji,


Ketua

  
**LATIEF NUR SASONGKO**  
NIK. 20243846

Sekretaris

  
**TRIO HABIBULLAH OMANDA**  
NIK.20007646

Anggota

  
**ITTARIANA 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

Alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayah-Nya kepada penulis sehingga mampu melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Radin Inten II Lampung. Laporan ini disusun sebagai gambaran serta tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* di Bandara Radin Inten II Lampung.

Di samping itu, Laporan *On The Job Training* ini juga disusun untuk melaksanakan program studi semester V bagi Taruna Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya. Semua materi dalam Laporan OJT ini diperoleh dari pengumpulan data di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dan bantuan serta bimbingan dan arahan yang diberikan secara aktif oleh *supervisor* dan para senior. Di dalam *On The Job Training* ini, penulis dilatih untuk dapat menimba pengalaman secara nyata di dalam lingkungan kerja yang sesungguhnya, sehingga nantinya dapat memperoleh bayangan ke depan mengenai bagaimana nantinya bekerja di Bandara dan berusaha mempersiapkan diri dengan matang menjadi seorang personel Bandara yang berkualitas.

Dalam kesempatan ini, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membimbing dan membantu terlaksananya *On the Job Training* ini serta terselesaikannya laporan ini, baik berupa bimbingan, masukan, dan saran, maupun doa, diantaranya:

1. Bapak dan Ibu yang selalu memberikan dukungan, baik moril. dan materil;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, SE, MT. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Granito Wachyu Hindrawan selaku *General Manager* (GM) Bandar Udara Radin Inten II Lampung, atas kesempatan yang diberikan untuk melaksanakan praktik lapangan yakni *On the Job Training* di lingkungan Bandara Radin Inten II Lampung.
4. Bapak Latif Nur Sasongko selaku *Airport Operation and Service Departement Head* Bandar Udara Radin Inten II Lampung, atas bimbingannya.
5. Bapak Trio Habibullah Omanda selaku *Airport Operation and Service Improvement Supervisor*, atas bimbingannya.
6. Mam Lady Silk Moonlight, S.KOM, M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
7. Mbak Ittabiana Nabawiyati, A.Md., selaku dosen pembimbing yang telah membimbing selama proses pembuatan laporan ini



8. Seluruh dosen, instruktur serta staff pada Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
9. Seluruh *Supervisor*, staff, karyawan dan senior di unit *Landside* dan *Airside* Bandar Udara Radin Inten II Lampung.
10. Rekan-rekan *On the Job Training* di Bandar Udara Radin Inten II, atas kebersamaan dan kerjasamanya.
11. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang senantiasa membantu penulis dalam menulis laporan *On the Job Training*.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangat di harapkan untuk perbaikan di masa yang akan datang dan semoga laporan ini dapat memberikan kontribusi yang berarti bagi kita semua. Aamiin.

Lampung, 28 Februari 2025

  
**TRI REZA PUTRI**  
**NIT. 30622073**



## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PERSETUJUAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>x</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
11.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT .....	1
11.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan On the Job Training (OJT) .....	3
11.2.1 Maksud .....	3
11.2.2 Manfaat .....	3
<b>BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING .....</b>	<b>5</b>
2.1 Sejarah Singkat .....	5
2.2 Data Umum .....	8
2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara .....	8
2.2.2 Layout Aerodrome .....	9
2.2.3 Jam Operasional .....	10
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (Handling Service and Facilities) .....	11
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passanger Facilities) ..	11
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (Rescue and Fire Fighting) .....	12
2.2.7 Apron, Taxiways dan Check Location Data .....	13
2.2.8 Parking Stands Pesawat Udara dan Koordinat .....	13
2.2.9 Aerodrome Obstacle .....	14
2.2.10 Ketersediaan Informasi Meteorologi .....	14
2.2.11 Karakteristik Fisik Runway .....	15
2.2.12 Declared Distance .....	16

2.2.13	Helicopter Landing Area .....	17
2.2.14	Fasilitas Sisi Darat .....	17
2.2.15	Jarak Bandar Udara dengan Kota Terdekat .....	18
2.3	Struktur Organisasi .....	19
2.3.1	Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II Lampung	19
2.3.2	Rincian Tugas dan Tanggung Jawab Pejabat/Personel Utama yang Bertanggung Jawab terhadap Operasi Bandar Udara .....	19
<b>BAB III TINJAUAN TEORI .....</b>		<b>22</b>
3.1	Tinjauan Teori .....	22
3.1.1	Bandar Udara .....	22
3.1.2	Terminal Inspection Service (TIS) .....	22
3.1.3	Charging Station .....	22
3.1.4	Efisiensi .....	22
<b>BAB IV PELAKSANAAN OJT .....</b>		<b>24</b>
4.1	Lingkup Pelaksanaan OJT .....	24
4.1.1	Wilayah Kerja .....	24
4.1.2	Wilayah Kerja .....	24
4.1.3	Deskripsi Jurnal Aktivitas .....	37
4.2	Jadwal .....	40
4.3	Permasalahan .....	41
4.4	Penyelesaian Masalah/Pengembangan Inovasi .....	42
4.4.1	Kuisioner Penumpang .....	51
4.4.2	Kuisioner Pekerja Unit TIS, AMC, dan AVSEC .....	57
4.4.3	Kondisi saat ini .....	52
4.4.4	Kondisi yang diharapkan .....	57
<b>BAB V PENUTUP .....</b>		<b>59</b>
5.1	Kesimpulan .....	59
5.1.1	Kesimpulan Bab IV .....	59
5.2	Saran .....	59
DAFTAR PUSTAKA .....		69
LAMPIRAN .....		70



## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1	Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara .....	9
Tabel 2. 2	Jam Operasional Bandar Udara Radin Inten II.....	10
Tabel 2.3	Aircraft Handling Service and Facilities .....	11
Tabel 2.4	Fasilitas Penumpang Pesawat Udara .....	12
Tabel 2.5	Rescue and Fire Fighting .....	12
Tabel 2.6	Apron, Taxiways, and Check Location Data .....	13
Tabel 2.7	Coordinate Aircraft Parking Stand .....	13
Tabel 2.8	Aerodrome Obstacles .....	14
Tabel 2.9	Meteorogocal Information .....	15
Tabel 2.10	Karakteristik Runway .....	16
Tabel 2.11	Declared Distance .....	16
Tabel 2.12	Helicopter Landing Area .....	17
Tabel 2.13	Landside Facilities .....	18
Tabel 2.14	Jarak Bandar Udara dengan Kota Terdekat .....	18
Tabel 4. 1	Personel Unit AVSEC Bandar Udara Radin Inten II Lampung .....	30
Tabel 4. 2	Personel TIS Bandar Udara Radin Inten II Lampung .....	33
Tabel 4. 3	Personel AMC Bandar Udara Radin Inten II Lampung .....	36
Tabel 4. 4	Jurnal Aktivitas Mahasiswa OJT di AVSEC .....	38
Tabel 4. 5	Jurnal Aktivitas Mahasiswa OJT di TIS .....	39
Tabel 4. 6	Jurnal Aktivitas Mahasiswa OJT di AMC .....	40
Tabel 4. 7	Tabel Tindak Lanjut Hasil ASC.....	42

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1	Bandar Udara Radin Inten II Lampung .....	5
Gambar 2. 2	Lokasi Fasilitas Bandar Udara Radin Inten II Lampung .....	9
Gambar 2.3	Jarak Bandar Udara dengan Kota Terdekat pada Peta .....	19
Gambar 2.4	Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II Lampung .....	19
Gambar 4. 1	Kegiatan Penulis Saat Melakukan Pengecekan Dokumen Penumpang .....	25
Gambar 4. 2	Kegiatan Penulis Saat Memantau Pergerakan Penumpang.....	31
Gambar 4. 3	Kegiatan Penulis Saat Melakukan Inspeksi Apron .....	34
Gambar 4. 4	Jadwal Pelaksanaan OJT Penulis di Bandara Radin Inten II .....	41
Gambar 4. 5	Urgensi Ketersediaan Charging Station di Area Kedatangan dan Salasar.....	44
Gambar 4. 6	Frekuensi Penggunaan Perangkat Selama di Bandara.....	45
Gambar 4. 7	Tingkat Kepentingan Pengadaan Charging Station. ....	46
Gambar 4. 8	Durasi Waktu Menunggu di Area Kedatangan dan Salasar .....	47
Gambar 4. 9	Jenis Perangkat yang Membutuhkan Pengisian Daya .....	48
Gambar 4. 10	Kapasitas dan Harapan terhadap Fasilitas Charging .....	49
Gambar 4. 11	Pentingnya Pengadaan Charging Station .....	50
Gambar 4. 12	Lokasi yang Aman dan Mudah Diakses .....	51
Gambar 4. 13	Kenyamanan Penggunaan Charging Station.....	52
Gambar 4. 14	Kondisi Area Kedatangan (Arrival) dari conveyor 2.....	53
Gambar 4. 15	Kondisi Papan Iklan di Area Conveyor 2 .....	53
Gambar 4. 16	Kondisi Area Kedatangan (Arrival) dari conveyor 1 .....	54
Gambar 4. 17	Kondisi Area Kosong yang Dapat Ditaruh Papan Charging.....	55
Gambar 4. 18	Kondisi Area Salasar Dekat Costumer Service.....	56
Gambar 4. 19	Kondisi Area Salasar Dekat Costumer Service.....	57

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT

Transportasi merupakan kebutuhan vital di dunia. Transportasi terus menerus mengalami perkembangan dan peningkatan disetiap tahunnya. Dituntut untuk memenuhi kebutuhan yang ada dalam aspek pelayanan, kapasitas, dan waktu tempuh. Dari ketiga matra transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara menjadi transportasi yang menyediakan waktu tempuh tercepat daripada transportasi lain terutama pada negara maritim seperti Indonesia. Ditunjang dengan kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan tropis menjadikan pilihan transportasi hanya terbatas pada transportasi laut dan udara untuk menghubungkan pulau satu dengan pulau lainnya sehingga jumlah pengguna sarana transportasi udara di Indonesia meningkat pesat.

Fasilitas Bandar Udara terdiri dari Sisi darat (*land side*) merupakan bagian yang terbuka bagi publik, beberapa *counter* pengguna jasa Bandar Udara di rancang dan dikelola untuk mengakomodasi *ground-based vehicles* (kendaraan di darat), penumpang, dan kargo. Terminal Bandar Udara dirancang untuk memfasilitasi pergerakan penumpang. Terminal Bandar Udara atau *count course* adalah pusat urusan penumpang yang datang atau pergi. Dan sisi udara (*air side*) merupakan bagian yang tertutup untuk umum dan hanya dapat terbuka oleh orang yang mempunyai kewenangan dan pihak-pihak yang terlibat langsung dengan operasi pesawat udara. Bandar udara di rancang dan dikelola untuk mengakomodasi pergerakan pesawat di sekitar bandar udara, maupun saat menuju dan kembali dari udara. Adapun komponen yang terdapat pada daerah sisi udara (*air side*) adalah landasan pacu (*runway*), *taxyway*, *apron*, terminal penumpang, dan *boarding gate*, hanggar, dan lain-lain.

Menurut Parasuraman, Zeitham dan Berry (dalam Lovelock dan Wirtz, 2011) dalam mengukur kepuasan pelanggan ada lima dimensi besar melalui kualitas jasa, yaitu; *Reability* (keandalan) yaitu kemampuan untuk melakukan pelayanan yang dijanjikan dengan akurat dan dapat diandalkan. *Responsiveness* (daya tanggap) yaitu keinginan membantu dan memberikan pelayanan kepada pelanggan dengan cepat. *Assurance* (jaminan) yaitu kemampuan dan kesopanan karyawan serta sifat dapat dipercaya yang dimiliki oleh karyawan. *Emphaty* (empati) yaitu kepedulian dan perhatian yang diberikan karyawan terhadap kebutuhan konsumen. *Tangible* (kasat mata) yaitu apresiasi terhadap fasilitas fisik, peralatan, karyawan serta sarana

komunikasi.

Keberadaan gadget bagi masyarakat saat ini merupakan terpenting bagian dari hidup. Lebih ekstrem lagi, benda ini bahkan dianggap sebagai setengah dari jiwa, kehabisan baterai tentu menjadi penyakit yang paling menakutkan. Teknologi yang terdapat pada perangkat dan charger untuk mengatur pengisian baterai lebih cepat yaitu *fast charging*. Teknologi ini diterapkan pada sebuah perangkat seperti HP/Smartphone, Tablet, Laptop, Powerbank. *Free charging station* adalah salah satu fasilitas yang di berikan oleh *terminal inspection service* yang berupa box colokan. Fasilitas ini bertujuan untuk memenuhi baterai pada telpon genggam atau alat elektronik lainnya yang dapat dipergunakan oleh seluruh penumpang yang ada di Bandara tersebut. Melalui charger energi listrik untuk batrai yang di alirkan, tidak mungkin listrik secara langsung di transfer ke batrai tanpa alat perantara bernama charger.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Perguruan Tinggi Kedinasan di bawah Kementrian Perhubungan di bidang transportasi udara. Dalam hal ini Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki tugas utama untuk mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara yang unggul, prima, serta profesional dan sesuai dengan semboyannya yakni “*Be First Class Airman*”.

*On the Job Training* atau praktik kerja lapangan merupakan salah satu rangkaian program kurikulum pendidikan dan pelatihan penerbangan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Dengan adanya *On the Job Training*, diharapkan peserta didik dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama pelatihan atau perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Teori yang diterapkan di lapangan bertujuan agar semua permasalahan yang timbul dapat diatasi dan dicerna serta teori yang belum didapat dalam perkuliahan didapatkan di *On the Job Training* yang berguna untuk mempersiapkan diri sebagai tenaga ahli industri penerbangan yang siap kerja.

Pelaksanaan *On the Job Training* merupakan kewajiban bagi peserta didik program studi Manajemen Transportasi Udara, sebagaimana tercantum dalam **PM 87 Tahun 2021** tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69 (CASR Part 69) tentang Lisensi, Rating, Pelatihan dan Kecakapan Personel Navigasi Penerbangan maka peserta diklat kompetensi di bidang Manajemen Transportasi Udara dan personel yang akan memperoleh rating untuk pertama kali pada suatu unit pelayanan Manajemen Transportasi Udara wajib melaksanakan *On the Job Training*.

Melalui *On The Job Training* (OJT) tersebut diharapkan para taruna dapat menerapkan segala aspek ilmu dan memperdalam ilmu pengetahuan, setelah menjalani pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya dan mampu menerapkan teori dan praktik yang didapat dalam memberikan pelayanan di bidang Manajemen Transportasi Udara. Selain itu para taruna dapat menyikapi segala kendala yang ada di lapangan, dengan menyumbangkan pemikiran baru demi kemajuan navigasi udara, serta berpola pikir kritis terhadap setiap permasalahan yang ada.

## **1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan On the Job Training (OJT)**

### **1.2.1 Maksud**

Maksud dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) meliputi:

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

### **1.2.2 Manfaat**

Manfaat dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) meliputi:

1. Dapat memperoleh pengetahuan terhadap tugas seorang AMC, AVSEC, dan TIS
2. Dapat menerapkan teori maupun praktik yang diterima selama mengikuti pendidikan secara langsung ketika *On The Job Training* (OJT) di lapangan.
3. Taruna dapat lebih mengerti tugas pada unit AMC, AVSEC, dan TIS.
4. Menerapkan daya nalar dan daya logis terhadap permasalahan yang timbul di lokasi *On The Job Training* (OJT).
5. Mampu bekerja sama dan bersosialisasi dengan baik, baik itu antar sesama taruna maupun dengan petugas di unit kerja yang sama atau di unit yang berbeda. Karena lokasi *On The Job Training* (OJT)



merupakan gambaran lokasi kerjanya nanti.

6. Membekali diri untuk melanjutkan ke program selanjutnya di pendidikan.

Setelah melaksanakan *On The Job Training* (OJT) diharapkan taruna/i memiliki keahlian yang terampil, wawasan yang luas, daya pikir yang cepat dan logis yang diperlukan untuk melakukan pekerjaan penunjang di unit AMC, AVSEC, dan TIS serta mampu mengatasi segala permasalahan yang timbul di lapangan.



## BAB II

### PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

#### 2.1 Sejarah Singkat



**Gambar 2.1** Bandar Udara Radin Inten II Lampung  
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Bandar Udara Radin Inten II (IATA: TKG, ICAO: WILL) merupakan sebuah bandar udara yang terletak di Jalan Alamsyah Ratu Perwiranegara, Desa Branti Raya, Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan dengan koordinat  $05^{\circ}14'33''\text{S}$  dan  $105^{\circ}10'44''\text{E}$ . Bandar udara ini sebelumnya dikenal dengan nama Pelabuhan Udara Branti. Bandar Udara Internasional Radin Inten II merupakan peninggalan Pemerintahan Jepang yang dibangun pada tahun 1943 dan kemudian diserahkan kepada Pemerintahan Republik Indonesia pada tahun 1946. Pada tahun 1946 sampai dengan tahun 1955 Pelabuhan Udara Branti dikelola oleh Detesemen Angkatan Udara/AURI (Angkatan Udara Republik Indonesia) dan saat itu belum terdapat penerbangan komersial/reguler.

Pada tahun 1956 maskapai Garuda Indonesia membuka jakur penerbangan untuk pertama kali yang melayani rute penerbangan Jakarta – Tanjung Karang (PP), dengan penerbangan dengan pesawat jenis *Barron* dan pada tahun tersebut dimulai penerbangan untuk komersial dengan frekuensi penerbangan 3 kali dalam seminggu, kemudian seiring berjalannya waktu pesawat jenis *Barron* ini berganti menjadi *Dakota*. Pada saat itu landasan pacu memiliki ukuran kurang lebih 900 meter. Perubahan pada ukuran 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 pada tahun 1975 barulah diadakan pembangunan perpanjangan landasan pacu menjadi 1520 meter agar bisa didarati dengan pesawat bertipe *Fokker-28*.

Perubahan nama pada bandar udara ini terjadi pada tanggal 1 September 1985 yaitu yang sebelumnya memiliki nama Pelabuhan Udara Branti kemudian berubah menjadi Bandar Udara Branti berdasarkan *telex* Sekjen Dephub No. 378/TLK/DEPHUB/VIII/85 tanggal 22 Agustus 1985, kemudian pada tanggal 2 Mei 1995 nama Bandar Udara Branti memiliki perubahan menjadi Bandar Udara Radin Inten II Lampung berdasarkan **SK Menhub No. KM 10 Tahun 1997** dan pada tanggal 24 Juli 1997 diremikan oleh Menteri Perhubungan bahwa nama Radin Inten II diberikan sebagai bentuk mengabdikan nama pahlawan nasional yang berasal dari Provinsi Lampung. Pada tahun 2004 landasan pacu diperpanjang dari 1850 meter x 30 meter menjadi 2000 meter x 30 meter. Pada tahun 2009 landasan pacu diperpanjang lagi menjadi 2500 meter x 30 meter dan pada tahun 2011 diperlebar menjadi 2500 meter x 45 meter .

Pada tanggal 3 Mei 2005 maskapai *Sriwijaya Airlines* mulai membuka jalur penerbangan dan kemudian disusul oleh maskapai *Adam Air* pada tanggal 5 September 2005 dengan jenis pesawat *Boeing 737-200* sedangkan pada tanggal 6 November 2006 maskapai *Riau Airlines* membuka jalur penerbangan dengan pesawat jenis *Fokker-50*. Pada tahun 2007 landasan pacu diperpanjang dari 2000 meter x 30 meter menjadi 2250 meter x 30 meter, pada tahun 2008 maskapai *Adam Air* tepatnya pada tanggal 11 Maret 2008 dan *Riau Airlines* 2 Juni 2008 sudah tidak melayani jalur penerbangan ke Radin Inten II, kemudian maskapai penerbangan *Batavia Air* mulai membuka jalur penerbangan ke Radin Inten II pada tanggal 8 Agustus 2008 dan pada tanggal 30 Januari 2013 PT Metro Batavia atau lebih dikenal dengan nama *Batavia Air* telah dinyatakan pailit dan berhenti beroperasi serentak seluruh Indonesia mulai tanggal 31 Januari 2013.

Selanjutnya pada tahun 2016 dilakukan renovasi besar-besaran, Dimana salah satu bagian yang diperlukan adalah perluasan *apron*, *taxiway D*, dan landasan pacu agar dapat menampung pesawat berbadan lebar, sehingga peningkatan *apron* dari 7 pesawat bahkan bisa menampung 10 pesawat dalam kondisi darurat. Pada saat perluasan selesai, maskapai Garuda Indonesia, *Lion Air* menambah frekuensi penerbangan dan maskapai *Batik Air* mulai membuka Penerbangan ke Bandar Udara Radin Inten II Lampung Dimana debut perdana jenis pesawat *Airbus A320* di bandar ini sejak perluasan 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 bandar udara ini diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo menjadi bandar udara internasional, dengan menandatangani prasasti berbarengan dengan peresmian Bandar Udara Silampari di Lubuk Linggau. Pada 14 Oktober 2019 diresmikan bahwa pengelola Bandar Udara Radin Inten II dikelola oleh PT Angkasa Pura II, 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.

Bandar Udara Radin Inten II Lampung memiliki ruang Radin Inten II *Aerodrome Traffic Zone* (ATZ) dengan status Radin Inten II *Tower* adalah *Aerodrome Control Tower* (ADC). Sebagai pusatnya Radin Inten ADC berimpit dengan ruang udara Jakarta *Flight Information Region* (FIR). Di Bandar Udara Radin Inten II pelayanan pemanduan lalu lintas udara diberikan oleh ADC-APP *combine* unit, karena Lampung APP belum bisa berdiri independent karena alasan tertentu. Area wilayah udara Lampung *Control Zone* meliputi batas lateral hingga 75 NM *centered 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*. Pada tanggal 18 Maret 2012, Bandar Udara Radin Inten II Lampung Selatan ditetapkan menjadi *Approach Control Unit* (APP) oleh **Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 88 Tahun 2012** tentang “Pembentukan *Approach Control Unit* (APP) DI Bandar Udara Radin Inten II Lampung Selatan dan *Aerodrome Control Tower* (ADC) di Bandar Udara Blimbing Sari Banyuwangi” (Kementerian Perhubungan, 2012).

## 2.2 Data Umum

### 2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

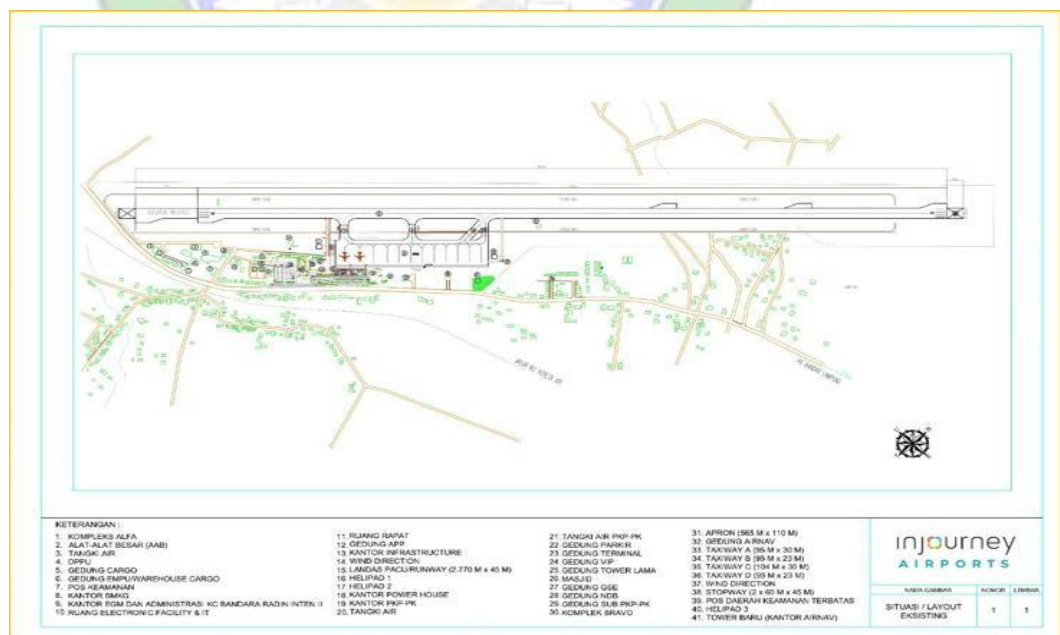
1	Indikator Lokasi Bandar Udara	IATA : TKG
		ICAO : WILL
2	Nama Bandar Udara	Bandar Udara Radin Inten II
3	Kabupaten/Provinsi	Lampung Selatan, Lampung
4	Koordinat ARP <i>Aerodrome</i>	05°14'26"S
		105°10'32"E
5	Arah dan Jarak ke Kota	20.33 KM dari Pusat Kota Terdekat (Tanjung Karang) <i>Bearing</i> 155°
6	Magnetik Var/Tahun Perubahan	0°30' East (2020) / 0.02° <i>Decreasing</i>
7	Elevasi/Referensi Temperatur	273 FT / 33° C
8	Elevasi <i>Threshold</i>	THR 14 : 273 Ft
		THR 32 : 262 Ft
9	Elevasi tertinggi <i>Touch Down Zone</i> pada <i>Precision Approach Runway</i>	<i>Instrument Non Precission</i>
10	Rincian <i>Rotating Beacon</i>	Lokasi : Di atas bangunan <i>Control Tower</i> , 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	<a href="mailto:tkg_ap2@angkasapura2.co.id">tkg_ap2@angkasapura2.co.id</a>
17	Kategori PKP-PK	7 (Tujuh)
18	Tipe Lalu Lintas Penerbangan Yang Diizinkan	IFR dan VFR
19	Keterangan	NILL

**Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara**  
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)

### 2.2.2 Layout Aerodrome



**Gambar 2. 2 Lokasi Fasilitas Bandar Udara Radin Inten II Lampung**

(Sumber : *Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025*)

Posisi *Wind Direction* adalah :

- 1 *Wind Direction* 1  $\pm$  150 M dari CL RW  $\pm$  305 M dari *Threshold* RWY 14.
- 2 *Wind Direction* 2  $\pm$  75 M dari CL RW  $\pm$  950 M dari *Threshold* RWY 32.

### 2.2.3 Jam Operasional

1	Pelayanan Pesawat Udara	23.00 s/d 14.00 UTC
2	Administrasi Bandar Udara	Senin s/d Jumat 00.30 s/d 09.30 UTC atau 07.30 s/d 16.30 WIB
3	Bea Cukai dan Imigrasi	<i>On Call</i> , Tersedia di Gedung Terminal
4	Kesehatan dan Sanitasi	23.00 s/d 14.00 UTC atau 06.00 s/d 21.00 WIB
5	<i>Handling</i>	23.00 s/d 14.00 UTC atau 06.00 s/d 21.00 WIB
6	Keamanan Bandar Udara	24 Jam
7	Waktu Lokal	UTC + 7
8	Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP)	23.00 s/d 14.00 UTC atau 06.00 s/d 21.00 WIB
9	Keterangan	NILL

***Tabel 2. 2 Jam Operasional Bandar Udara Radin Inten II***

(Sumber : *Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025*)

#### 2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (Handling Service and Facilities)

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

**Tabel 2.3** *Aircraft Handling Service and Facilities*  
(Sumber : *Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung 2025*)

#### 2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passanger Facilities)

1	Hotel	Tersedia (1 KM dari Bandara)
2	<i>Restaurant</i>	Tersedia (1 KM dari Bandara)
3	Transportasi	Tersedia ( <i>Taxi</i> , Damri dan <i>Rent Car</i> )
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)
---	------------------	------------------------------------

**Tabel 2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara**

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)

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

1	Kategori PKP-PK	7 (Tujuh)
2	Fasilitas PKP-PK	<p>Terdapat 10 kendaraan, terdiri dari 5 kendaraan utama dan 5 kendaraan pendukung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 unit <i>Foam Tender Type II</i> (10.000 liter air, 1.200 liter <i>foam</i>)</li> <li>- 1 unit <i>Foam Tender Type IV Type IV</i> (4.000 liter air, 500 liter <i>foam</i>)</li> <li>- 1 unit <i>Foam Tender Type IV</i> (4.000 liter air, 500 liter <i>foam</i>)</li> <li>- 1 unit <i>Foam Tender Type V</i> (2.500 liter air, 500 liter <i>foam</i>, DCP 250 kg)</li> <li>- 1 unit <i>Nurse Tender</i> (8.000 liter air, 500 liter <i>foam</i>)</li> <li>- 3 unit <i>Ambulance</i></li> </ul>

**Tabel 2.5 Rescue and Fire Fighting**

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)

### 2.2.7 Apron, Taxiways dan Check Location Data

NAMA FASILITAS	PERMUKAAN	KEKUATAN	DIMENSI
<i>Runway 14</i>	<i>Asphalt</i>	PCN 63 F/C/X/T	2.770 X 45M
<i>Runway 32</i>	<i>Asphalt</i>	PCN 63 F/C/X/T	2.770 X 45M
<i>Apron</i>	<i>Asphalt</i>	PCN 67 F/C/X/T	565 M x 110 M
<i>Taxiway A</i>	<i>Asphalt</i>	PCN 67 F/C/X/T	95 M x 30 M
<i>Taxiway B</i>	<i>Asphalt</i>	PCN 67 F/C/X/T	95 M x 23 M
<i>Taxiway C</i>	<i>Asphalt</i>	PCN 67 F/C/X/T	114 M x 30 M
<i>Taxiway D</i>	<i>Asphalt</i>	PCN 67 F/C/X/T	95 M x 23 M

**Tabel 2.6** *Apron, Taxiways, and Check Location Data*

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)

### 2.2.8 Parking Stands Pesawat Udara dan Koordinat

NO	NOMOR PARKIR	KOORDINAT		KAPASITAS
		LINTANG	BUJUR	
1	<i>Parking Stand 1</i>	051432.04S	1051034.90E	B739/A320
2	<i>Parking Stand 2</i>	051433.45S	1051036.09E	A330-300
3	<i>Parking Stand 3</i>	051434.89S	1051037.32E	B739/A320
4	<i>Parking Stand 4</i>	051436.02S	1051038.27E	B739/A320
5	<i>Parking Stand 5</i>	051437.18S	1051039.26E	B739/A320
6	<i>Parking Stand 6</i>	051438.37S	1051040.28E	B739/A320
7	<i>Parking Stand 7</i>	051439.46S	1051041.21E	B739/A320
8	<i>Parking Stand 8</i>	051440.55S	1051042.14E	B739/A320
9	<i>Parking Stand 9</i>	051441.64S	1051043.07E	B739/A320
10	<i>Parking Stand 10</i>	051442.73S	1051044.00E	B739/A320
11	<i>Parking Stand 11</i>	051443.82S	1051044.93E	B739/A320
12	<i>Parking Stand 12</i>	051445.03S	1051045.96E	ATR 72

**Tabel 2.7** *Coordinate Aircraft Parking Stand* (Sumber : Aerodrome Manual



*Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)*

**2.2.9 Aerodrome Obstacle**

<i><b>In Area 2</b></i>						
<i><b>NO</b></i>	<i><b>OBST ID/Designation</b></i>	<i><b>Obstacle Type</b></i>	<i><b>Obstacle Position</b></i>	<i><b>Elevation/ HGT</b></i>	<i><b>Markings/ LGT</b></i>	<i><b>Remaks</b></i>
1	NIL	Tree	NIL	272,3 ft/36,1 ft	NIL	Distance 380 m from THR 14
2	NIL	Antenna	NIL	292,6 ft/30,8 ft	NIL	DVOR, Distance 530 m from THR 32
3	NIL	Pole 1	NIL	291,6 ft/33,1 ft	NIL	Distance 420 m from THR 32
4	NIL	Pole 2	NIL	302,3 ft/43,8 ft	NIL	Distance 420 m from THR 32

**Tabel 2.8 Aerodrome Obstacles**

*(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)*

**2.2.10 Ketersediaan Informasi Meteorologi**

1	<i>Associated MET Office</i>	<i>MET Station Radin Inten II</i>
2	<i>Hours of service</i>	<i>H24</i>
3	<i>MET Office outside hours</i>	<i>NIL</i>
4	<i>Office responsible for TAF preparation</i>	<i>MET Station Radin Inten II</i>
5	<i>Periods of validity</i>	<i>H24</i>
6	<i>Trend forecast</i>	<i>TREND</i>
7	<i>Interval of issuance</i>	<i>30 Minutes</i>

8	<i>Briefing/consultation provided</i>	<i>Personal Consultation and Telephone</i>
9	<i>Flight documentation</i>	<i>Chart, Abbreviated Plain Language Texts</i>
10	<i>Language(s) used</i>	<i>English</i>
11	<i>Charts and other information available for briefing or consultation</i>	<i>Surface Analysis Chart Upper Air Analysis Chart, Radar Images Satellite Images</i>
12	<i>Supplementary equipment available for providing information</i>	<i>AWOS1</i>
13	<i>ATS units provided with information</i>	<i>TWR, APP</i>
14	<i>Additional information</i>	<i>Telephone Number: (+62721) 7697093</i>

**Tabel 2.9** Meteorogocal Information

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)

### 2.2.11 Karakteristik Fisik Runway

1	2	3	4	5
Nomor Runway	<i>True BRG</i>	Dimensi Runway	Kekuatan (PCR) dan Permukaan Runway dan Stopway	Koordinat Threshold
14	139.60°	2770x45	PCR 570/F/C/X/U	05° 14' 15.01" S 105° 10' 29.43" E
32	319.60°	m		05° 15' 23.67" S 105° 11' 27.71" E

6	7	8	9
Elevasi <i>Threshold</i> & ketinggian Elevasi dari <i>Touchdown Zone</i> untuk <i>Precision</i>	<i>Slope Runway</i> – Nomor	Dimensi <i>Stopway</i>	Dimensi <i>Clearway</i>
		60 x 45	210 x 150
THR 273 Feet	Longitudinal		

	1.5 %		
THR 262 Feet	Longitudinal 1.5 %	NIL	NIL

10	11	12	13
Dimensi Runway Strip	RESA	OFZ	Keterangan
2950 X 150	Available on RWY 14 and RWY 32 90x90 m	NIL	NIL

**Tabel 2.10** Karakteristik Runway

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)

#### 2.2.12 Declared Distance

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
1	2	3	4	5
14	2770 M	2980 M	2830 M	2770 M
32	2770 M	2770 M	2770 M	2770 M

**Tabel 2.11** Declared Distance

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)

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*.

### 2.2.13 Helicopter Landing Area

<i>Coordinates TLOF of THR FATO</i>	<i>Threshold Runway 14 : 05° 14' 15.01" S</i> <i>105° 10' 29.43" E</i> <i>Threshold Runway 32 : 05° 15' 23.67" S</i> <i>105° 11' 27.71" E</i> <i>Heliport 1 : 05°14'28"27S 105°10'34"21E</i> <i>Heliport 2 : 05°14'30"08S 105°10'35"17E</i>
<i>TLOF and/or FATO elevation (M/FT)</i>	283 Ft
<i>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</i>	Heliport 1 : 20 x 20 m, Concrete; helikopter terbesar beroperasi super puma Heliport 2 : 20 x 20 m, Concrete; helikopter terbesar beroperasi super puma

**Tabel 2.12 Helicopter Landing Area**

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)

### 2.2.14 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 <i>Work Shop</i>	Ada

8	Bangunan APP/Elektronika Bandara	Ada
9	Bangunan Pompa Air	Ada
10	Bangunan Pos Keamanan	Ada
11	Bangunan <i>Tower</i>	Ada
12	Bangunan AMSC	Ada
13	Bangunan DVOR	Ada
14	Bangunan NDB	Ada

**Tabel 2.13** *Landside Facilities*

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)

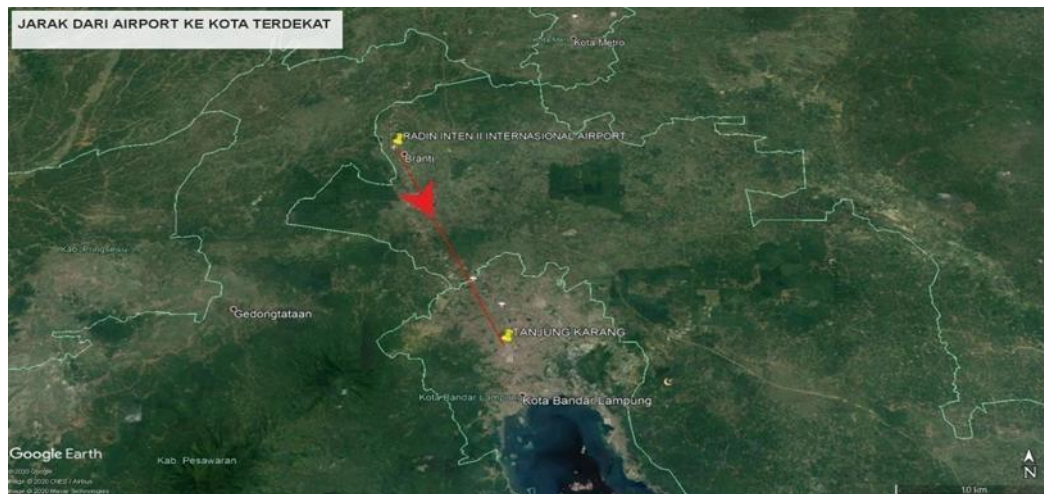
#### **2.2.15 Jarak Bandar Udara dengan Kota Terdekat**

LOKASI	AIRPORT	T.KARANG	METRO	PANJANG	PRINGSEWU	TARAHAN	KRUI	KALIANDA
AIRPORT	0	20,33	31,1	34,1	44,7	46,5	247	79,6
T.KARANG	20,33	0	55,9	9,6	44,8	22,8	245	55,9
METRO	31,1	55,9	0	54,7	56,3	59,7	261	105
PANJANG	34,1	9,6	54,7	0	51,2	13,3	254	52
PRINGSEWU	44,7	44,8	56,3	51,2	0	64,2	208	97,3
TARAHAN	46,5	22,8	59,7	13,3	64,2	0	266	33,1
KRUI	247	245	261	254	208	266	0	299
KALIANDA	55,9	55,9	105	52	97,3	33,1	299	0

**Tabel 2.14** *Jarak Bandar Udara dengan Kota Terdekat*

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)





**Gambar 2.3** Jarak Bandar Udara dengan Kota Terdekat pada Peta  
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2025)

## 2.3 Struktur Organisasi

### 2.3.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II Lampung



**Gambar 2.4** Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II Lampung  
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Radin Inten II lampung Tahun 2025)

### 2.3.2 Rincian Tugas dan Tanggung Jawab Pejabat/Personel Utama yang Bertanggung Jawab terhadap Operasi Bandar Udara

## **1 Regional CEO – *Region III***

- a. Memimpin penyelenggaraan tugas dan fungsi dari kantor regional serta melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan kebijakan yang ditetapkan direksi.
- 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 program Bandar Udara Radin Inten II Lampung sesuai dengan sistem manajemen keselamatan.
- c. Memastikan bahwa sistem manajemen keselamatan di Bandar Udara Radin 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 sadar dan bertanggung jawab dalam melakukan tindakan yang aman dalam ruang lingkup operasionalnya.
- e. Memberikan instruksi dalam memecahkan masalah yang ada yang ada dalam pencegahan kecelakaan/insiden penerbangan.
- f. Menerbitkan berita-berita terkait kecelakaan/insiden penerbangan.

## **3. *Airport Operation & Service Improvement Departemen Head***

- a. Melaksanakan, memonitor, dan melaporkan kegiatan operasi pelayanan bandara meliputi pelayanan di sisi darat, di sisi udara, pengawasan aktivitas di sisi darat dan di sisi udara pada bandara.
- b. Mengelola dan mengawasi updating dokumen bandar udara meliputi Aerodrome Manual (AM) untuk memastikan kesesuaian dengan kebutuhan operasional dan ketentuan yang berlaku.
- c. Mengelola, mengawasi dan mengatur seluruh kegiatan operasional bandara, pelayanan serta menjamin kegiatan operasional dan pelayanan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

## **4. *Airport Facilities, Equipment, & Technology Departement 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 maintance yang menjadi tanggung jawabnta 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 dungsi 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, 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.

**6. *Airport Security & ARFF Departement 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 pelatihan PKP-PK pada bandara.

## **BAB III**

### **TINJAUAN TEORI**

#### **3.1 Tinjauan Teori**

##### **3.1.1 Bandar Udara**

Bandar udara atau bandara merupakan infrastruktur transportasi udara yang memiliki peran penting dalam mobilitas manusia dan barang. Menurut **Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009** tentang Penerbangan, bandara didefinisikan sebagai kawasan tertentu di daratan dan/atau perairan yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

##### **3.1.2 Terminal Inspection Service (TIS)**

Menurut **International Civil Aviation Organization (ICAO)**, Terminal Inspection Service bertujuan untuk memastikan bahwa semua fasilitas di terminal bandara beroperasi dengan baik dan memenuhi standar keselamatan serta kenyamanan bagi penumpang. Di Indonesia, layanan ini juga diatur dalam **Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2019** tentang Standar Pelayanan Penumpang di Bandar Udara, yang mewajibkan pengelola bandara untuk memastikan bahwa fasilitas publik dalam kondisi optimal.

##### **3.1.3 Charging Station**

Charging station adalah fasilitas pengisian daya yang disediakan untuk pengguna perangkat elektronik seperti ponsel, tablet, dan laptop. Fasilitas ini berfungsi untuk mendukung mobilitas pengguna dengan menyediakan sumber daya listrik yang mudah diakses di area publik, termasuk di bandara. Penggunaan charging station sangat penting di tempat-tempat dengan arus penumpang tinggi, seperti area kedatangan bandara, karena banyak pengguna yang membutuhkan daya tambahan setelah perjalanan udara.

##### **3.1.4 Efisiensi**

Efisiensi dalam pengadaan fasilitas umum, termasuk charging station di bandara, menjadi aspek penting dalam pengelolaan infrastruktur transportasi. Efisiensi ini mencakup pemanfaatan sumber daya secara optimal, baik dari segi biaya, energi, maupun ruang. Di era digital, kebutuhan pengisian daya bagi penumpang semakin meningkat, sehingga pengadaan charging station yang efisien dapat meningkatkan kenyamanan dan kepuasan pengguna jasa bandara.





## BAB IV PELAKSANAAN OJT

### 4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

#### 4.1.1. Wilayah Kerja

Dalam melaksanakan *On The Job Training*, mahasiswa/i D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya ditugaskan di beberapa unit kerja, antara lain sebagai berikut :

1. Unit *Aviation Security* (AVSEC)
2. Unit *Terminal Inpection Service* (TIS)
3. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

#### 4.1.2 Wilayah Kerja

Setelah melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung selama  $\pm$  2 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.

##### 4.1.2.2 Unit Aviation Security

###### A. Tugas Pokok dan Fungsi

Unit *Aviation Security* merupakan unit di bandara yang menjamin keamanan terhadap resiko yang dapat merugikan maupun mengancam keamanan di kawasan terminal baik itu area *public* seperti keberangkatan dan kedatangan, area nonterminal yaitu seperti area perimeter, objek vital, kargo, dan lainnya sehingga keamanan dapat terjaga dan terkendali di bandara. etika berada di unit *Aviation Security* diharapkan mahasiswa/i dapat :

1. Memiliki kemampuan untuk memeriksa penumpang
2. Mampu melakukan pengamanan daerah steril
3. Memahami terkait pelaksanaan patroli
4. Memiliki kemampuan untuk melakukan pemeriksaan secara manuak terhadap barang maupun bagasi yang dibawa oleh penumpang



**Gambar 4. 1** Kegiatan Penulis Saat Melakukan Pengecekan Dokumen Penumpang  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Standar Operasional Prosedur (SOP) yang dimiliki oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) yaitu sebagai berikut :

1. *Flow Controller* : memiliki tanggung jawab untuk mencocokkan kesesuaian izin dan memeriksa izin masuk ke daerah ke daerah keamanan terbatas serta mengatur antrian bagi penumpang maupun orang selain penumpang.
2. *Baggage Controller* : memberitahu penumpang maupun orang selain penumpang untuk mengeluarkan benda yang mengandung unsur logam untuk dapat dilepaskan seperti telpon genggam, jam tangan, ikat pinggang, cairan aerosol maupun gel serta melepaskan jaket dan memastikan barang barang tersebut diperiksa melalui mesin *x-ray*.
3. Pemeriksaan orang menggunakan *Walk Through Metal Detector* dan *Hand Held Metal Detector* : memastikan dan memeriksa setiap penumpang dan tidak ada hal yang mencurigakan dan menginformasikan kepada *supervisor* apabila ditemukan barang yang dilarang ketika pemeriksaan.
4. Pemeriksaan terhadap barang bawaan dan bagasi *cabin* : memastikan kepemilikan barang dan melakukan pemeriksaan bagasi tercatat yang disaksikan oleh pemilik barang.

#### B. Ruang Lingkup Tugas AVSEC

Ruang lingkup tugas avsec dibagi menjadi 3 antara lain:

##### 1. *Airport security screening section*

*Airport security screening section* merupakan area pemeriksaan barang

dan penumpang yang ingin melakukan penerbangan di *security check point* ini terdapat alat pemeriksaan keamanan, yaitu gawang detektor logam (*Walk Through Metal Detector/WTMD*) & *X-ray Conveyor Belt*. Setiap penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan wajib melepas dan barang-barang yang mengandung unsur logam dan pakaian berbahan tebal seperti mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci dan meletakkan kedalam tas atau wadah (*tray*) yang disediakan dan diperiksa melalui mesin *x-ray* dan diatur oleh personel keamanan bandar udara yang bertugas sebagai pengatur arus masuk penumpang.

Setelah meletakkan barang ke dalam mesin *x-ray* penumpang kemudian akan melewati gawang *metal detector* (*Walk Through Metal Detector/WTMD*), apabila alarm gawang detektor logam berbunyi, petugas keamanan berhak untuk bertanya kepada penumpang apakah masih memakai peralatan logam dan apabila masih, petugas akan meminta penumpang untuk kembali memeriksa dan melepas barang yang dibawa atau digunakan serta meminta penumpang / personel pesawat mengulang kembali pemeriksaan melalui gawang detektor logam dan juga pemeriksaan manual secara menyeluruh.

Apabila seorang penumpang membawa barang atau peralatan yang membutuhkan penanganan khusus seperti benda tajam atau pun senjata api, penumpang wajib melaporkan kepada petugas untuk didaftarkan pada bagasi tercatat atau *security items*. Pemeriksaan keamanan di Bandar Udara Radin Inten II terbagi menjadi area SCP 1 dan SCP 2 terminal Bandar Udara Radin Inten II Lampung. Berikut adalah penjelasan tentang *screening check point* 1 dan 2.

## 2. *Security Check Point 1* (SCP 1)

*Security check point 1* merupakan area pemeriksaan keamanan pertama bagi penumpang, orang, personel pesawat udara dan barang-barang yang akan masuk ke daerah keamanan terbatas dan ruang tunggu di gedung terminal bandara.

Tempat pemeriksaan keamanan pertama *security check point 1* / SCP 1 terletak pada pintu masuk menuju daerah sekitar tempat pelaporan keberangkatan (*check-in counter*). Pada pemeriksaan pertama terdapat 5-6 personel AVSEC yang bertugas untuk mengawasi pemeriksaan barang dan penumpang dan setiap tempat pemeriksaan keamanan pertama harus memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) jalur pemeriksaan. Jalur yang dimaksud adalah jalur yang menggunakan peralatan keamanan dan di Bandar Udara Radin Inten II memiliki 2 buah jalur pemeriksaan yang

memiliki peralatan keamanan penerbangan. Peralatan keamanan penerbangan yang dimaksud yaitu :

1. Mesin *x-ray* bagasi tercatat.
2. Gawang detektor logam (*Walk Through Metal Detector* / WTMD).
3. Detektor logam genggam (*Hand-Held Metal Detector* / HHMD)

Personel keamanan yang bertugas di area pemeriksaan pertama (SCP

1) memiliki beberapa prosedur dan fungsi diantaranya :

1. Pemeriksaan dokumen identitas dan tanda izin masuk  
Petugas AVSEC harus mencocokkan tiket atau dokumen perjalanan calon penumpang sesuai dengan keberangkatan hari itu, memastikan izin masuk / PAS bandara petugas yang berlaku sesuai.
2. Pemeriksaan barang bawaan milik penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan dengan mesin *x-ray*  
Petugas AVSEC memberikan instruksi kepada penumpang untuk memasukan barang bawaan kedalam mesin *x-ray* kemudian petugas operator *x-ray* mengamati dengan teliti semua tampilan barang yang diperiksa melalui layar monitor *x-ray*, apabila pada monitor *x-ray* terdapat tampilan benda yang mencurigakan atau terdeteksi adanya barang bawaan dikategorikan mencurigakan atau dapat membahayakan keselamatan penerbangan petugas akan menginformasikan kepada petugas AVSEC lainnya untuk pemeriksaan barang secara manual.
3. Pengatur lalu lintas orang dan barang  
Petugas AVSEC mengatur penumpang yang akan memasuki pemeriksaan keamanan secara tertib dan memberikan instruksi jarak berdiri sebelum memasuki gawang *metal detector*, memberikan instruksi untuk melepas barang logam maupun pakaian yang tebal, mengarahkan semua barang yang dibawa untuk dilakukan pemeriksaan melalui mesin *x-ray*, mengarahkan semua barang bawaan yang ditempatkan pada *conveyor belt* mesin *x-ray* pada posisi yang tepat untuk pemeriksaan
4. Pemeriksaan penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan (*body search*)  
Petugas AVSEC melakukan pemeriksaan dengan menggunakan *Hand Held Metal Detector* (HHMD) atau secara manual dengan meminta izin terlebih dahulu apabila alarm WTMD masih berbunyi. Melarang orang yang tidak bersedia diperiksa memasuki



daerah keamanan terbatas.

5. Penempel label *security check*

Melakukan penempelan label *security check* pada semua tas atau barang penumpang yang akan dibagasi setelah melalui pemeriksaan mesin x-ray.

3. *Security Check Point 2* (SCP 2)

*Security check point 2* merupakan area pemeriksaan penumpang dan barang sebelum memasuki area tunggu keberangkatan. Area pemeriksaan penumpang kedua (SCP 2) pada Bandar Udara Radin Inten II terletak pada lantai 2 sebelum pintu masuk ruang tunggu keberangkatan. Tujuan dari pemeriksaan penumpang kedua ini adalah untuk mencegah terbawanya barang dilarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum.

Pada *security check point 2* mempunyai peralatan keamanan paling sedikit meliputi :

- a. Mesin *x-ray* kabin.
- b. Gawang detector logam (*Walk Through Metal Detector/ WTMD*).
- c. Detektor logam genggam (*Hand Held Metal Detector/ HHMD*).

Pada pemeriksaan kedua umumnya tidak memiliki perbedaan yang signifikan namun pada pemeriksaan kedua sesuai dengan surat edaran Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor 6 Tahun 2016 Tentang Prosedur Pemeriksaan Bagasi dan Barang Bawaan Yang Berupa Perangkat Elektronik Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara bahwa calon penumpang pesawat udara diwajibkan untuk mengeluarkan laptop dan barang elektronik penumpang dari bagasi kabin/tas jinjing penumpang dan diperiksa melalui mesin *x-ray*. Apabila laptop atau barang elektronik yang telah diperiksa melalui pemeriksaan *x-ray* tetapi masih mencurigakan, petugas *Aviation Security* (AVSEC) akan melakukan pemeriksaan secara manual.

C. Personel Unit AVSEC

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 Prakasa	<i>Chief Assistant</i>



6	Makomam Mahmuda	<i>Chief Assistant</i>
7	Alfa Riduan Ramdani	<i>Airport Security Supervisor</i>
8	Mohammad 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	Ridho Rahmadi	<i>Airport Security</i>
36	Rio Prayoga	<i>Airport Security</i>
37	Septio Yasmir Aziz	<i>Airport Security</i>
38	Trio Suseno	<i>Airport Security</i>
39	Yudha Yudistira	<i>Airport Security</i>
40	Ade Kurniawan	<i>Airport Security</i>
41	Eko Pujiono	<i>Airport Security</i>
42	Aswan Syairulloh	<i>Airport Security</i>
43	Muhammad Ichsan	<i>Airport Security</i>
44	Rahmad Hidayat	<i>Airport Security</i>

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

**Tabel 4. 1** *Personel Unit AVSEC Bandar Udara Radin Inten II Lampung*  
(Sumber : Kantor Unit Aviation Security Bandar Udara Radin Inten II Lampung)

**D. Fasilitas Pendukung Unit AVSEC**

1. *X-Ray Baggage*
2. *X-Ray Cabin*
3. *X-Ray Cargo*
4. *Walk Through Metal Detector*
5. *Hand Held Metal Detector*
6. CCTV Terminal
7. CCTV Perimeter
8. FIDS
9. *Patroli Car*

#### 4.1.2.3 Unit Terminal Inspection Service



**Gambar 4. 2** Kegiatan Penulis Saat Memantau Pergerakan Penumpang  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Unit Terminal Inspection Service (TIS) merupakan unit kerja yang berada di bawah pimpinan *Airport Operation and Service Department Head*, pada saat mahasiswa/i melaksanakan kegiatan OJT di unit ini diharapkan mahasiswa/i dapat

1. Berkoordinasi dengan unit terkait apabila ada permasalahan terhadap fasilitas pelayanan yang digunakan oleh pengguna jasa;
2. Mengidentifikasi kebutuhan pengguna jasa terhadap pelayanan maupun fasilitas di bandara;
3. Mampu melakukan pengawasan terhadap fasilitas dan pelayanan yang tersedia selalu dalam keadaan baik dan siap digunakan oleh pengguna jasa;
4. Melakukan penataan fasilitas berdasarkan kebutuhan pengguna jasa;

Standar Operasional Prosedur (SOP) yang dimiliki oleh unit TIS yaitu sebagai berikut :

1. Mengkoordinir kegiatan operasional dengan memastikan kesiapan fasilitas di area Gedung terminal penumpang, namun tidak terbatas pada layanan fasilitas dan kebersihan di area terminal serta menjamin kelancaran sesuai dengan standar dan ketentuan yang berlaku;
2. Melakukan briefing dengan membahas hal terkait tugas shift sebelumnya, update informasi pelayanan maupun proses pelaporan terhadap inspeksi yang dilakukan dan memonitor progres yang dilakukan oleh unit yang bertanggung jawab, serta memberikan informasi terkait kegiatan operasional di bandara, dan kebijakan maupun aturan yang

berlaku;

3. Mengkoordinir proses pelaporan kegiatan operasional di Gedung terminal penumpang dalam periode harian maupun bulanan yang memuat seluruh bagian di area terminal;
4. Melakukan koordinasi dengan mitra kerja maupun mitra usaha untuk menjamin layanan dan fasilitas telah sesuai dengan standar yang berlaku;
5. Melakukan koordinasi mengenai kegiatan maupun event di terminal dengan unit terkait;
6. Melakukan perhitungan Level of Service (LOS);
7. Melakukan proses pengukuran terhadap Tingkat suhu maupun kondisi cahaya di area gedung terminal;
8. Melakukan koordinasi mengenai penataan fasilitas di area gedung terminal;
9. Melakukan evaluasi terhadap kinerja unit *Terminal Inspection Service* (TIS).

#### A. Tugas Pokok dan Fungsi

##### ***Terminal Inspection Service Supervisor***

*Terminal Inspection Service Supervisor* merupakan personel yang memiliki tugas dan kewajiban untuk melakukan *briefing* sebelum bertugas kepada petugas *Customer Service Officer* dengan membahas hal-hal sebagai berikut.

- a. Melakukan evaluasi terhadap pekerjaan/tugas *shift* di hari sebelumnya
- b. Melakukan informasi *update* terkait operasional dan aturan yang berlaku
- c. Evaluasi kinerja personel
- d. Memberikan motivasi kerja kepada personel
- e. Doa untuk kelancaran kegiatan operasional
- f. 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.
- g. 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.
- h. memonitor tindak lanjut yang dilakukan oleh unit terkait
- i. Memastikan kegiatan operasional berjalan dengan baik dalam hal kegiatan/*event* di terminal
- j. Mengawasi, memonitor dan memastikan penghitungan *Level of Service* dilaksanakan dengan baik



### ***Terminal Inspection Service Officer***

- a. 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.
- b. Mengikuti *briefing* harian sebelum dan setelah kegiatan operasional
- c. Melaksanakan proses pelaporan hasil inspeksi harian dan memonitor tindak lanjut yang dilakukan oleh unit terkait Melakukan pengukuran *Level of Service* sesuai ketentuan yang berlaku
- d. Melaksanakan kegiatan penataan fasilitas meliputi namun tidak terbatas pada kursi, *queue line*, *signage temporary*, tempat sampah, karpet dan fasilitas pelayanan sesuai ketentuan yang berlaku Standar Operasional.

#### **B. Personel Terminal Inspection Service**

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>	

***Tabel 4.2 Personel TIS Bandar Udara Radin Inten II Lampung***  
(Sumber: Kantor Unit TIS Bandar Udara Radin Inten II Lampung)

#### **C. Fasilitas pendukung Unit Terminal Inspection Service**

1. Komputer;
2. Printer;
3. Pengukur cahaya;
4. Pengukur suhu;
5. Papan tulis;
6. *Handy Talky* (HT);
7. Telepon/PABX (*Private Automatic Branch Exchange*).



#### 4.1.2.4 Unitt *Apron Movement Control*

*Apron Movement Control* (AMC) Berdasarkan pada Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 21 TAHUN 2015, bahwa personel pengatur pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control*) merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban keselamatan segala pergerakan di *airside*, pelayanan jasa, pengaturan, dan pendataan terhadap pergerakan pesawat dan kendaraan yang memasuki daerah *airside*.



**Gambar 4. 3** Kegiatan Penulis Saat Melakukan Inspeksi Apron  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Unit *Apron Movement Control* merupakan unit yang berada dalam tanggung jawab *Airport Operation and Service Departement Head* dan diharapkan ketika mahasiswa/i berada di unit ini mampu :

1. Memahami marka, *signage*, dan GSE yang berada di area *apron* maupun *makeup* dan *breakdown* area.
2. Melakukan pengisian data penerbangan di *AMC Sheet* dan data *docking* serta *undocking aviobridge* serta mengisi oasys dan sisfoangud di *system*.
3. Melakukan *marshalling* dengan didampingi oleh personel ground handling maupun *supervisor* unit AMC.
4. Memastikan kebersihan sisi udara dari *Foreign of Debris* (FOD).

#### Fungsi dari unit AMC

1. Mengawasi dan mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk

- menghindari insiden berupa tabrakan dengan kendaraan lain di sisi udara.
2. Inspeksi area *apron* yang dilakukan untuk memastikan keamanan disisi udara agar terhindar dari *Foreign Object Debris* (FOD) serta memeriksa jika ada kerusakan pada permukaan *apron*.
  3. menjamin keselamatan dan kelancaran pergerakan kendaraan di sisi udara.
  4. Pelayanan garbarata (*Aviobridge*). Pengoperasian garbarata dilakukan oleh operator berupa *docking* dan juga *undocking*.
  5. Melakukan pendataan.personel AMC melakukan pendataan terhadap semua kendaraan atau pun peralatan *ground support equipment* (GSE) yang beroperasi di sisi udara. Selain itu personil juga melakukan pendataan terhadap pesawat udara seperti jumlah penumpang, jumlah bagasi dan kargo, jumlah pengisian bahan bakar, *actual time arrive*, *actual time depart*, *time block on*, *time block off*, *time docking*, dan *time undocking aviobridge*.
  6. Mengatur *parking stand* agar memperlancar keluar masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang ke luar dari *apron* dengan *Aerodrome Control Tower* (ADC).

Standar Operasional Prosedure (SOP) yang dimiliki oleh unit *Apron Movement Control* yaitu sebagai berikut :

1. Mengawasi pergerakan terhadap pesawat udara, GSE, pekerja dan penumpang di sisi udara.
2. Melakukan pengawasan dan memastikan fasilitas apron berfungsi dengan baik.
3. Pengawasan terhadap *foreign object debris* (FOD) seperti tumpahan bahan bakar minyak/oli (*fuel/ oil spillage*) di apron.
4. Berkoordinasi dengan *stake holder* terkait petugas tower, maskapai atau *ground handling* dalam penyediaan *parking stand*.
5. Mengisi data aplikasi OASYS meliputi tanggal pengisian data, asal dan tujuan pesawat udara,nomor penerbangan, maskapai, nomor registrasi, jenis pesawat, *block on* dan *block off time*, jumlah penumpang, jumlah kargo, pengisian bahan bakar (*fuel uplift*), penggunaan *aviobridge* dan penggunaan *runway* pergerakan pesawat udara saat departure dan *arrival* pada *apron movement sheet*.
6. Melakukan inspeksi di sisi udara.
7. Melakukan pemeriksaan fasilitas *apron*,apabila ada yang tidak berfungsi (*unserviceable*) dicatat pada *logbook* dan *ceklist* harian.
8. Inspeksi kendaraan *follow me*.

#### B. Personel AMC TKG

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	<i>Operator Avio</i>
6	Almir Mukhammadan	<i>Operator Avio</i>
7	Didik Andrian	<i>Operator Avio</i>

**Tabel 4. 3** *Personel AMC Bandar Udara Radin Inten II Lampung  
(Sumber : Kantor Unit AMC Bandar Udara Radin Inten II Lampung)*

**C. Pelaksanaan Tugas**

Saat ini jumlah petugas operasional AMC berjumlah 7 orang personel. Jadwal dinas dibuat menjadi 3 *shift* (Pagi 06:00 – 14:00 WIB, Siang 12:00 – 20:00, dan *Office Hour* (OH) 07:30-16:30 WIB) dalam satu jadwal dinas terdiri 1 orang personel.

**D. Fasilitas pendukung di unit AMC :**

1. Komputer
2. *Printer*
3. *Handy Talky*
4. *Marshalling Bet*
5. *Flash-light*
6. *Ear-Muff*
7. *Follow Me Car*
8. *Air Conditioner* (AC)
9. Dispenser
10. Meja Kerja
11. Kursi Kerja
12. *Bincoullar* atau Teropong
13. *Radio Rig*
14. Kamera
15. Telepon PABX
16. Rompi

**Wilayah Kerja**

AMC sebagai unit pengawasan pergerakan memiliki tanggung jawab mengawasi daerah *apron, service road, make-up area dan break down area*.

### Pengembangan fungsi pelayanan AMC

Selain memiliki fungsi pengawasan, AMC juga memiliki fungsi pelayanan berupa

1. Pemarkiran pesawat udara / *Marshalling*
2. Pemberian Tanda Izin Mengemudi (TIM) khusus di *airside*
3. Pemberian tanda laik operasi bagi kendaraan dan peralatan yang beroperasi di *airside*
4. Pencatatan data penerbangan yang meliputi:
  - a. *flightregistration*,
  - b. *block on dan block off time*
5. *Input data ke dalam system (OASYS)*
6. Pengaturan penggunaan *Baggage Conveyor Belt* di terminal

### 4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas

#### 4.1.3.2 Aviation Security (AVSEC)

POSISI	KEGIATAN
<b>Security Check Point 1 (SCP 1)</b>	- Melaksanakan <i>briefing</i> dengan <i>supervisor</i> sebelum melaksanakan tugas
	- Melakukan pemeriksaan identitas dan dokumen penumpang didampingi petugas AVSEC
	- Ikut melakukan proses pemeriksaan barang secara manual dengan didampingi para petugas AVSEC.
	- Melakukan proses pengaturan <i>flow</i> penumpang dan barang bawaan yang akan diperiksa mesin x-ray.
	- <i>Operator x-ray</i> memberikan pembelajaran terkait cara pengoperasian mesin x-ray.
	- Mahasiswa mengamati proses pemeriksaan penumpang secara manual menggunakan HHMD yang dilakukan oleh petugas AVSEC.
<b>Security Check Point 2 (SCP 2)</b>	- Melakukan <i>briefing supervisor</i> AVSEC SCP 2 sebelum melaksanakan tugas.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ikut melakukan proses pemeriksaan barang secara manual dengan didampingi para petugas AVSEC.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melakukan proses pengaturan <i>flow</i> penumpang dan barang bawaan yang akan diperiksa mesin x-ray.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Operator</i> x-ray memberikan pembelajaran terkait cara pengoperasian mesin x-ray.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Para mahasiswa mengamati proses pemeriksaan tiket dan <i>boarding pass</i> milik penumpang yang dilakukan oleh petugas AVSEC.</li> </ul>
<b>Terminal Kedatangan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Membantu melakukan pengawasan pergerakan penumpang di area kedatangan.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengatur ketertiban pengambilan barang bagasi dan pergerakan penumpang menuju pintu keluar.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menjaga pintu kedatangan agar tidak ada yang masuk ke daerah kedatangan.</li> </ul>
<b>Pos Keamanan (Access Control)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melaksanakan pemeriksaan kendaraan milik karyawan yang akan memasuki daerah perkantoran.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melaksanakan pemeriksaan kendaraan dan barang bawaan milik petugas catering yang akan memasuki daerah keamanan terbatas.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melakukan pemeriksaan tamu yang datang yang akan memasuki daerah perkantoran.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengamati proses pemeriksaan barang <i>cargo</i> di terminal <i>cargo</i>.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Para mahasiswa ikut serta dalam kegiatan patroli pagar perimeter.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Para mahasiswa ikut serta dalam kegiatan patroli daerah perkantoran.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Para mahasiswa melakukan monitoring terhadap kendaraan yang akan masuk ke area <i>airside</i>.</li> </ul>

**Tabel 4. 4** Jurnal Aktivitas Mahasiswa OJT di AVSEC

#### 4.1.3.3 Terminal Inspection Service (TIS)

POSISI	KEGIATAN
--------	----------



<b>Terminal Keberangkatan, Terminal Kedatangan, Ruang Tunggu, (<i>Boarding Lounge</i>) dan <i>Curbside</i>.</b>	- Ikut dalam kegiatan pemantauan fasilitas di area terminal keberangkatan seperti suhu, cahaya, <i>air conditioner</i> dan <i>escalator</i> .
	- Membantu mengatur <i>flow</i> penumpang di area kedatangan.
	- Membantu mengatur penumpang Jemaah umroh di area selasar agar tidak terjadi penumpukan.
	- Membantu mempersiapkan fasilitas yang dibutuhkan apabila terdapat <i>event</i> di area terminal.
	- Membantu memperbaiki fasilitas <i>signage</i> sebagai sarana informasi yang sudah tidak layak.
	- Mengukur kegiatan <i>loading / unloading</i> bagasi sebagai acuan pengukuran <i>level of service</i> .
	- Mengawasi dan mengukur proses antrian penumpang baik pada saat melakukan pemeriksaan barang dan penumpang secara manual dan <i>check-in</i> sebagai acuan pengukuran <i>level of service</i> di aplikasi <i>ipperform</i> .

**Tabel 4. 5 Jurnal Aktivitas Mahasiswa OJT di TIS**

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

<b>POSISI</b>	<b>KEGIATAN</b>
<b>Ruangan (<i>indoor</i>)</b>	- Mahasiswa diberi pembekalan dan pemahaman lebih lanjut terkait tugas dan fungsi AMC, kebijakan serta fasilitas pendukung kegiatan operasional.
	- Para mahasiswa melakukan diajarkan cara membuat laporan harian AMC.
	- Para mahasiswa melakukan <i>plotting parkir stand</i> pesawat udara dalam pengawasan personil/ <i>supervisor</i> AMC.

	- Para mahasiswa membantu pengisian data <i>docking undocking aviobridge</i> .
	- Para mahasiswa membantu pengisian data penerbangan di <i>AMC Sheet</i> .
	- Melakukan <i>pairing</i> data penerbangan dalam sistem OASYS.
<b>Lapangan (outdoor)</b>	- Paham dan mengenal marka, sign dan GSE yang ada pada area <i>apron</i> dan <i>makeup-breakdown area</i> .
	- Mengamati dan memahami cara kerja personal AMC, personil <i>ground handling</i> , serta <i>aviobridge operator</i> .
	- Mahasiswa turut melaksanakan kegiatan <i>towing</i> reposisi pesawat udara.
	- Melakukan kegiatan <i>docking</i> dan <i>undocking aviobridge</i> yang didampingi oleh <i>Aviobridge Operator</i> .
	- Melaksanakan kegiatan inspeksi layang-layang di area sisi udara.
	- Mengikuti kegiatan uji kelaikan <i>Ground Support Equipment (Ramp Check)</i> jenis <i>motorize</i> dan <i>non- motorize</i> yang dikelola oleh <i>ground handling</i> di Bandar Udara Radin
	- Mengikuti kegiatan patroli di area sisi udara ( <i>apron, staging area, makeup</i> dan <i>breakdown area</i> ).
	- Melakukan kegiatan <i>marshalling</i> (pemanduan parkir pesawat udara) yang didampingi oleh <i>supervisor</i> AMC dan personel <i>ground handling</i> .

**Tabel 4. 6 Jurnal Aktivitas Mahasiswa OJT di AMC**

## 4.2 Jadwal

Jadwal pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dimulai dari tanggal 06 Januari 2025 hingga 28 Februari 2025. Dengan jadwal di tiap unitnya sebagai berikut.

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				

Bandar Lampung, 06 Januari 2025

AIRPORT ADMINISTRATION  
DEPARTMENT HEAD



YUSPRIADY YUSUF

**Gambar 4. 4** Jadwal Pelaksanaan OJT Penulis di Bandara Radin Inten II  
Sumber : Kantor Unit FHR Bandara Radin Inten II Lampung

### 4.3 Permasalahan

Bandara Radin Inten II Lampung merupakan salah satu gerbang utama transportasi udara di Provinsi Lampung yang melayani berbagai penerbangan domestik. Seiring dengan meningkatnya jumlah penumpang yang menggunakan perangkat elektronik seperti ponsel, tablet, dan laptop, kebutuhan akan fasilitas pengisian daya semakin meningkat. Namun, hingga saat ini, fasilitas charging station di area kedatangan bandara masih sangat terbatas atau bahkan belum tersedia secara optimal. Hal ini menyebabkan ketidaknyamanan bagi penumpang yang baru tiba, terutama mereka yang membutuhkan daya untuk berkomunikasi atau menggunakan aplikasi transportasi daring.


Berdasarkan peraturan **Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009** tentang Penerbangan menyatakan bahwa pengelola bandar udara wajib menyediakan fasilitas bagi penumpang guna meningkatkan kenyamanan dan keselamatan dalam perjalanan udara. Hal ini tertuang dalam **Pasal 236 ayat (1)**, yang menjadi dasar hukum dalam penyediaan fasilitas umum seperti charging station agar penumpang dapat menikmati layanan yang lebih baik selama berada di bandara.

Dengan minimnya fasilitas pengisian daya membuat penumpang yang baru tiba kesulitan mengakses daya untuk perangkat mereka. Banyak penumpang, terutama yang bergantung pada aplikasi transportasi daring atau komunikasi dengan pihak penjemput, mengalami kendala ketika perangkat mereka kehabisan baterai, serta

kurangnya pengelolaan ruang yang optimal dalam menyediakan fasilitas umum di area arrival. Saat ini, banyak bandara besar di Indonesia telah menyediakan charging station dengan desain ergonomis dan modern contohnya terdapat di Bandar Udara Soekarno Hatta Jakarta. Namun, di Bandara Radin Inten II, belum ada penempatan charging area yang strategis dan nyaman bagi penumpang yang membutuhkan waktu singkat untuk mengisi daya perangkat mereka.

#### 4.4 Penyelesaian Masalah/Pengembangan Inovasi

### TINDAK LANJUT HASIL AIRPORT SERVICE CHAMPIONSHIP (ASC) SEMESTER I TAHUN 2024 REGIONAL III PT ANGKASA PURA INDONESIA BANDARA RADIN INTEN II LAMPUNG

BANDARA : TKG								
NO	DESKRIPSI TEMUAN	ASPEK (PEOPLE, PROCESS, PREMISES)	ACTION PLAN	PIC	DUE DATE	TINDAK LANJUT	EVIDENCE	STATUS
1	Tidak ada charging station yang memadai	Premises	Melakukan rencana penambahan charging station yang memadai di area selasar terminal bandara	Airport Facilities, Equipment, & Technology Department Head	Mei 2025	Akan dilakukan penambahan charging station yang memadai di area selasar terminal		OPEN

**Tabel 4. 7** Tabel Tindak Lanjut Hasil ASC  
(Sumber: Tindak Lanjut Hasil ASC 2024)

Tabel yang ditampilkan merupakan dokumen tindak lanjut hasil *Airport Service Championship (ASC)* Semester I Tahun 2024 yang disusun oleh PT Angkasa Pura Indonesia untuk Bandara Radin Inten II Lampung. Tabel ini berisi informasi mengenai temuan dan rencana perbaikan terkait fasilitas di bandara, khususnya dalam aspek *premises* atau area fisik.

Pada tabel ini, tercatat bahwa terdapat permasalahan berupa tidak adanya *charging station* yang memadai di area selasar terminal bandara. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, pihak terkait merencanakan penambahan fasilitas *charging station* yang memadai di area tersebut. Penanggung jawab (*PIC*) dari tindakan ini adalah *Airport Facilities, Equipment, & Technology Department Head*.

Tenggat waktu (*due date*) untuk penyelesaian tindakan ini ditetapkan pada bulan

Mei 2025. Pada kolom tindak lanjut, disebutkan bahwa akan dilakukan penambahan fasilitas *charging station* yang sesuai di area selasar terminal bandara. Bukti (*evidence*) yang ditampilkan dalam tabel ini berupa gambar *charging station*, yang kemungkinan merupakan contoh atau ilustrasi fasilitas yang akan ditambahkan. Saat ini, status dari tindakan ini masih terbuka (*open*), yang berarti proses implementasi masih berlangsung atau belum sepenuhnya diselesaikan.

Berdasarkan **PM 41 TAHUN 2023** tentang pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara mengatur berbagai aspek pelayanan di bandara, termasuk standar fasilitas yang harus disediakan untuk kenyamanan penumpang. Meskipun peraturan ini tidak secara spesifik menyebutkan penyediaan *charging station* untuk perangkat elektronik pribadi, penyediaan fasilitas tersebut sejalan dengan tujuan peraturan ini untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan kenyamanan bagi pengguna jasa bandara. Ketidaktersediaan fasilitas *charging station* di area kedatangan dan salasar Bandara Radin Inten II Lampung merupakan permasalahan utama yang dapat mengurangi kenyamanan penumpang. Untuk menyelesaikan permasalahan ini, langkah yang harus dilakukan adalah mengidentifikasi lokasi strategis untuk pemasangan *charging station*. Berdasarkan **Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019** tentang Keamanan Penerbangan, setiap fasilitas yang disediakan di area bandara harus memperhatikan aspek keamanan dan kenyamanan penumpang. Oleh karena itu, *charging station* harus ditempatkan di area yang memiliki pengawasan CCTV dan akses yang mudah bagi penumpang.

Berdasarkan **Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, khususnya pada Pasal 236 ayat (1)**, disebutkan bahwa pengelola bandar udara wajib menyediakan fasilitas bagi penumpang guna meningkatkan kenyamanan dalam perjalanan udara. Dengan demikian, pengadaan *charging station* bukan hanya menjadi opsi tambahan, melainkan suatu kewajiban bagi pengelola bandara guna meningkatkan pelayanan. Implementasi ini harus mencakup fasilitas *charging station* yang ergonomis, dengan memiliki jumlah colokan daya yang cukup.

#### **4.4.1 Kuisioner Penumpang**

Berdasarkan hasil kuisioner yang telah disebarkan kepada 30 responden penumpang, diperoleh beberapa temuan penting mengenai kebutuhan dan urgensi pengadaan fasilitas *charging station* di area kedatangan dan selasar Bandara Radin Inten II sebagai berikut:



## 1. Urgensi Ketersediaan Charging Station di Area Kedatangan dan Selasar



**Gambar 4. 5** Urgensi Ketersediaan Charging Station di Area Kedatangan dan Selasar

Sumber: Dokumentasi Penulis

Sebanyak 90% responden dari penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 menyatakan bahwa fasilitas pengisian daya sangat diperlukan di area kedatangan dan selasar, sementara 10% lainnya menyatakan bahwa fasilitas ini diperlukan. Tidak ada responden yang merasa bahwa fasilitas ini tidak diperlukan. Dengan demikian, pengadaan charging station di area kedatangan dan selasar merupakan solusi yang akan memberikan manfaat nyata bagi penumpang dan pengunjung bandara

## 2. Frekuensi Penggunaan Perangkat Selama di Bandara



**Gambar 4. 6** Frekuensi Penggunaan Perangkat Selama di Bandara.  
Sumber: Dokumentasi Penulis

Hasil survei menunjukkan bahwa 70% responden penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 sangat sering menggunakan ponsel saat berada di bandara, sebagian 30% responden penumpang dari Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 cukup sering. Tidak ada responden yang jarang atau tidak pernah menggunakan ponsel selama berada di bandara. Ini menunjukkan bahwa penggunaan perangkat elektronik, terutama ponsel, sangat tinggi, sehingga fasilitas pengisian daya akan sangat bermanfaat.

### 3. Tingkat Kepentingan Pengadaan Charging Station



**Gambar 4. 7** Tingkat Kepentingan Pengadaan Charging Station.  
 Sumber: Dokumentasi Penulis

Mayoritas responden penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 terdapat 93,3% menyatakan bahwa keberadaan fasilitas charging di area kedatangan dan selasar sangat penting, sementara sebagian responden penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 terdapat 6,7% menyatakan bahwa fasilitas ini penting. Tidak ada responden yang menganggap charging station kurang atau tidak penting. Hal ini mengindikasikan bahwa kebutuhan akan fasilitas pengisian daya di area kedatangan dan selasar sangat tinggi dan perlu segera direalisasikan.

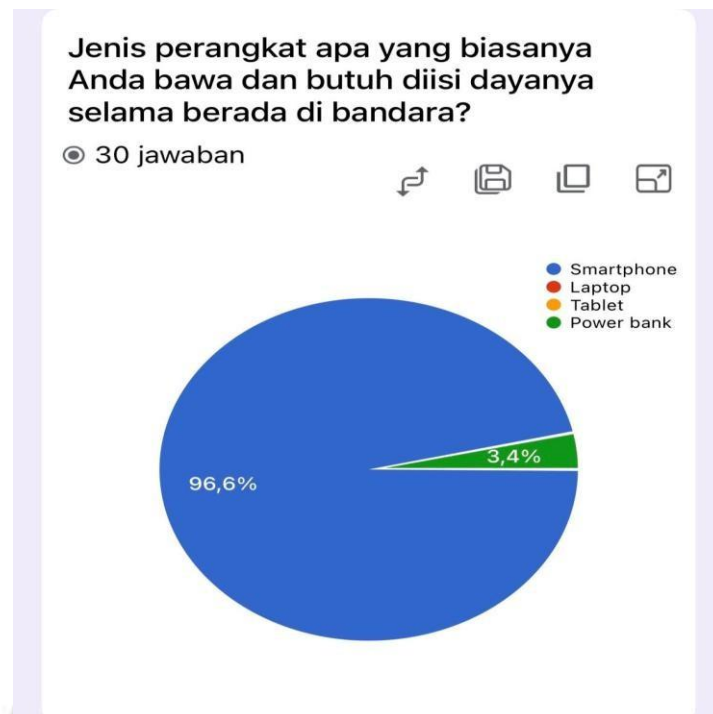
#### 4. Durasi Waktu Menunggu di Area Kedatangan dan Selasar



**Gambar 4. 8** Durasi Waktu Menunggu di Area Kedatangan dan Selasar  
Sumber: Dokumentasi Penulis

Berdasarkan hasil survei yang ditampilkan dalam diagram lingkaran, sebanyak 41,4% responden penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 menyatakan bahwa mereka berada di area kedatangan dan selasar Bandara Radin Inten II Lampung selama kurang dari 30 menit. Persentase yang sama, yaitu 41,4% responden penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074, menghabiskan waktu di area tersebut selama sekitar 30 menit. Sementara itu, 13,8% responden responden Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 melaporkan bahwa mereka berada di lokasi tersebut selama 1 hingga 2 jam, dan 3,4% responden penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 menghabiskan waktu lebih dari 2 jam.

##### 5. Jenis Perangkat yang Membutuhkan Pengisian Daya



**Gambar 4. 9** Jenis Perangkat yang Membutuhkan Pengisian Daya  
Sumber: Dokumentasi Penulis

Data menunjukkan bahwa 96,6% responden penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 membawa dan memerlukan pengisian daya untuk smartphone mereka selama berada di bandara. Hanya 3,4% responden penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 yang menyatakan bahwa mereka membutuhkan pengisian daya untuk *power bank*. Tidak ada responden yang membutuhkan pengisian daya untuk laptop atau tablet. Dengan demikian, fasilitas *charging station* di area kedatangan dan salasar sebaiknya difokuskan untuk mendukung pengisian daya perangkat *smartphone*.

#### 6. Kapasitas dan Harapan terhadap Fasilitas *Charging*





**Gambar 4. 10** Kapasitas dan Harapan terhadap Fasilitas Charging.  
Sumber: Dokumentasi Penulis

Sebanyak 72,4% responden penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 sangat berharap agar fasilitas *charging* yang disediakan dapat menampung banyak perangkat secara bersamaan, sedangkan 17,2% responden penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 berharap cukup besar dan 10,3% responden penumpang Lion JT 170, Air Asia QZ 178, dan Garuda GA 074 menyatakan cukup. Tidak ada responden yang menyatakan bahwa kapasitas besar tidak diperlukan. Hal ini menegaskan bahwa desain *charging station* perlu mempertimbangkan jumlah *port* atau titik pengisian daya yang mencukupi untuk mengakomodasi kebutuhan pengguna dalam jumlah yang cukup banyak.

#### 4.4.2 Kuisioner Pekerja Unit TIS, AMC, dan AVSEC

Berdasarkan hasil kuisioner yang telah disebarakan kepada 3 responden dari unit TIS, AMC, dan AVSEC, diperoleh beberapa temuan penting mengenai kebutuhan dan urgensi pengadaan fasilitas *charging station* di area kedatangan dan selasar Bandara Radin Inten II Lampung sebagai berikut:

### 1. Pentingnya Pengadaan *Charging Station*



**Gambar 4. 11** Pentingnya Pengadaan *Charging Station*  
Sumber: Dokumentasi Penulis

Seluruh responden (100%) menyatakan bahwa *fasilitas charging station* di area kedatangan dan selasar sangat penting untuk disediakan. Hal ini menunjukkan adanya kebutuhan mendesak terhadap fasilitas tersebut guna meningkatkan kenyamanan penumpang dan pengunjung bandara.

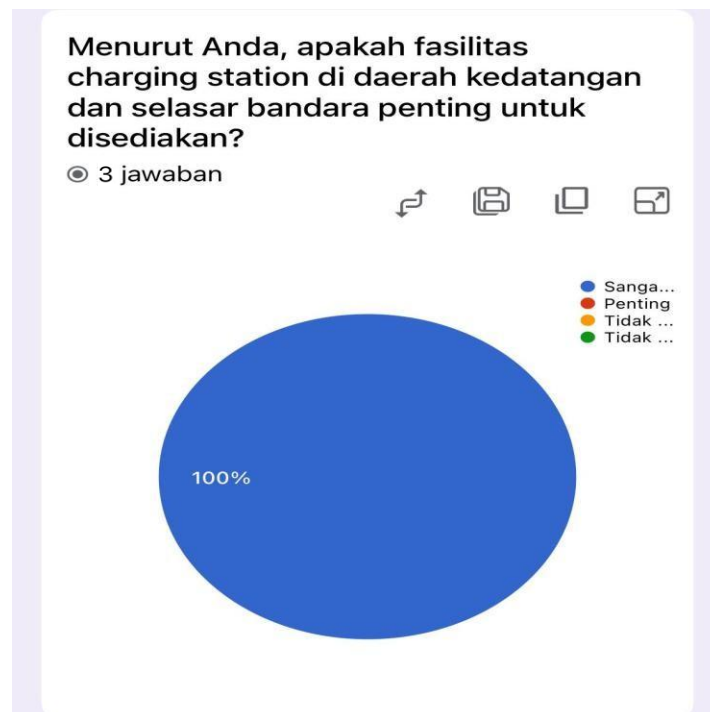
### 2. Lokasi yang Aman dan Mudah Diakses



**Gambar 4. 12** Lokasi yang Aman dan Mudah Diakses  
Sumber: Dokumentasi Penulis

Seluruh responden (100%) juga sepakat bahwa penempatan *charging station* harus berada di lokasi yang aman dan mudah diakses oleh pengunjung. Ini mengindikasikan bahwa selain ketersediaan fasilitas, aspek keamanan dan kemudahan akses menjadi faktor yang harus diperhatikan dalam perencanaannya.

### 3. Kenyamanan Penggunaan *Charging Station*



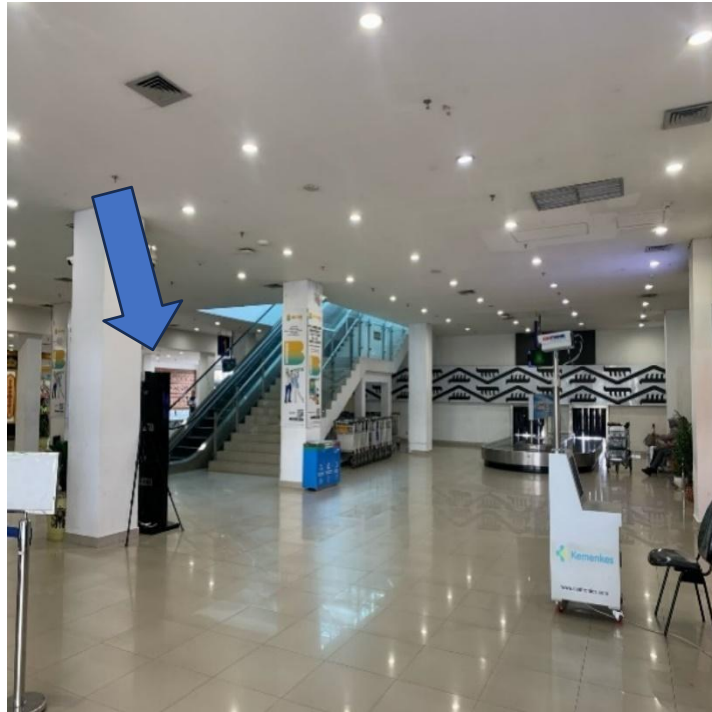
**Gambar 4. 13** Kenyamanan Penggunaan Charging Station  
 Sumber: Dokumentasi Penulis

Responden memberikan pendapat yang terbagi mengenai kenyamanan penggunaan *charging station* di area kedatangan dan selasar. Sebanyak 50% menyatakan bahwa fasilitas tersebut akan sangat nyaman digunakan, sementara 50% lainnya menyatakan cukup nyaman. Tidak ada responden yang menganggap fasilitas ini kurang nyaman atau tidak nyaman. Hal ini menunjukkan bahwa selama desain dan penempatan fasilitas dilakukan dengan baik, tingkat kepuasan pengguna dapat dipastikan tetap tinggi.

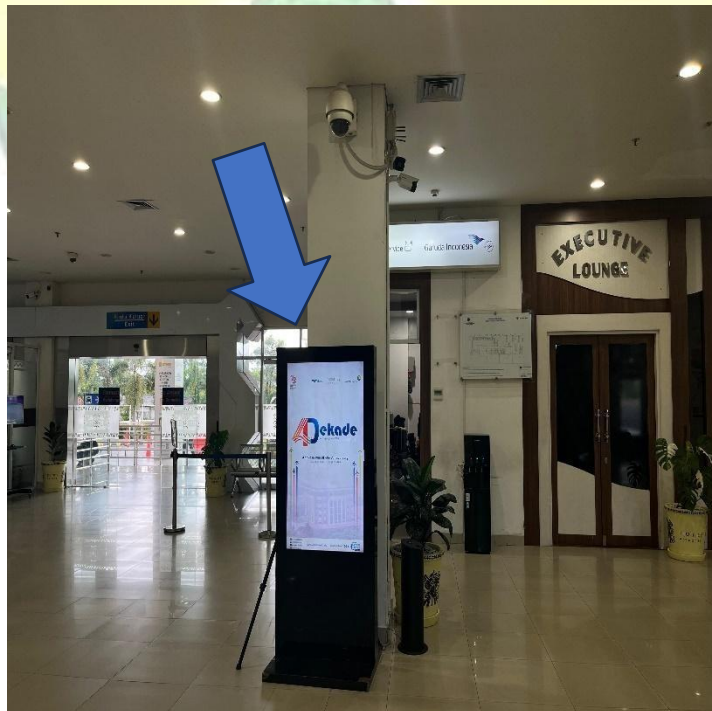
Dengan temuan ini, dapat disimpulkan bahwa pengadaan *charging station* di area kedatangan Bandara Radin Inten II Lampung merupakan langkah yang sangat diperlukan untuk meningkatkan pelayanan kepada penumpang. Perlu dilakukan perencanaan yang matang dalam aspek lokasi dan keamanan guna memastikan kenyamanan pengguna serta efektivitas fasilitas tersebut dalam memenuhi kebutuhan pengunjung bandara.

#### 4.4.3 Kondisi saat ini

Berdasarkan pengamatan yang ditemukan penulis di lapangan, kondisi area kedatangan penumpang (arrival) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung yang belum terdapat *charging station* seperti gambar berikut.



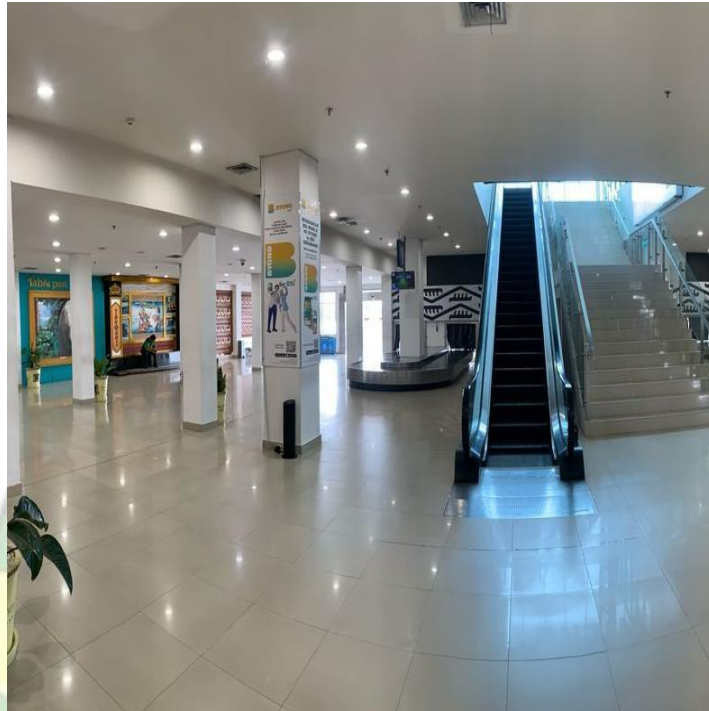
**Gambar 4. 14** Kondisi Area Kedatangan (Arrival) dari conveyor 2  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)



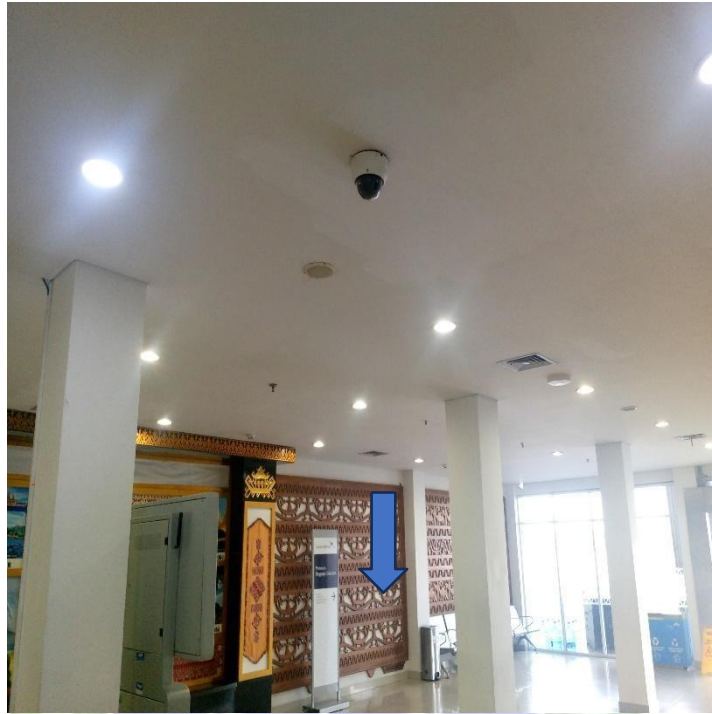
**Gambar 4. 15** Kondisi Papan Iklan di Area Conveyor 2  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)



Kondisi yang teramati pada conveyor 2 menunjukkan adanya papan iklan yang dapat dilengkapi dengan fasilitas pengisian daya, sehingga penumpang yang sedang menunggu bagasi di conveyor 2 dapat dengan nyaman mengisi daya ponsel mereka di tempat tersebut.



**Gambar 4. 16** Kondisi Area Kedatangan (Arrival) dari conveyor 1  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)



**Gambar 4. 17** Kondisi Area Kosong yang Dapat Ditaruh Papan Charging  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Kondisi yang teramati pada conveyer 1 menunjukkan adanya area kosong di samping tempat duduk yang dapat dimanfaatkan untuk meletakkan papan pengisian daya (charging station). Area ini cukup strategis, karena penumpang dapat duduk di tempat yang telah disediakan sembari mengisi daya perangkat mereka. Untuk meningkatkan kenyamanan, tempat duduk tersebut dapat ditambahkan di sekitar papan pengisian daya, sehingga penumpang yang menggunakan fasilitas pengisian daya dapat menunggu dengan lebih nyaman sambil duduk di dekat area tersebut. Penambahan fasilitas ini diharapkan dapat memberikan kenyamanan lebih bagi para pengguna, serta memaksimalkan pemanfaatan ruang yang ada.



**Gambar 4. 18** Kondisi Area Selasar Dekat Costumer Service  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Pada area selasar yang terletak di dekat customer service Bandara Radin Inten II, terdapat papan iklan yang tidak berfungsi atau dalam kondisi mati. Papan iklan ini berpotensi untuk digantikan dengan papan iklan digital yang dilengkapi dengan fasilitas charging station, sehingga dapat memberikan manfaat tambahan bagi penumpang dan pengunjung yang menunggu di area tersebut. Dengan adanya fasilitas pengisian daya ini, pengunjung yang sedang menunggu dapat dengan mudah mengisi daya perangkat elektronik mereka, seperti ponsel, tablet, atau perangkat lainnya, tanpa perlu mencari sumber listrik tambahan. Selain meningkatkan kenyamanan pengguna bandara, keberadaan papan iklan digital yang interaktif juga dapat menjadi media informasi dan promosi yang lebih efektif.



**Gambar 4. 19** *Kondisi Area Selasar Dekat Costumer Service*  
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Penempatan *charging station* di dekat mesin ATM, di bawah CCTV langsung yang berlokasi di dekat pintu keluar kedatangan Bandara Radin Inten II Lampung, merupakan langkah strategis untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang. Fasilitas ini dapat dimanfaatkan oleh penumpang yang baru saja mendarat untuk mengisi daya ponsel mereka, sehingga mereka dapat dengan mudah menghubungi kerabat atau penjemput. Selain itu, lokasi ini memungkinkan penumpang untuk tetap terhubung dengan keluarga atau layanan transportasi sembari menunggu kedatangan penjemput di area bandara. Dengan demikian, keberadaan *charging station* di titik strategis ini dapat memberikan manfaat optimal bagi para pengguna bandara.

#### **4.4.4 Kondisi yang diharapkan**

Dengan adanya pengadaan *charging station* di area kedatangan dan selasar Bandara Radin Inten II Lampung, diharapkan fasilitas ini dapat menjadi solusi bagi penumpang yang membutuhkan pengisian daya perangkat elektronik mereka setelah perjalanan udara. *Charging station* yang tersedia harus mampu mengakomodasi berbagai jenis perangkat, seperti ponsel, tablet, dan laptop, dengan jumlah colokan daya yang memadai. Hal ini bertujuan untuk menghindari antrean



panjang serta memastikan setiap penumpang dapat menggunakan fasilitas tanpa perlu menunggu terlalu lama.

Penempatan *charging station* menjadi faktor penting yang harus diperhatikan. Idealnya, fasilitas ini ditempatkan di lokasi-lokasi yang strategis dan mudah dijangkau oleh penumpang, seperti di sekitar conveyor belt pengambilan bagasi, dekat dengan area lounge kedatangan, serta di sekitar titik-titik transportasi darat seperti halte bus, taksi, dan layanan angkutan daring. Dengan penempatan yang tepat, penumpang dapat dengan mudah mengakses fasilitas ini sambil menunggu bagasi mereka atau sebelum melanjutkan perjalanan ke tujuan selanjutnya. Pemasangan papan petunjuk yang jelas dan informatif juga sangat diperlukan agar penumpang dapat mengetahui lokasi *charging station* dengan mudah tanpa harus bertanya kepada petugas.

Dengan penerapan inovasi-inovasi tersebut, *charging station* di Bandara Radin Inten II Lampung diharapkan tidak hanya berfungsi sebagai tempat pengisian daya, tetapi juga sebagai fasilitas yang menunjang kenyamanan, keamanan, efisiensi energi, dan keberlanjutan lingkungan. Selain itu, fasilitas ini dapat meningkatkan daya saing bandara dalam memberikan pelayanan terbaik kepada penumpang. Pihak pengelola bandara harus berkomitmen untuk menyediakan fasilitas ini dengan standar tinggi agar dapat memberikan pengalaman perjalanan yang lebih baik bagi semua pengguna jasa transportasi udara.



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

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

Pengadaan charging station di Bandara Radin Inten II, Lampung, merupakan langkah strategis dalam meningkatkan kualitas pelayanan dan kenyamanan bagi penumpang. Berdasarkan kajian yang telah dilakukan, efisiensi dalam pengadaan fasilitas ini dapat dicapai melalui perencanaan yang matang, pemilihan teknologi yang tepat, serta penerapan standar keselamatan yang sesuai. Efisiensi biaya, energi, ruang, dan waktu menjadi faktor utama yang harus diperhatikan agar fasilitas ini dapat berfungsi secara optimal tanpa menimbulkan pemborosan sumber daya.

Secara keseluruhan, pengadaan charging station di bandara ini tidak hanya memberikan manfaat bagi penumpang tetapi juga mendukung konsep smart airport yang lebih modern dan berkelanjutan. Dengan strategi yang tepat, fasilitas ini dapat menjadi salah satu elemen penting dalam meningkatkan daya saing Bandara Radin Inten II, serta menjadikannya sebagai bandara yang lebih ramah pengguna dan berorientasi pada kebutuhan digital penumpang.

#### **5.2 Saran**

Salah satu strategi yang dapat diterapkan dalam penyediaan *charging station* di Bandara Radin Inten II adalah dengan menjalin kerja sama dengan perusahaan produsen smartphone, seperti Vivo atau Oppo. Melalui kerja sama ini, perusahaan tersebut dapat menyediakan fasilitas *charging station* yang terintegrasi dengan papan iklan mereka. Dengan demikian, selain berfungsi sebagai sarana promosi produk, papan iklan tersebut juga memberikan manfaat tambahan bagi pengguna bandara dengan menyediakan fasilitas pengisian daya bagi perangkat mereka. Pendekatan ini tidak hanya meningkatkan kenyamanan penumpang, tetapi juga dapat mengurangi biaya pengadaan dan pemeliharaan *charging station* bagi pihak bandara, karena seluruh fasilitas disediakan oleh perusahaan mitra.

Keamanan dan keselamatan juga harus menjadi perhatian utama dalam pengadaan fasilitas ini. Penggunaan komponen listrik yang memenuhi standar

keselamatan nasional dan internasional sangat diperlukan untuk mencegah risiko seperti korsleting atau kebakaran. Selain itu, pemasangan CCTV di area charging station akan membantu dalam meningkatkan keamanan, mencegah pencurian, serta memastikan bahwa fasilitas digunakan dengan benar.

Dengan menerapkan langkah-langkah ini, pengadaan charging station di Bandara Radin Inten II dapat berjalan lebih efisien, memberikan manfaat maksimal bagi penumpang, serta mendukung pengelolaan bandara yang lebih modern dan berkelanjutan. Fasilitas ini tidak hanya sekadar layanan tambahan, tetapi menjadi bagian integral dari upaya meningkatkan pengalaman penumpang dan daya saing bandara dalam menghadapi tantangan industri penerbangan yang semakin berkembang.



## DAFTAR PUSTAKA

- Nur Taofik, Bachtiyar, Roni Musto Imam, Anisatu Zahroh, and Ricky Eko Saputra, 'E-JOINT ( Electronica and Electrical Journal of Innovation Technology) Perancangan Dan Simulasi Sistem Charging Station Dengan Mempertimbangkan Tegangan Masuk Pada Buck-Boost Converter', 03.1 (2022), pp. 36–41
- Pelayanan, Standar, and Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 178 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan, 'Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 178 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara', *Undang–Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Dalam Satu Naskah*, 021, 2015, p. 2018  
<[https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2015/PM\\_178\\_TAHUN\\_2015.pdf](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2015/PM_178_TAHUN_2015.pdf)>
- PM 41 Tahun, 2023, 'Mentri Perhubungan Republik Indonesia', *PM 41 Tahun*, 2023, pp. 1–97
- Umar, Sudirman Hi, and Fahmi Parameswari, 'Pengaruh Fasilitas Free Wifi Dan Charging Station', *Jurnal Manajemen Dirgantara*, 12.2 (2019), pp. 118–26
- Wibisono, Endro, Buger Wijaya Yuana, Program Vokasi, Universitas Negeri, Surabaya Kampus, and Unesa Ketintang, 'Optimalisasi Pelayanan Penumpang PT . Angkasa Pura Cabang I ( Persero ) Dari Sisi Darat ( Landside ) Terminal Domestik Bandara Juanda Surabaya', 7.2 (2022), pp. 756–64
- Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. (2024).  
SM.106/6/18/PPSDMPU/2024 tentang Perubahan Waktu Pelaksanaan OJT Mahasiswa Prodi Manajemen Transportasi Udara Poltekbang Surabaya.  
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Tim Penyusun. (2024). Pedoman Pelaksanaan On the Job Training (OJT) Program Studi Manajemen Transportasi Udara. Politeknik Penerbangan Surabaya.
- Undang-Undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (2009) Pemerintah Pusat.

## LAMPIRAN

### Lampiran 1 Dokumentasi kegiatan OJT

