

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
BANDAR UDARA INTERNASIONAL RADIN INTEN II
LAMPUNG**



Disusun Oleh:

M REZALHAQUE RISMANSYAH

NIT. 30621039

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2023

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
BANDAR UDARA INTERNASIONAL RADIN INTEN II
LAMPUNG**



Disusun Oleh:

M REZALHAQUE RISMANSYAH

NIT. 30621039

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2023

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

BANDAR UDARA INTERNASIONAL RADIN INTEN II LAMPUNG

Oleh:

M REZALHAQUE RISMANSYAH

NIT. 30621039

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara

Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Lampung, 28 Februari 2024

Plh. Assistant Manager of
Airport Operation and
Service



M. TAUFIK AKBAR S
NIK. 20005588

Dosen Pembimbing I



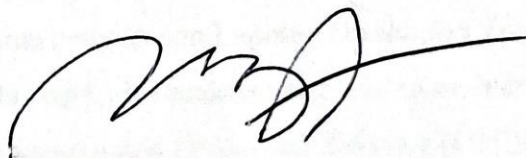
ITTABIANA NABAWIYATI A.Md
NIP. 19991027 2021 12 2 001

Dosen Pembimbing II



PUTRI AULIA ADIVAR A.Md
NIP. 20020923 202210 2 001

Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara



AHMAD MUSADEK, S.T., M.MT
NIP. 19680217 199102 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena dengan berkat rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyusun dan menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) dapat diselesaikan dengan baik. Penyusunan Laporan *On the Job Training* ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat menyelesaikan kegiatan *On The Job Training* di Politeknik Penerbangan Surabaya.

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

1. Orang tua serta saudara yang senantiasa memberikan nasihat, doa, dan dukungan berupa material maupun spiritual dalam penyusunan laporan *On the Job Training*;
2. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak Untung Basuki selaku *Executive General Manager* (EGM) beserta tim yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung;
4. Bapak Ahmad Musadek, ST, MT selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya;
5. Bapak Latif Nur Sasongko selaku *Asisstant Manager of Airport Operation and Services* di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung dan selaku *Supervisor On the Job Training* penulis;
6. Mbak Ittabiana Nabawiyati A.Md dan Mbak Putri Aulia Adiva R selaku Dosen Pembimbing I dan II yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing selama penyusunan Laporan *On the Job Training*(OJT).
7. Senior-senior pada tiap Unit Bandara yang telah membantu dan membimbing selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) penulis.
8. Rekan-rekan taruna yang mendampingi *On the Job Training* di Bandara Radin Inten II Lampung, atas semangat dan kerjasamanya.

9. Rekan-rekan MTU 7 yang telah sama-sama mendukung dalam kegiatan *On the Job Training* (OJT).
10. Serta, semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung membantu penulis dalam penulisan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini.

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

Lampung, 27 Februari 2023
Penyusun

M Rezalhaque Rismansyah
NIT.30621039



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
BAB 1 PENDAHULUAN.....	10
10.1 Latar Belakang Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	10
10.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan On the Job Training (OJT)	11
BAB II PROFIL LOKASI OJT	13
2.1 Sejarah Singkat	13
2.2 Data Umum Bandar Udara.....	21
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan	26
BAB III TINJAUAN TEORI.....	28
3.1 Teori Penunjang	28
BAB IV PELAKSANAAN OJT	47
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	47
4.2 Jadwal.....	47
4.3 Permasalahan.....	48
4.3.1 Commercial	48
4.3.2 Apron Movement Control	49
4.3.3 Terminal Inspection Services	49
4.3.4 Aviation Security.....	49
4.4 Penyelesaian Masalah.....	49
4.4.1 Commercial	49
4.4.2 Apron Movement Control	50
4.4.3 Terminal Inspection Services.....	50
4.4.4 Aviation Security	52
BAB V PENUTUP	53
5.1 Kesimpulan	53

5.1.1	Kesimpulan terhadap Bab V.....	53
5.1.2	Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan.....	53
5.2	Saran	54
5.2.1	Saran terhadap BAB IV.....	54
5.2.2	Saran terhadap pelaksanaan OJT keseluruhan.....	54
DAFTAR PUSTAKA.....		55
LAMPIRAN		56



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung	19
Gambar 2. 2 Layout Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung	21
Gambar 2. 3 Runway A 14-32.....	22
Gambar 2. 4 Apron Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung	24
Gambar 2. 5 Helipad Alpha dan Bravo.....	25
Gambar 2. 6 Struktur Organisasi	26
Gambar 4. 1 Berita Acara PSC QZ-181 19 November 2023	46
Gambar 4. 2 Escalator turun menuju Boarding Lounge lantai 2.....	48
Gambar 4. 3 Pemilahan Wheel Chair	49



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Parking Stands Pesawat Udara dan Koordinat.....	25
Tabel 3. 1 Personel Commercial.....	31
Tabel 3. 2 Personel Terminal Inspection Service.....	35
Tabel 3. 3 Personel Apron Movement Control	41
Tabel 3. 4 Personel Aviation Security.....	43
Tabel 4. 1 Jadwal Kegiatan On the Job Training.....	47



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

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

Pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* di bandar udara ditentukan oleh Politekbik Penerbangan Surabaya. Sesuai dengan ketetapan penempatan pelaksanaan OJT, penulis melaksanakan OJT di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung yang dimulai pada 11 Desember 2023 sampai dengan tanggal 28 Februari 2024. . Bandar Udara Internasional Radin Inten II lampung (IATA : TKG, ICAO : WILL) merupakan satu-satunya bandara yang dimiliki oleh Provinsi Lampung. Terletak di Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan. Dari awal berdirinya hingga tahun 2019, status kepemilikan dari bandara ini masih dipegang oleh Kementrian Perhubungan atau sering disebut Bandara UPBU. Hingga akhirnya pada tanggal 14 Oktober 2019 kepemilikan diambil alih oleh Angkasa Pura II dengan perjanjian berisi kerja sama pemanfaatan (KSP) barang milik negara di bandara kelas I bandar udara Radin

Inten II Lampung. Seperti bandara komersil pada umumnya, Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung bertugas untuk melaksanakan pelayanan jasa operasional transportasi udara, serta memberikan keamanan dan kenyamanan bagi para pengguna jasa transportasi udara.

Seperti yang telah dibahas pada paragraph pertama, bahwa *On The Job Training* merupakan kurikulum dalam bentuk praktek kerja lapangan sebagai sarana penerapan ilmu yang didapatkan oleh para taruna selama pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama pelaksanaannya, diharapkan taruna mampu menerapkan semua ilmu yang telah diserap selama pendidikan dan kemudian dipraktekkan dan diimplementasikan sesuai keadaan sebenarnya di lapangan. Menganalisa, mengambil keputusan dan tanggung jawab secara cepat dan tepat dalam melaksanakan tugas pelayanan transportasi udara adalah harapan yang akan dicapai para taruna saat OJT.

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

Maksud dan tujuan dari pelaksanaan OJT Politeknik Penerbangan Surabaya sendiri diuraikan sebagai berikut:

1.2.1 Maksud

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

1. Memperoleh pengetahuan mengenai dunia kerja yang sesungguhnya guna membiasakan penulis untuk nantinya terjun secara langsung saat memasuki fase dunia kerja
2. Dapat mempraktikkan teori yang didapat selama pendidikan
3. Mendapatkan pengalaman yang tidak didapatkan saat perkuliahan
4. Melatih cara beradaptasi dan berkomunikasi dengan baik di lingkungan yang baru

1.2.2 Manfaat

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

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



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura II

PT Angkasa Pura II (Persero) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang usaha pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara. Angkasa Pura II telah mendapatkan kepercayaan dari Pemerintah Republik Indonesia untuk mengelola dan mengupayakan pengusahaan Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng yang kini berubah nama menjadi Bandara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta serta Bandara Halim Perdanakusuma sejak 13 Agustus 1984.

Keberadaan Angkasa Pura II berawal dari Perusahaan Umum dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng melalui Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 1984, kemudian pada 19 Mei 1986 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 1986 berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Selanjutnya, pada 17 Maret 1992 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 14 tahun 1992 berubah menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Seiring perjalanan perusahaan, pada 18 November 2008 sesuai dengan Akta Notaris Silvia Abbas Sudrajat, SH, SpN Nomor 38 resmi berubah menjadi PT Angkasa Pura II (Persero). Pada tanggal 6 Oktober 2022, Pemerintah Indonesia resmi menyerahkan mayoritas saham perusahaan ini ke Aviassi Pariwisata Indonesia sebagai bagian dari bidang upaya pembentukan holding BUMN yang bergerak di bidang aviasi dan pariwisata.

Berdirinya Angkasa Pura II bertujuan untuk menjalankan pengelolaan dan pengusahaan dalam bidang jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara dengan mengoptimalkan pemberdayaan potensi sumber daya yang dimiliki dan penerapan praktik tata kelola perusahaan

yang baik. Hal tersebut diharapkan agar dapat menghasilkan produk dan layanan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat sehingga dapat meningkatkan nilai perusahaan dan kepercayaan masyarakat.

Saat ini PT. Angkasa Pura II telah mengelola 20 Bandara, antara lain:

1. Soekarno-Hatta (Jakarta)
2. Halim Perdanakusuma (Jakarta)
3. Kualanamu (Medan)
4. Supadio (Pontianak)
5. Minangkabau (Padang)
6. Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang)
7. Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru)
8. Husein Sastranegara (Bandung)
9. Sultan Iskandar Muda (Banda Aceh)
10. Raja Haji Fisabilillah (Tanjung Pinang)
11. Sultan Thaha (Jambi)
12. Depati Amir (Pangkal Pinang)
13. Silangit (Tapanuli Utara)
14. Kertajati (Majalengka)
15. Banyuwangi (Banyuwangi)
16. Tjilik Riwut (Palangkaraya)
17. Radin Inten II (Lampung)
18. H.A.S Hanandjoeddin (Tanjung Pandan)
19. Fatmawati Soekarno (Bengkulu)
20. Jenderal Besar Soedirman (Purbalingga)

Angkasa Pura II telah berhasil memperoleh berbagai penghargaan dari berbagai instansi. Penghargaan yang diperoleh merupakan bentuk apresiasi kepercayaan masyarakat atas performance Perusahaan dalam memberikan pelayanan, diantaranya adalah “The Best BUMN in Logistic Sector” dari Kementerian Negara BUMN RI (2004-2006), “The Best I in Good Corporate Governance” (2006), Juara I “Annual Report Award” 2007

kategori BUMN Non-Keuangan Non-Listed, dan sebagai BUMN Terbaik dan Terpercaya dalam bidang Good Corporate Governance pada Corporate Governance Perception Index 2007 Award. Pada tahun 2009, Angkasa Pura II berhasil meraih penghargaan sebagai 1st The Best Non Listed Company dari Anugerah Business Review 2009 dan juga sebagai The World 2nd Most On Time Airport untuk Bandara Soekarno-Hatta dari Forbestraveller.com, Juara III Annual Report Award 2009 kategori BUMN Non-Keuangan Non-Listed, The Best Prize 'INACRAFT Award 2010' in category natural fibers, GCG Award 2011 as Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2010, Penghargaan Penggunaan Bahasa Indonesia Tahun 2011 dari Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, penghargaan untuk Bandara Internasional Minangkabau Padang sebagai Indonesia Leading Airport dalam Indonesia Travel & Tourism Award 2011, dan Penghargaan Kecelakaan Nihil (Zero Accident) selama 2.084.872 jam kerja terhitung mulai 1 Januari 2009-31 Desember 2011 untuk Bandara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, serta berbagai penghargaan di tahun 2012 dari Majalah Bandara kategori Best Airport 2012 untuk Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru) dan Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), kategori Good Airport Services untuk Bandara Internasional Minangkabau dan Bandara Internasional Soekarno-Hatta Terminal 3 (Cengkareng) dan kategori Progressive Airport Service, GCG Award 2018 as Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2017.

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

lingkungan sekitar bandara melalui program Corporate Social Responsibility.

2.1.1.1 Visi Perusahaan

On Becoming Airport Enterprise Leader in the Region memiliki makna bahwa Angkasa Pura II mempunyai cita-cita dalam lima tahun ke depan menjadi perusahaan (enterprise) yang terdepan dalam bisnis bandar udara di kawasan. Kawasan yang dimaksud dalam visi adalah Asia. Angkasa Pura II memiliki visi menjadi perusahaan pengelola bandar udara dengan lingkup global, dengan ragam usaha yang memberikan nilai tambah tinggi pada value chain industri penerbangan dan terstruktur dengan baik, saling terintegrasi, serta didukung dengan sistem informasi yang meningkatkan integrasi operasional dan pemanfaatan teknologi terdepan untuk mendorong inovasi dalam rangka peningkatan nilai tambah, kualitas pelayanan pelanggan dan daya saing yang berkelanjutan.

2.1.1.2 Misi Perusahaan

Angkasa Pura II memiliki misi perusahaan, sebagai berikut :

2. Katalisator bagi Pertumbuhan dan Pemerataan Ekonomi Indonesia: Menjadi agen pembangunan di Indonesia dengan menyediakan infrastruktur kelas dunia yang mendukung konektivitas transportasi udara.
3. Meningkatkan ekspansi global untuk bisnis dan konektivitas: Perluas pasar secara nasional maupun global dan menciptakan aksesibilitas dan konektivitas melalui hub terintegrasi dan memperkuat posisi sebagai jalur liburan regional.
4. Membangun infrastruktur berdasarkan teknologi maju dan inovasi: Pembangunan sistem operasi berbasis teknologi untuk meningkatkan efisiensi dan menciptakan keunggulan operasional yang bukan hanya layanan bandara yang ada.

5. Orkestrator bagi para pemangku kepentingan terkait bisnis aviasi: Memperkuat kerja sama & sinergi dengan semua pemangku kepentingan dalam ekosistem transportasi udara untuk menjalankan layanan bandara terpadu.
6. Meningkatkan kemampuan perusahaan dan kualitas SDM: Menghormati para karyawan dan memprioritaskan kesejahteraan dan kompetensi & kemampuan personil untuk mencapai standar dunia.

Angkasa Pura II juga memiliki nilai-nilai atau budaya perusahaan yang akan terus ditumbuhkembangkan dalam setiap insan Angkasa Pura II. Nilai atau budaya perusahaan adalah AKHLAK:

1. Amanah: Kami memegang teguh kepercayaan yang diberikan.
2. Kompeten: Kami terus belajar dan mengembangkan kapabilitas.
3. Harmonis: Kami saling peduli dan menghargai perbedaan.
4. Loyal: Kami berdedikasi dan mengutamakan kepentingan Bangsa dan Negara.
5. Adaptif: Kami terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan.

2.1.1.3 Tujuan Perusahaan

Dalam rangka mewujudkan Visi dan Misi Perusahaan PT Angkasa Pura II telah menetapkan tujuan perusahaan. Tujuan tersebut antara lain:

1. Menjalankan dan mendukung kebijakan program perusahaan dalam segmen ekonomi dan pembangunan.
2. Mengumpulkan keuntungan bagi perusahaan dengan menjalankan kebandarudaraan yang sesuai dengan asas-asas perusahaan.

2.1.1.4 Tata Kelola Perusahaan

Untuk mewujudkan perusahaan yang tumbuh berkembang dan berdaya saing tinggi, Angkasa Pura II telah mengembangkan struktur dan sistem tata kelola perusahaan (Good Corporate Governance) dengan

memperhatikan prinsip-prinsip GCG sesuai ketentuan dan peraturan serta best practise yang berlaku.

Pelaksanaan GCG merupakan tindak lanjut Keputusan Menteri BUMN No.117/M-MBU/2002 tanggal 31 Juli 2002 yang kemudian diperbarui dengan Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER 01/MBU/2011 tanggal 01 Agustus 2011 tentang Penerapan Tata Kelola yang Baik pada BUMN, yang menyebutkan bahwa “BUMN wajib melaksanakan operasional perusahaan dengan berpegang pada prinsip-prinsip GCG yaitu transparansi, akuntabilitas, responsibilitas, independensi dan kewajaran”.

Adapun penjabaran prinsip tersebut yaitu:

1. Transparansi (transparency), yaitu keterbukaan dalam melaksanakan proses pengambilan keputusan dan keterbukaan dalam mengungkapkan informasi material dan relevan mengenai perusahaan.
2. Akuntabilitas (accountability), yaitu kejelasan fungsi, pelaksanaan dan pertanggungjawaban sehingga pengelolaan perusahaan terlaksana secara efektif.
3. Pertanggungjawaban (responsibility), yaitu kesesuaian di dalam pengelolaan perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan dan prinsip-prinsip korporasi yang sehat.

2.1.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung

2.1.3



Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung

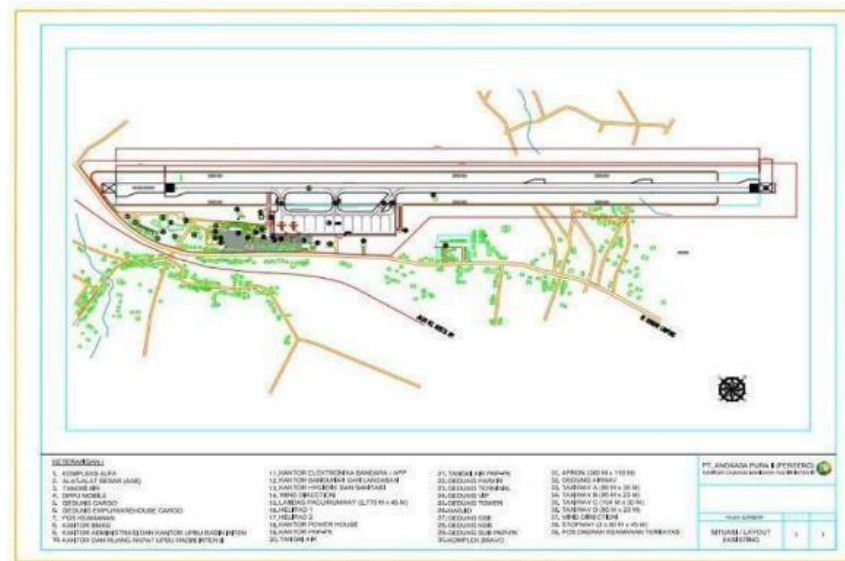
Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung sebelumnya bernama Pelabuhan Udara Branti adalah peninggalan Pemerintahan Jepang yang dibangun pada tahun 1943. Pada tahun 1946 diserahkan kepada Pemerintahan Republik Indonesia. Dari tahun 1946-1955 Pelabuhan Udara Branti dikelola oleh Detasemen Angkatan Udara / AURI dan pada saat itu belum ada penerbangan komersial/ reguler. Pada tahun 1955, pengelolaan Pelabuhan Udara Branti dikelola oleh Djawatan Penerbangan Sipil (DPS) karena pada tahun tersebut Detasemen Angkatan Udara / AURI memiliki pangkalan udara di Menggala Kabupaten Lampung Utara. Pada tahun 1956 Garuda Indonesian Airways merintis membuka jalur penerbangan yang pertama kali dengan rute Jakarta – Tanjung Karang. Pada tahun 1963 secara resmi Bandar Udara Branti dari AURI diserahterimakan kepada Residen Lampung dan pada tahun 1964 diserahkan pengelolaannya kepada Djawatan Penerbangan Sipil (DPS).

Pada awal tahun 2009 Garuda Indonesia kembali membuka jalur penerbangan ke bandara ini dengan pesawat Boeing 737-500. Sejak tahun 2013 dimulailah renovasi tahap pertama dari Bandar Udara Radin Inten

II. Renovasi ini dianggap kurang sempurna karena hanya mengubah sedikit saja dari bentuk asli bandara ini. Pada tahun 2014 kembali diadakan perluasan apron sehingga Bandara Radin Inten II dapat menampung 6 pesawat secara bersamaan. Pada tahun 2016, akhirnya dilakukan renovasi besar-besaran di bandara ini (Selengkapnya lihat: Perluasan Bandara). Salah satu bagian dari perluasan pada tahun 2016 ini adalah kembali diadakannya perluasan apron dan konstruksi taxiway D, sehingga kapasitas apron meningkat dari 7 pesawat menjadi 8 pesawat, bahkan bisa menampung 10 pesawat dalam kondisi darurat. Pada akhir tahun 2018 Bandara ini ditingkatkan menjadi bandara internasional, pemerintah memberi waktu selama 6 bulan sejak diterbitkannya surat resmi peningkatan untuk otoritas bandara mempersiapkan segala keperluan untuk penerbangan internasional seperti imigrasi, bea dan cukai serta penambahan terminal 2 internasional yang akan dibangun tahun ini. Pada tanggal 8 Maret 2019, Bandara ini diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo menjadi bandara internasional, dengan menandatangani prasasti berbarengan dengan peresmian Bandar Udara Silampari di Lubuk Linggau.

Pada 14 Oktober 2019 Pengelolaan Bandara Radin Inten II oleh AP II diresmikan. Dalam perjanjian kerjasama. Tepatnya antara Ditjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan dan PT Angkasa Pura II (Persero). Perjanjian itu tentang Kerja Sama Pemanfaatan (KSP) Barang Milik Negara pada Bandara Kelas I Radin Inten II Lampung

2.2 Data Umum Bandar Udara



Gambar 2. 2 *Layout* Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung

1. Nama Bandara : Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung
2. Indikator Lokasi : WILL (ICAO) / TKG (IATA)
3. Lokasi Geografis : 051426S 1051032E
4. Alamat : Jl. Alamsyah Ratu Prawira Negara KM 28, Branti Natar Lampung Selatan, Lampung, Kel. Branti/Branti Raya, Kec. Natar, Kab. Lampung Selatan, Lampung.
5. Ketinggian
 - Aerodrome : 273 ft
 - Runway 14 : -
 - Runway 32 : -

6. Runway



Gambar 2. 3 Runway A 14-32 Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung

Runway adalah suatu daerah persegi panjang di Bandara yang disiapkan untuk take off dan landing pesawat udara.

- 1) Penandaan : 14 / 32
- 2) Dimensi : RWY 14 : 2770 x 45 m, RWY 32 : 2770 x 45 m
- 3) Kekuatan : RWY 14 : 48 F/C/X/T, RWY 32 : 48 F/C/X/T
- 4) Permukaan : RWY 14 : Ashpalt, RWY 32 : Ashpalt

7. Tora (Take-off Run Available)

Tora adalah panjang runway yang tersedia dan dipakai untuk pesawat udara yang melakukan take-off.

- 1) Runway 14 : 2770 m
- 2) Runway 32 : 2770 m

8. Toda (Take-off Distance Available)

Toda adalah panjang TORA ditambah dengan panjang Clearway.

- 1) Runway 14 : 2980 m
- 2) Runway 32 : 2980 m

9. Asda (Accelerate Stop Distance Available)

Asda adalah panjang TORA ditambah dengan panjang Stopway.

- 1) Runway 14 : 2830 m

- 2) Runway 32 : 2770 m 10

10. LDA (Landing Distance Available)

LDA adalah panjang runway yang tersedia dan dipakai untuk pesawat udara yang melakukan landing.

- 1) Runway 14 : 2770 m
- 2) Runway 32 : 2770 m

11. Kemiringan Runway

- 1) Runway 14 : 0.1%
- 2) Runway 32 : 0.36%

12. Stopway

Stopway adalah suatu daerah persegi di atas tanah pada akhir TORA yang disediakan untuk pesawat udara yang mengalami gagal take-off.

- 1) Runway 14 : 60 x 45 m
- 2) Runway 32 : 60 x 45 m

13. Clearway

Clearway adalah suatu daerah berbentuk persegi panjang di darat / air dibawah pengawasan Air Traffic Services (ATS), yang disiapkan sebagai daerah untuk pesawat udara yang melakukan initial climb pada ketinggian tertentu.

- 1) Runway 14 : -
- 2) Runway 32 : -

14. Taxiway

Taxiway adalah suatu jalur yang ditetapkan pada landasan bandar udara yang bertujuan untuk pesawat udara yang sedang taxi dan menghubungkan dengan apron serta runway.

Taxiway A

- 1) Permukaan : Ashpalt Concrete
- 2) Kekuatan : PCN 63 F/C/X/T c. Ukuran : 95 x 30 m

Taxiway B

- 1) Permukaan : Asphalt Concrete
- 2) Kekuatan : PCN 67 F/C/X/T
- 3) Ukuran : 95 x 23 m 11

Taxiway C

- 1) Permukaan : Asphalt Concrete
- 2) Kekuatan : PCN 67 F/C/X/T
- 3) Ukuran : 104 m x 30 m

Taxiway D

- 1) Permukaan : Asphalt Concrete
- 2) Kekuatan : PCN 67 F/C/X/T
- 3) Ukuran : 95 m x 23 m

15. Apron



Gambar 2. 4 *Apron* Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung

Apron adalah suatu daerah di bandar udara yang digunakan pesawat udara untuk kegiatan loading, unloading, cargo, fueling, parking, penumpang dan pemeliharaan (maintenance).

- 1) Ukuran : 565 m x 110 m
- 2) Kekuatan : PCN 67 F/C/X/T
- 3) Konstruksi & Permukaan : Asphalt 12

16. Helipad



Gambar 2. 5 *Helipad Alpha dan Bravo*

Helipad adalah suatu daerah yang digunakan untuk pendaratan, keberangkatan, dan pergerakan helicopter.

- 1) Jumlah : 3 Helipad
 - 2) Luas : 24 m x 24 m
 - 3) Permukaan : Helipad 1, 2 dan 3 : Concrete
 - 4) Kekuatan : Helipad 1, 2 dan 3 : 200.000 lbs
17. Parking Stand Dimensi apron eksisting 545 x 110 M2. Contact stand terdiri dari 12 parking stand yaitu 1 sampai 12, dimana parking stand 1 dan 2 dilayani dengan garbarata

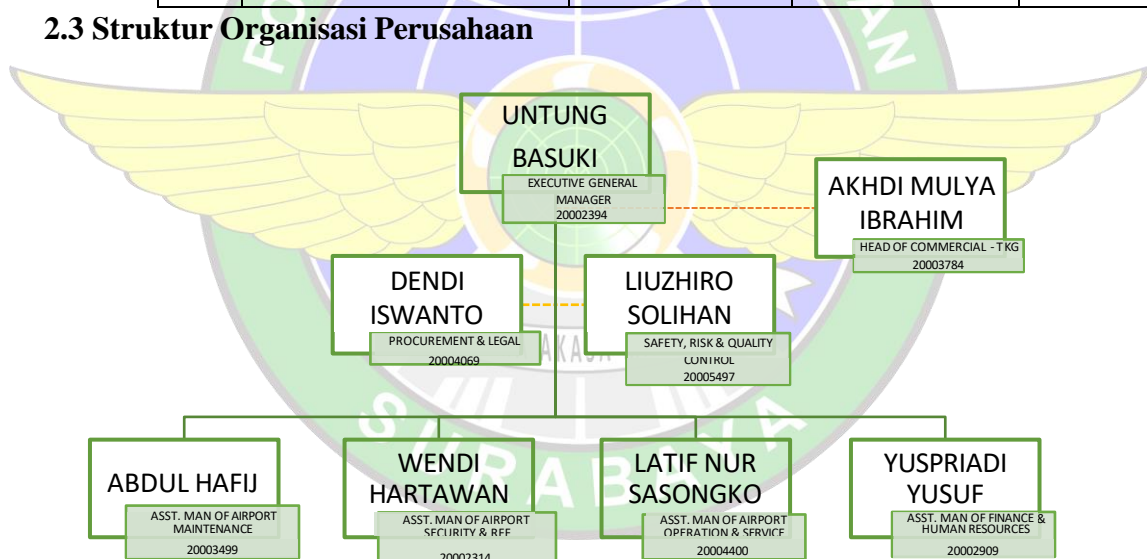
17. *Parking Stand*

Tabel 2. 1 *Parking Stands* Pesawat Udara dan Koordinat

NO	NOMOR PARKIR	KOORDINAT		KAPASITAS
		LINTANG	BUJUR	
1.	Parking Stand 1	051432.04S	1051034.90E	B739/A320
2.	Parking Stand 2	051433.45S	1051036.09E	A330-300

3.	Parking Stand 3	051434.89S	1051037.32E	B739/A320
4.	Parking Stand 4	051436.02S	1051038.27E	B739/A320
5.	Parking Stand 5	051437.18S	1051039.26E	B739/A320
6.	Parking Stand 6	051438.37S	1051040.28E	B739/A320
7.	Parking Stand 7	051439.46S	1051041.21E	B739/A320
8.	Parking Stand 8	051440.55S	1051042.14E	B739/A320
9.	Parking Stand 9	051441.64S	1051043.07E	B739/A320
10.	Parking Stand 10	051442.73S	1051044.00E	B739/A320
11.	Parking Stand 11	051443.82S	1051044.93E	B739/A320
12.	Parking Stand 12	051445.03S	1051045.96E	ATR 72

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2. 6 Struktur Organisasi

Bandara Radin Inten II Lampung terdiri atas 6 Assisten Manager yang dipimpin oleh seorang *Executive General Manager*. Adapun susunan struktur sebagai berikut:

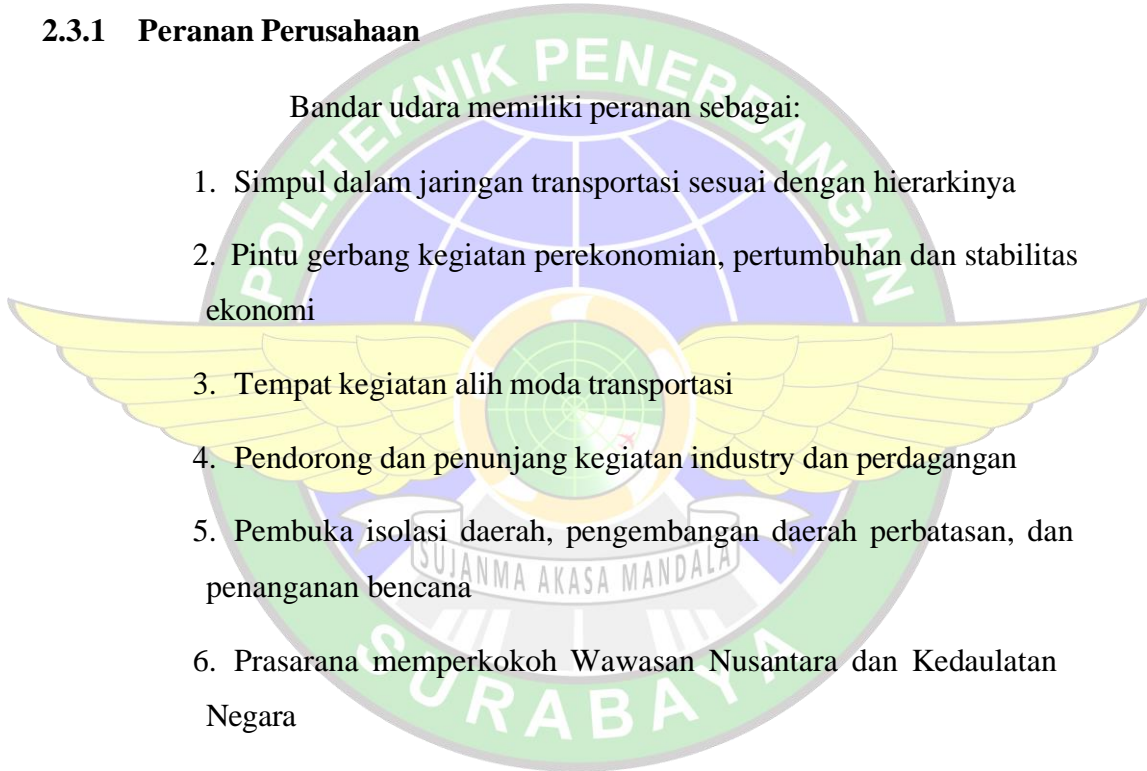
1. *Executive General Manager* : Untung Basuki (20002394)
2. *Commercial Service Division* : Akhdi Mulya Ibrahim (20002072)

3. *Safety Risk and Quality control* : Liuzhiro Soliha N (20004069)
4. *Procurements and Legal* : Dendi Iswanto (20004069)
5. *Asisstant Manager of Airport Operation dan Service* : Latif Nur Sasongko (20004400)
6. *Asisstant Manager of Airport Maintenance* : Abdul Hafij (20003499)
7. *Asisstant Manager of Airport Security dan ARFF* : Wendi Hartawan (20002314)
8. *Asisstant Manager of Finance dan HR* : Yuspriady Yusuf (20002909)

2.3.1 Peranan Perusahaan

Bandar udara memiliki peranan sebagai:

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi
4. Pendorong dan penunjang kegiatan industry dan perdagangan
5. Pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana
6. Prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan Kedaulatan Negara



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Teori Penunjang

3.1.1 Bandar Udara

Bandar udara, populer disingkat sebagai bandara (airport), merupakan sebuah fasilitas di mana pesawat terbang seperti pesawat udara dan helikopter dapat lepas landas dan mendarat. Suatu bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu atau helipad, sedangkan untuk bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunaannya seperti bangunan terminal dan hanggar. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas Keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization), bandar udara merupakan area tertentu yang terletak di daratan atau di perairan yang dapat digunakan untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Area ini dapat digunakan secara keseluruhan atau hanya sebagian saja. Fasilitasnya meliputi bangunan, instalasi dan peralatan penerbangan. Sedangkan definisi bandar udara menurut PT (persero) Angkasa Pura adalah "lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Sedangkan definisi bandar udara menurut PT (persero) Angkasa Pura adalah "lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi

angkutan udara untuk masyarakat sekitar. Secara yuridis, Bandar Udara didefinisikan sebagai kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Menurut Undang Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan Bandar Udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, Keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.

Tatanan Kebandarudaraan Nasional memuat:

1. Peran, fungsi, penggunaan, hirarki, klasifikasi Bandar Udara Umum;
2. Rencana induk nasional Bandar Udara.

Fungsi Bandar Udara Berdasarkan fungsinya maka bandar udara merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dan/atau perusahaan. Sebagai tempat penyelenggaraan pemerintahan maka bandar udara merupakan tempat unit kerja instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dalam urusan antara lain:

Pembinaan kegiatan penerbangan;

1. Kepabeanan
2. Keimigrasian
3. Kekarantinaan.

Bandar udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan perusahaan maka bandar udara merupakan tempat usaha bagi:

1. Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara
2. Badan Usaha Angkutan Udara
3. Badan Hukum Indonesia atau perorangan melalui kerjasama dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara.

3.1.2 *Commercial*

Unit Komersil di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung merupakan unit yang bertugas untuk mengurus segala pendapatan dari bandara. Pendapatan yang dimaksud dibagi menjadi dua yaitu:

1. Pendapatan Aeronautika

Merupakan tarif layanan jasa kebandarudaraan. Pendapatan ini diatur dalam KEP.15.01/00/12/2019/0649 Tentang Tarif PJP4U, Tarif PJP2U, Tarif Pemakaian *Check-In Counter*, Tarif Pelayanan Jasa Pemakaian Garbarata, Tarif Pelayanan Jasa Perpanjangan Jam Operasi, dan Tarif JKP2U di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung. Adapun yang termasuk pendapatan aeronautika antara lain:

- 1) PJP2U: Tarif Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara / PSC (Passanger Service Charge)
- 2) PJP4U: Tarif Pendaratan, Penempatan dan Penyimpanan Pesawat Udara
- 3) Tarif Pemakaian Garbarata
- 4) PJKP2U: Tarif Pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara
- 5) Tarif Pemakaian Tempat Pelaporan Keberangkatan
- 6) Tarif Pelayanan Jasa Kebandarudaraan dalam Kondisi Tertentu

2. Pendapatan Non-Aeronautika

Merupakan tarif pelayanan jasa terkait bandar udara. Adapun yang termasuk pendapatan non-aeronautika yaitu:

- 1) Tarif Penggunaan Lahan
 - 2) Tarif Penggunaan Gedung dan Ruangan
 - 3) Tarif Media Promosi
 - 4) Tarif Penggunaan Peralatan, Kendaraan, dan Mesin
 - 5) Tarif Penggunaan Fasilitas Lainnya pada Bandar Udara
 - 6) Tarif Penerbitan Izin di Daerah Keamanan Terbatas
3. Personel unit Komersil di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung berjumlah 4 orang, terdiri dari :

Tabel 3. 1 Personel *Commercial*

No.	Nama	Jabatan
1.	Akhdi Mulya	Head of Commercial
2.	Adrian Adi Putra	Staff Penanggung Jawab PJP2U/PSC
3.	Alif Seto	Staff Penanggung Jawab PJP4U dan JKP2U
4.	Rifki Kurniawan	Staff Penanggung Jawab Pendapatan Non-Aeronautika

Dalam melakukan tugasnya unit komersil mengikuti jam kantor (office 29 hour) yaitu dimulai dinas pada pukul 08.00 WIB sampai 17.00 WIB selama 5 hari dinas. Dalam hal ini taruna On The Job Training selama bertugas di unit Komersil melakukan kegiatan, sebagai berikut:

- Penginputan data PSC dari Manifest
- *Billing* PJP4U
- Mengirimkan pendapatan ke unit finance melalui sistem
- Menghitung pendapatan harian parkir
- Membuat pembaruan kontak kerja
- Mengukur kwh listrik
- Merekap data kwh listrik dari bukan ke bulan

3.1.3 Terminal Inspection Service (TIS)

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

Menurut PT. Angkasa Pura I Terminal Inspection adalah orang yang bekerja sebagai TIS (Terminal Inspection Service) yang harus berkeliling bandara untuk memastikan keadaan bandara. Jika ada sesuatu yang rusak, Terminal Inspection akan melapor kepada orang yang ahli akan memperbaikinya. Sedangkan menurut PT. Angkasa Pura II Terminal Inspection adalah memastikan fasilitas yang ada di terminal berfungsi dengan baik, apabila rusak atau tidak berfungsi akan segera ditindak lanjuti. Berdasarkan Standar Operasional Airport Services Information System yang diterbitkan oleh PT Angkasa Pura II (Persero), Divisi Terminal Inspection Service bertanggung jawab untuk memastikan kelancaran operasional dan kebersihan baik di dalam terminal maupun di luar terminal seperti di daerah parkir (ruang umum), Area Check-in, ruang tunggu, dan area baggage claim. Dikarenakan operasionalnya yang berkontak langsung dengan pengguna layanan membuat divisi ini dikenal sebagai unit yang paling tinggi mobilitasnya. Unit ini juga mengatur penggunaan dan pengawasan seluruh fasilitas yang ada di terminal penumpang seperti trolley, porter, papan informasi dan lainnya. Bersama-sama dengan unit informasi, Terminal Inspection Service memegang peranan yang teramat penting setiap kegiatan di terminal. Selain itu, divisi ini memiliki fungsi yang tidak kalah penting yaitu pelaksanaan koordinasi dengan unit

kerja/instansi terkait, dalam rangka merekomendasikan titik-titik penempatan fasilitas di area terminal seperti:

1. Unit kerja bangunan dan terminal:

- 1) Kursi penumpang dan kursi lansia.
- 2) Meja Check In
- 3) Tempat Sampah
- 4) Signage
- 5) Docking Trolley Unit Kerja Komersial

2. Unit kerja komersial:

- 1) Kuesioner
- 2) Booth:

Kawasan yang menjadi tanggung jawab Terminal Inspection yaitu:

(1) Kawasan Darat (Land Side) yaitu kawasan atau bagian yang berhubungan dengan persiapan penerbangan dan gerakan passengers di terminal area.

(2) Gedung Terminal Udara atau concourse adalah pusat urusan penumpang dan barang yang datang atau pergi, di dalamnya terdapat:

- i. Ruang Check-in, merupakan area penumpang untuk menukarkan tiket dengan boarding pass serta mendapatkan claim tag untuk bagasinya yang dinaikkan ke compartment pesawat.
- ii. Ruang Tunggu Domestik, merupakan ruang tunggu penumpang khusus penerbangan domestic.
- iii. Ruang Tunggu Internasional, merupakan ruang tunggu penumpang khusus penerbangan internasional terdapat counter keimigrasian dan terdapat security check.

- iv. Ruang Kedatangan Domestik, merupakan ruang kedatangan penumpang setelah penerbangan domestic dan tempat penumpang mengambil bagasinya.
- v. Ruang Kedatangan Internasional, merupakan ruang kedatangan penumpang setelah penerbangan internasional dan tempat penumpang mengambil bagasinya dan terdapat counter keimigrasian dan tempat pemeriksaan Bea Cukai.
- vi. Lobby Keberangkatan, merupakan area darat sebelum memasuki ruang check-in counter.
- vii. Lobby kedatangan merupakan area penumpang setelah ruang kedatangan.
- viii. Area penjualan Tiket, merupakan area penumpang untuk membeli tiket penumpang atau refund tiketnya.
- ix. Area Underpass, merupakan area ruang lintas penumpang melalui bawah tanah.
- x. Ruang Executive Lounge, Ruang Blue Sky, merupakan area restaurant beriringan ruang tunggu penumpang executive.
- xi. Area Cargo lini 1 dan lini 2, merupakan area pengemasan cargo datang dan pergi.
- xii. Area Drop Zone dan Pick Up Zone, adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal.
- xiii. Parkir kendaraan, untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput termasuk taksi

Tugas Terminal Service Officer dalam kegiatan operasional adalah sebagai berikut:

1. Sebelum melakukan inspeksi
 - 1) Melakukan pengetesan fungsi HT (Handy Talky), sebagai sarana berkoordinasi dan komunikasi dengan unit – unit kerja lainnya.

- 2) Membaca laporan kegiatan inspeksi terminal sebelumnya pada log book
2. Selama melakukan inspeksi
 - 1) Harus berpakaian Dinas yang rapi
 - 2) Selalu membawa HT (Handy Talky) untuk melakukan koordinasi dengan unit terkait.
 - 3) Melakukan pengecekan ulang atas temuan hasil inspeksi staf sebelumnya, apakah sudah ada tindak lanjut atau belum.
 - 4) Melakukan inspeksi semua fasilitas diseluruh ruangan yang ada di terminal penumpang dan cargo. Seperti: toilet, X-ray, kursi, kondisi suhu, conveyor belt, check in counter, timbangan, kebersihan toilet dan lain – lain, sebelum dan sesudah penerbangan.
 - 5) Segera berkoordinasi dengan unit terkait bila ditemukan suatu kondisi yang tidak normal.
 - 6) Diupayakan agar temuan segera dapat ditindak lanjuti.
 - 7) Mengambil form kotak saran yang sudah diisi customer dan menambah form kotak saran apabila habis.
 - 8) Menindak lanjuti atau mengkoordinasikan dengan unit terkait, sehubungan dengan saran atau keluhan customer.
 - 9) Berperilaku sopan selama melakukan inspeksi.
 3. Setelah melakukan inspeksi:
 - 1) Melakukan pencatatan di log book atas semua temuan selama inspeksi.
 - 2) Melakukan pengisian daily check list terminal inspector.
 - 3) Mengkoordinasikan kepada petugas shift selanjutnya atas semua hasil inspeksi sebelumnya, terutama hasil-hasil yang belum ditindak lanjuti atau pekerjaanyang sedang berjalan.
 - 4) Melakukan koordinasi dengan unit terkait, agar segera dilakukan tindak lanjut atas temuan selama inspeksi.
 - 5) Menindak lanjuti atas keluhan dan saran dari para pengguna jasa.

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

Tabel 3. 2 Personel *Terminal Inspection Service*

No.	Nama	Jabatan
1.	Nazmawati	<i>Supervisor</i>
2.	Bagus Prakoso	Anggota
3.	Daniz Fadillah	Anggota
4.	Dian Aprilia	Anggota
5.	Muhammad Al Faqih	Anggota
6.	Novia Cahyawati	Anggota

Dalam melakukan tugas di unit *Terminal Inspection Service* taruna/i mengikuti jam kantor (*office hour*) yaitu dimulai dinas pada pukul 08.00 WIB sampai 17.00 WIB dengan rotasi 4 hari dinas 2 hari libur. Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) selama bertugas di unit *Terminal Inspection Service* (TIS) melaksanakan kegiatan sesuai SOP yang ada yaitu:

- 1) Melakukan pengecekan ulang atas temuan hasil inspeksi staf sebelumnya, apakah sudah ada tindak lanjut atau belum.
- 2) Melakukan inspeksi semua fasilitas diseluruh ruangan yang ada di teminal penumpang dan cargo. Seperti: toilet, X-ray, kursi, kondisi suhu, conveyor belt, check in counter, timbangan, kebersihan toilet dan lain – lain, sebelum dan sesudah penerbangan.
- 3) Melakukan pengecekan dan pencatatan suhu disemua ruangan.
- 4) Melakukan monitoring sirkulasi trolley agar ketersediaan trolley selalu terjamin.
- 5) Melakukan pengisian daily check list terminal inspector.

3.1.4 Apron Movement Control (AMC)

Di area Apron dibutuhkan personel yang sigap dan tanggap untuk mengatur lalu lintas di area Apron dan menentukan parking stand pesawat. Personel tersebut dikenal dengan personel AMC. Apron Movement Control

(AMC) adalah personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengaturan dan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di Apron serta pemarkiran atau penempatan pesawat udara setelah menerima estimate dari unit ADC (Tower). Penyelenggaraan sistem AMC dilakukan dengan memperhatikan factor keserasian dan penempatan operasional antar unit-unit yang terlibat dalam pengaturan lalu lintas pesawat udara di Apron, terutama dengan operasi lalu lintas Terminal.

Unit Apron Movement Control mempunyai tugas yang tertuang dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 262 Tahun 2017, tanggal 29 September 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome) BAB 9 poin 9.6.6 yang menjadi patokan tugas unit *Apron Movement Control* yang diberlakukan di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung menurut *Standart Operating Procedures Apron Movement Control* PT. Angkasa Pura II, sebagai berikut:

- 1) Penempatan parkir pesawat udara / *aircraft parking stand allocation*
- 2) Pelayanan pemanduan pesawat udara
- 3) Pelayanan pemanduan non pesawat udara
- 4) Pelayanan pemanduan kendaraan VIP/VVIP berangkat
- 5) Pelayanan pemanduan kendaraan tamu VIP/VVIP datang
- 6) Pengawasan kebersihan sisi udara
 - (1) Memeriksa dan memastikan permukaan apron dalam kondisi bersih dari bendabenda asing *Foreign Object Damage* (FOD) yang dapat mengakibatkan kerusakan pada mesin dan bagian lain dari pesawat udara, sehingga berpotensi mengganggu operasi penerbangan;
 - (2) Kontrol kebersihan *Apron* pada pagi, siang, sore dan malam hari secara berkala untuk memastikan permukaan *Apron* dalam kondisi bersih;

- (3) Mencatat hasil inspeksi kebersihan dan kerusakan *Apron* ke dalam laporan harian atau *logbook*;
- (4) Menghubungi petugas maskapai atau *Ground Handling agent* untuk membersihkan tumpahan oli atau menyingkirkan sampah dan barang-barang bekas di sisi udara yang menjadi tanggung jawabnya;
- (5) Memerintahkan petugas maskapai dan *Ground Handling agent* untuk mengeluarkan kendaraan atau *Ground Support Equipment (GSE)* apabila sudah tidak dapat dipergunakan lagi atau dalam perbaikan;
- (6) Berkoordinasi dengan unit *infrastructure* untuk pembersihan *Foreign Object Damage (FOD)* di apron apabila kondisi apron kotor;
- (7) Memberi pengarahan kepada tugas maskapai, *ground handling* dan orang-orang yang beraktifitas di apron untuk bersama-sama menjaga kebersihan sisi udara.

7) Pengawasan fasilitas sisi udara:

- (1) Melaksanakan pengawasan dan memastikan fasilitas *Apron* berfungsi dengan baik, yang meliputi:
 - (2) Kesiapan Garbarata;
 - (3) Kejelasan Marka dan Rambu *Apron*;
 - (4) Kesiapan fasilitas *Flood Light*;
 - (5) Kesiapan fasilitas *Apron Edge Light*;
- (6) Mencari fasilitas *Apron* yang tidak berfungsi (*Unserviceable*) pada *logbook* dan *checklist* harian;
- (7) Melaporkan kepada atasan dan unit *Electrical & Mechanical Facility* terkait fasilitas yang berkaitan dengan kelistrikan dan mekanis yang tidak berfungsi (*Unserviceable*) untuk segera diperbaiki;
- (8) Melaporkan kepada atasan dan unit *infrastructure* terkait kerusakan struktur apron, marka dan rambu yang kusam atau rusak;
- (9) Menginformasikan kepada unit *Aircraft Traffic Control (ATC)*, operator penerbangan dan *Ground Handling agent* mengenai

fasilitas yang tidak berfungsi yang dapat mempengaruhi pelayanan dan operasional penerbangan.

- 8) Kegiatan razia di sisi udara
- 9) *Updating Notice Airport Capacity* (NAC)
- 10) Input data penerbangan
 - (1) Input data penerbangan pada *Apron Movement Sheet* (AMS) dan Aplikasi *Oasys* di *computer*;
 - (2) Pengisian di aplikasi *Oasys* dan input data penerbangan, meliputi:
 - i. Tanggal Input data;
 - ii. Registrasi pesawat udara;
 - iii. Type of aircraft;
 - iv. Jenis penerbangan;
 - v. Parking stand number;
 - vi. Block-on dan Block-off time;
 - vii. Asal dan tujuan pesawat udara;
 - viii. Pemakaian garbarata.
 - (3) Catat dan laporkan data penerbangan *Return to Stand* (RBS) / *Return to Apron* (RTA) / *Return to Base* (RTB) dan operator penerbangan *Unschedule* di *Apron Movement Sheet*;
 - (4) Catat dan laporkan data pesawat udara yang parkir di luar ketentuan yang berlaku (kesalahan parkir akibat *miss-understanding*/ *miss-communication*/ *miss-coordination* dari pilot, ADC, atau marshaller).
- 11) Pencatatan laporan *logbook*
 - (1) Membuat laporan tugas operasional, minimal memuat data tanggal, hari, shift dan nama petugas incharge serta kesiapan fasilitas pendukung;
 - (2) Mencatat kesiapan fasilitas pendukung kerja maupun sistemnya pada checklist;
 - (3) Membuat laporan hasil penertiban lalu lintas dan penempatan kendaraan GSE;
 - (4) Membuat laporan *irregular flight*

- (5) Membuat laporan khusus atas kejadian di sisi udara apabila masalah tersebut dianggap sangat penting dan perlu segera diketahui oleh para pejabat di lingkungan perusahaan dan tercatat di *Logbook*.

12) Pelayanan marshalling pesawat udara

13) Pelayanan, pengawasan pengoperasian dan kebersihan fasilitas garbarata

14) Penertiban tanda izin mengemudi (TIM)

15) Uji laik kendaraan dan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE)

16) Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara

17) Pengawasan tumpahan bahan bakar minyak dan oli (*fuel/oil spillage*)

18) Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara

- (1) Pengawasan dan penertiban PAS Bandara;
- (2) Pengawasan dan penertiban operator/pengemudi disisi udara;
- (3) Pengawasan dan penertiban parkir kendaraan dan GSE;
- (4) Memberikan teguran jika ada personil sisi udara yang tidak mengikuti aturan yang berlaku;
- (5) Menindak para pelanggar sesuai dengan ketentuan dan memberikan surat tanda bukti pelanggaran
- (6) Setiap orang ketika memasuki dan selama berada di sisi udara harus memakai PAS Bandara dan selama di sisi udara harus memakai PAS Bandara yang sah dan berlaku (valid) dengan kode Area P (Platform/Apron);
- (7) PAS Bandara harus dipakai atau dipasang pada tempat yang mudah dilihat oleh petugas yang berwenang untuk memeriksa dan mengawasi kegiatan di sisi udara;
- (8) Dilarang meminjamkan PAS Bandara kepada orang lain dan/atau menggunakan PAS Bandara atas nama orang lain. Apabila ditemukan seseorang berada di sisi udara dengan memakai PAS Bandara bukan atas namanya atau memalsukan masa berlaku PAS Bandara, maka yang bersangkutan akan ditahan dan diproses oleh Unit *Aviation Security* (AVSEC);

- (9) Penggunaan PAS Bandara harus sesuai dengan area yang tercantum pada PAS Bandara;
 - (10) Apabila PAS Bandara hilang harus segera melapor dan mengajukan pergantian PAS Bandara kepada Kantor Cabang Otoritas Bandara Wilayah 1 (satu) dengan melampirkan surat keterangan kehilangan dari Kepolisian;
 - (11) Pelanggaran atau penyalahgunaan PAS Bandara akan dikenakan sanksi sesuai dengan Undang-Undang Nomor: 1 Tahun 2009.
- 19) Penanganan incident dan accident di sisi udara
- 20) Pengawasan kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE)

Adapun fungsi unit *Apron Movement Control* ialah sebagai berikut:

- 1) Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
- 2) Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindari adanya tabrakan antar pesawat udara dan antara pesawat udara dengan *obstacle*.
- 3) Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di apron dengan ADC.
- 4) Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari FOD dan sampah.

Personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung berjumlah 3 yang terdiri dari:

Tabel 3. 3 Personel *Apron Movement Control*

No.	Personel AMC	Jabatan	Shift
1.	Fajar Amir K	<i>Supervisor 1</i>	4 hari kerja 2 hari libur. Dengan maksimal 8
2.	Juni Jatisa Pasoga	<i>Supervisor 2</i>	
3.	Feru Marando	<i>Supervisor 1</i>	

			jam kerja/ harinya.
--	--	--	------------------------

Dalam melakukan tugas di unit *Apron Movement Control* taruna/i mengikuti jam kantor (*office hour*) yaitu dimulai dinas pada pukul 08.00 WIB sampai 17.00 WIB. Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) selama bertugas di unit *Apron Movement Control* (AMC) melaksanakan kegiatan sesuai SOP yang ada yaitu:

- 1) Pencatatan dan pelaporan data penerbangan (*Apron Movement Sheet*)
- 2) Pencatatan dan pelaporan *Logbook*.
- 3) Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara pengawasan dan pengkoordinasian kondisi fasilitas disisi udara.
- 4) Pengawasan dan pengkoordinasian kebersihan di *Apron*.
- 5) Pengaturan alokasi pesawat udara di *Apron*.
- 6) Pengawasan dan penertiban kendaraan / GSE di sisi udara.
- 7) Pengawasan dan penertiban penempatan, pergerakan kendaraan / GSE.
- 8) Pengawasan pekerjaan tambahan di daerah *Apron*.
- 9) Pelaksanaan *Ramp Check* rutin sebelum Nataru.
- 10) *Docking* dan *un-docking* garbarata.
- 11) Praktik *Marshaller*.

3.1.5 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah profesi sekaligus pekerjaan yang dilakukan oleh petugas berlisensi untuk menjaga lingkungan keamanan bandara dan juga para penumpang pesawat. Personel AVSEC bisa terdiri dari laki-laki maupun perempuan, asalkan mereka memenuhi kompetensi dan persyaratan yang telah ditentukan. Sebagai catatan tidak semua orang bisa menjadi anggota dari AVSEC karena penentuan rekrutmen berpedoman terhadap standar ICAO (International Civil Aviation Organization).

Petugas atau personel Keamanan Penerbangan wajib memiliki Lisensi atau surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) dalam melaksanakan

tugasnya (Peraturan Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2675/XII/2010 Bab 1 Butir 9).

Tugas dan tanggung jawab unit Aviation Security (AVSEC) meliputi:

1. Pemeriksaan dokumen
2. Pemeriksaan penumpang, Bagasi dan Bagasi kabin
3. Pelaporan (Check-In) dan Pemeriksaan awak pesawat
4. Pemeriksaan penumpang Transit & Transfer
5. Penanganan senjata
6. Penanganan bagasi kabin & bagasi
7. Penanganan penumpang khusus
8. Pemeriksaan Jamaah haji, bagasi kabin dan bagasinya
9. Pengawasan jalur menuju ke dan dari pesawat udara
10. Penertiban kargo.

Dalam bekerja, unit AVSEC didukung beberapa peralatan kerja seperti:

1. Peralatan pendeteksi Hand Helth Metal Detector dan Walk Through Metal Detector (HTMD dan WTMD);
2. Peralatan pendeteksi bahan organik dan non-organic (X-Ray);
3. Peralatan pendeteksi bahan nuklir,biologi, kimia, dan radioaktif ;
4. Peralatan pendeteksi bahan peledak (Explosive Detector);
5. Kendaraan patrol keamanan penerbangan;
6. Peralatan pemantau lalu lintas orang, kargo, pos, kendaraan, dan pesawat udara di bandara;
7. Peralatan pusat penanggulangan kendaraan darurat (Emergency Operation Centre);
8. Peralatan pengendalian jalan masuk;
9. Peralatan pendeteksi penyusup pagar perimeter (Perimeter Instruction Detection System);
10. Peralatan komunikasi personel keamanan.

Personel Aviation Security (AVSEC) Bandar Udara Internasional
Radin Inten II Lampung berjumlah 63 yang terdiri dari:

Tabel 3. 4 Personel *Aviation Security*

No.	Nama	Jabatan
1.	Danis Firdaus	Chief
2.	Gatot Indra Agusta	Chief
3.	Yudi Apriana	Chief
4.	Mohamad Taufik	Chief Assistant
5.	Makomam Mahmuda	Chief Assistant
6.	Chandra Septian Wibowo	Chief Assistant
7.	Mohamad Fredi	Airport Security Supervisor
8.	Alfa Riduan Ramdani	Airport Security Supervisor
9.	Haningtyas Eka Puspita	Airport Security Supervisor
10.	Dwi Ronaldo Putra	Airport Security Supervisor
11.	Bangkit Indra Prakarsa	Airport Security Supervisor
12.	Andri Ruswendi	Airport Security Supervisor
13.	Erwin Wijaya	Airport Security Supervisor
14.	Herlina Hikmaini	Airport Senior Security
15.	Agung Yuliastono	Airport Security
16.	Bachtiar Pilar Meditian	Airport Security
17.	Dedi Yanto	Airport Security
18.	Deni Sukoco	Airport Security
19.	Dusrin Simarmata	Airport Security
20.	Dwi Wibowo	Airport Security
21.	Eka Novi Dianti	Airport Security
22.	Enjang Pangestu	Airport Security
23.	Firdiansyah	Airport Security
24.	Galih Hermawan	Airport Security
25.	Hanif Damayanti	Airport Security

26.	Ibnu Adi Pratama	Airport Security
27.	Johan Sulistiawan	Airport Security
28.	Julian Pribadi	Airport Security
29.	Misroji	Airport Security
30.	Muhammad Irvan Ramadhan	Airport Security
31.	Panji Prayoga	Airport Security
32.	Raihana Miftah	Airport Security
33.	Refa Kurnia Ramadhan	Airport Security
34.	Rendi Merliawan	Airport Security
35.	Ridho Kurnianto	Airport Security
36.	Ridho Rahmadi	Airport Security
37.	Rio Prayoga	Airport Security
38.	Septio Yasmir Azis	Airport Security
39.	Trio Suseno	Airport Security
40.	Yudha Yudistira	Airport Security
41.	Ade Kurniawan	Airport Security
42.	Eko Pujiono	Airport Security
43.	Aswan Syairulloh	Airport Security
44.	Muhamad Ichsan Darmawan	Airport Security
45.	Rahmad Hidayat	Airport Security
46.	Yakub Siddiq	Airport Security
47.	Enggar Gianto	Airport Security
48.	Indah Fajar Sari	Airport Security
49.	Erwin Arif	Airport Security
50.	Meibi Shalfana L.K	Airport Security
51.	Ilmi Hayati Puji Lestari	Airport Security
52.	Ahmad Rusli	Airport Security
53.	Khania Annisa Delovita	Airport Security
54.	Wahyu Bella Sari	Airport Security
55.	Ade Putra Wijaya	Airport Security

56.	Rafi Irvan	Airport Security
57.	Evan Miyanto	Airport Security
58.	Riki Riyadi	Airport Security
59.	Ernes Wamesa	Airport Security
60.	Yudha Oktama	Airport Security
61.	Hudi Pranata	Airport Security
62.	Herlina Efendi	Airport Security
63.	Syela Ayu Destri Putri	Airport Security



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT) Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) Angkatan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung. Berikut unit kerja yang kami dapatkan, meliputi:

1. Unit *Commercial* (Komersil)
2. Unit *Terminal Inspection Service* (TIS)
3. Unit *Apron Movement Control* (AMC)
4. Unit *Aviation Security* (AVSEC)

4.2 Jadwal

Jadwal pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) taruna/I MTU 7 di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung dilaksanakan dari tanggal 11 Desember 2023 hingga 28 Februari 2024. Dalam pelaksanaan keseharian saat OJT diberikan jadwal sesuai dengan *Official Hours* yaitu lima hari kerja dari pukul 08.00 WIB hingga pukul 17.00 WIB dan libur disaat *weekend*. Namun jadwal tersebut tetap menyesuaikan arahan dari supervisor setiap unit. Adapun rincianjadwal kegiatanberdasarkan pembagian unit, sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Jadwal Kegiatan *On the Job Training*

NO	NAMA	UNIT PENEMPATAN			
		Minggu ke 1-3	Minggu ke 4-6	Minggu ke 7-10	Minggu ke 10-13
		11-Des-23 s.d 24-Des-23	25-Des-23 s.d 14-Jan-23	15-Jan-24 s.d 10-Feb-24	11-Feb-24 s.d 28-Feb-24
1	Salsabila Eka Putri W	AMC	AVSEC	KOMERSIL	TIS
2	Fadhil Rizqullah	AVSEC	KOMERSIL	TIS	AMC

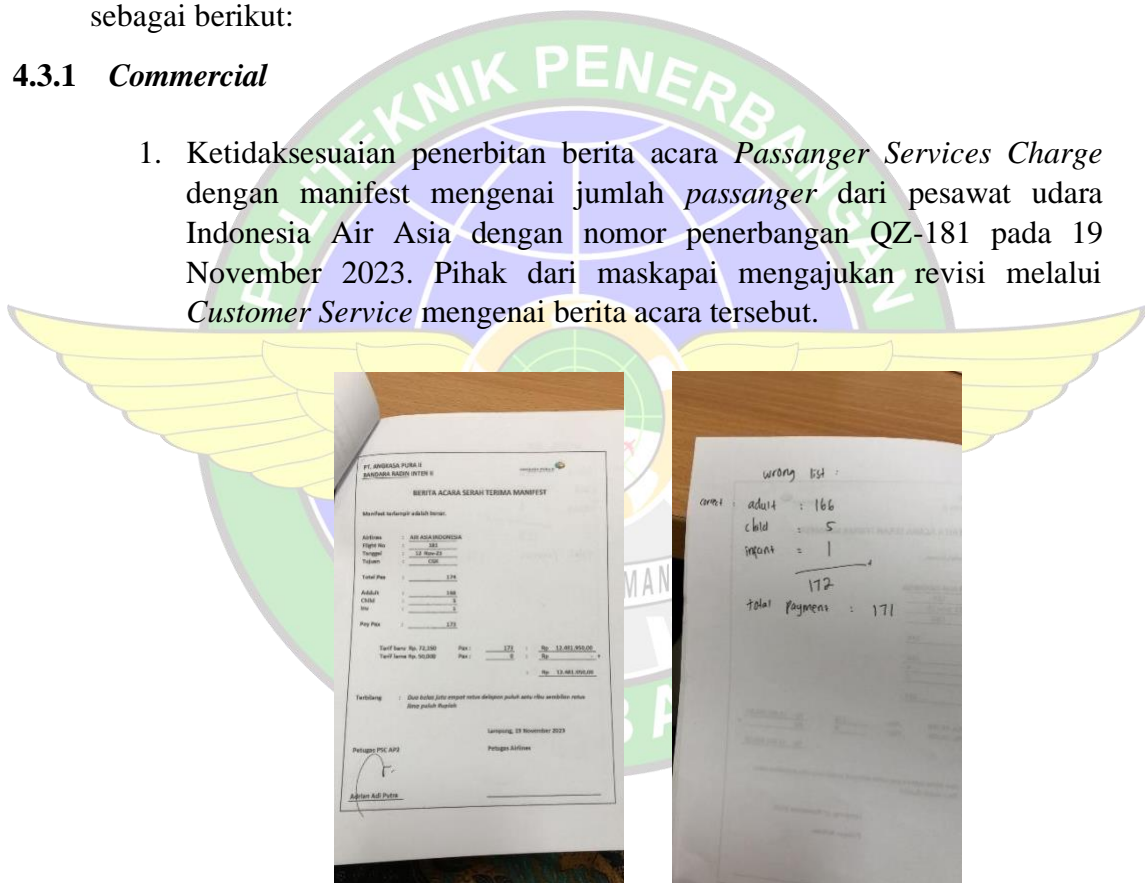
3	M. Rezalhaque R	KOMERSIL	TIS	AMC	AVSEC
4	Ezra Saleh Wibhawa	TIS	AMC	AVSEC	KOMERSIL
5	M. Raafi Akbar	AVSEC	TIS	AMC	KOMERSIL
6	Farachdelia Kusuma N	AMC	AVSEC	KOMERSIL	TIS

4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung, penulis menghadapi beberapa permasalahan pada tiap unit. Adapun permasalahan yang didapati oleh penulis sebagai berikut:

4.3.1 Commercial

1. Ketidaksesuaian penerbitan berita acara *Passanger Services Charge* dengan manifest mengenai jumlah *passanger* dari pesawat udara Indonesia Air Asia dengan nomor penerbangan QZ-181 pada 19 November 2023. Pihak dari maskapai mengajukan revisi melalui *Customer Service* mengenai berita acara tersebut.



Gambar 4. 1 Berita Acara PSC QZ-181 19 November 2023

2. Belum sesuai antara data penerbangan pada OASYS AMC yang berisi waktu *block on*, *block off*, pemakaian garbarata, serta *parking stand* dengan *Apron Movement Sheet* yang dapat berpengaruh pada perhitungan *billing PJP4U*.

4.3.2 Apron Movement Control

Pada bulan Januari 2024, terdapat hasil rumput-rumput yang berterbangan setelah dipotong oleh petugas yang menjadikan FOD mengganggu pesawat yang ingin melakukan take off di *runway*

4.3.3 Terminal Inspection Services

Kerusakan *escalator* di area arrival yang mana membuat kenyamanan penumpang terganggu karena frekuensi kerusakan sampai tiap 10 menit sekali.

4.3.4 Aviation Security

Terjadi kebingungan pada penumpang dari luar negeri disaat ingin memasuki SCP 1 disaat petugas AVSEC bertanya kepada penumpang tentang *boarding pass* yang dimiliki, padahal penumpang asing tersebut baru ingin memesan tiket secara *Go-Show* (langsung).

4.4 Penyelesaian Masalah

Menindak lanjuti permasalahan-permasalahan yang ditemukan ketika penulis melakukan tugas di tiap unit Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung. Maka adapun solusi serta penyelesaian yang telah penulis laksanakan pada kejadian-kejadian tersebut, diuraikan sebagai berikut :

4.4.1 Commercial

1. Pihak *commercial* menerima laporan dari *Customer Service* bahwa pihak Indonesia Air Asia mengajukan revisi mengenai berita acara *Passanger Services Charge*. Penulis yang sedang melaksanakan tugas di unit *commercial* memeriksa kembali manifest pesawat QZ-181 dan memastikan jumlah *passanger* pada berita acara *Passanger Services Charge*. Setelah di cek kembali ternyata jumlah *passenger* pada manifest dan berita acara sudah sesuai. Kemudian penulis menghubungi kembali kepada PIC dari pihak maskapai bahwasanya berita acara telah sesuai.

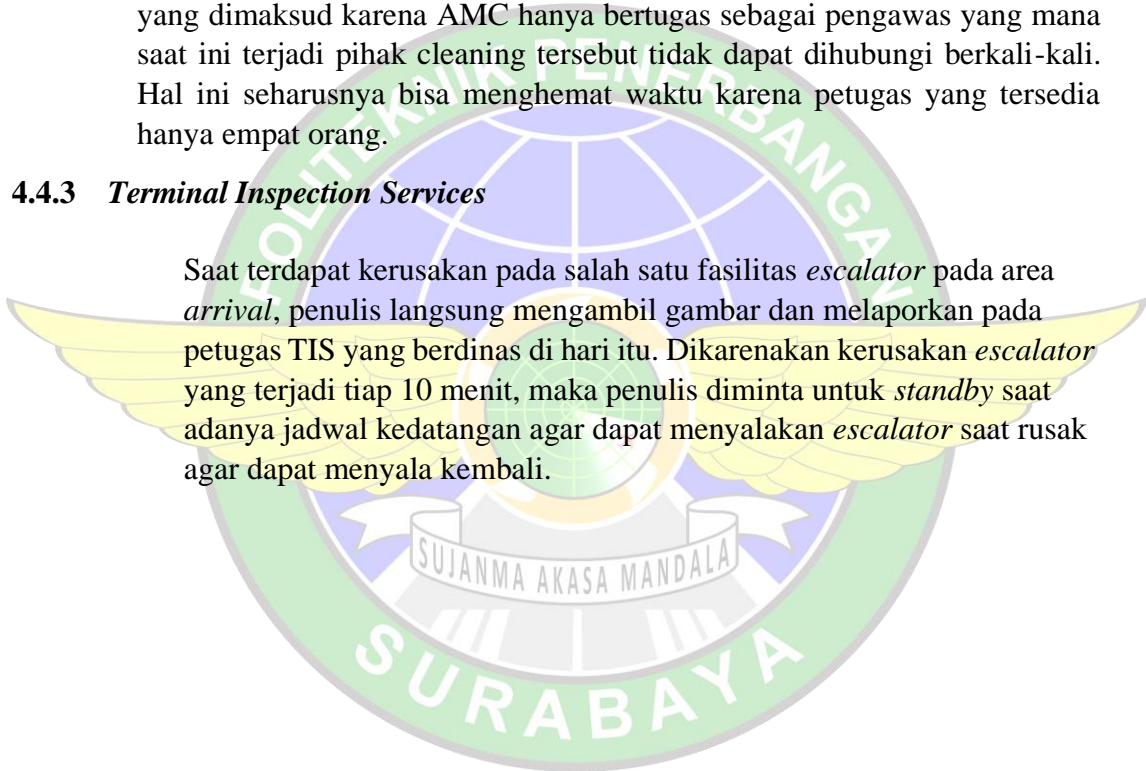
2. Menyesuaikan data pada OASYS AMC dan *Apron Movement Sheet* mengenai data *block on*, *block off*, pemakaian garbarata serta *parking stand*. Setelah sesuai, pada sistem OASYS *Commercial* penulis langsung melakukan billing tagihan PJP4U yang akan disampaikan pada tiap maskapai karena dapat menimbulkan complain dari pihak maskapai jika terdapat kekeliruan karena dapat merugikan pihak mereka.

4.4.2 *Apron Movement Control*

Pada saat penulis bertugas di unit AMC, terdapat kejadian bahwa hasil potongan rumput berterbangan di sekitar runway yang membuat pilot menghubungi ATC lalu ke AMC untuk segera menyingkirkan FOD tersebut karena menghalangi pesawat yang akan take off. Seharusnya pihak cleaning atau yang telah memotong rumput-rumput tersebut segera menuju runway yang dimaksud karena AMC hanya bertugas sebagai pengawas yang mana saat ini terjadi pihak cleaning tersebut tidak dapat dihubungi berkali-kali. Hal ini seharusnya bisa menghemat waktu karena petugas yang tersedia hanya empat orang.

4.4.3 *Terminal Inspection Services*

Saat terdapat kerusakan pada salah satu fasilitas *escalator* pada area *arrival*, penulis langsung mengambil gambar dan melaporkan pada petugas TIS yang berdinasi di hari itu. Dikarenakan kerusakan *escalator* yang terjadi tiap 10 menit, maka penulis diminta untuk *standby* saat adanya jadwal kedatangan agar dapat menyalakan *escalator* saat rusak agar dapat menyala kembali.





Gambar 4.2 Escalator menuju Arrival lantai 1

4.4.4 Aviation Security

Meningkatnya jumlah penumpang atau turis asing ke bandara Radin Inten II Lampung menjadikan adanya tantangan baru yaitu tuntutan untuk dapat berkomunikasi Bahasa asing karena banyak penulis dapati selama melaksanakan OJT di unit AVSEC sering kali saat penumpang asing bertanya ataupun saat sedang ingin dicek barang bawaannya masih terdapat kesulitan dalam hal komunikasi. Penulis memiliki solusi yaitu dengan adanya diklat untuk meningkatkan kemampuan percakapan berbahasa Inggris karena dapat menjadi faktor yang penting dalam meningkatkan kepuasan penumpang agar dapat kembali mengunjungi bandara ini.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap Bab IV

sepanjang pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Udara Internasional Radin Inten II Lampung, penulis mendapatkan ilmu dan pengalaman lapangan yang banyak selama bertugas pada tiap unit di bandara yang mana sebelumnya penulis dan rekan-rekan hanya mendapatkan teori saat di kampus. Permasalahan yang ditemukan penulis pada tiap unit selama *On the Job Training* telah diuraikan pada bab sebelumnya. Dari permasalahan tersebut, penulis dapat mengetahui solusi serta cara penyelesaian masalah yang ada, tentunya dengan bimbingan para senior di Bandar Udara.

5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) merupakan bentuk penyelenggaraan kegiatan pendidikan dan pelatihan dengan bekerja secara langsung, sistematis dan terarah dengan supervise yang berkompeten. Kegiatan tersebut diharapkan dapat meningkatkan mutu pembelajaran sekaligus dapat memberikan pengetahuan yang belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya. Sehingga taruna/i dapat menerapkan ilmu yang telah diserap saat pendidikan untuk di praktikkan pada saat kegiatan tersebut dan mendapatkan gambaran saat saat di dunia kerja. Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dituntut untuk dapat berinteraksi dengan lingkungan baru yang mana bisa membuat taruna/i mampu berkoordinasi dalam bekerja dan menyelesaikan masalah kepada personil lainnya apabila adanya permasalahan.

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

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap BAB IV

Dari permasalahan yang telah dijabarkan pada bab sebelumnya dapat dijadikan bahan evaluasi untuk Bandar Udara Internasional Radin Inten II untuk meningkatkan operasional bandara demi menunjang pelayanan yang prima terhadap penumpang jasa pengguna bandar udara, namun tidak lupa berpatokan dengan regulasi yang telah diterbitkan. Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dan mengharapkan kritik dan saran yang dapat menjadikan kesempurnaan untuk laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembacanya.

5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT keseluruhan

Pelaksanaan *On the Job Training* program studi Manajemen Transportasi Udara tahun akademik 2023/2024 dilaksanakan dengan kemunduran jadwal dari rencana awal, yang tentunya membuat masa *On the Job Training* itu sendiri menjadi lebih pendek dari semestinya. Hal ini yang membuat taruna/I seperti dikejar waktu antara kompetensi yang harus dicapai dan waktu *On the Job Training* itu sendiri. Selain itu, menurut penulis terjadi keterlambatan pembagian dosen pembimbing yang bertanggung jawab perihal *On the Job Training* kami

Sehingga penulis tidak bisa melakukan bimbingan dari awal dan harus diburu waktu untuk bimbingan terutama mengenai laporan. Penulis menyarankan untuk kedepannya agar dosen pembimbing dapat dibagi sejak awal kami mulai melaksanakan *On the Job Training* (OJT) agar kami tau kemana arah kami saat akan menanyakan suatu hal atau bisa disebut dengan meminta arahan ataupun bimbingan.





DAFTAR PUSTAKA

Inten, R. (2023). *STANDARD OPERATING PROCEDURES APRON MOVEMENT CONTROL*.

Pemerintah. (2009). *UU No. 1 Tahun 2009*.

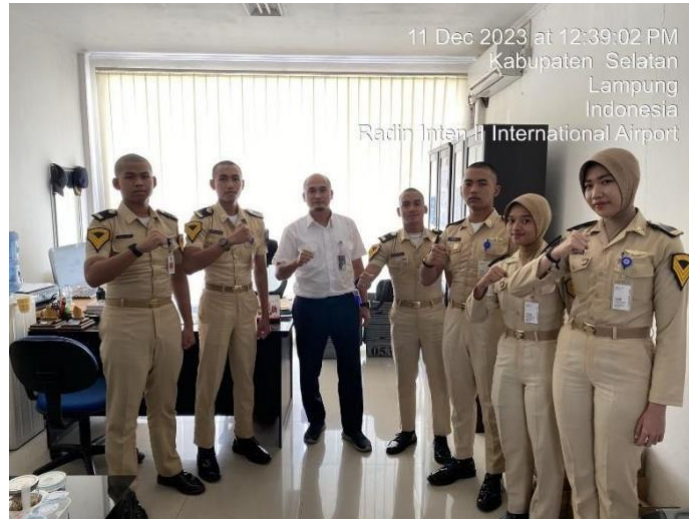
Politeknik Penerbangan Surabaya. (2021). *Buku Pedoman On the Job Training MTU*.

Aerodrome Manual versi 1.1 Bandar Udara Radin Inten II Lampung Tahun 2023

Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor : SKEP/100/XI/1985
Tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara



LAMPIRAN



Pengarahan awal kegiatan *On the Job Training (OJT)*



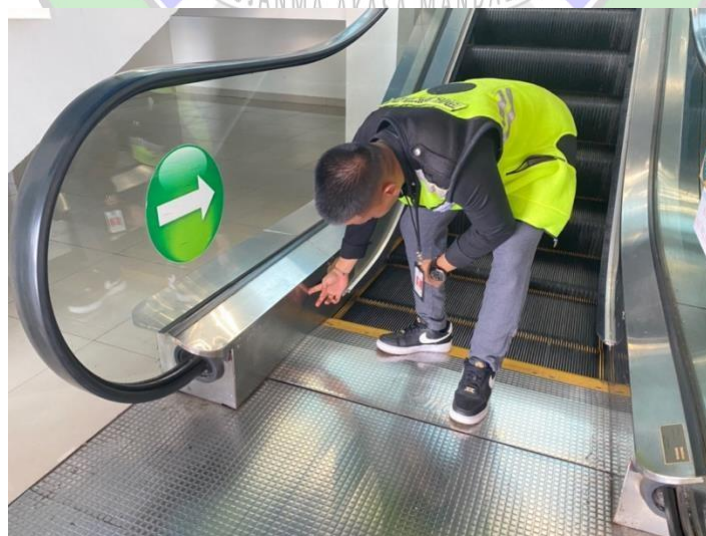
Pengoperasian garbarata dan Pemarkiran pesawat (*Marshalling*)



Ramp Check



Pengawasan kedatangan tamu VIP



Mematikan *escalator* setelah penerbangan selesai



Pengukuran suhu dan cahaya area *check-in counter* dan Pengawasan perbaikan *escalator* oleh teknisi



Penyambutan *First Flight* 2024

SURABAYA