

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN PAPAN *SIGNAGE* DI
RUANG TUNGGU KEBERANGKATAN PENUMPANG GUNA
MENINGKATKAN KENYAMANAN DAN PELAYANAN
INFORMASI PENUMPANG DI BANDAR UDARA RADIN
INTEN II LAMPUNG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

RACHEL MARTINCE ERSА RUMBIАK
NIT. 30622022

**PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN PAPAN SIGNAGE DI
RUANG TUNGGU KEBERANGKATAN PENUMPANG GUNA
MENINGKATKAN KENYAMANAN DAN PELAYANAN
INFORMASI PENUMPANG DI BANDAR UDARA RADIN
INTEN II LAMPUNG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:
RACHEL MARTINCE ERSA RUMBIAK
NIT. 30622022

**PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PENGGUNAAN PAPAN *SIGNAGE* DI RUANG TUNGGU KEBERANGKATAN PENUMPANG GUNA MENINGKATKAN KENYAMANAN DAN PELAYANAN INFORMASI PENUMPANG DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG

Oleh:

RACHEL MARTINCE ERSA RUMBIK
NIT. 30622022

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

Disetujui Oleh:

Supervisor/OJT



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 NURSASONGKO
NIK. 20243846

LEMBAR PENGESAHAN

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

Ketua



LATIF NUR SASONGKO
NIK. 20243846

Panitia Penguji:

Sekretaris



TRIO HABIBULLAH OMANDA
NIK. 20007646

Anggota



ITTABIANA NABAWIYATI, A.Md.
NIP. 199910272021 12

Mengetahui,

Ketua Program Studi
D-III Manajemen Transportasi Udara



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, Karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, Laporan *On The Job Training* yang berjudul **“OPTIMALISASI PENGGUNAAN PAPAN *SIGNAGE* DI RUANG TUNGGU KEBERANGKATAN PENUMPANG GUNA MENINGKATKAN KENYAMANAN DAN PELAYANAN INFORMASI PENUMPANG DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG”** ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

Laporan *On The Job Training* ini merupakan Laporan aktivitas sehari-hari (*daily work*) sekaligus pertanggung jawaban yang ada selama pelaksanaan *On The Job Training*. Penyusunan laporan *On The Job Training* ini dimaksudkan untuk memenuhi salah satu syarat penilaian Pendidikan Semester V Program Studi Manajemen Transportasi Udara Diploma Tiga.

Ucapan terimakasih saya sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses pelaksanaan *On The Job Training* ini, terutama kepada:

1. Tuhan Yesus Kristus, yang telah memberikan berkat, anugerah dan lindungan kepada anak-Nya.
2. Orang tua, kakak, abang dan adik penulis yang selalu membantu memberikan dukungan, doa serta bantuan moril maupun materil kepada penulis sehingga dapat melaksanakan dan menyelesaikan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan baik sesuai waktu yang ditentukan
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Bapak Granito Wahyu Hindrawan selaku, *General Manager* Bandar Udara Raden Inten II Lampung.
5. Mbak Ittabiana Nabawiyati, A.Md, selaku Dosen Pembimbing *On The Job Training* yang setia membimbing dan memberikan saran masukan untuk kami
6. Bapak Latif Nur Sasongko, selaku *Airport Operation & Service Improvement* Departement Head Bandar Udara Radin Inten II Lampung
7. Bapak Wendi Hartawan, selaku *Airport Security & Rescue Fire Fighting* Departement Head Bandar Udara Radin Inten II Lampung
8. Bapak Abdul Hafij, selaku *Airport Facilities ,Equipment,& Technology* Department Head Bandar Udara Raden Inten II Lampung
9. Bapak Yuspriady Yusuf, selaku *Airport Administrastion* Departement Head Bandar Udara Radin Inten II Lampung
10. Bapak Akhdi Mulya Ibarahim, selaku *Airport Commercial Department* Head Bandar Udara Radin Inten II Lampung
11. Bapak Budi Santoso, selaku *Airport Facilities Engineer* Bandar Udara Radin Inten II Lampung
12. Ibu Lady Silk Moonlight S. Kom., M. T., selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan

13. Segenap Supervisor, Senior, Staf, dan Karyawan Bandar Udara Raden Inten II Lampung yang telah memberikan ilmu, bimbingan, dan saran
14. Rekan Rekan MTU VIII Seperjuangan *On The Job Training* di Bandar Udara Raden Inten II Lampung
15. Terimakasih juga kepada semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan *On The Job Training*.

Atas segala kesalahan dan kata kata yang kurang berkenan, saya memohon maaf. Saran dan Kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Lampung, 3 Maret 2025



RACHEL .M.E. RUMBIK
NIT.30622022

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.2 Latar Belakang	1
1.2.1 Maksud.....	2
1.2.2 Tujuan.....	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	4
2.1 Profil Instansi OJT.....	4
2.1.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura.....	4
2.2 Data Umum Bandar Udara	7
2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	7
2.2.2 Denah Bandar Udara Raden Inten II Lampung.....	8
2.2.3 Batas Batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr).....	10
2.2.4 Jam Operasional	10
2.2.5 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	11
2.2.6 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>) ...	11
2.2.7 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran	12
2.2.8 Apron, Taxiways, dan <i>Check Location</i> Data	12
2.2.9 <i>Parking Stands</i> Pesawat Udara dan Koordinat	13
2.2.10 <i>Aerodrome Obstacle</i>	14
2.2.11 Ketersediaan Informasi Meteorologi	15
2.2.12 Karakter Fisik <i>Runway</i>	15
2.2.13 <i>Declared Distance</i>	15
2.2.14 Data Fasilitas Dan Peralatan Bandar Udara	16
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	18
2.3.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II.....	18
2.3.2 Tugas dan Tanggung Jawab Pejabat Utama.....	18
BAB III TINJAUAN TEORI.....	21
3.1 Tinjauan Teori	21
3.1.1 Bandar Udara	21
3.1.2 <i>Terminal Inspection Service</i> (TIS)	22
3.1.3 Optimalisasi.....	24
3.1.4 Penggunaan	24
3.1.5 <i>Signage</i>	24
3.1.6 Ruang Tunggu Keberangkatan	24
3.1.7 Kenyamanan.....	24

3.1.8 Informasi	25
3.1.9 Penumpang	25
3.1.10 Informasi	25
3.1.11 Penumpang	25
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	27
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	27
4.1.1 Wilayah Kerja	27
4.1.2 Prosedur Pelayanan	27
4.1.3 Jurnal Aktivitas <i>On The Job Training</i> (OJT)	51
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	55
4.3 Permasalahan	55
4.4 Penyelesaian Masalah	60
4.4.1 Jangka Pendek	61
4.4.2 Jangka Panjang	61
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	63
5.1 Kesimpulan	63
5.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB IV	63
5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	64
5.2 Saran	65
5.2.1 Saran Terhadap BAB IV	65
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	71
DAFTAR PUSTAKA	73
LAMPIRAN	74
Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT)	74
Lampiran 2 Surat Pengantar Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT)	79

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Lokasi Fasilitas Bandar Udara Radin Inten II Lampung.....	8
Gambar 2.2 Batas-Batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr)	10
Gambar 2.3 Parking Stands Peaawat udara dan Koordinat	13
Gambar 2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II.....	18
Gambar 4.1 Kegiatan Penulis Pengecekan Suhu di Ruang Tunggu	27
Gambar 4.2 Unit Aviation Security	31
Gambar 4.3 Melaksanakan Kegiatan Ramp Check Bulan K3 di Unit Apron Movement Control	43
Gambar 4.4 Jadwal Pelaksanaan OJT Penulis di Bandarara Radin Inten II Lampung	55
Gambar 4. 5 Daerah Eksisting Lantai 2 dengan Alur Lama.....	58
Gambar 4.6 Denah Eksisting Lantai 3	58
Gambar 4. 7 Denah Lantai 2 dengan Alur yang Telah Diubah	59
Gambar 4. 8 Penumpang Bertanya kepada Petugas Terkait Alur Menuju Ruang Tunggu.....	60
Gambar 5. 1 Denah Lantai 2 yang Disarankan untuk Pemasangan <i>Signage</i>	65
Gambar 5. 2 Denah Lantai 3 Titik yang Disarankan untuk Pemasangan <i>Signage</i>	66
Gambar 5.3 Kondisi Ruang Tunggu Keberangkatan Lantai 3.....	66
Gambar 5. 4 Dinding yang Akan Dipasang Signage.....	67
Gambar 5.5 Kondisi Area Lantai 2 yang Disarankan untuk Pemasangan Signage.....	68
Gambar 5.6 Area Lantai 2 yang Akan Dipasang Signage.....	69
Gambar 5.7 Tangga Berjalan Turun Menuju Gerbang Keberangkatan	70
Gambar 5.8 Area Dinding yang Akan Dipasang Signage.....	70

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum Bandara.....	7
Tabel 2.2 Jam Operasional Bandara Udara Raden Inten II Lampung.....	10
Tabel 2.3 Jam Operasional Bandara Udara Raden Inten II Lampung.....	11
Tabel 2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara.....	11
Tabel 2.5 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran.....	12
Tabel 2.6 <i>Apron, Taxiways, dan Check Location Data</i>	12
Tabel 2.7 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat.....	13
Tabel 2.8 <i>Aerodrome Obstacle</i>	14
Tabel 2.9 Karakter Fisik <i>Runway</i>	15
Tabel 2.10 <i>Declared Distance</i>	15
Tabel 2.11 Data Fasilitas Dan Peralatan Bandar Udara	16
Tabel 4.1 Personel <i>Terminal Inspection Service (TIS)</i>	30
Tabel 4.2 Personel <i>Aviation Security</i> Bandar Udara Radin Inten II Lampung.....	41
Tabel 4.3 Fasilitas Sarana dan Prasarana Unit <i>Aviation Security</i>	43
Tabel 4.4 Pesonel AMC Bandar Udara Radin Inten II Lampung	50
Tabel 4.5 Fasilitas Pendukung Kerja Unit AMC.....	50
Tabel 4.6 Jurnal Aktivitas Taruna OJT di Unit TIS	51
Tabel 4.7 Aktivitas Taruna OJT di unit AVSEC.....	52
Tabel 4.8 Aktivitas Taruna OJT di unit <i>Apron Movement Control</i>	53

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara Indonesia memiliki keunggulan dan keunikan pada kondisi geografisnya, mulai dari Sabang sampai Merauke. Indonesia merupakan negara yang memiliki puluhan ribu kepulauan yang di mana setiap pulau-pulau tersebut dipisahkan oleh perairan sehingga membutuhkan transportasi untuk efisiensi agar memudahkan mobilitas antar daerah ke daerah lainnya, maka dari itu transportasi salah satunya transportasi udara sangat penting untuk Negara Indonesia karena kondisi Negara Indonesia yang memiliki banyak pulau. Transportasi udara dapat menghubungkan antar pulau dalam waktu yang cukup cepat dan efisien, upaya ini dapat membantu menghubungkan mobilitas transportasi udara untuk meningkatkan layanan penumpang di lingkup penerbangan. PT Angkasa Pura Indonesia atau *InJourney Airports* merupakan Perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mengelola 37 bandara komersial di seluruh Indonesia salah satunya Bandara Radin Inten II Lampung yang bergerak dibidang jasa transportasi udara yang memberikan pelayanan jasa transportasi udara dan memberikan kenyamanan bagi penumpang pengguna jasa transportasi udara.

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma dibidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. *On the Job Training* (OJT) berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait. Proses pendidikan dan pelatihan diberikan dengan metode tatap muka dikelas dan praktek di laboratorium serta mengaplikasikan teori yang didapat di kelas dalam kegiatan *On the Job Training* (OJT).

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

akan menjadi personal handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan yang tentunya kelak dapat menimplementasikan apa yang didapat dari instansi.

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

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

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

Melalui *On the Job Training* (OJT) tersebut diharapkan para peserta didik dapat menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori, selain itu para peserta didik dapat menyelesaikan segala masalah yang ada di lapangan. *On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan taruna/i Manajemen Transportasi Udara sebagai generasi yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga pada saat bekerja taruna diharapkan dapat menerapkan pengalaman pada instansi Politeknik Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.2 Maksud dan Tujuan

1.2.1 Maksud

Adapun Maksud pelaksanaan *On The Job Training* di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah:

1. Sebagai salah satu Keputusan Kepala badan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor SK.174/BPSDMP-2020 tentang Kurikulum Program Studi Diploma Tiga Manajemen Transportasi Udara.
2. Sebagai sarana dalam menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama Pendidikan untuk diimplementasikan secara langsung di dunia kerja.
3. Menambah wawasan khususnya sebagai petugas pelayanan operasi bandar udara.
4. Membina hubungan kerja yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan Perusahaan atau Lembaga instansi lainnya.
5. Untuk melatih kerjasama taruna dengan personil lain, maupun pada unit- unit yang lain. Sehingga tercipta suasana teamwork serta disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.
6. Menganalisis permasalahan-permasalahan yang ditemukan di lapangan serta cara penyelesaiannya.

1.2.2 Tujuan

Tujuan dari pelaksanaan *On The Job Training* sebagai berikut :

1. Memperoleh pengalaman nyata dari Perusahaan/ industri sebagai upaya pengembangan ilmu pengetahuan.
2. *Workshop* (IPTEK) pada gilirannya akan dapat mengevaluasi diri, setelah melihat kemampuan IPTEK dari Masyarakat atau Perusahaan.
3. Memperoleh pengalaman bekerja yang sebenarnya di lokasi penempatan *On The Job Training*
4. Dapat mengasah kemampuan dan keterampilan yang telah dipelajari ke Dunia secara nyata
5. Memperluas Wawasan sebagai calon tenaga kerja perusahaan industri.
6. Menjalin kerjasama antar pihak kampus dan bandara untuk memberikan pelayanan yang baik kepada pengguna jasa bandara.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT



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

2.1 Profil Instansi OJT

2.1.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura

Bandar Udara Raden Inten II Lampung berlokasi di Jalan Alamsyah Ratu Prawinegara di Desa Branti, Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung dengan koordinat 05°14'33"S dan 105°10'44"E. Bandar Udara Raden Inten II sebelumnya disebut dengan nama Pelabuhan Udara Branti. Bandar udara ini peninggalan Pemerintahan Jepang yang pertama kali dibangun pada tahun 1943 lalu diserahkan kepada Pemerintahan Republik Indonesia pada tahun 1946. Pada tahun yang sama yaitu 1946 sampai dengan 1955 pada saat itu Pelabuhan Bandar Udara Branti yang belum memiliki penerbangan komersial/ regular karena dikelola oleh Detasemen Angkatan Udara/ AURI (Angkatan Udara Republik Indonesia).

Pada tahun 1955, pengelolalaann Pelabuhan Udara Branti berpindah ke Djawatan Penerbangan Sipil (DPS). Pada tahun 1956 Garuda Indonesia Airways merintis pembukaan jalaurnya penerbangan dengan rute pertama kali Jakarta – Tanjung Karang, pergi dan pulang (PP). Pesawat yang digunakan pada saat pertama kali digunakan berjenis Barron. pada tahun yang sama penerbangan komersial dimulai dengan frekuensi penerbangan 3 (tiga) kali

setiap minggu pada saat itu Panjang landasan pacu kurang lebih 900 meter. Pada tahun 1963 secara resmi Bandar Udara Branti dari AURI diserahkan terimakan kepada Residen Lampung. Pada tahun 1964 pengelolaan bandara tersebut diserahkan kepada “Djawatan Penerbangan Sipil (DPS)”.

Pembangunan landasan baru yang terletak disamping dengan landasan lama dimulai pembangunan pada tahun 1975. Pada tahun 1976 pembangunan landasan beserta Apron yang baru telah selesai diresmikan penggunaannya pada bulan juni 1976 oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Bapak Marsma Kardono dengan menggunakan pesawat F-28 MK 3000. Pada tanggal 1 September 1985 istilah Pelabuhan Udara diganti menjadi Bandara Branti, sesuai dengan Telex Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan Nomor.378/TLX/DEPHUB/VIII/85 tanggal 22 Agustus 1985. PT GIA pada tanggal 11 Agustus 1989 tidak melayani jalur penerbangan Jakarta – Tanjung Karang, pergi pulang dialihkan kepada PT. MNA dengan diterbangi 7 (tujuh) Flight per hari dengan pesawat CN-235. Di samping itu juga ada isidentil flight atau penerbangan Carter khusus Jakarta – Bandar lampung (PP) dan dilayani juga rute Palembang – Bandar Lampung (PP).

Pada tahun 1995 terminal baru yang selesai dibangun diresmikan oleh Menteri Perhubungan pada tanggal 22 Mei 1995. Bandara Branti diubah menjadi Bandar Udara Radin Inten II Berdasarkan SK Menteri Perhubungan No. KM 10 tahun 1997, tanggal 10 April 1997 diresmikan oleh Menteri Perhubungan pada tanggal 21 April 1997. Maskapai penerbangan Sriwijaya Air mulai membuka jalur penerbangan pada tanggal 3 mei 2005 dan Adam Air pada tanggal 5 September 2005 dengan jenis pesawat yang sama yaitu Boeing 737 Series 200, sedangkan Riau Airlines pada tanggal 6 November 2006 berjenis pesawat Fokker F50.

Landasan pacu di perpanjang dari 2000 m x 30 m menjadi 2250 x 30 m pada tahun 2007 lalu pada tahun 2008 maskapai penerbangan Adam Air (1 Maret 2008 dan Riau Airlines 2 Juni 2008 tidak melayani lagi jalur penerbangan ke Bandar Udara Radin Inten II. Maskapai Batavia Air mulai membuka jalur penerbangan ke Bandar Udara Raden Inten II pada tanggal 8 agustus 2008. Pada awal tahun 2009 Garuda Indonesia Kembali membuka jalur

penerbangan ke Bandar Udara Raden Inten II dengan pesawat Boeing 737-500. Selanjutnya landasan pacu kembali diperlebar dan diperpanjang dari 2250 m × 30 m menjadi 2500 m × 45 m, sehingga pada tahun yang sama bandar ini bisa dimasuki pesawat Boeing 737-300 dan Boeing 737-400. Pada tahun 2010-2011 dimulai perluasan apron. Apron Bandara Raden Inten II Lampung yang pada saat itu hanya menampung 3 pesawat Boeing 737 klasik, diperluas kapasitasnya menampung 5 pesawat secara bersamaan. Pada saat bersamaan dimulai juga konstruksi taxiway B untuk mempercepat arus keluar – masuk pesawat dari apron nomor 4 dan 5. Pada tahun yang sama pula, Lion Air membuka rute penerbangan ke Lampung. Sejak tahun 2013 dimulailah renovasi tahap pertama dari Bandar Udara Raden Inten II Lampung dapat menampung 6 (enam) pesawat secara bersamaan.

Pada tahun 2015 dilanjutkan dengan konstruksi taxiway C dan perluasan apron, sehingga dapat menampung 7 (tujuh) pesawat secara bersamaan. Maskapai Wings Air pada akhir 2015 membuka rute penerbangan ke Lampung. Pada tahun 2016 kembali diadakan perluasan apron dan konstruksi Taxiway D, sehingga kapasitas apron meningkat dari 7 pesawat menjadi 8 pesawat, bahkan bisa menampung 10 pesawat dalam kondisi darurat. Selain itu landasan pacu kembali diperpanjang dari 2500 m × 45 m menjadi 3000 m × 45 m agar dapat dimasuki pesawat berbadan lebar. Ketika perluasan sudah selesai, beberapa maskapai seperti Garuda Indonesia dan Lion Air mulai menambah frekuensi penerbangan ke Lampung.

Pada tahun 2017, maskapai penerbangan Batik Air mulai membuka penerbangan ke Lampung dengan pesawat Airbus A320, yang mana merupakan debut perdana A320 di bandara ini. 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 2019.

Tanggal 8 Maret 2019, Bandara Raden Inten II diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo menjadi Bandara Internasional,

dengan mendatangi prasasti Pada 14 Oktober 2019, Pengelolaan Bandara Radin Inten II oleh PT Angkasa Pura II diresmikan. Dalam perjanjian kerjasama. tepatnya antara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan dan PT. Angkasa Pura II. Perjanjian itu tentang Kerja Sama Pemanfaatan (KSP) Barang Milik Negara pada Bandara Kelas I Radin Inten II Lampung.

Pada tanggal 2 April 2024 status Bandara Radin Inten II resmi menyandang Bandara Domestik kebijakan ini tertuang dalam keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 tahun 2025. Pengelolaan Bandara Raden Inten II oleh PT Angkasa Pura II resmi dilakukan pengabungan oleh Menteri BUMN Erick Thohir atas Angkasa Pura I (AP I) dan Angkasa Pura II (AP II) menjadi *Injourney Airports* pada tanggal 09 September 2024. *Injourney Airports* merupakan *subholding* sektor jasa kebandarudaraan yang merupakan anak perusahaan dari *holding* BUMN Aviassi dan Pariwisata PT Aviassi Pariwisata Indonesia (Persero) atau *Injourney*, dilakukan penggabungan agar pengolahan menjadi terintegrasi dengan mewujudkan visi *InJourney* “menjadi ekosistem pariwisata terdepan dikawasan ini memberikan pengalaman berkesan melalui keramatomahan Indonesia”. Kini, *Injourney Airports* mengelola dan mengoperasikan 37 bandara yang terbesar di wilayah barat, tengah dan timur Indonesia serta menjadi pengelola bandara nomor 5 (lima) terbesar di dunia.

2.2 Data Umum Bandar Udara

2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

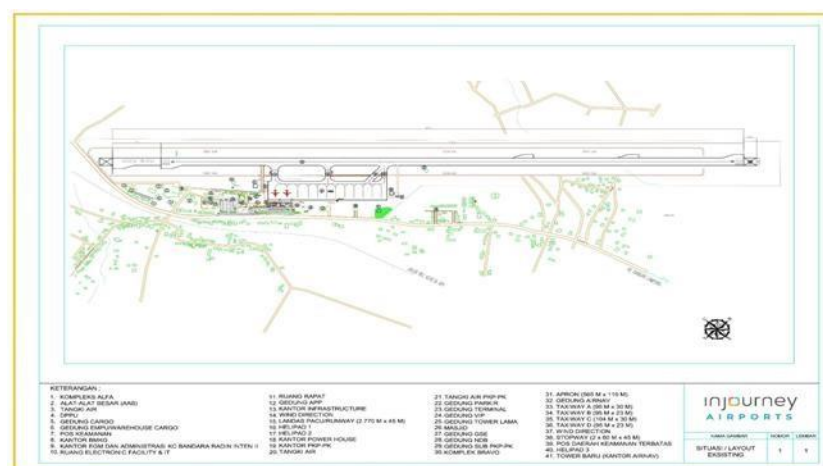
Tabel 2.1 Data Umum Bandara

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 155°</i>
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 Precision</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 II (Persero) Kantor Cabang Bandar Udara Radin Inten II
12	Alamat Bandar Udara	Jl. Alamsyah Ratu Prawira Negara KM 28, Branti Raya
13	Nomor Telepon	(+62721)-7600054
14	Telefax	NILL
15	Telex	NILL
16	Email	tkg_ap2@angkasapura2.co.id
17	Kategori PKP-PK	7 (Tujuh)
18	Tipe Lalu Lintas Penerbangan Yang Diizinkan	IFR dan VFR
19	Keterangan	NILL

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

2.2.2 Denah Bandar Udara Raden Inten II Lampung

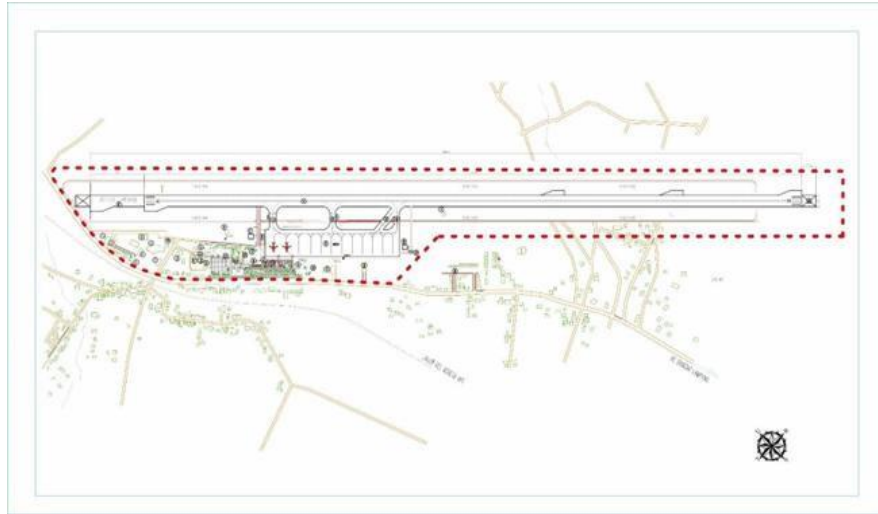


Gambar 2.1 Lokasi Fasilitas Bandar Udara Radin Inten II Lampung
(Sumber : *Aerodrome Manual Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024*)

Posisi *Wind Direction* adalah :

- 1) *Wind Direction 1* ± 150 M dari CL RW dan ± 305 M dari *Threshold RWY 14*.
- 2) *Wind Direction 2* ± 75 M dari CL RW dan ± 950 M dari *Threshold RWY 32*.

2.2.3 Batas Batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr)



Gambar 2.2 Batas-Batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr)
(Sumber : *Aerodrome Manual Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024*)

2.2.4 Jam Operasional

Tabel 2.2 Jam Operasional Bandara Udara Raden Inten II Lampung

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

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

2.2.5 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Tabel 2.3 Jam Operasional Bandara Udara Raden Inten II Lampung

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

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

2.2.6 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

Tabel 2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

1	Hotel	Tersedia di sekitar Bandara
2	Restaurant	Tersedia di sekitar Bandara
3	Transportasi	Tersedia (<i>Taxi</i> dan <i>Rent Car</i>)
4	Fasilitas Kesehatan	Tersedia, Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Panjang Wilayah Kerja Bandara Radin Inten II
5	Bank dan Kantor Pos	Tersedia Di Sekitar Bandara
6	Pelayanan Bagasi	Tersedia di Bandara
7	Kantor Pariwisata	Tidak Tersedia
8	Keterangan	NIL

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

2.2.7 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran

Tabel 2.5 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran

1	Kategori PKP-PK	Kategori 7
2	Fasilitas PKP-PK	1 Unit Foam Tender Tipe II (10.000 liter foam) (U/S)
		1 unit Foam Tender Tipe IV(4.000 liter air,500 liter foam)
		1 Unit Foam Tender Tipe IV (4.000 liter air,500 liter foam)
		1 unit Foam Tender Tipe V (2.500 liter air, 500 liter foam, DCP 250 Kg)
		1 unit Nurse Tender (8.000 liter air, 500 liter foam)
		3 unit Ambulance
		1 unit <i>Command Car</i>
		1 unit Utility Car
		Personel PKP-PK Senior PKP-PK : 6 Orang Basic PKP-PK : 25 Orang
3	Ketersediaan	Tidak Ada Peralatan pemindahan pesawat udara rusak(Bantuan peralatan untuk melakukan pemindahan pesawat udara rusak disediakan dari Bandara Soekarno-Hatta dengan kemampuan hingga jenis B747 series , nomor telepon ARFF Bandara Internasional Soekarno-Hatta :0215505362)
4	Keterangan	NIL

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

2.2.8 Apron, Taxiways, dan Check Location Data

Tabel 2.6 Apron, Taxiways, dan Check Location Data

1	<i>Apron</i>	
	Permukaan	<i>Asphalt</i>
	Dimensi	<i>565M x 110 M = 62.150 M</i>
	Kekuatan (strength)	<i>PCR 570/F/C/X/U PCR570/F/C/X/U</i>
2	<i>Taxiway A</i>	
	Permukaan	<i>Asphalt</i>

	Kekuatan (strength)	PCR 570/F/C/X/U
	Dimensi	95 M X 30 M
3	Taxiway B	
	Permukaan	PCR 570/F/C/X/U
	Kekuatan (Strength)	95MX23M
4	Taxiway C	
	Permukaan	<i>Asphalt</i>
	Kekuatan(strength)	PCR 570/F/C/X/U
	Dimensi	114M x 30 M
5	Taxiway D	
	Permukaan	Asphalt
	Kekuatan (Strenght)	PCR/570/F/C/X/U
	Dimensi	95MX23M
	ACL Location and Elevation	Tidak Tersedia
	VOR/Ins Check Point	Tidak Tersedia
	Keterangan	Tidak Tersedia

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

2.2.9 Parking Stands Pesawat Udara dan Koordinat



Gambar 2.3 *Parking Stands* Peaawat udara dan Koordinat
(Sumber: www.Flightsim.com)

Tabel 2.7 *Parking Stand* 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

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

2.2.10 Aerodrome Obstacle

Tabel 2.8 Aerodrome Obstacle

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>AWOS</i>
13	<i>ATS units provided with information</i>	<i>TWR, APP</i>
14	<i>Additional information</i>	<i>Telephone Number: (+62721) 7697093</i>

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

2.2.11 Ketersediaan Informasi Meteorologi

Tabel 2.9 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>AWOS</i>
13	<i>ATS units provided with information</i>	<i>TWR, APP</i>
14	<i>Additional information</i>	<i>Telephone Number: (+62721) 7697093</i>

2.2.12 Karakter Fisik Runway

Tabel 2.10 Karakter Fisik Runway

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

6	7	8	9
<i>Elevasi Threshold & ketinggian Elevasi dari Touchdown Zone untuk Precision Approach Runway</i>	<i>Slope Runway - Nomor</i>	Dimensi <i>Stopway</i>	Dimensi <i>Clearway</i>
<i>THR 273 Feet</i>	Longitudinal 1.5 %	60 x 45	210 x 150
<i>THR 262 Feet</i>	Longitudinal 1.5 %	NIL	NIL

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

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

2.2.13 Declared Distance

Tabel 2.10 *Declared Distance*

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

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

1. TORA (*Take-off Run Available*) merupakan panjang runway yang tersedia dan dipakai untuk pesawat udara yang melakukan take off
2. TODA (*Take-off Distance Available*) merupakan panjang TORA ditambah dengan panjang clearway

3. ASDA (*Accelerate Stop Distance Available*) merupakan panjang TORA ditambah dengan panjang stopway
4. LDA (*Landing Distance Available*) merupakan panjang runway yang tersedia dan dipakai untuk pesawat udara yang melakukan landing.

2.2.14 Data Fasilitas Dan Peralatan Bandar Udara

Tabel 2.11 Data Fasilitas Dan Peralatan Bandar Udara

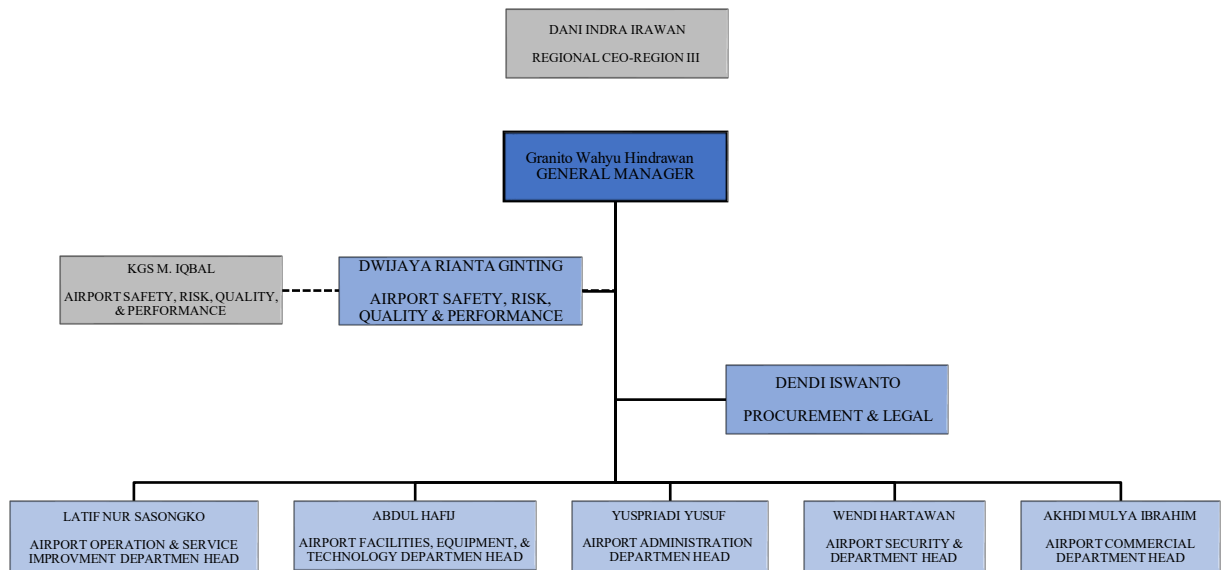
NO	Item	Dimensi / Kapasitas/ Jumlah	Ket
Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside</i>)			
1	<i>Runway</i>	2770 M x 45 M	
2	<i>Taxiway A</i>	95 M x 30 M	
3	<i>Taxiway B</i>	95 M x 23 M	
4	<i>Taxiway C</i>	114 M x 30 M	
5	<i>Taxiway D</i>	95 M x 23 M	
6	<i>Apron</i>	565 M x 110 M	<i>Flexible</i>
7	Strip	2950 x 150	
8	RESA	RWY 14 : 90 x 90 M RWY 32 : 90 x 90 M	
9	<i>Clearway</i>	RWY 14 : 210 x 150 RWY 32 : NIL	
10	Shoulder	Ada, grass	
11	Marka	Ada	
12	<i>Runway Light</i>	Tersedia	
13	<i>Taxiway Light (Alpha)</i>	Tersedia	
14	<i>Apron Light (Delta)</i>	Tersedia	
15	<i>Taxiway Light (Bravo)</i>	Tersedia	
16	<i>Taxiway Light (Charlie)</i>	Tersedia	
17	<i>Threshold & Runway End Light</i>	Tersedia	
18	<i>Runway Edge Light</i>	Tersedia	
19	<i>Runway Sweeper</i>	Tersedia	
Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside</i>)			
20	Bangunan Terminal Penumpang	Ada	

21	Bangunan Terminal Kargo	Ada	
22	Bangunan Kantor	Ada	
23	Bangunan Genset	Ada	
24	Bangunan CCR	Ada	
25	Bangunan PKP-PK	Ada	
26	Bangunan <i>Work Shop</i>	Ada	
27	Bangunan APP/Elektronika Bandara	Ada	
28	Bangunan Pompa Air	Ada	
29	Bangunan Pos Keamanan	Ada	
30	Bangunan Tower	Ada	LPPNPI
31	Bangunan AMSC	Ada	LPPNPI
32	Bangunan DVOR	Ada	LPPNPI
33	Bangunan NDB	Ada	LPPNPI
34	<i>Foam Tender</i> Tipe II	1 Unit	U/S
35	<i>Foam Tender</i> Tipe IV <i>Foam Tender</i> Tipe IV	2 Unit	

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

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan

2.3.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II



Gambar 2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II
(Sumber: *Aerodrome Manual* Bandara Radin Inten II Lampung Tahun 2024)

2.3.2 Tugas dan Tanggung Jawab Pejabat Utama

1. *Regional CEO*

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

2. *General Manager*

- Bertanggung jawab untuk aktifitas keselamatan penerbangan di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dan melaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
- 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 dalam pencegahan kecelakaan/insiden penerbangan;
- f. Menerbitkan berita-berita terkait kecelakaan/insiden penerbangan

3. *Airport Operation & Service Improvement Department Head*

- a. Melaksanakan, memonitor, dan melaporkan kegiatan operasi pelayanan bandara meliputi pelayanan 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 keseuaian dengan kebutuhan operasional dan ketentuan yang berlaku
- c. Mengelola dan mengawasi dan mengatur seluruh kegiatan operasional bandara, pelayanan pelanggan serta menjamin kegiatan operasional dan pelayanan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

4. *Airport Facilities, Equipment, & Technology Department Head*

- a. Melaksanakan Pengelolaan, menganalisa dan mengawasi seluruh kegiatan fungsi airport maintenance meliputi namun tidak terbatas pada pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas Elektronika dan TI, Listrik & Mekanikal, Infrastruktur sisi udara dan gedung terminal serta non terminal, untuk

menjamin ketersediaan dan kesiapan fasilitas sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

- b. Mengelola dan mengawasi pelaksanaan tindak lanjut hasil temuan audit internal maupun eksternal terkait fungsi airport maintenance yang menjadi tanggung jawabnya untuk memastikan seluruh hasil temuan, audit terselesaikan dan atau termitigasi dengan baik dan sesuai dengan kebutuhan yang berlaku.
- c. Mengelola dan mengawasi usulan kebutuhan dan penambahan fasilitas terkait fungsi *airport maintenance* untuk memastikan sesuai dengan kebutuhan operasional dan ketentuan yang berlaku.

5. *Airport Administration Department Head*

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

6. *Airport Security & RFF Department Head*

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

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Tinjauan Teori

3.1.1 Bandar Udara

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara landing dan take-off, embarkasi dan disembarkasi 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 (UU No.1 tahun 2009, . Terdapat dua bagian utama pada bandara yaitu sisi udara (*airside*) dan sisi darat (*landside*). Sisi udara suatu bandar udara meliputi *runway*, *taxiway*, *apron* dan elemen-elemen penunjang bagi kegiatan pesawat selama pendaratan maupun lepas landas. Sedangkan yang termasuk dalam sisi darat suatu bandar udara meliputi gedung terminal, tempat parkir dan sirkulasi serta jalan masuk darat ke bandara.

Bandar udara sangat berpengaruh terhadap persaingan pada bidang jasa, Bandar udara diharuskan untuk terus-menerus memperbaiki dan menyempurnakan standar layanan yang menjadi kebutuhan dan harapan penumpang supaya dapat terciptanya kepuasan terhadap penumpang (An’Nisa Fath Tanar Renngur & Elnia Frisnawati, S.Pd., M.M, 2022). Menurut Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Bandar udara terdiri atas:

- a. Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
- b. Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
- c. Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
- d. Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.

- e. Bandar Udara Pengumpul (hub) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
- f. Bandar Udara Pengumpan (spoke) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.

3.1.2 Terminal Inspection Service (TIS)

Terminal Inspection Service (TIS) yaitu unit yang berada di bawah PT Angkasa Pura II, yang memiliki tanggung jawab untuk memantau dan memastikan bahwa seluruh fasilitas di terminal bandara berfungsi secara optimal. Pengawasan ini dilakukan dengan merujuk pada pedoman yang tercantum dalam PM 41 Tahun 2023 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, serta mematuhi standar operasional prosedur (SOP) yang telah ditetapkan oleh unit TIS. Setiap hari, para karyawan TIS melakukan inspeksi menyeluruh terhadap fasilitas terminal yang berkaitan langsung dengan pelayanan penumpang, guna memastikan kualitas dan kenyamanan layanan. Berdasarkan Instruksi Kerja Hambud (2015), standar operasional prosedur di unit TIS Angkasa Pura II merupakan panduan yang dirancang untuk membantu staf dalam melaksanakan tugas mereka secara tepat dan sesuai dengan instruksi yang telah ditetapkan. Selain itu, prosedur ini memastikan bahwa setiap aspek operasional bandara dapat berjalan dengan efisien dan memenuhi standar pelayanan yang diharapkan. Instruksi kerja petugas TIS yaitu sebagai berikut:

1. Koordinator TIS
 - a. *Briefing*: Koordinator memastikan bahwa briefing dilakukan 15 menit sebelum dimulainya dan setelah berakhirnya jam kerja.
 - b. Koordinasi dan Pelaporan: Koordinator mengatur dan bertanggung jawab atas kegiatan operasional serta pelaporan terkait pengawasan fasilitas layanan, yang harus disampaikan kepada asisten manajer fungsi layanan.
 - c. Evaluasi Kinerja: Koordinator bertugas mengevaluasi kinerja TIS supervisor.
2. Supervisor TIS

- a. *Briefing*: Supervisor mengatur briefing 15 menit sebelum jam kerja dimulai dan sebelum jam kerja berakhir.
- b. Penerapan SOP: Supervisor memastikan bahwa standar operasional prosedur diterapkan dengan baik.
- c. Evaluasi Kinerja: Supervisor menilai kinerja TIS *officer*.
- d. Pengawasan Fasilitas: Supervisor memastikan bahwa petugas melakukan pengawasan dan inspeksi terhadap fasilitas layanan di terminal penumpang.
- e. Laporan Harian dan Bulanan: Supervisor memeriksa laporan harian, menyusun rekapitulasi laporan bulanan, dan memastikan laporan tersebut disetujui oleh asisten manajer fungsi layanan sebelum diteruskan kepada unit terkait untuk menangani masalah yang belum diselesaikan.
- f. Penyerahan Laporan: Laporan bulanan, setelah disetujui oleh asisten manajer, diserahkan kepada unit *service quality* atau unit yang bertanggung jawab untuk memastikan kualitas pelayanan di kantor cabang dan kantor pusat.

3. Petugas TIS

- a. Briefing dan Pembagian Kerja: Petugas TIS mengikuti *briefing* dan pembagian tugas sesuai dengan ruang lingkup pengawasan yang ditetapkan oleh supervisor.
- b. Inspeksi Fasilitas: Petugas melaksanakan inspeksi untuk memastikan kesiapan dan kondisi fasilitas pelayanan di terminal penumpang.
- c. Pengawasan Arus Penumpang: Petugas memantau kelancaran arus penumpang, bagasi, serta semua fasilitas pelayanan di terminal penumpang.
- d. Laporan Harian: Petugas menyusun laporan harian mengenai temuan kondisi fasilitas. (Anjeli Pratiwi,2023) Kualitas Pelayanan
Kualitas pelayanan merupakan faktor kunci dalam berbagai bidang pelayanan, karena berfungsi sebagai dasar evaluasi atas jasa yang diberikan.

3.1.3 Optimalisasi

Mohammad Nurul Huda (2018) Optimalisasi berasal dari kata optimal artinya terbaik atau tertinggi. Mengoptimalkan berarti menjadikan paling baik atau paling tinggi. Sedangkan optimalisasi adalah proses mengoptimalkan sesuatu, dengan kata lain proses menjadikan sesuatu menjadi paling baik atau paling tinggi.

3.1.4 Penggunaan

Penggunaan adalah tindakan atau proses memanfaatkan sesuatu—baik itu alat, teknologi, teori, atau sumber daya untuk mencapai tujuan tertentu atau menyelesaikan masalah.

3.1.5 Signage

Signage adalah berbagai jenis tanda atau papan yang digunakan untuk menyampaikan informasi, memberikan petunjuk arah, mengidentifikasi suatu tempat, atau mempromosikan suatu produk atau layanan. Signage dapat ditemukan di berbagai tempat, seperti jalan raya, gedung, toko, dan tempat umum lainnya. Signage dapat berupa teks, gambar, simbol, atau kombinasi dari ketiganya (Mulyana & Aria, 2015).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia Mengenai Rambu-Rambu Di Terminal Bandar Udara Sebagai Standar Wajib, rambu atau sign merupakan tanda atau keterangan yang ditempatkan atau dipasang di terminal bandar udara. Rambu-rambu harus dibuat secara rinci, mudah dipahami, dan berfungsi untuk memberikan petunjuk, peringatan, pengaturan, larangan, dan perintah kepada semua pengguna atau pengguna jasa bandar udara.

3.1.6 Ruang Tunggu Keberangkatan

Ruang tunggu atau disebut boarding lounge merupakan tempat yang digunakan calon penumpang untuk menunggu jadwal penerbangan. Penumpang dapat duduk sambil menunggu panggilan boarding naik pesawat. Sebagai tempat menunggu, perlu tersedia fasilitas dan pelayanan yang nyaman.

3.1.7 Kenyamanan

Menurut Setyaningsih Sri Utami (2016) Kenyamanan adalah perasaan aman para konsumen atas pelayanan yang baik kepada pelanggan yang

diberikan oleh Bandar Udara, yang dapat berupa perasaan senang yang dirasakan para konsumen atas jasa yang mereka dapatkan berupa pendingin ruangan AC, lingkungan yang bersih, sejuk dan nyaman.

3.1.8 Informasi

Informasi adalah data atau kumpulan fakta yang telah diolah dan disajikan dalam bentuk yang dapat dipahami serta bermanfaat bagi penerima. Informasi berfungsi untuk menambah wawasan, membantu pengambilan keputusan, serta memberikan pemahaman tentang suatu hal. Informasi dapat disampaikan melalui berbagai media, seperti tulisan, gambar, suara, atau simbol, dan digunakan dalam berbagai bidang, termasuk pendidikan, bisnis, dan teknologi.

3.1.9 Penumpang

Menurut Soeprapto (2014) pengertian penumpang adalah pengguna jasa transportasi di bisnis penerbangan dari departure ke destination, yang memerlukan perhatian khusus karena menyangkut keselamatan dan keamanan penerbangan penumpang.

3.1.10 Informasi

Informasi adalah data atau kumpulan fakta yang telah diolah dan disajikan dalam bentuk yang dapat dipahami serta bermanfaat bagi penerima. Informasi berfungsi untuk menambah wawasan, membantu pengambilan keputusan, serta memberikan pemahaman tentang suatu hal. Informasi dapat disampaikan melalui berbagai media, seperti tulisan, gambar, suara, atau simbol, dan digunakan dalam berbagai bidang, termasuk pendidikan, bisnis, dan teknologi.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

4.1.1 Wilayah Kerja

Pelaksanaan wilayah *On The Job Training* yang dilaksanakan penulis sebagai mahasiswa D-III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya yang ditugaskan di beberapa unit wilayah kerja di Bandar Udara Radin Inten II Lampung. Dilakukan dalam jangka waktu selama 2 (dua) bulan agar dapat memenuhi salah satu persyaratan kelulusan, memahami tugas, fungsi, dan prosedur di dalam ketentuan pedoman *On The Job Training*. Ini merupakan pembagian beberapa wilayah kerja unit selama mahasiswa diberi penugasan, antara lain:

- a. *Unit Terminal Inspection Service* (TIS)
- b. *Unit Aviation Security* (AVSEC)
- c. *Unit Apron Movement Control* (AMC)

4.1.2 Prosedur Pelayanan

4.1.2.1 Unit Terminal Inspection Service (TIS)



Gambar 4.1 Kegiatan Penulis Pengecekan Suhu di Ruang Tunggu
(Sumber: *Unit Terminal Inspection Service*)

Unit Terminal Inspection Service merupakan bagian struktural yang beroperasi di bawah Bidang pelayanan Operasi Bandar Udara (*Airport Operation & Service*). Petugas Terminal Inspection Service

bertanggung jawab untuk memastikan bahwa seluruh fasilitas pelayanan di bandara tersedia, berfungsi dengan baik, dan memiliki performa optimal.

Dasar regulasi yang menjadi acuan personel *Terminal Inspection Service* (TIS) adalah Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 41 Tahun 2023. Pada Pasal 8, disebutkan bahwa standar pelayanan mencakup seluruh proses yang dialami penumpang, mulai dari saat mereka memasuki area beranda (curb) keberangkatan hingga pintu keberangkatan, serta dari beranda kedatangan hingga keluar dari area kedatangan.

Ketentuan yang tertuang dalam Pasal 12 PM 41 Tahun 2023 mencakup:

1. Pelayanan terhadap fasilitas yang digunakan dalam proses keberangkatan dan kedatangan penumpang.
2. Pelayanan terhadap fasilitas yang mendukung kenyamanan penumpang.
3. Pelayanan terhadap fasilitas yang memberikan nilai tambah bagi pengguna jasa.
4. Kapasitas terminal bandara dalam menampung penumpang pada waktu sibuk.

Selama bertugas di unit TIS, penulis melakukan pengawasan terhadap kesiapan seluruh fasilitas bandara. Pengawasan ini mencakup memastikan kebersihan, kerapihan, serta kenyamanan area terminal bagi penumpang. Selain itu, penulis juga memastikan bahwa layanan di area terminal telah memenuhi standar *Level of Service* (LoS) yang ditetapkan.

Selama menjalankan tugas di unit *Terminal Inspection Service* (TIS), penulis bertanggung jawab dalam memastikan kesiapan seluruh fasilitas bandar udara agar beroperasi secara optimal. Pengawasan yang dilakukan mencakup pemantauan terhadap kebersihan, kerapihan, serta kenyamanan area terminal bagi penumpang. Selain itu, pengawasan juga difokuskan pada pemenuhan *Level of Service* (LoS) di terminal guna memastikan standar pelayanan yang telah ditetapkan tetap terjaga.

1. Tugas dan Tanggung Jawab *Terminal Inspection Service* (TIS) :

Untuk mendukung kelancaran operasional bandar udara, petugas TIS memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

- a. Mengoordinasikan penyusunan laporan operasional harian dan bulanan sebagai bentuk dokumentasi serta evaluasi kinerja.
- b. Mengawasi dan melakukan inspeksi terhadap kesiapan fasilitas pelayanan di terminal penumpang guna menjamin kelancaran operasional serta kesinambungan layanan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku.
- c. Mengkoordinasikan perhitungan *Level of Service* (LoS) agar dapat dilaksanakan secara efektif dan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan.
- d. Melaksanakan pengecekan fasilitas di seluruh area terminal penumpang, termasuk namun tidak terbatas pada kondisi fasilitas layanan, ketersediaan porter/*Airport Helper*, kesiapan troli, kebersihan terminal, serta layanan kebersihan lainnya untuk memastikan operasional berjalan lancar sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- e. Mengatur tata letak serta pengelolaan fasilitas di dalam terminal, seperti kursi penumpang, queue line, papan informasi sementara (temporary signage), tempat sampah, karpet, serta fasilitas pelayanan lainnya agar tetap tertata sesuai dengan standar yang berlaku.
- f. Berpartisipasi dalam briefing harian sebelum dan setelah kegiatan operasional untuk memastikan koordinasi yang efektif dalam pelaksanaan tugas.
- g. Melakukan koordinasi dengan unit terkait dalam penyelenggaraan kegiatan atau acara di terminal guna memastikan kelancaran operasional dan kenyamanan penumpang.

Melalui serangkaian tugas dan tanggung jawab ini, unit TIS berperan dalam memastikan standar pelayanan bandar udara tetap terjaga serta meningkatkan efisiensi operasional secara menyeluruh.

2. Pelaksanaan Tugas

Saat ini, terdapat enam personel yang bertugas dalam operasional. Jadwal kerja dibagi menjadi dua shift, yaitu *shift* pagi yang berlangsung dari pukul 05.00 hingga 13.00 WIB dan *shift* siang dari pukul 13.00 hingga 20.00 WIB. Setiap *shift* terdiri dari satu petugas operasional dan satu petugas yang bertugas dalam jam kerja kantor (*Office Hour*).

3. Personel *Terminal Inspection Service* (TIS)

Tabel 4.1 Personel *Terminal Inspection Service* (TIS)

NO	NAMA	JABATAN
1	Trio Habibullah Omanda	<i>Supervisor</i>
2	Nurjanah	<i>Supervisor</i>
3	Dian Aprilia	Anggota
4	Bagus Prakoso	Anggota
5	Muhammad Al Faqih	Anggota
6	Daniz Fadillah	Anggota
7	Novia Cahyawati	Anggota



Gambar 4. 2 Unit Aviation Security

4.1.2.2 Unit *Aviation Security*

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan lingkungan hidup serta fasilitas umum lainnya .(Pasal 1 angka 1 UU Nomor 2 Tahun 2009). Berdasarkan pengertian tersebut maka dapat ditegaskan bahwa keselamatan dan keamanan merupakan unsur penting dalam penerbangan. Regulasi yang menjadi acuan *Personel Aviation Security* yaitu KM NOMOR 39 TAHUN 2024 TENTANG PROGRAM KEAMANAN PENERBANGAN NASIONAL . Keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur. Ketiga unsur tersebut harus selalu dikembangkan menyesuaikan dengan kebutuhan.

Personel keamanan penerbangan lebih dikenal dengan istilah *Aviation Security* (AVSEC). Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XII/2010 Bab 1 Butir 9, pengertian *Aviation Security* (AVSEC) adalah personel keamanan penerbangan yang telah (wajib)memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (STKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan.Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2016.

Terdapat tiga tingkat kualifikasi bagi personel keamanan penerbangan,yaitu:

1. Pengamanan Penerbangan (*Basic/Guard Aviation Security*)
2. Pemeriksa Keamanan Penerbangan (*Junior/Screening Aviation Security*)
3. Pengawas Keamanan Penerbangan (*Senior/Supervisor Aviation Security*)

Setiap penumpang, personel pesawat udara, dan individu yang memasuki area keamanan terbatas wajib memiliki izin masuk yang sah

serta menjalani pemeriksaan keamanan terhadap barang bawaannya, sebagaimana diatur dalam SKEP/2765/XII/2010.

Tugas utama *Aviation Security* adalah menjamin keselamatan dan keamanan operasional penerbangan serta melindungi penumpang, kru pesawat, dan aset penerbangan. Secara umum, *Aviation Security* bertugas mencegah masuknya orang maupun barang berbahaya ke dalam pesawat udara sipil.

Berdasarkan SKEP/2765/XII/2010 Pasal 22, tugas *Aviation Security* dalam jalur pemeriksaan meliputi:

1. Mengatur alur masuk penumpang, personel pesawat udara, individu, serta barang bawaannya.
2. Mengoperasikan mesin *X-ray* untuk pemeriksaan keamanan.
3. Melakukan pemeriksaan terhadap bagasi.
4. Melaksanakan pemeriksaan terhadap penumpang, personel pesawat udara, individu, serta barang bawaan mereka.

A. Standar Operasional Prosedur Unit *Aviation Security*

1. Prosedur Pemeriksaan Penumpang

- a. Memberikan pelayanan dengan menerapkan 3S (senyum, sapa, salam) kepada setiap penumpang yang akan menjalani pemeriksaan keamanan
- b. Pemeriksaan keamanan dilakukan menggunakan peralatan khusus, namun jika peralatan tidak tersedia atau mengalami kerusakan, pemeriksaan akan dilakukan secara manual.
- c. Melaksanakan pengecekan rutin (daily check) terhadap peralatan keamanan yang digunakan, minimal satu kali dalam sehari.
- d. Setiap penumpang yang akan memasuki area steril harus memiliki izin masuk dan menjalani pemeriksaan keamanan.
- e. Penumpang dan individu selain penumpang wajib memiliki izin masuk sebelum memasuki area tertentu.

- f. Penumpang diwajibkan antre serta menunjukkan tiket/boarding pass dan identitas diri sebelum memasuki area steril.
- g. *Boarding pass* diperiksa dan dicocokkan dengan data identitas penumpang.
- h. Penumpang tidak diperbolehkan masuk ke area steril jika terdapat ketidaksesuaian antara boarding pass dan identitas diri, menolak pemeriksaan, atau berpotensi mengganggu keamanan dan ketertiban.
- i. Jika penumpang menolak pemeriksaan terhadap diri maupun bagasi tercatat saat akan memasuki area keamanan terbatas, maka personel berhak melarang penumpang serta bagasinya untuk memasuki area tersebut.

2. Prosedur Pemeriksaan Akses Kendaraan Menuju Sisi Udara

- a. Melakukan pemeriksaan dokumen/izin masuk/keluar daerah sisi udara (*airside*)
- b. Melakukan pemeriksaan fisik petugas/karyawan (*Body Search*)
- c. Melakukan pemeriksaan fisik kendaraan masuk sisi udara

3. Prosedur Pemeriksaan Benda atau Dokumen Khusus (Rahasia)

- a. Memastikan izin masuk yang sah bagi setiap orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas dan daerah steril
- b. Memastikan dokumen/ surat permintaan tidak diperiksa dari instansi pemerintah terkait sah dan valid terhadap benda atau dokumen khusus (rahasia) yang dibawa
- c. Melaksanakan pemeriksaan terhadap setiap orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas

dan daerah steril sesuai dengan prosedur pemeriksaan penumpang biasa/umum

- d. Benda atau dokumen khusus (rahasia) tidak dilakukan pemeriksaan (baik melalui mesin *X-ray* ataupun secara manual), kecuali diduga dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan
- e. Segera melapor kepada *Airport Supervisor* bila terjadi permasalahan yang perlu ditindaklanjuti
- f. Mencatat semua kegiatan dan kejadian di dalam buku laporan (*Log Book*)

4. Pemeriksaan Kargo dan Pos

- a. Pemeriksaan barang kargo dan pos dilakukan dengan menggunakan peralatan keamanan dan/ atau dilakukan secara manual
- b. Pemeriksaan utama (primer) dilakukan dengan menggunakan mesin *x-ray* di Terminal Kargo Bandar Udara Radin Inten II Lampung
- c. Pemeriksaan keamanan kargo dan pos dengan mesin *x-ray* jenis *single view* terdapat prosedur tersendiri
- d. Dilakukan pemeriksaan kedua dengan merubah atau merotasi posisi kargo dengan sudut putaran antara 60° sampai 90°
- e. Pemeriksaan secara manual hanya dapat dilakukan dalam hal:
 - 1) Kargo melebihi ukuran lorong (*tunnel*) mesin *x-ray* (*over size cargo*)
 - 2) Mesin *x-ray* tidak dapat dioperasikan
 - 3) Kargo dan pos yang dinyatakan aman setelah dilakukan pemeriksaan lanjutan.
- f. Pemeriksaan secara manual dilakukan dengan cara membuka kemasan kargo dan pos dan memastikan isi

- (*content*) kargo dan pos tidak mengancam keamanan penerbangan
- g. Kargo dan pos jenis tertentu dilakukan pemeriksaan khusus
 - h. Menerbitkan dokumen deklarasi keamanan (*consignment security declaration*) untuk masing-masing surat muatan udara (*airway bill*)
 - i. Melaksanakan koordinasi dengan unit terkait apabila menemukan kejadian atau peristiwa yang dapat membahayakan/mengancam penerbangan
 - j. Melaksanakan koordinasi dengan petugas PT. Angkasa Pura Kargo dan petugas pengamanan pihak *Airlines/ Ground Handling* serta instansi terkait dalam tugas dan tanggungjawabnya masing-masing
 - k. Melaporkan setiap kegiatan dan perkembangannya kepada *Departement Head of Airport Security & RFF*
 - l. Mencatat semua kejadian dan kegiatan di dalam buku laporan (*Logbook*).

5. Pengoperasian Fasilitas Keamanan Penerbangan *Hand Held Metal Detector (HHMD)*

- a. Cara menghidupkan:
 - 1) Nyalakan *switch ON power* pada HHMD
 - 2) Pastikan fungsi sensor HHMD dalam kondisi normal (Logam terdeteksi), dengan cara melakukan pengujian (*test*) benda/barang logam serta pastikan timbul suara alarm pada saat logam tersebut berada di area sekitar ataupun di area bagian dalam lingkaran dari peralatan HHMD
- b. Cara mematikan:
Matikan *button switch OFF Power* pada HHMD
- c. Segera melapor kepada Unit Teknik Elektronika bila terjadi kerusakan pada HHMD.

6. Pengoperasian Fasilitas Keamanan Penerbangan *Walk Through Metal Detector* (WTMD)

- a. Cara menghidupkan:
 - 1) Nyalakan tombol power pada WTMD
 - 2) Lakukan tes dengan cara membawa metal dan berjalan melalui WTMD untuk mengetahui sensitifitasnya, lakukan hal ini beberapa kali dengan posisi metal yang berbeda (bagian atas, tengah dan bawah badan)
- b. Cara mematikan:

Matikan WTMD dengan menekan tombol power
- c. Segera melapor kepada Unit Teknik Elektronika bila terjadi kerusakan atau diperlukan reset ulang sensitifitas WTMD.

7. Pengoperasian Fasilitas Keamanan Penerbangan Mesin *X-Ray*

- a. Sebelum menghidupkan mesin *X-Ray*
 - 1) Memastikan semua kabel yang menghubungkan mesin *X-Ray* dengan sumber tenaga listrik (power source) tersambung dengan baik
 - 2) Memastikan “LORONG” pada mesin *X-Ray* dalam keadaan kosong
 - 3) Memastikan tombol “*EMERGENCY*” dalam posisi *off*
 - 4) Memastikan semua tirai pada “LORONG” dalam kondisi baik
 - 5) Memastikan “KARET KONVEYOR” dalam kondisi baik
- b. Menghidupkan mesin *X-Ray*
 - 1) Memasukkan anak kunci dan putar pada posisi “*ON*”

- 2) Menunggu beberapa saat, mesin *X-Ray* akan melakukan automatic reset
 - 3) Bila pada layar monitor telah keluar tulisan “*SYSTEM READY*”
 - 4) Mesin *X-Ray* siap untuk dioperasikan
 - 5) Melakukan pengetesan awal sebelum mengoperasikan mesin *X-Ray*.
- c. Memperhatikan hal-hal sebagai berikut:
- 1) Dilarang membuka tirai pada saat “*LAMPU MESIN X-RAY*”
 - 2) Dilarang memasukkan anggota tubuh ke dalam mesin *X-Ray* pada saat sinar *X-Ray* menyala
 - 3) Dilarang memasukkan benda cair ke dalam mesin *X-Ray* bila diperkirakan kemasannya tidak kuat dan bisa tumpah
 - 4) Dilarang memasukkan benda atau barang yang ukurannya dan beratnya melebihi kapasitas ukuran “*TUNNEL*” dan kekuatan konveyor
 - 5) Segera melaporkan kepada Unit Teknik Elektronika bila terjadi kerusakan/gangguan pada mesin *X-Ray*.

8. **Monitoring dan Observasi Melalui CCTV**

- a. Pemantauan wilayah terminal keberangkatan
- 1) Melakukan pengecekan peralatan berfungsi dengan baik
 - 2) Melakukan pemantauan dengan Personal Computer (PC) Monitor untuk daerah area keberangkatan termasuk diantaranya ruang lobi, dan *check-in* dengan cermat dan secara berkala
 - 3) Melaporkan/memberitahukan kepada *Airport Security Supervisor* apabila operator menemukan sesuatu yang dicurigai berpotensi mengganggu

keamanan dan ketertiban serta tindakan melawan hukum

- 4) Membuat laporan khusus temuan kejadian dan laporan harian di dalam *Logbook*
 - 5) Melaporkan kepada unit Elektronika apabila terjadi permasalahan terhadap peralatan CCTV
 - 6) Melaksanakan tugas dengan penuh tanggung jawab.
- b. Pemantauan wilayah terminal kedatangan
- 1) Melakukan pengecekan peralatan berfungsi dengan baik
 - 2) Melakukan pemantauan dengan *Personal Computer* (PC) Monitor untuk daerah area kedatangann termasuk diantaranya ruang lobi, dan ruang kedatangan dengan cermat dan secara berkala
 - 3) Melaporkan/memberitahukan kepada *Airport Security Supervisor* apabila operator menemukan sesuatu yang dicurigai berpotensi mengganggu keamanan dan ketertiban serta tindakan melawan hukum
 - 4) Membuat laporan khusus temuan kejadian dan laporan harian di dalam *Logbook*
 - 5) Melaporkan kepada unit Elektronika apabila terjadi permasalahan terhadap peralatan CCTV
 - 6) Melaksanakan tugas dengan penuh tanggung jawab.
- c. Pemantauan wilayah *curbside*
- 1) Melakukan pengecekan peralatan berfungsi dengan baik
 - 2) Melakukan pemantauan dengan *Personal Computer* (PC) Monitor untuk daerah area *curbside* termasuk diantaranya ruang *drop zone* dan *drop off* depan terminal Bandar Udara Radin Inten II dengan cermat dan secara berkala

- 3) Melaporkan/memberitahukan kepada *Airport Security Supervisor* apabila operator menemukan sesuatu yang dicurigai berpotensi mengganggu keamanan dan ketertiban serta tindakan melawan hukum
 - 4) Membuat laporan khusus temuan kejadian dan laporan harian di dalam *Logbook*
 - 5) Melaporkan kepada unit Elektronika apabila terjadi permasalahan terhadap peralatan CCTV
 - 6) Melaksanakan tugas dengan penuh tanggung jawab.
- d. Pemantauan area parkir
- 1) Melakukan pengecekan peralatan berfungsi dengan baik
 - 2) Melakukan pemantauan dengan *Personal Computer* (PC) Monitor untuk daerah area parkir kendaraan dengan cermat dan secara berkala
 - 3) Melaporkan/memberitahukan kepada *Airport Security Supervisor* apabila operator menemukan sesuatu yang dicurigai berpotensi mengganggu keamanan dan ketertiban serta tindakan melawan hukum
 - 4) Membuat laporan khusus temuan kejadian dan laporan harian di dalam *Logbook*
 - 5) Melaporkan kepada unit Elektronika apabila terjadi permasalahan terhadap peralatan CCTV
 - 6) Melaksanakan tugas dengan penuh tanggung jawab.
- e. Pemantauan breakdown & *make up baggage*
- 1) Melakukan pengecekan peralatan berfungsi dengan baik
 - 2) Melakukan pemantauan dengan *Personal Computer* (PC) Monitor untuk daerah area *breakdown & make up baggage* dengan cermat dan secara berkala

- 3) Melaporkan/memberitahukan kepada *Airport Security Supervisor* apabila operator menemukan sesuatu yang dicurigai berpotensi mengganggu keamanan dan ketertiban serta tindakan melawan hukum
 - 4) Membuat laporan khusus temuan kejadian dan laporan harian di dalam *Logbook*
 - 5) Melaporkan kepada unit Elektronika apabila terjadi permasalahan terhadap peralatan CCTV
 - 6) Melaksanakan tugas dengan penuh tanggung jawab.
- f. Pemantauan area perimeter
- 1) Melakukan pengecekan peralatan berfungsi dengan baik
 - 2) Melakukan pemantauan dengan *Personal Computer* (PC) Monitor untuk daerah area perimeter dengan cermat dan secara berkala
 - 3) Melaporkan/memberitahukan kepada *Airport Security Supervisor* apabila operator menemukan sesuatu yang dicurigai berpotensi mengganggu keamanan dan ketertiban serta tindakan melawan hukum
 - 4) Membuat laporan khusus temuan kejadian dan laporan harian di dalam *Logbook*
 - 5) Melaporkan kepada unit Elektronika apabila terjadi permasalahan terhadap peralatan CCTV
 - 6) Melaksanakan tugas dengan penuh tanggung jawab.
- g. Pemantauan objek vital
- 1) Melakukan pengecekan peralatan berfungsi dengan baik
 - 2) Melakukan pemantauan dengan *Personal Computer* (PC) Monitor untuk daerah area objek vital dengan cermat dan secara berkala

- 3) Melaporkan/memberitahukan kepada *Airport Security Supervisor* apabila operator menemukan sesuatu yang dicurigai berpotensi mengganggu keamanan dan ketertiban serta tindakan melawan hukum
 - 4) Membuat laporan khusus temuan kejadian dan laporan harian di dalam *Logbook*
 - 5) Melaporkan kepada unit Elektronika apabila terjadi permasalahan terhadap peralatan CCTV
 - 6) Melaksanakan tugas dengan penuh tanggung jawab.
- h. *Request by phone*
- 1) Menerima telepon dari terminal atau instansi yang terkait, karena adanya tindakan kriminal, hilang/tertinggal sesuatu barang di terminal maka operator CCTV menjawab sesuai dengan SOP yang ada.
 - 2) Membuka rekaman terkait kejadian yang diminta di lokasi tersebut, menganalisa rekaman tersebut dan menginformasikan tentang kejadian yang ada di rekaman CCTV
 - 3) Membuat laporan harian Logbook terkait kejadian tersebut.

B. *Personel Aviation Security (Avsec)*

Tabel 4.2 *Personel Aviation Security* Bandar Udara Radin Inten II Lampung

No	NAMA	JABATAN
1	Danis Firdaus	<i>Chief</i>
2	Gatot Indra Agusta	<i>Chief</i>
3	Chandra Septian Wibowo	<i>Chief</i>
4	Mohamad Taufik	<i>Chief Assistant</i>
5	Bangkit Indra Prakarsa	<i>Chief Assistant</i>
6	Makomam Mahmuda	<i>Chief Assistant</i>
7	Alfa Riduan Ramdani	<i>Airport Security Supervisor</i>
8	Haningtyas Eka Puspita	<i>Airport Security Supervisor</i>
9	Dwi Ronaldo Putra	<i>Airport Security Supervisor</i>

10	Andri Ruswendi	<i>Airport Security Supervisor</i>
11	Erwin Wijaya	<i>Airport Security Supervisor</i>
12	Mohamad Fredi	<i>Airport Security Supervisor</i>
13	Herlina Hikmaini	<i>Airport Senior Security</i>
14	Agung Yulianto	<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 R	<i>Airport Security</i>
30	Panji Prayoga	<i>Airport Security</i>
31	Raihana Miftah	<i>Airport Security</i>
32	Refa Kurnia Ramadhan	<i>Airport Security</i>
33	Rendi Merliawan	<i>Airport Security</i>
34	Ridho Kurnianto	<i>Airport Security</i>
35	Rio Prayoga	<i>Airport Security</i>
36	Septio Yasmir Aziz	<i>Airport Security</i>
37	Trio Suseno	<i>Airport Security</i>
38	Yudha Yudistira	<i>Airport Security</i>
39	Ade Kurniawan	<i>Airport Security</i>
40	Eko Pujiono	<i>Airport Security</i>
41	Aswan Syairulloh	<i>Airport Security</i>
42	Muhammad Ichsan Darmawan	<i>Airport Security</i>
43	Rahmad Hidayat	<i>Airport Security</i>
44	Yakub Siddiq	<i>Airport Security</i>
45	Enggar Gianto	<i>Airport Security</i>
46	Indah Fajar Sari	<i>Airport Security</i>
47	Erwin Arif	<i>Airport Security</i>
48	Meibi Shalfana L.K	<i>Airport Security</i>
49	Ilmi Mayati Puji Lestari	<i>Airport Security</i>
50	Ahmad Rusli	<i>Airport Security</i>

51	Khania Annisa Delovita	<i>Airport Security</i>
52	Wahyu Bella Sari	<i>Airport Security</i>
53	Ade Putra Wijaya	<i>Airport Security</i>
54	Rafi Irvan	<i>Airport Security</i>
55	Evan Miyanto	<i>Airport Security</i>
56	Riki Riyadi	<i>Airport Security</i>
57	Ernes Wamesa	<i>Airport Security</i>
58	Yudha Oktama	<i>Airport Security</i>
59	Hudi Pranata	<i>Airport Security</i>
60	Herlina Efendi	<i>Airport Security</i>
61	Syela Ayu Destri Putri	<i>Airport Security</i>

a. Fasilitas Sarana dan Prasarana Unit *Aviation Security*

Tabel 4.3 Fasilitas Sarana dan Prasarana Unit *Aviation Security*

NO	NAMA FASILITAS
1	Mesin <i>X-Ray</i>
2	<i>Hand-Held Metal Detector</i> (HHMD)
3	<i>Walk Through Metal Detector</i> (WTMD)
4	<i>Handy Talk</i> (HT)
5	Telepon Lokal
6	Mobil Patroli
7	CCTV
8	Komputer

4.1.2.3 Unit AMC



Gambar 4.3 Melaksanakan Kegiatan *Ramp Check* Bulan K3 di Unit *Apron Movement Control*
(Sumber: Dokumentasi Unit *Apron Movement Control*)

Unit *Apron Movement Control* (AMC) merupakan salah satu unit yang ada di PT AP II yang berada dibawah Dinas Pelayanan Bandara yang memiliki tugas dan wewenang serta ruang lingkup yang luas

mencakup tugas pengawasan diseluruh wilayah pergerakan sisi udara (*movement area*). Adapun fungsi Unit AMC adalah fungsi pengawasan atas semua pergerakan lalu lintas di area Apron yang terdiri dari lalu lintas pesawat udara, kendaraan dan personil, dan fungsi pelayanan langsung kepada pihak pengguna jasa Bandar udara seperti *Airline* dan *Ground Handling Agent*, pelayanan parking stand pesawat udara,, serta pelayanan garbarata. Dengan demikian diharapkan kedua fungsi yang dimiliki Unit AMC dapat menunjang segala aktifitas yang ada di sisi udara dengan tertib sebagaimana mestinya.

A. Fungsi unit AMC

1. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasi pesawat udara yang keluar dari apron dengan *Aerodrome Control Tower*.
2. Menjamin keselamatan dan kecepatan serta keamanan pergerakan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya.
3. Menjamin Keselamatan dan kecepatan serta keamanan pergerakan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya

B. Fungsi

1. Melakukan pengawasan penuh terhadap kondisi, objek, dan kegiatan serta pelayanan di *apron*
2. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antara pesawat udara dengan pesawat udara dengan pesawat udara dan antara pesawat udara dengan kendaraan/*obstacle*.
3. Mengatur masuknya pesawat udara ke Apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang ke luar dari Apron dengan *Aerodrome Control Tower/ADC*
4. Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat baik bagi kegiatan operasional lainnya.

5. Penertiban Tanda Izin Mengemudi (TIM)
6. Pelayanan terhadap pengoperasian *aviobridge* (garbarata)
7. Pemanduan parkir pesawat udara (*marshalling service*)
8. Pelayanan *follow – me car*
9. Pelayanan uji laik kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di sisi udara
10. Pengawasan dan pelayanan dalam cuaca buruk.

C. Standar Operasional Prosedur AMC

1. Penempatan Parkir Pesawat / *Aircraft Parking Stand Allocation*

- a. Mengkomplikasi *data daily flight schedule* dari airlines dan memasukkan data ke dalam sistem aplikasi OASYS/FIS
- b. Menyiapkan *Plotting Paper* (jika tersedia)
- c. Melakukan perencanaan penempatan pesawat udara/alokasi *parking stand* pada sistem aplikasi sesuai dengan *daily flight schedule*
- d. Menyiapkan semua jadwal penerbangan kedatangan dan keberangkatan yang akan beroperasi
- e. Mengecek kondisi dan kesiapan semua *parking stand*
- f. Menginformasikan hasil perencanaan penempatan pesawat udara kepada unit/instansi terkait, 10 (sepuluh) menit sebelum landing
- g. Melakukan perencanaan penempatan pesawat udara/alokasi parking stand jika ada permintaan khusus untuk penerbangan VVIP/Tamu negara (datang dan berangkat)
- h. Melakukan perencanaan penempatan pesawat udara/alokasi *parking stand* pada pesawat udara yang mengalami RTA/RTB

2. Pelayanan Pemanduan Pesawat Udara

- a. Yang dimaksud dengan pelayanan pemanduan pesawat udara dalam proses ini adalah proses pemanduan oleh petugas bandar udara yang ditunjuk untuk melaksanakan pemanduan apabila pesawat udara sedang mengalami kondisi sebagai berikut:
 - 1) Pemanduan pesawat udara yang mengalami ancaman bom, sabotase dan pembajakan (*hijacking*)
 - 2) Pemanduan pesawat udara yang mengalami permasalahan teknis (*trouble engine, emergency landing gear*, dan lain sebagainya)
 - 3) Pemanduan pesawat udara yang mengalami disorientasi.
- b. Pemanduan dilakukan oleh petugas yang sudah mengetahui layout bandar udara dengan persyaratan pengemudi sudah harus mempunyai TIM dan PAS yang masih berlaku dengan melaksanakan pemanduan menggunakan kendaraan *Follow me*.
- c. Pada saat melakukan pemanduan petugas diharuskan menggunakan Alat komunikasi dua arah *handy talkie* (HT) dan Alat Pelindung diri (APD).

3. Pengawasan Kebersihan di Sisi Udara

- a. Melaksanakan inspeksi lapangan sebelum operasi pesawat udara dimulai. Pelaksanaan inspeksi dilakukan secara periodik minimal setiap 1 (satu) jam sekali atau menyesuaikan dengan kondisi masing-masing bandar udara untuk menjaga kebersihan sisi udara
- b. Memberikan teguran kepada orang/petugas yang membuang sampah sembarangan di sisi udara atau mengakibatkan kotor permukaan apron
- b. Melaporkan kondisi di lapangan melalui radio komunikasi dua arah dan laporan tertulis kepada *Officer*.

4. Pengawasan Fasilitas di Sisi Udara

- a. Melaksanakan inspeksi sebelum operasional pesawat udara dimulai dan selanjutnya dilakukan inspeksi rutin minimal setiap 1 (satu) jam sekali atau menyesuaikan dengan masing-masing kondisi Bandar Udara dan memastikan fasilitas di sisi udara berfungsi dengan baik
- b. Mengisi form *checklist* inspeksi
- c. Melaporkan kepada *Officer* mengenai kondisi di lapangan.

5. Kegiatan Razia di Sisi Udara

- a. Menyiapkan kendaraan inspeksi untuk kegiatan Razia
- b. Menyiapkan peralatan/perlengkapan untuk kegiatan Razia
- b. Mrenempatkan petugas (*dropping*) ke tempat yang telah ditentukan
- c. Melakukan Razia Bersama dengan instansi lainnya.

6. Updating Dokumen *Notice of Airport Capacity* (NAC)

- a. Menyiapkan format NAC sebagaimana format NAC IASM/UPKS
- b. Melakukan penghitungan utilitasi dan ketersediaan lapasitas *apron* & terminal per bulan
- b. Membuat utilitasi *parking stand*, *check-in counter*, dan ruang tunggu
- c. Berkoordinasi dengan unit *Terminal Inspection Service* terkait data *level of service* pada area terminal.
- d. Membuat rekapitulasi data penerbangan berdasarkan in time performance/ airlines dan utilitasi *slot time/airlines*
- e. Melaporkan hasil pemutakhiran data NAC kepada supervisor & pimpinan unit
- f. Pimpinan unit berkoordinasi dengan Perum LPPNPI untuk kegiatan rapat pemutakhiran data *Notice of Airport Capacity*
- g. Membuat laporan ke atasan langsung.

7. Input Data Penerbangan

- a. Mengawasi pergerakan pesawat udara datang dan berangkat
- b. Memastikan dan memasukan data pesawat udara datang/ berangkat ke dalam komputer dan/atau mencatat secara manual di *Apron movement sheet*:
 - 1) Registrasi
 - 2) *Flight Number*
 - 3) Tipe Pesawat Udara
 - 4) *Block on/off Time*
 - 5) *Parking Stand Number*
 - 6) Penggunaan Garbarata.

8. Pelayanan *Marshalling* Pesawat Udara

- a. Kedatangan:
 - 1) Menyiapkan peralatan *Marshalling*
 - 2) Memastikan kesesuaian kapasitas parking stands dengan tipe pesawat udara yang akan dilayani
 - 3) Memastikan area pergerakan pesawat udara terbebas dari *Foreign Object Debris* (FOD) dan Obstacle
 - 4) Menempatkan diri pada posisi yang mudah dilihat oleh pilot
 - 5) Melaksanakan pemanduan pesawat udara yang akan masuk *parking stand* sesuai standar pemberian isyarat/signal yang berlaku Internasional
 - 6) Memberikan aba-aba berhenti apabila kondisi daerah pergerakan pesawat udara dinilai tidak aman
 - 7) Memasang *Wheelchock* di bagian depan dan belakang roda pesawat
- b. Keberangkatan:
 - 1) Memastikan seluruh area pergerakan pesawat udara terbebas dari *obstacle*/FOD

- 2) Jika menggunakan fasilitas garbarata, *wheel chocks* pesawat udara tetap dalam keadaan terpasang sebelum garbarata ditarik
- 3) Marshaller memastikan fasilitas gerbarata telah ditarik/*deDocking* dan *wheel chocks* terlepas dari seluruh bagian roda pesawat udara sebelum pesawat udara pushback
- 4) Memberikan aba-aba berhenti apabila tiba-tiba kondisi daerah pergerakan pesawat udara tidak aman.

D. Kegiatan Pelayanan Unit Kerja AMC

1. Menyiapkan *Aircraft Parking Stand Allocation* terlebih dahulu dalam bentuk forecast untuk memudahkan pemarkiran dan penanganan pesawat udara.
2. Mengawasi kegiatan *engine run up, aircraft towing, start up clearance* yang diberikan oleh control tower untuk menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas di *apron*.
3. Menyediakan pelayanan pemanduan parkir pesawat udara/*marshalling* dan kendaraan *follow me service*.
4. Menyediakan bantuan bagi pesawat udara yang dalam keadaan *emergency* baik karena adanya ancaman bom, pembajakan, atau alasan teknis bahwa pesawat udara membutuhkan pemanduan menuju *parking stand* yang telah ditentukan.
5. Menegakkan disiplin petugas *airside/apron* terhadap ketentuan/peraturan beroperasi yang berlaku *apron*.
6. Menjamin kebersihan *apron* dengan melaksanakan dan menetapkan suatu program inspeksi dan standar pencemaran yang tepat.
7. Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di *apron* dalam keadaan baik dan siap operasi.

E. Wilayah Kerja

Wilayah Kerja yang menjadi tanggung jawab pengawasan unit AMC meliputi:

1. *Apron*
2. *Service Road*
3. *Make-up Area*
4. *Break Down Area*

F. Pelaksanaan Tugas

Jumlah petugas operasional saat ini berjumlah 7 (tujuh) Personel. Jadwal dinas dibuat 3 (tiga) *shift* (Pagi 06:00 – 14:00 WIB, Siang 14:00 – 20:00 dan *Office Hour* 07:30 – 16:30) dalam satu *shift* dinas terdiri dari 1 (satu) personel

G. Personel *Apron Movement Control* (AMC)

Tabel 4.4 Pesonel AMC Bandar Udara Radin Inten II Lampung

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	Anggota
5	Almir Mukhmmadan	Anggota
6	Didik Andrian	Anggota
7	Restu Devita	Anggota

(Sumber : Kantor Unit AMC Bandara Udara Radin Inten II
Lampung)

H. Fasilitas Pendukung Kerja Unit AMC

Tabel 4.5 Fasilitas Pendukung Kerja Unit AMC

NO	NAMA FASILITAS	JUMLAH
1	Komputer	2
2	Printer	1
3	<i>Handy Talky</i>	1
4	<i>Marshalling Bet</i>	2
5	<i>Flash-Light</i>	2
6	<i>Ear-Muff</i>	3

7	<i>Follow Me Car</i>	1
8	AC	2
9	Dispenser	1
10	Meja Kerja	2
11	Kursi Kerja	6
12	Radio Rig	1
13	Telepon PABX	1
14.	CCTV	4
15	TV	1
16	Lemari	2
17	<i>Binocular</i>	1

4.1.3 Jurnal Aktivitas *On The Job Training* (OJT)

4.1.3.1 Unit *Terminal Inspection Service*

Tabel 4.6 Jurnal Aktivitas Taruna OJT di Unit TIS

POSISI	KEGIATAN	
Terminal Keberangkatan, Terminal Kedatangan, Ruang Tunggu (<i>Boarding Lounge</i>), dan <i>Curbside</i>	-	Melakukan kegiatan pemantauan terhadap fasilitas di area terminal keberangkatan, ruang tunggu (<i>Boarding Lounge</i>), <i>Curbside</i> , dan Terminal kedatangan.
	-	Melakukan pengaturan arus gerak penumpang di area terminal kedatangan.
	-	Melakukan pengaturan terkait dengan penumpang, dan pengantar Jemaah umroh pada area selasar agar tidak terjadinya penumpukan.
	-	Melakukan perbaikan pada fasilitas <i>signage</i> ketika kondisinya sudah tidak layak sebagai sarana informasi untuk penumpang
	-	Melakukan kegiatan pengaturan <i>loading unloading</i> bagasi yang menjadi tolak ukur dalam perhitungan <i>level of service</i>
	-	Melakukan pengawasan, dan pengukuran terkait proses antrian penumpang baik ketika pemeriksaan barang,

		dan pemeriksaan penumpang secara manual, dan ketika <i>check-in</i> agar sebagai tolok ukur ketika mengukur <i>level of service</i> di aplikasi <i>iperform</i> .
	-	Melakukan perbaikan ringan kepada fasilitas yang mengalami gangguan.
	-	Menyalakan dan mematikan fasilitas tambahan pada ruang tunggu (<i>Boarding Lounge</i>) seperti AC, <i>VICA</i> , Layar <i>FIDS</i> , dan fasilitas lainnya.

4.1.3.2 Unit Aviation Security

Tabel 4.7 Aktivitas Taruna OJT di unit AVSEC

POSISI	KEGIATAN	
<i>Security Check Point 2 (SCP 2)</i>	-	Melakukan kegiatan pemeriksaan barang bawaan penumpang secara manual dengan diawasi petugas oleh petugas AVSEC.
	-	Melakukan kegiatan pengaturan alur penumpang, dan barang bawaan penumpang yang akan diperiksa menggunakan mesin <i>x-ray cabin</i> .
	-	Mengamati kegiatan operator mesin <i>x-ray</i> dalam pengoperasian mesin <i>x-ray cabin</i> .
	-	Mengamati, dan melakukan kegiatan pemeriksaan tiket dan <i>boarding pass</i> milik penumpang dan diawasi oleh petugas AVSEC.
	-	Mengamati kegiatan pemeriksaan penumpang secara manual, ataupun menggunakan <i>HHMD</i> yang dilakukan oleh petugas <i>AVSEC</i> , ketika <i>WTMD</i> berbunyi.
<i>Hand Baggage Security Check Point (HBSCP)</i>	-	Mempelajari dengan mengamati Ketika petugas mengoperasikan <i>x-ray</i>
	-	Melakukan Pemasangan Label Security Check untuk barang yang sudah dinyatakan aman
	-	Mengamati kegiatan pemeriksaan manual di ruang rekonsialisasi

Pos Keamanan (Access Control)	-	Melakukan kegiatan pemeriksaan terhadap kendaraan milik karyawan yang akan memasuki daerah perkantoran
	-	Melakukan kegiatan pemeriksaan kendaraan dan barang bawaan milik petugas <i>catering</i> yang akan memasuki wilayah daerah keamanan terbatas.
	-	Melakukan kegiatan pemeriksaan tamu yang datang yang akan memasuki daerah perkantoran.
	-	Melakukan pengamatan terhadap pemeriksaan barang dan cargo di terminal cargo.
	-	Melakukan kegiatan patroli pagar perimeter bandara.
	-	Melakukan kegiatan patroli daerah perkantoran,.
	-	Melakukan kegiatan pengawasan kepada kendaraan yang akan masuk ke area sisi udara (<i>airside</i>).

4.1.3.3 Unit AMC

Tabel 4.8 Aktivitas Taruna OJT di unit *Apron Movement Control*

POSISI	KEGIATAN
Ruangan (<i>indoor</i>)	Orientasi dan pemahaman lebih mendalam terkait dengan unit <i>Apron Movement Control</i> , definisi AMC, - tugas dan fungsi AMC, kebijakan serta fasilitas sarana dan prasarana yang mendukung kegiatan operasional unit AMC.
	Para taruna melakukan pembelajaran terkait dengan - pembuatan laporan harian yang menjadi laporan rutin dari unit AMC
	Para taruna mempelajari dan melakukan <i>plotting parking stand</i> pesawat udara yang beroperasi di Bandara Radin Inten II, tetap dalam pengawasan dari personel atau Supervisor AMC. -
	Para taruna mempelajari dan melakukan pengisian data dari operasi <i>docking undocking aviobridge</i> . -

	-	Para taruna mempelajari dan melakukan pengisian data penerbangan di <i>AMC Sheet</i> .
	-	Para taruna mempelajari dan melakukan pengisian data penerbangan di <i>MOT AMC</i> .
	-	Para taruna mempelajari dan membantu membuat laporan bulanan AMC, terkait jumlah pergerakan pesawat <i>scheduled</i> ataupun <i>unscheduled</i> . dan mengamati para personel memaparkan laporan bulanan kepada pihak manajemen di bandar udara.
	-	Para taruna mempelajari dan mengisi data penerbangan, dan <i>paring flight number</i> pada sistem Oasys.
Lapangan (Outdoor)	-	Mempelajari, dan <i>familiarization</i> marka, <i>sign</i> , dan GSE yang beroperasi di area <i>apron</i> dan <i>Makeup-Breakdown Area</i> .
	-	Mempelajari dan mengamati cara kerja personel <i>AMC</i> , <i>Ground Handling</i> , serta <i>Aviobridge operator</i> di lapangan.
	-	Para taruna ikut dalam kegiatan pengawasan kepada kendaraan dari luar yang akan masuk kedalam sisi udara terutama <i>apron</i> .
	-	Mengawasi, memahami, dan melakukan kegiatan <i>marshalling</i> (Pemanduan parker pesawat udara) yang didampingi oleh supervisor AMC, dan personel <i>ground handling</i> .
	-	Mengawasi, dan melakukan uji kelaikan <i>Ground Support Equipment (Ramp Check)</i> baik jenis <i>motorize</i> dan <i>non-motorize</i> yang dikelola oleh <i>ground handling</i> di Bandar Udara Radin Inten II Lampung.

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

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 Bandarara Radin Inten II Lampung

(Sumber : Kantor Unit FHR Bandara Radin Inten II Lampung)

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

1. Unit *Terminal Inspection Service* (TIS)

Pelaksanaan *On the Job Training* pada unit *Terminal Inspection Service* dilaksanakan pada tanggal 6 Januari s.d 21 Januari 2025.

2. Unit Aviation Security (AVSEC)

Pelaksanaan *On the Job Training* pada unit Aviation Security dilaksanakan pada tanggal 22 Januari s.d 7 Februari 2025.

3. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Pelaksanaan *On the Job Training* pada unit Aviation Security dilaksanakan pada tanggal 10 Februari s.d 25 Februari 2025.

4.3 Permasalahan

Bandar Udara Radin Inten II Lampung yang dikelola PT Angkasa Pura Indonesia merupakan salah satu bandar udara yang menjadi pintu gerbang perekonomian di Provinsi Lampung. Fasilitas yang terdapat di bandara ini sudah cukup lengkap dan sangat membantu penumpang maupun petugas.

Setelah menjalani *On The Job Training* (OJT) selama dua bulan di Bandara Radin Inten II Lampung, penulis mengidentifikasi beberapa permasalahan yang

dapat menghambat kelancaran operasional serta pelayanan optimal di bandara tersebut.

Meskipun PT. Angkasa Pura telah menyediakan fasilitas yang cukup lengkap dan memenuhi **standar PM 41 Tahun 2023** untuk meningkatkan keamanan serta kenyamanan penumpang, masih ditemukan kendala dalam sistem informasi bagi pengunjung, terutama terkait kurangnya penempatan rambu petunjuk atau *signage*.

Berbagai *signage*, seperti penunjuk arah menuju ruang tunggu penumpang, toilet, area merokok, dan fasilitas umum lainnya, telah tersedia di beberapa titik dalam terminal. Namun, dengan adanya perubahan alur pergerakan penumpang, terdapat beberapa titik yang belum dilengkapi dengan signage yang memadai. Hal ini menyebabkan penumpang mengalami kebingungan dalam memahami arah perjalanan mereka di dalam terminal. Salah satu area yang perlu diperhatikan adalah jalur dari lantai 2 menuju lantai 3, terutama setelah pemeriksaan di *Security Check Point* hingga mencapai area mezanine dan melanjutkan perjalanan melalui eskalator berikutnya.

Untuk sementara ini, Bandara Radin Inten II mengatasi kendala tersebut dengan menggunakan *Queue Line* yang dilengkapi dengan kertas petunjuk arah menuju Gate 1, 2, dan 3. Meskipun solusi sementara ini membantu, penulis menyarankan agar bandara segera memasang signage permanen di titik-titik strategis untuk mendukung alur pergerakan penumpang yang baru. Pemasangan signage ini penting agar sesuai dengan **Peraturan Menteri Perhubungan KM 22 Tahun 2005**, yang mengatur standar fasilitas dan layanan di bandar udara guna menjamin kenyamanan serta keamanan penumpang. Dengan adanya *signage* yang jelas dan sesuai dengan perubahan *flow*, diharapkan penumpang dapat lebih mudah memahami arah perjalanan mereka tanpa mengalami kebingungan, sehingga operasional bandara dapat berjalan lebih efektif dan efisien.

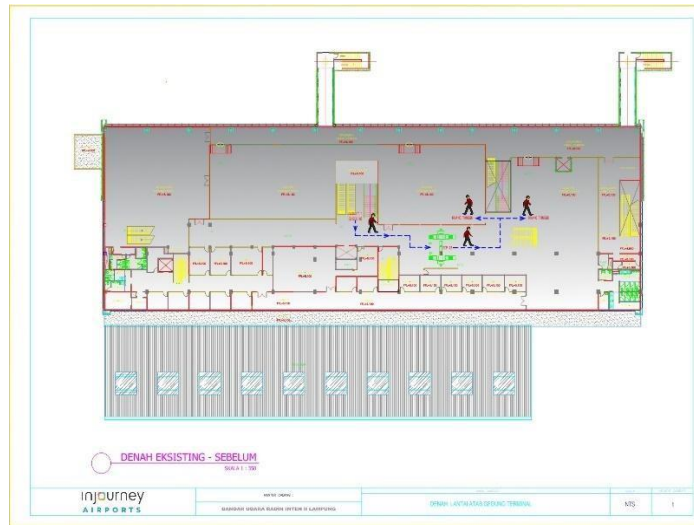
Signage berperan penting dalam membantu penumpang menemukan jalur yang tepat menuju ruang tunggu keberangkatan. Meskipun beberapa signage sudah terpasang di terminal, masih banyak penumpang yang kesulitan mencari akses ke ruang tunggu, terutama setelah adanya perubahan alur pergerakan.

Hal ini disebabkan oleh kurangnya tanda petunjuk yang jelas pada area transisi dari pemeriksaan keamanan, hingga ke ruang tunggu. Perubahan alur pergerakan penumpang yang belum sepenuhnya diikuti dengan penyesuaian *signage* mengakibatkan beberapa penumpang merasa tersesat atau salah arah, sehingga mereka lebih memilih bertanya langsung kepada petugas dibandingkan mengikuti petunjuk yang tersedia. Situasi ini menunjukkan bahwa diperlukan penambahan *signage* pada titik-titik strategis, terutama di jalur utama menuju ruang tunggu keberangkatan, untuk memastikan penumpang dapat dengan mudah memahami arah yang harus mereka tuju tanpa mengalami kebingungan.

Laporan OJT ini bertujuan untuk memberikan masukan terkait penataan signage yang lebih efektif sehingga dapat memaksimalkan fungsinya sebagai sarana informasi yang jelas dan membantu kelancaran pergerakan penumpang, pegantar, maupun pengunjung di bandara.

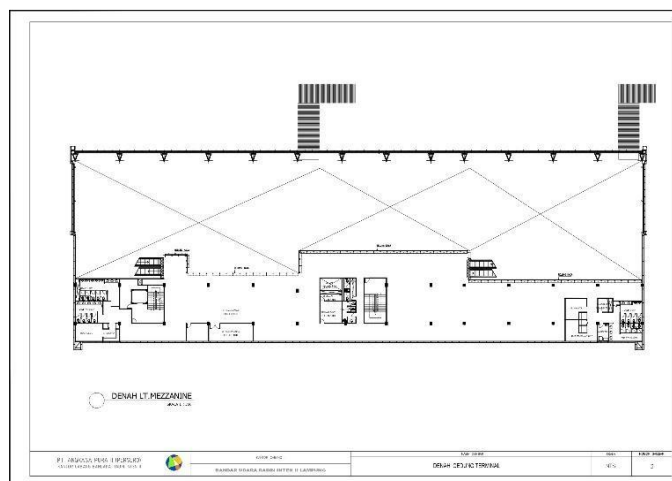
Salah satu contoh permasalahan yang ditemukan adalah perubahan alur pergerakan penumpang menuju ruang tunggu keberangkatan pada 8 Februari 2025 di Bandara Internasional Radin Inten II Lampung. Setelah melalui pemeriksaan di *Security Check Point 2*, penumpang harus naik ke lantai 3 menggunakan eskalator, kemudian turun kembali menuju *Gate 1, 2, dan 3*. Perubahan ini menyebabkan kebingungan bagi penumpang, terutama mereka yang baru pertama kali datang atau belum familiar dengan bandara. Banyak dari mereka yang akhirnya bertanya kepada petugas untuk mengetahui arah yang benar. Selain itu, *signage* sementara yang digunakan masih kurang optimal dan belum sepenuhnya sesuai dengan standar nasional yang diatur dalam **KM No. 22 Tahun 2005**. Agar pergerakan penumpang lebih jelas dan terarah, *signage* perlu disesuaikan dengan kondisi terbaru.

Gambar berikut merupakan gambar sebelum diubahnya *flow* penumpang di area lantai 2 dan 3

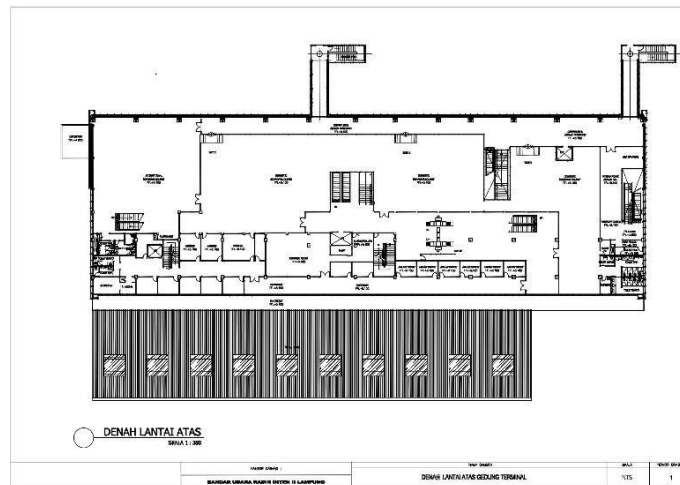


*Gambar 4. 5 Daerah Eksisting Lantai 2 dengan Alur Lama
(Sumber:Dokumentasi Penulis)*

Gambar yang tertera merupakan denah lantai 2 eksisting Bandara Radin Inten II Lampung sebelum dilakukan perubahan alur pergerakan penumpang. Pada denah ini, area keberangkatan dan kedatangan masih mengikuti tata letak awal yang belum mengalami optimalisasi terhadap aliran penumpang. Sebelum dilakukan perubahan *flow* penumpang, bandara masih menggunakan jalur atau denah pergerakan penumpang yang lama, dimana arus kedatangan dan keberangkatan masih berpotensi bertemu di beberapa titik.



*Gambar 4.6 Denah Eksisting Lantai 3
(Sumber : Unit Bangunan Dan Landasan Bandara Radin Inten II Lampung)*



Gambar 4. 7 Denah Lantai 2 dengan Alur yang Telah Diubah

(Sumber: Unit Bangunan Dan Landasan Bandar Udara Radin Inten II Lampung)

Gambar yang ditampilkan merupakan denah eksisting lantai 2 Bandara Radin Inten II Lampung sebelum dilakukan pemasangan *signage* sebagai bagian dari optimalisasi alur pergerakan penumpang. Pada denah ini, tata letak fasilitas dan ruang-ruang masih mengikuti desain awal tanpa adanya penambahan elemen informasi visual seperti petunjuk arah, nomor *gate*, zona keberangkatan dan kedatangan, serta informasi fasilitas bandara lainnya.

Seiring dengan perubahan flow ruang tunggu yang kini harus diakses melalui lantai 3, keberadaan signage menjadi semakin penting untuk memastikan penumpang dapat memahami arah perjalanan mereka dengan lebih mudah. Titik-titik strategis yang nantinya akan dipasang signage meliputi area akses eskalator dan tangga, pintu masuk dan keluar ruang tunggu, jalur menuju garbarata, serta area-area pelayanan publik seperti toilet, mushola, dan *tenant* komersial. Selain membantu navigasi, pemasangan *signage* di jalur yang melalui area tenant juga dapat menarik perhatian penumpang terhadap berbagai usaha yang ada di dalam bandara. Dengan demikian, signage tidak hanya berfungsi sebagai petunjuk arah tetapi juga dapat menjadi sarana promosi bagi tenant yang beroperasi di Bandara Radin Inten II Lampung. Oleh karena itu, penulis menyarankan agar signage tidak hanya mencantumkan informasi arah, tetapi juga dilengkapi dengan informasi mengenai usaha atau tenant yang tersedia, sehingga dapat memberikan manfaat

tambahan bagi penumpang serta mendukung perkembangan bisnis di dalam bandara.



Gambar 4. 8 Penumpang Bertanya kepada Petugas Terkait Alur Menuju Ruang Tunggu
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Dengan berubahnya flow menuju ruang tunggu keberangkatan, banyak penumpang yang mengalami kebingungan dalam memahami arah pergerakan di dalam terminal. Hal ini menyebabkan meningkatnya jumlah penumpang yang bertanya langsung kepada petugas bandara untuk mendapatkan informasi terkait jalur yang harus mereka tempuh. Ketidakjelasan signage di beberapa area transisi, seperti setelah pemeriksaan keamanan dan sebelum memasuki ruang tunggu, membuat penumpang ragu dalam menentukan arah yang benar. Beberapa penumpang bahkan harus berulang kali memastikan jalur yang mereka ambil agar tidak tersesat atau kembali ke area yang salah. Kondisi ini tidak hanya menghambat kelancaran pergerakan penumpang, tetapi juga membebani petugas bandara yang harus memberikan arahan secara langsung dalam frekuensi yang lebih tinggi. Oleh karena itu, diperlukan optimalisasi signage pada titik-titik strategis agar alur pergerakan penumpang menjadi lebih jelas dan mengurangi ketergantungan terhadap petugas dalam mendapatkan informasi terkait arah menuju ruang tunggu keberangkatan.

4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk menyelesaikan permasalahan terkait alur pergerakan penumpang di Bandara Radin Inten II Lampung, pihak bandara perlu melakukan penambahan titik signage pada area-area yang terdampak perubahan alur (*reflow*).

Hal ini bertujuan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang, sesuai dengan ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan (KM) Nomor 22 Tahun 2005 tentang Standar Pelayanan Minimum Bandar Udara dan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 41 Tahun 2023 tentang Tata Cara Pelayanan Publik di Bandar Udara.

Pemasangan signage harus dilakukan di titik-titik strategis seperti akses menuju ruang tunggu, jalur keberangkatan dan kedatangan, area *check-in*, *baggage claim*, serta fasilitas pendukung lainnya, agar penumpang dapat dengan mudah mengakses informasi dan mengurangi potensi kebingungan. Dengan adanya signage yang jelas dan terintegrasi dengan perubahan alur penumpang, operasional bandara dapat berjalan lebih efektif, serta menciptakan pengalaman perjalanan yang lebih aman, nyaman, dan efisien bagi seluruh pengguna jasa bandara.

Berdasarkan pembahasan masalah yang telah penulis jabarkan, ada beberapa hal yang bisa menjadi solusi penyelesaian masalah untuk jangka pendek sebagai berikut:

4.4.1 Jangka Pendek

4.4.1.1 Penambahan dan Penyesuaian Signage Sementara

- a. Menggunakan signage sementara dengan tiang *portable* ukuran huruf yang lebih besar dan warna kontras agar lebih mencolok.
- b. Menempatkan signage di lokasi strategis seperti eskalator, pintu masuk ruang tunggu, dan area titik kesulitan penumpang menemukan arah dan tujuannya.

4.4.1.2 Penempatan Petugas di Titik-Titik Strategis

- a. Menugaskan petugas di area eskalator dan ruang tunggu untuk membantu penumpang yang kebingungan.
- b. Memberikan briefing khusus kepada petugas tentang alur terbaru sehingga mereka dapat memberikan informasi yang akurat kepada penumpang.

4.4.2 Jangka Panjang

4.4.2.1 Pemasangan Signage Permanen yang Sesuai Standar

- a. Mendesain dan memasang signage permanen yang mengikuti standar KM No. 22 Tahun 2005 serta menggunakan simbol internasional yang lebih mudah dipahami.
- b. Menempatkan *signage* di lokasi yang mudah terlihat, seperti menggantung di langit-langit atau menempel di dinding dengan pencahayaan yang memadai

4.4.2.2 Evaluasi dan Pemeliharaan Berkala

- a. Melakukan evaluasi rutin terhadap efektivitas signage berdasarkan saran dari penumpang dan petugas bandara.
- b. Memastikan kondisi signage tetap dalam keadaan baik dan mudah dibaca dengan melakukan pemeliharaan secara berkala.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB IV

Bandara Radin Inten II Lampung telah memiliki fasilitas yang cukup lengkap sesuai dengan standar yang ditetapkan dalam PM 41 Tahun 2023 untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang. Namun, masih terdapat permasalahan dalam sistem informasi bagi pengunjung, terutama terkait kurangnya signage yang efektif dalam membantu navigasi di dalam terminal.

Perubahan alur pergerakan penumpang yang belum sepenuhnya diikuti dengan penyesuaian signage menyebabkan kebingungan, terutama saat mencari akses menuju ruang tunggu keberangkatan. Kurangnya tanda petunjuk yang jelas di area transisi dari pemeriksaan keamanan ke ruang tunggu membuat banyak penumpang mengalami kesulitan dalam menentukan arah. Hal ini mengakibatkan mereka lebih memilih bertanya kepada petugas dibandingkan mengikuti petunjuk yang ada, sehingga dapat menghambat efisiensi pergerakan penumpang di bandara.

Untuk mengatasi permasalahan ini, diperlukan penambahan signage sementara maupun permanen di titik-titik strategis, seperti jalur utama menuju ruang tunggu, area eskalator, serta pintu masuk ruang tunggu. Selain itu, signage sementara dengan ukuran huruf yang lebih besar dan warna kontras juga disarankan agar lebih mencolok dan mudah dipahami oleh penumpang. Dengan adanya penyesuaian ini, diharapkan arus pergerakan penumpang menjadi lebih lancar dan pengalaman perjalanan mereka di Bandara Radin Inten II Lampung menjadi lebih nyaman serta efisien.

Sebagai solusi jangka pendek, bandara dapat menambah signage sementara yang lebih jelas, menugaskan petugas di area rawan kebingungan, serta meningkatkan sosialisasi mengenai perubahan alur pergerakan penumpang. Sementara itu, untuk solusi jangka panjang, diperlukan pemasangan signage permanen yang sesuai dengan standar **KM No. 22 Tahun 2005**, serta pemanfaatan teknologi digital guna memberikan informasi yang lebih akurat dan real-time. Dengan penerapan solusi ini, diharapkan navigasi

di dalam bandara menjadi lebih mudah, meningkatkan efisiensi operasional, serta memberikan pengalaman perjalanan yang lebih nyaman bagi penumpang.

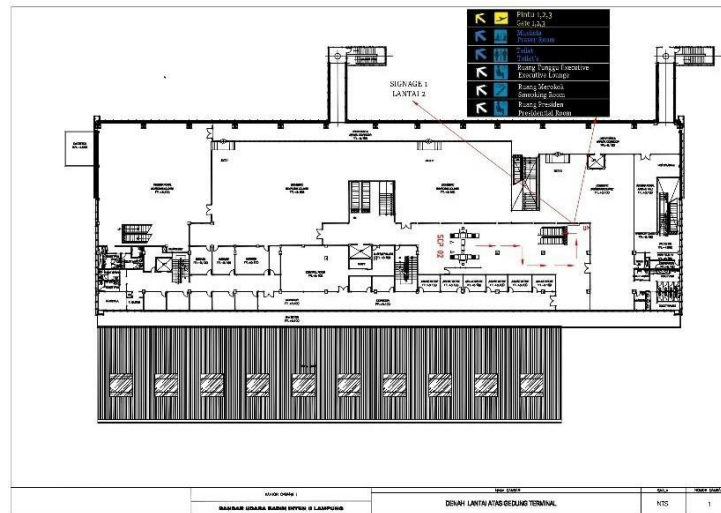
5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* adalah kegiatan yang wajib dilaksanakan oleh mahasiswa Program Studi Manajemen Bandar Udara, hal tersebut masuk dalam kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi yaitu mengenai pendidikan, pelatihan, dan pengabdian. Kegiatan *On the Job Training* juga menjadi salah satu syarat untuk kelulusan mahasiswa/I yang memiliki tujuan untuk menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama mengikuti kegiatan pendidikan dan pelatihan yang diberikan selama dikampus Politeknik penerbangan Palembang agar dapat digunakan ke dunia kerja sesuai dengan bidang keahlian masing-masing.

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

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

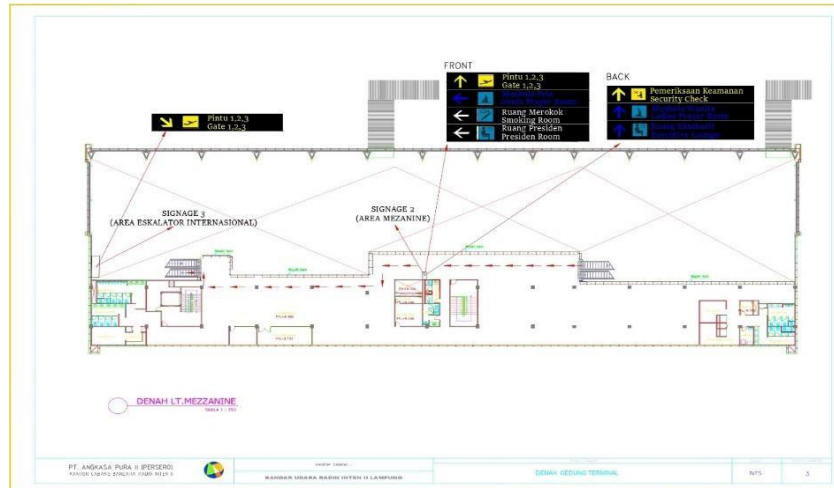
5.2 Saran



Gambar 5. 1 Denah Lantai 2 yang Disarankan untuk Pemasangan *Signage*

5.2.1 Saran Terhadap BAB IV

Pada denah lantai 2 yang telah diperbarui, titik signage telah ditempatkan sesuai dengan rekomendasi yang diajukan kepada pihak bandara. Penempatan signage ini bertujuan untuk mempermudah penumpang dalam menavigasi area bandara, sehingga mereka dapat dengan mudah menemukan lokasi yang dituju, seperti gate keberangkatan, ruang tunggu eksekutif, mushola, toilet, serta area lainnya. Dengan adanya signage yang jelas dan strategis, penumpang dapat menghemat waktu dalam mencari fasilitas yang mereka butuhkan, mengurangi potensi kebingungan, serta meningkatkan kenyamanan selama berada di Bandara Radin Inten II Lampung.



Gambar 5. 2 Denah Lantai 3 Titik yang Disarankan untuk Pemasangan Signage
(Sumber: Unit Bangunan Landasan Bandara Radin Inten II Lampung)

Denah lantai 3 yang telah disusun mencakup titik signage yang telah dikoordinasikan dengan pihak unit bangunan dan landasan di Bandara Radin Inten II Lampung. Penempatan signage ini dirancang untuk membantu penumpang dalam menavigasi area terminal dengan lebih mudah, terutama pada titik-titik strategis seperti area eskalator internasional dan area mezzanine. Dengan adanya signage yang jelas, penumpang dapat dengan cepat menemukan fasilitas penting seperti mushola, toilet, ruang eksekutif, ruang merokok, serta area pemeriksaan keamanan. Selain itu, informasi arah yang lebih terstruktur akan meningkatkan kenyamanan dan efisiensi pergerakan penumpang di dalam terminal, sehingga pengalaman perjalanan mereka menjadi lebih lancar dan terorganisir.



Gambar 5.3 Kondisi Ruang Tunggu Keberangkatan Lantai 3
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Saat ini, area ini belum dilengkapi dengan papan petunjuk yang memadai, sehingga banyak penumpang mengalami kesulitan dalam

menemukan arah menuju gate atau ruang tunggu bandara. Kondisi ini dapat mengakibatkan kebingungan dan ketidaknyamanan bagi para pengguna bandara, terutama bagi mereka yang tidak familiar dengan tata letak fasilitas yang tersedia. Oleh karena itu, untuk meningkatkan kemudahan navigasi dan kenyamanan penumpang, akan segera dilakukan pemasangan papan petunjuk yang informatif dan jelas. Papan petunjuk ini akan ditempatkan secara strategis di berbagai titik, sehingga dapat membantu penumpang dalam menemukan lokasi yang mereka tuju dengan lebih cepat dan efisien. Dengan adanya *signage* yang terstruktur dengan baik, diharapkan pengalaman perjalanan di bandara ini menjadi lebih nyaman dan terorganisir.



Gambar 5. 4 Dinding yang Akan Dipasang *Signage*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Penempatan papan petunjuk di area ini sangat strategis, khususnya bagi penumpang yang baru saja naik dari eskalator. Dengan posisi yang tepat, papan petunjuk akan langsung terlihat dengan jelas, sehingga penumpang dapat segera mengetahui arah menuju gate, ruang tunggu, serta fasilitas lainnya yang tersedia di bandara. Keberadaan papan petunjuk ini akan mengurangi kebingungan dan membantu kelancaran arus pergerakan penumpang, terutama bagi mereka yang tidak familiar dengan tata letak bandara. Oleh karena itu, desain papan petunjuk harus mencakup informasi yang jelas, menggunakan simbol dan teks yang mudah dipahami, serta ditempatkan pada ketinggian dan sudut pandang yang optimal. Selain itu, papan petunjuk ini juga telah ditempatkan di titik-titik yang memudahkan proses maintenance, sehingga

petugas yang bertanggung jawab atas perawatan signage dapat dengan mudah melakukan pemeriksaan, perbaikan, atau penggantian jika diperlukan. Dengan adanya papan petunjuk yang efektif dan mudah dirawat, diharapkan pengalaman perjalanan penumpang menjadi lebih nyaman, efisien, dan terorganisir.



Gambar 5.5 Kondisi Area Lantai 2 yang Disarankan untuk Pemasangan *Signage*
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

Dengan adanya perubahan alur pergerakan penumpang yang kini harus naik ke lantai 3 setelah melewati pemeriksaan di *Security Check Point* 2, diperlukan pemasangan signage yang jelas dan informatif di sekitar area tersebut. Hal ini bertujuan untuk mempermudah penumpang dalam menemukan arah menuju ruang tunggu 1, 2, dan 3 melalui eskalator yang telah disediakan. Saat ini, banyak penumpang mengalami kebingungan setelah melewati pemeriksaan keamanan karena minimnya petunjuk arah yang tersedia.

Oleh karena itu, signage yang dipasang harus dirancang dengan baik, menggunakan teks yang jelas, simbol yang mudah dipahami, serta ditempatkan pada posisi yang strategis agar langsung terlihat oleh penumpang. Dengan adanya signage ini, diharapkan alur pergerakan penumpang menjadi lebih lancar, mengurangi potensi keterlambatan akibat kebingungan, serta meningkatkan kenyamanan dan efisiensi dalam proses keberangkatan di bandara.



Gambar 5.6 Area Lantai 2 yang Akan Dipasang *Signage*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Area *Security Check Point 2* lantai merupakan titik alur pergerakan penumpang di bandara, di mana setelah melewati pemeriksaan keamanan, penumpang harus naik ke lantai 3 untuk mencapai *gate* 1, 2, dan 3. Saat ini, minimnya papan petunjuk di sekitar area tersebut menyebabkan banyak penumpang kebingungan dalam menentukan arah yang harus diambil. Oleh karena itu, pemasangan signage di beberapa titik strategis menjadi sangat penting untuk memastikan kelancaran pergerakan penumpang. Papan petunjuk sebaiknya ditempatkan tepat setelah keluar dari area pemeriksaan keamanan, dengan ukuran yang cukup besar dan pencahayaan yang baik agar mudah terlihat. Selain itu, signage tambahan dapat dipasang di dekat akses eskalator dan tangga untuk memberikan informasi yang lebih jelas mengenai tujuan akhir penumpang. Dengan adanya papan petunjuk yang efektif dan mudah dipahami, penumpang dapat dengan cepat mengetahui jalur menuju ruang tunggu tanpa kebingungan, sehingga pengalaman perjalanan di bandara menjadi lebih nyaman, efisien, dan terorganisir.



Gambar 5.7 Tangga Berjalan Turun Menuju Gerbang Keberangkatan
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Untuk meningkatkan kemudahan navigasi bagi penumpang, papan petunjuk akan ditempatkan pada dinding yang sejajar dengan arah eskalator turun. Penempatan ini bertujuan agar penumpang yang sedang menggunakan eskalator dapat dengan jelas melihat informasi arah menuju *gate* 1, 2, dan 3 tanpa perlu mencari atau berhenti untuk mencari petunjuk tambahan. Dengan adanya signage yang terlihat jelas dan informatif, penumpang dapat langsung mengetahui jalur yang harus diikuti begitu mereka tiba di lantai tujuan, sehingga mengurangi potensi kebingungan dan memperlancar arus pergerakan di dalam terminal. Selain itu, desain papan petunjuk akan dibuat dengan huruf yang cukup besar dan pencahayaan yang memadai, sehingga tetap terlihat dengan baik dari kejauhan maupun dalam kondisi pencahayaan rendah.



Gambar 5.8 Area Dinding yang Akan Dipasang *Signage*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Area Ini merupakan lokasi strategis di depan eskalator turun, yang telah dilengkapi dengan papan petunjuk arah untuk memudahkan penumpang dalam menemukan jalur menuju ruang tunggu *gate* 1, 2, dan 3. Papan petunjuk diletakkan sejajar dengan arah eskalator, sehingga dapat langsung terlihat oleh penumpang yang sedang turun, tanpa perlu mencari informasi tambahan.

Dengan adanya signage yang jelas dan informatif, penumpang dapat segera mengetahui arah yang harus diambil setelah turun dari eskalator, sehingga mereka dapat tiba di ruang tunggu dengan lebih cepat dan efisien. Hal ini bertujuan untuk mengurangi kebingungan, menghindari keterlambatan, serta memastikan kelancaran arus pergerakan di area terminal.

Selain itu, papan petunjuk ini didesain dengan ukuran huruf yang besar, warna kontras, dan pencahayaan yang memadai, sehingga tetap dapat terlihat dengan baik dari berbagai sudut pandang dan kondisi pencahayaan.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandara Radin Inten II Lampung dapat ditingkatkan dengan beberapa langkah strategis untuk memastikan pengalaman pembelajaran yang lebih efektif bagi peserta. Pertama, perlu adanya pembekalan awal yang lebih mendalam, seperti orientasi mengenai struktur organisasi, regulasi penerbangan terbaru, serta prosedur operasional standar (SOP) di bandara. Hal ini akan membantu peserta memahami tugas dan tanggung jawab mereka sebelum terjun langsung ke lapangan. Kedua, sistem pembimbingan dan mentoring dapat lebih dioptimalkan dengan menunjuk mentor dari setiap divisi yang siap memberikan arahan dan evaluasi berkala kepada peserta OJT. Dengan demikian, peserta dapat memperoleh wawasan yang lebih luas tentang operasional bandara secara langsung dari tenaga profesional yang berpengalaman. Ketiga, peserta OJT sebaiknya diberikan kesempatan untuk terlibat dalam proyek atau studi kasus nyata, seperti evaluasi sistem informasi bandara atau perencanaan strategi pelayanan, sehingga pengalaman yang didapat tidak hanya bersifat administratif tetapi juga analitis dan solutif. Terakhir, setelah program OJT selesai, disarankan adanya evaluasi formal melalui laporan atau presentasi hasil kerja, yang dapat menjadi bahan

perbaikan bagi pihak bandara maupun peserta di masa mendatang. Dengan langkah-langkah ini, pelaksanaan OJT dapat lebih efektif dalam membekali peserta dengan keterampilan dan pemahaman mendalam mengenai industri penerbangan.

DAFTAR PUSTAKA

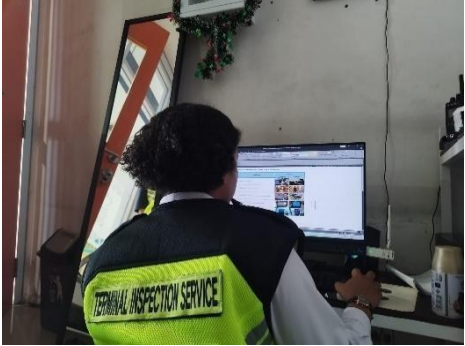



- Yuniar Istiyani¹ Muhammad Zaki Fadhillah²Program Studi D-IV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia^{1,2}Analisis Pertumbuhan Zakat Pada Aplikasi Zakat Online Dompot Dhuafa Andi Hidayat¹), Mukhlisin²) ^{1,2}Universitas Pamulang *Email korespondensi: dosen02179@unpam.ac.id
- Armayanti, A. A., & Suprpti. (2023). Analisis Fasilitas Pelayanan Penumpang Disabilitas di Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong. *Jurnal Ilmiah Ddn Karya Mahasiswa (JIKMA)*, 1(2), 54–63. <https://doi.org/10.54066/jikma-itb.v1i2.178>
- Aulia Rahman, W. A. (2021). *Analisis Pengaruh Ketersediaan Fasilitas Ruang Tunggu Terminal Keberangkatan Terhadap Kepuasan Penumpang di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang*. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan.
- Azalia, G. (2019). Analisis Lokasi Penempatan Papan Petunjuk (Signage System) di Terminal Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang. *Prosiding SNITP (Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan)*, 3(3), 1–6. <https://ejournal.poltekbangsby.ac.id/index.php/SNITP/article/view/370>
- Noyola, C. (2024). *Pengaruh Penempatan Fasilitas Informasi Signage Terhadap Kepuasan Penumpang di Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda*. Politeknik Penerbangan Palembang.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7094-2005 Mengenai Rambu-Rambu di Terminal Bandar Udara Sebagai Standar Wajib, 1 (2005).
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara, 1 (2023).
- PT Angkasa Pura II (Persero). (2016). *Standar Fasilitas Signage Terminal di Bandar Udara*.
- Ramdhan, F., Rinald, & Pebriani, I. (2021). Analisis Penempatan dan Design Bentuk Tata Informasi di Kawasan Pasar Bawah Kec, Senapelan Kota Pekanbaru. *SENKIM: Seminar Nasional Karya Ilmiah Multidisiplin*, 1(1), 78–84.
- Rizki, Y. S., & Nurhayati, Y. (2015). Analisis Ruang Tunggu/Boarding Lounge Terhadap Peningkatan Jumlah Penumpang Di Bandar Udara El Tari Kupang. *Jurnal Ilmu Dan Budaya*, 40(49), 5665–5688.
- Sutarwati, S. (2018). Analisis Deskriptif Kompetensi Personel Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali. *Jurnal Manajemen Dirgantara*, 11(1), 43–50.

LAMPIRAN


Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
	Penerimaan peserta <i>On The Job Training</i> oleh Executive General Manager & Airport Operation & Service Improvement Departement Head
	<i>Inspection Service</i> meliputi pemantauan aktivitas di ruang kedatangan penumpang, termasuk pengawasan terhadap penumpang yang menunggu bagasi dan barang bawaan.
	Kegiatan di unit terminal inspection service mengaktifkan layanan informasi VICA di ruang tunggu keberangkatan untuk memberikan informasi kepada penumpang yang terhubung dengan customer service Bandara Radin Inten II Lampung.
	Melaksanakan Kegiatan Inspection Terminal dengan mengecek suhu ruang tunggu keberangkatan penumpang

	<p>Kegiatan Menyalakan TV Taxi Bandara untuk penumpang kedatangan di terminal kedatangan</p>
	<p>Kegiatan merapikan trolley di area kedatangan</p>
	<p>Kegiatan inspeksi terminal meliputi pemeriksaan fasilitas terminal, termasuk pengecekan sistem pendingin udara (AC) di ruang tunggu keberangkatan</p>
	<p>Kegiatan inspeksi di unit terminal meliputi pemeriksaan gallon air minum di ruang tunggu keberangkatan</p>

	<p>Kegiatan membuat Laporan Harian di Unit Terminal <i>Inspection Service</i></p>
	<p>Kegiatan Patroli Rutin Aviation Security ke area parimeter Bandar Udara Radin Inten II Lampung</p>
	<p>Kegiatan Pemeriksaan Barang Bawaan Penumpang membawa Barang Terlarang</p>
	<p>Kegiatan Memeriksa tiket dan dokumen penumpang sebelum masuk ruang keberangkatan</p>

	<p>Pengisian data AMS dan MOT oleh unit Apron Movement Control untuk dipasangkan ke sistem Angkasa Pura OASYS.</p>
	<p>Kegiatan <i>FOD Cleaning</i> di area apron bandara</p>
	<p>Kegiatan Memantau pergerakan Ground Handling terhadap loading unloading barang bawaan penumpang</p>
	<p>Kegiatan Ramp Check pada bulan K3 bersama unit <i>AIRPORT SAFETY, RISK, QUALITY & PERFORMANCE</i></p>

	<p>Kegiatan pengawasan <i>Run Up Engineering Super Airjet</i></p>
	<p>Kegiatan di unit <i>apron</i> meliputi pengendalian pergerakan (<i>movement control</i>) dalam proses docking dan undocking pesawat udara</p>
	<p>Kegiatan memarkirkan pesawat Susi Air Dari Krui</p>
	<p>Kegiatan komunikasi dengan <i>Air Traffic Control</i> untuk menentukan <i>Parking Stand</i></p>



Melaksanakan koordinasi dengan pihak bangunan dan landasan Bandar Udara Radin Inten II Lampung terkait permasalahan OJT mengenai *signage* ruang tunggu keberangkatan, serta menerima saran dari Bapak Budi selaku perwakilan pihak bangunan dan landasan

Lampiran 2 Surat Pengantar Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

Jl. Jember Raya No. 173
Surabaya - 60232

Telp. (031) 8441000
Fax (031) 8441001
Email: info@pptsurabaya.ac.id
www.pptsurabaya.ac.id

Nomor : Jn. 01.17.19/Potbang-Sby/2024
Klasifikasi : Bina
Lampiran : Dua lembar
Hal : Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I
Mahasiswa Prodi MTU Angkasa VIB

Surabaya, 11 Desember 2024

Yth. Daftar Terlampir,

Dengan hormat, merujuk surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.1056/SP/SDMPU/2024 perihal Persetujuan Lokasi OJT Tahunan Program Studi Manajemen Transportasi Udara tanggal 28 Agustus 2024 dan surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.1056/SP/SDMPU/2024 perihal Pembahasan Validasi Pelaksanaan OJT Mahasiswa Prodi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Surabaya tanggal 13 September 2024, dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I Mahasiswa Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2024/2025.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, berikut kami sampaikan nama Mahasiswa peserta On The Job Training (OJT) I dan fokus unit kerja yang dituju yaitu AMC, Aviation Security and Commercial yang akan dilaksanakan pada tanggal 06 Januari 2025 - 14 Maret 2025 sebagaimana terlampir. Demi kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut, kami mohon kepada Bapak/Ibu Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Mahasiswa OJT sebagai berikut:

- Penerbitan Pass Bandara dalam rangka kegiatan operasional di Air Side Bandara (jika diperlukan);
- Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Raking Pembimbing Supervisor On The Job Training (OJT), dengan ketentuan 1 (satu) Supervisor OJT untuk 2 (dua) Mahasiswa atau menyesuaikan kondisi di lapangan.

Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.

Direktur,
Ahmad Nurhikmah, SE., MT
NIP. 198005172000121003

Tembusan:
Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara

"Ziarahan Nur dan Bala Dharma Berkarya (Luhur & Jujur)"

Lampiran I : Surat Direktur
Politeknik Penerbangan Surabaya
Nomor : Jn. 01.17.19/Potbang-Sby/2024
Tanggal : 11. Desember 2024

Kepada Yth:

1. Direktur SDM dan Umum PT. Angkasa Pura I;
2. Direktur Utama PT. Bandara Internasional Batam;
3. Executive General Manager Bandar Udara Internasional Yogyakarta;
4. Executive General Manager Bandar Udara Adi Soemarmo - Solo;
5. Executive General Manager Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani - Semarang;
6. Executive General Manager Bandar Udara El Tari - Kupang;
7. Executive General Manager Bandar Udara Moengklaba - Padang;
8. Executive General Manager Bandar Udara Radin Inten II - Lampung;
9. Executive General Manager Bandar Udara Tjilik Riwut - Palangkaraya;
10. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Aji Pangeran Ternanggung Prancoto - Samudra;
11. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Olatuddin - Gorontalo;
12. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Halihe - Kendal;
13. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Juwata - Tarakan;
14. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan - Berau;
15. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo - Labuan Bajo;
16. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Mulara Sis Al Jufri - Palu;
17. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Sultan Babullah - Ternate.

Direktur,
Ahmad Nurhikmah, SE., MT
NIP. 198005172000121003

