

**ANALISIS PENGATURAN *SLOT TIME* PENERBANGAN  
DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*  
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

**MUHAMMAD ZIDANE TANJUNG**  
**NIT. 30622045**

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

## LEMBAR PERSETUJUAN

### ANALISIS PENGATURAN SLOT TIME PENERBANGAN DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG

Oleh:

**MUHAMMAD ZIDANE TANJUNG**  
**NIT. 30622045**

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



Mengetahui,  
*Airport Operation & Service*  
*Improvement Department Head*

  
**LATIF NUR SASONGKO**  
NIK. 20243846

## LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayahNya, laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul **ANALISIS PENGATURAN SLOT TIME PENERBANGAN DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG** ini dapat diselesaikan dengan baik.

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

Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini, terutama kepada :

1. Kedua Orang Tua yang selalu memberikan dukungan dan doa selama kegiatan
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya, atas kesempatan yang diberikan untuk mengikuti pendidikan dengan baik
3. Bapak Granito Wahyu Hindrawan, selaku *General Manager* Bandar Udara Radin Inten II Lampung, atas kesempatan praktik lapangan yang diberikan
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, M.T. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya
5. Bapak Latif Nur Sasongko, selaku *Airport Operation Services Department Head*, atas bimbingannya
6. Mbak Ittabiana Nabawiyati A.Md selaku dosen pembimbing *On the Job Training*, atas bimbingannya
7. Seluruh *supervisor*, senior, *staff*, dan karyawan di tiap unit Bandar Udara Radin Inten II Lampung yang telah memberikan ilmu, pengalaman, dan saran
8. Seluruh dosen dan civitas akademika Program Studi Manajemen Transportasi Udara Surabaya, atas pengajarannya
9. Rekan-rekan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung, atas kebersamaan dan kerjasamanya

Semoga buku laporan ini dapat memberikan manfaat dan mohon maaf apabila terdapat kesalahan dan kekurangan dalam penulisan laporan ini. Saran dan kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Lampung Selatan, 3 Maret 2025

Penyusun,  
**MUHAMMAD ZIDANE TANJUNG**  
**NIT. 30622045**

## DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN .....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI .....	v
DAFTAR GAMBAR .....	vii
DAFTAR TABEL .....	viii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Maksud dan Manfaat .....	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT .....	4
2.1 Sejarah Singkat .....	4
2.2 Data Umum .....	7
2.2.1. Aerodrome Data .....	7
2.2.2. Layout Bandar Udara .....	11
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan .....	12
2.3.1 Tugas dan Tanggung Jawab Pejabat Utama .....	12
BAB III TINJAUAN TEORI .....	15
3.1 Teori Penunjang .....	15
3.1.1 Bandar Udara .....	15
3.1.2 Penyelenggaraan Angkutan Udara .....	16
3.1.3 Otoritas Bandar Udara .....	17
3.1.4 Badan Usaha Angkutan Udara .....	17
3.1.5 Apron Movement Control (AMC) .....	18
3.1.6 Slot Time .....	19
3.1.7 Notice of Airport Capacity (NAC) .....	20
3.1.8 Pengaturan .....	21
BAB IV PELAKSANAAN OJT .....	22
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT .....	22
4.1.1 Wilayah Kerja .....	22
4.1.2 Prosedur Pelayanan .....	22
4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT .....	31
4.2 Jadwal .....	33
4.3 Permasalahan .....	34

4.4 Penyelesaian Masalah .....	36
BAB V PENUTUP .....	40
5.1 Kesimpulan.....	40
5.2 Saran.....	40
5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan.....	40
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT .....	41
DAFTAR PUSTAKA.....	42
LAMPIRAN.....	43



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Radin Inten II Lampung.....	4
Gambar 2. 2 Layout Praking Stand.....	9
Gambar 2. 3 Layout Bandar Udara Radin Inten II Lampung .....	11
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II Lampung .....	12
Gambar 4. 1 Pemeriksaan oleh Petugas AVSEC .....	22
Gambar 4. 2 Kegiatan Ramp Check .....	27
Gambar 4. 3 Pemeriksaan Fasilitas Terminal.....	29
Gambar 4. 4 Jadwal Kegiatan On the Job Training .....	33
Gambar 4. 5 Rekap Realisasi Slot Time Periode Summer.....	34
Gambar 4. 6 Rekap Realisasi Slot Time Periode Winter .....	35
Gambar 4. 7 Rekapitulasi Slot Prioritas Rendah .....	36
Gambar 4. 8 Rekapitulasi Slot CGK, SUB, dan DPS di bawah 50 %.....	37
Gambar 4. 9 Grafik On Time Performance (OTP) .....	37
Gambar 4. 10 Pergerakan Pesawat Per-jam .....	38



## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Jam Operasional Bandara.....	7
Tabel 2. 2 Declared Distances Runway .....	8
Tabel 2. 3 Aerodrome Obstacle.....	8
Tabel 2. 4 Parking Stand .....	9
Tabel 2. 5 Fasilitas Navigasi .....	9
Tabel 2. 6 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran .....	10
Tabel 2. 7 Fasilitas Meteorologi.....	11
Tabel 4. 1 Personel Aviation Security (AVSEC).....	27
Tabel 4. 2 Personel Apron Movement Control (AMC).....	29
Tabel 4. 3 Personel Terminal Inspection Service (TIS) .....	30
Tabel 4. 4 Jurnal Aktivitas Aviation Security (AVSEC) .....	31
Tabel 4. 5 Jurnal Aktivitas Apron Movement Control (AMC) .....	32
Tabel 4. 6 Jurnal Aktivitas Terminal Inspection Service (TIS) .....	33



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Industri penerbangan, khususnya dalam operasional bandar udara, merupakan sektor yang dinamis dan penuh tantangan. Aktivitas ekonomi dan sosial yang berlangsung di dalamnya menuntut sistem bandar udara untuk beroperasi secara optimal dan efektif. Oleh karena itu, tenaga kerja di bidang penerbangan tidak hanya membutuhkan pemahaman teoritis yang kuat, tetapi juga keterampilan praktis yang sesuai dengan kebutuhan industri. Untuk menjawab tantangan tersebut, diperlukan program pendidikan yang dapat membekali calon tenaga kerja dengan pengalaman nyata di dunia industri. *On the Job Training* (OJT) menjadi bagian penting dalam sistem pendidikan vokasi, karena memberikan kesempatan bagi peserta didik untuk memahami langsung lingkungan kerja, memperluas wawasan, serta mengasah keterampilan sesuai dengan standar industri penerbangan.

Bagi Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya, pelaksanaan OJT merupakan bagian dari kurikulum yang diwajibkan sebagaimana tercantum dalam PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan serta Pelatihan. Program ini dirancang untuk meningkatkan keterampilan, mempercepat adaptasi terhadap lingkungan kerja, serta mengoptimalkan produktivitas. Dalam pelaksanaannya, OJT difokuskan pada bidang *aerodrome operational*, yang mencakup pelayanan di unit *Apron Movement Control* (AMC), *Aviation Security* (AVSEC), *Terminal Inspection Service* (TIS), dan unit komersil (*Commercial*) di bandar udara. Melalui program ini, taruna diharapkan mampu mengaplikasikan teori yang telah dipelajari selama kegiatan perkuliahan ke dalam praktik langsung di lingkungan kerja, sehingga menjadi siap menghadapi tantangan di industri penerbangan.

Sebagai bagian dari proses pembelajaran dan evaluasi, setiap taruna yang mengikuti *On the Job Training* (OJT) diwajibkan untuk menyusun laporan OJT. Laporan ini merupakan bentuk pertanggung jawaban akademik yang mendokumentasikan kegiatan selama pelaksanaan OJT, materi yang telah dipelajari, tugas yang dilaksanakan, serta capaian yang diperoleh. Selain itu, laporan ini menjadi alat bagi pihak kampus dan bandara untuk mengevaluasi sejauh mana taruna dapat menyerap teori yang telah dipelajari, menerapkan keterampilan yang dibutuhkan, serta melaksanakan tugas sesuai standar industri penerbangan. Laporan OJT juga berfungsi

sebagai dasar penilaian akademik dan menjadi salah satu syarat bagi kelulusan taruna, sehingga penyusunannya harus dilakukan secara sistematis dan sesuai dengan pedoman yang berlaku.

Untuk menilai hasil pelaksanaan OJT secara lebih komprehensif, dilakukan sidang laporan OJT yang melibatkan pihak kampus dan perwakilan dari bandar udara. Sidang ini bertujuan untuk memberikan kesempatan bagi taruna dalam mempresentasikan hasil pembelajaran mereka selama OJT, termasuk tantangan yang dihadapi, solusi yang diterapkan, serta kontribusi yang telah diberikan selama pelatihan. Melalui sidang ini, pihak kampus dapat mengevaluasi efektivitas program OJT dalam meningkatkan kompetensi taruna, sementara pihak bandara dapat memberikan umpan balik terkait kinerja taruna selama kegiatan. Dengan demikian, pelaksanaan sidang juga menjadi bagian dari upaya meningkatkan kualitas lulusan agar lebih siap menghadapi tantangan di industri penerbangan.

Pada kesempatan kali ini, penulis berkesempatan untuk melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung. Kegiatan ini berlangsung mulai tanggal 6 Januari 2025 hingga 28 Februari 2025. Selama pelaksanaan OJT, penulis mendapatkan pengalaman langsung dalam berbagai aspek operasional bandar udara, termasuk operasional pesawat, keselamatan penerbangan, layanan penumpang, serta manajemen bandara. Melalui program ini, penulis tidak hanya memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai dunia penerbangan, tetapi juga dapat mengembangkan keterampilan praktis yang dibutuhkan di industri penerbangan. Pengalaman ini diharapkan dapat meningkatkan kesiapan taruna dalam menghadapi dunia kerja setelah menyelesaikan pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya, sehingga mampu berkontribusi secara optimal dalam industri penerbangan.

Pelaksanaan OJT ini bertujuan untuk menghasilkan Sumber Daya Manusia (SDM) yang tidak hanya kompeten secara teori, tetapi juga memiliki kemampuan yang mumpuni dalam menghadapi situasi di dunia nyata. Dengan begitu, taruna akan siap menghadapi tuntutan industri penerbangan yang semakin berkembang dan profesional dalam menjalankan tugas mereka di masa depan. Melalui OJT ini, diharapkan bahwa Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya dapat memperoleh pengetahuan dan keterampilan yang komprehensif serta pengalaman yang sangat berharga untuk mengembangkan karir mereka di sektor penerbangan Indonesia.

## 1.2 Maksud dan Manfaat

Adapun maksud dari pelaksanaan *On the Job Training*, antara lain:

1. Sebagai salah satu syarat pemenuhan dari Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan.
2. Sebagai bentuk pembelajaran secara langsung dalam situasi yang nyata setelah mendapatkan pembelajaran selama di kampus
3. Sebagai bukti memiliki pengalaman praktis dalam bekerja sebelum memperoleh lisensi atau sertifikat kompetensi resmi
4. Sebagai sarana untuk mempersiapkan diri supaya lebih siap saat memasuki dunia kerja
5. Untuk membentuk pribadi yang bertanggung jawab, adaptif, disiplin, dan responsif terhadap aktivitas kegiatan yang dijalannya

Adapun manfaat dari pelaksanaan *On the Job Training*, antara lain:

1. Dapat menerapkan dan meningkatkan kompetensi yang telah dipelajari selama pendidikan
2. Mendapatkan pengalaman nyata dan mampu beradaptasi dengan lingkungannya
3. Memperoleh penilaian atau umpan balik sebagai bentuk evaluasi dan pengembangan diri
4. Meningkatkan sifat disiplin dan tanggung jawab terhadap tugas yang dijalani
5. Memperluas wawasan yang belum pernah didapatkan selama pembelajaran di kelas

## BAB II

### PROFIL LOKASI OJT

#### 2.1 Sejarah Singkat



Gambar 2. 1 Bandar Udara Radin Inten II Lampung

Bandar Udara Radin Inten II Lampung (IATA:TKG, ICAO:WILL) berlokasi di Jalan Alamsyah Ratu Prawira Negara, Desa Natar, Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung. Dibangun pada tahun 1943 oleh Pemerintahan Jepang dengan nama Pelabuhan Udara Branti, memiliki landasan pacu dengan panjang 900 meter dan titik koordinat  $05^{\circ}14'33''S$  dan  $105^{\circ}10'44''E$  pada peta. Setelah Indonesia merdeka, pada tahun 1946 bandara ini diserahkan kepada Pemerintah Republik Indonesia. Pada periode tahun 1946 sampai 1955, Pelabuhan Udara Branti ini dikelola oleh Detasemen Angkutan Udara Republik Indonesia (AURI), Namun, karena saat itu belum ada penerbangan reguler, maka pengelolaan bandara tersebut diserahkan kepada Djawatan Penerbangan Sipil (DPS) pada tahun 1955.

Pada tahun 1955, maskapai Garuda Indonesia membuka rute penerbangan pertamanya dari Jakarta (CGK) menuju Tanjung Karang (TKG) pulang-pergi dengan jenis pesawat yang digunakan pertama kali yaitu Barron. Frekuensi penerbangan kemudian ditambah menjadi tiga kali seminggu di tahun yang sama dan pesawat Barron digantikan dengan jenis pesawat Dakota (DC-3). Hingga pada tahun 1963, TNU-AU menyerahkan pengelolaan Pelabuhan Udara Branti sepenuhnya kepada pemerintah sipil. Proses penyerahan ini selesai pada tahun 1964, menandai perubahan signifikan dalam pengelolaan bandar udara tersebut. Pada tahun 1975, dilakukan pembangunan landasan pacu yang sebelumnya hanya sepanjang 900 meter

menjadi 1.520 meter, serta dibangunnya apron untuk memungkinkan pesawat jenis Fokker-28 dapat mendarat dengan aman. Pembangunan ini selesai dan diresmikan pada Bulan Juni tahun 1976 oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Bapak Marsma Kardono dengan menggunakan pesawat jenis F-28 MK 3000.

Nama Pelabuhan Udara Branti kemudian diubah menjadi Bandar Udara Branti pada tanggal 1 September 1985 sesuai dengan Surat Keputusan dari Departemen Perhubungan. Nama tersebut kemudian disesuaikan dengan *Telex* Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan Nomor.378/TLX/DEPHUB/VIII/85 tanggal 22 Agustus 1985. Pada tahun 1989, maskapai Garuda Indonesia menghentikan jalur penerbangan Jakarta-Tanjung Karang yang kemudian dialihkan kepada maskapai Merpati Airlines, menyediakan 7 penerbangan per-hari nya dengan pesawat CN-235. Selain itu, terdapat juga penerbangan khusus (*Charter*) dari Jakarta dan Palembang menuju ke Tanjung Karang.

Tahun 1995 menandai pembangunan terminal baru di Bandar Udara Branti yang diresmikan pada 22 Mei 1995 oleh Menteri Perhubungan Ir. H. Achmad Subardjo. Kemudian nama Pelabuhan Udara Branti diubah kembali menjadi Bandar Udara Radin Inten II berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 10 Tahun 1997 dan diresmikan pada 21 April 1997. Pada 3 Mei tahun 2005, maskapai Sriwijaya Air mulai membuka rute penerbangan ke bandara ini dan pada 5 September tahun 2005, Adam Air juga membuka rute penerbangan menggunakan pesawat yang sama yaitu Boeing 737-200. Sementara itu, pada 6 November tahun 2006, maskapai Riau Airlines membuka jalur penerbangan dengan pesawat Fokker F50.

Pada tahun 2007, dilakukan perpanjangan landasan pacu yang awalnya berukuran 2.000 x 30 meter menjadi 2.250 x 30 meter. Namun pada 1 Maret tahun 2008, maskapai Adam Air menghentikan layanan penerbangannya di Bandar Udara Radin Inten II Lampung yang kemudian disusul oleh maskapai Riau Airlines pada 2 Juni 2008. Kemudian pada tanggal 8 Agustus tahun 2008, maskapai Batavia Air mulai membuka jalur penerbangannya ke bandara ini, namun maskapai ini mengalami kebangkrutan pada 30 Januari tahun 2013 dan berhenti beroperasi di seluruh Indonesia. Untuk mendukung operasional pesawat yang lebih besar seperti Boeing 737-800 dan Boeing 737-900 ER, dilakukan perluasan apron antara tahun 2010 dan 2011. Apron sebelumnya yang hanya mampu menampung 3 pesawat boeing 737 klasik, kini dapat menampung hingga 5 pesawat secara bersamaan, serta pembangunan taxiway B untuk mempercepat proses taxi menuju parkir pesawat di

stand 4 dan 5. Pada tahun yang sama, maskapai Lion Air juga membuka rute penerbangan ke Lampung.

Pada tahun 2013, renovasi tahap pertama dimulai untuk memperbaiki fasilitas Bandar Udara Radin Inten II Lampung, meskipun renovasi ini belum sepenuhnya mengubah bentuk asli bandara. Pada tahun 2014, perluasan apron kembali dilakukan sehingga bandara mampu menampung hingga 6 pesawat sekaligus. Pada tahun 2015, konstruksi taxiway C dimulai bersamaan dengan perluasan apron, yang memungkinkan bandara untuk menampung 7 pesawat secara bersamaan. Menteri Perhubungan Ignasius Jonan melakukan kunjungan ke Lampung dan menyatakan bahwa Bandar Udara Radin Inten II harus dibenahi secara total. Pada akhir tahun 2015, maskapai Wings Air kembali membuka rute penerbangan ke Lampung. Renovasi besar-besaran dilakukan pada tahun 2016 dengan perluasan apron dan pembangunan taxiway D, sehingga apron mampu menampung hingga 8 pesawat, dan bahkan 10 pesawat dalam kondisi darurat.

Selain itu, landasan pacu juga diperpanjang dari 2.500 x 45 meter menjadi 3.000 x 45 meter untuk mengakomodasi pesawat berbadan lebar. Setelah perluasan selesai, beberapa maskapai seperti Garuda Indoensia dan Lion Air mulai menambah frekuensi penerbangan ke Lampung. Sampai pada tahun 2017, Batik Air membuka rute penerbangan mereka ke Lampung menggunakan pesawat Airbus A320 dan menjadi debut pertama bagi jenis pesawat tersebut.

Pada akhir tahun 2018, Bandar Udara Radin Inten II Lampung ditingkatkan statusnya menjadi bandara internasional. Pemerintah memberikan waktu 6 bulan setelah diterbitkannya surat resmi untuk memungkinkan Otoritas Bandara mempersiapkan segala kebutuhannya untuk penerbangan internasional, seperti fasilitas imigrasi, bea dan cukai, serta pembangunan terminal internasional 2 yang direncanakan pada tahun 2019. Pada 8 Maret 2019, Presiden Joko Widodo meresmikan Bandar Udara Radin Inten II Lampung sebagai bandara internasional dengan menandatangani prasasti. Selanjutnya pada tanggal 14 Oktober 2019, pengelolaan bandara ini diserahkan kepada PT Angkasa Pura II yang diresmikan melalui perjanjian kerjasama antara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan dan PT Angkasa Pura II mengenai Kerja Sama Pemanfaatan Barang Milik Negara di Bandara Kelas I Radin inten II Lampung.

Pada 2 April 2024, status Bandar Udara Radin Inten II Lampung diubah menjadi bandara domestik, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 2025.

Pengelolaan Bandar Udara Radin Inten II Lampung oleh PT Angkasa Pura II kemudian bergabung dengan PT Angkasa Pura I pada 9 September 2024, setelah Menteri BUMN, Erick Thohir, mengumumkan penggabungan keduanya menjadi *Injourney Airports*. *Injourney Airports* merupakan subholding di sektor jasa kebandarudaraan yang merupakan bagian dari PT Aviasi Pariwisata Indonesia (Persero). Penggabungan ini bertujuan untuk menciptakan pengelolaan yang lebih terintegrasi serta mewujudkan visi *injourney* menjadi ekosistem pariwisata terdepan di kawasan ini, dengan memberikan pengalaman yang berkesan melalui keramahan Indonesia.

## 2.2 Data Umum

### 2.2.1. Aerodrome Data

1. Nama : Bandar Udara Radin Inten II Lampung
2. IATA (TKG) dan ICAO (WILL)
3. Alamat : Jl. Alamsyah Ratu Prawira Negara Km.28 Desa Branti Raya, Kecamatan Natar, Lintas Sumatera, No.758, Kabupaten Lampung Selatan
4. Koordinat ARP Aerodrome :  $05^{\circ}14'26"S$   $105^{\circ}10'32"E$
5. Elevasi/Referensi Temperatur : 273 FT /  $33^{\circ}C$
6. Elevasi Threshold: Pada *runway* 14 memiliki elevasi 273 FT, sedangkan pada *runway* 32 memiliki elevasi 262 FT
7. Penyelenggara Bandara : PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Radin Inten II
8. Jam Operasional Bandara :

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	<i>On Call</i> , Tersedia di Gedung Terminal
4	Kesehatan dan Sanitasi	23.00 s/d 14.00 UTC atau 06.00 s/d 21.00 WIB
5	<i>Handling</i>	23.00 s/d 14.00 UTC atau 06.00 s/d 21.00 WIB
6	Keamanan Bandar Udara	24 Jam

Tabel 2. 1 Jam Operasional Bandara

9. *Runway* : Berbahan *asphalt* dengan panjang 2.770 M x 45 M dan kode PCN 63/F/C/X/T serta *designation number* 14 dan 32.

Runway	TORA	TODA	ASDA	LDA
14	2.770 m	2.980 m	2.830 m	2.770 m
32	2.770 m	2.770 m	2.770 m	2.770 m

Tabel 2. 2 *Declared Distances Runway*

- a. TORA (*Take-off Run Available*) merupakan panjang *runway* yang tersedia dan dipakai untuk pesawat udara yang melakukan *take off*
- b. TODA (*Take-off Distance Available*) merupakan panjang TORA ditambah dengan panjang *clearway*
- c. ASDA (*Accelerate Stop Distance Available*) merupakan panjang TORA ditambah dengan panjang *stopway*
- d. LDA (*Landing Distance Available*) merupakan panjang *runway* yang tersedia dan dipakai untuk pesawat udara yang melakukan *landing*

10. *Taxiway* : Terdapat 4 taxiway dengan kode PCN 67/F/C/X/T, yaitu:

*Taxiway A* : 95 M x 30 M

*Taxiway B* : 95 M x 23 M

*Taxiway C* : 114 M x 30 M

*Taxiway D* : 95 M x 23 M

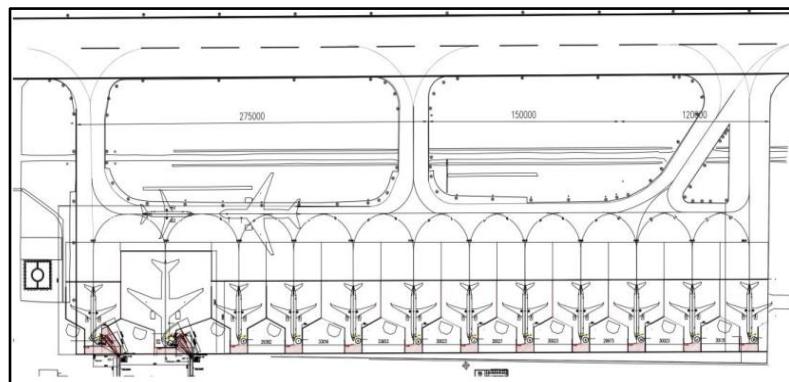
11. *Apron* : Berbahan *asphalt* dengan ukuran 565 M x 110 M = 62.150 M<sup>2</sup> dengan kode PCN 67/F/C/X/T dan dilengkapi dengan 12 *Parking Stand*, serta 2 *aviobridge* yang terhubung dengan terminal

12. *Aerodrome Obstacle* :

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

Tabel 2. 3 *Aerodrome Obstacle*

13. *Parking Stand* Pesawat : Terdapat 12 *Parking Stand*



Gambar 2. 2 Layout *Praking Stand*

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

Tabel 2. 4 *Parking Stand*

14. Tipe Penerbangan : IFR dan VFR

15. Helipad : Terdapat 3 helipad berbahan *concrete* yang mampu menahan beban 200.000 lbs yang berukuran 20 m x 20 m. Helikopter terbesar yang dapat beroperasi yaitu super puma.

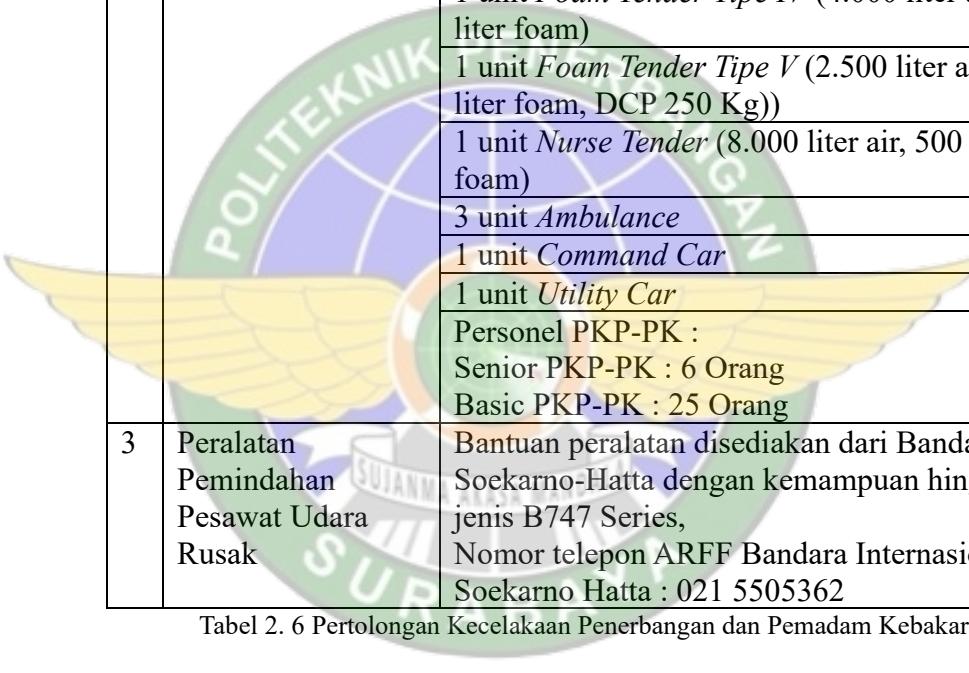
16. Fasilitas Navigasi

No.	FASILITAS	KETERSEDIAAN	PENGELOLA
1	Bangunan Tower	Ada	LPPNPI
2	Bangunan AMSC	Ada	LPPNPI
3	Bangunan DVOR	Ada	LPPNPI
4	Bangunan NDB	Ada	LPPNPI

Tabel 2. 5 Fasilitas Navigasi

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, prosedur *Apron Management Service* Bandar Udara Radin Inten II Lampung dilimpahkan kepada Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan unit ATS Lampung dikarenakan pergerakan pesawat udara kurang dari 40 per-jam.

17. Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) :



1	Kategori PKP-PK	Kategori 7
2	Fasilitas PKP-PK	1 unit <i>Foam Tender Tipe II</i> (10.000 liter air, 1000 liter foam) ( U/S ) 1 unit <i>Foam Tender Tipe IV</i> (4.000 liter air, 500 liter foam) 1 unit <i>Foam Tender Tipe IV</i> (4.000 liter air, 500 liter foam) 1 unit <i>Foam Tender Tipe V</i> (2.500 liter air, 500 liter foam, DCP 250 Kg)) 1 unit <i>Nurse Tender</i> (8.000 liter air, 500 liter foam) 3 unit <i>Ambulance</i> 1 unit <i>Command Car</i> 1 unit <i>Utility Car</i> Personel PKP-PK : Senior PKP-PK : 6 Orang Basic PKP-PK : 25 Orang
3	Peralatan Pemindahan Pesawat Udara Rusak	Bantuan peralatan disediakan dari Bandara Soekarno-Hatta dengan kemampuan hingga jenis B747 Series, Nomor telepon ARFF Bandara Internasional Soekarno Hatta : 021 5505362

Tabel 2. 6 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran

18. Fasilitas meteorologi :

No.	FASILITAS 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>

Tabel 2. 7 Fasilitas Meteorologi

## 2.2.2. Layout Bandar Udara



Gambar 2. 3 Layout Bandar Udara Radin Inten II Lampung

Layout Bandar Udara Radin Inten II Lampung tersebut menjelaskan representasi visual tentang tata letak bandar udara secara keseluruhan, meliputi berbagai fasilitas-fasilitas utama dan pendukung di bandar udara, dan menunjukkan bagaimana fasilitas tersebut diatur sedemikian rupa agar operasi penerbangan berjalan lebih lancar dan efisien. Dengan tata letak ini, Bandar Udara Radin Inten II Lampung dapat mengoptimalkan pergerakan pesawat, penumpang, dan barang sekaligus memastikan aspek keselamatan dan kenyamanan.

## 2.3 Struktur Organisasi Perusahaan

Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Radin Inten II Lampung



1. *Regional CEO*
  - a. Memimpin penyelenggaraan tugas dan fungsi kantor *regional* serta melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan kebijakan yang ditetapkan direksi
  - b. Memberikan arahan dan melakukan pembinaan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi masing-masing jajaran unit dalam organisasi kantor *regional*
2. *General Manager*
  - a. Bertanggung jawab untuk aktifitas keselamatan penerbangan di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dan melaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara
  - b. Menetapkan kebijakan, memberikan instruksi, dukungan dan mendorong staf untuk melaksanakan rencana keselamatan dan program program Bandar Udara Radin Inten II Lampung sesuai dengan sistem manajemen keselamatan
  - c. Memastikan bahwa sistem manajemen keselamatan di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dikembangkan dan diperbaiki secara teratur sesuai dengan peraturan

d. Memastikan bahwa para pejabat dan pegawai di Bandar Udara Radin Inten II Lampung sadar dan bertanggung jawab dalam melakukan tindakan yang aman dalam ruang lingkup operasionalnya

e. Memberikan instruksi dalam memecahkan masalah yang ada 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 kesesuaian dengan kebutuhan operasional dan ketentuan yang berlaku

c. Mengelola dan mengawasi serta 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 dan 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 *aiport maintenance* yang menjadi tanggung jawabnya untuk memastikan seluruh hasil temuan, audit terselesaikan dan termitigasi dengan baik serta 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, perpendaharaan, 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 Teori Penunjang**

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

Bandar udara menurut *ICAO Annex 14 - Aerodromes*, merupakan suatu area yang ditetapkan untuk keperluan kedatangan, keberangkatan, dan perawatan pesawat udara, yang dilengkapi dengan fasilitas yang mendukung operasional penerbangan serta menyediakan pelayanan kepada penumpang. Bandar udara merupakan salah satu fasilitas transportasi udara yang memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran mobilitas orang dan barang melalui udara. Dengan kecepatan waktu, aksesibilitas, dan keselamatan yang tinggi, transportasi udara menjadi pilihan yang efisien, terutama untuk perjalanan jarak jauh dan menghubungkan berbagai wilayah dengan cepat. Adapun Bandar Udara Radin Inten II Lampung termasuk dalam kategori bandara *spoke*, yaitu bandara yang berfungsi sebagai penghubung bagi penumpang yang akan melanjutkan ke bandara *hub*. Melayani penerbangan rute domestik jarak pendek dan berperan dalam menghubungkan Lampung dengan jaringan yang lebih luas.

Karena efektifitas waktu dan kemudahan yang diberikan melalui transportasi udara, akan semakin banyak pengguna yang akan menggunakan transportasi udara tersebut, sehingga operasional bandar udara menjadi penting untuk ditingkatkan supaya pelayanan yang diberikan dapat menjadi maksimal. Pelayanan tersebut meliputi:

- a. Fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara
- b. Fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, pos, dan kargo
- c. Fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan
- d. Lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara

Seiring dengan meningkatnya jumlah penumpang dan pesawat yang beroperasi, bandar udara semakin menghadapi tantangan dalam mengelola kepadatan dan memastikan kelancaran dalam operasional. Untuk itu, pengaturan terkait penerbangan menjadi sangat penting agar semua aktivitas di bandara dapat berjalan lebih efektif dan efisien.

### 3.1.2 Penyelenggaraan Angkutan Udara

Penyelenggaraan angkutan udara merupakan kegiatan yang mencakup operasional transportasi udara, baik untuk penumpang maupun barang, yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Kegiatan ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM No.2 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara. Kegiatan angkutan udara dapat dilakukan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga nasional dan/ atau asing. Sebelum melaksanakan kegiatannya, wajib memiliki perizinan berusaha angkutan udara berupa sertifikat standar angkutan udara. Kemudian Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) wajib memiliki Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) yang berlaku untuk 1 rute penerbangan dalam 1 periode penerbangan *summer* atau *winter*. Pengajuan permohonan paling lama 30 hari kerja sebelum pelaksanaan penerbangan kepada Direktur Jenderal.

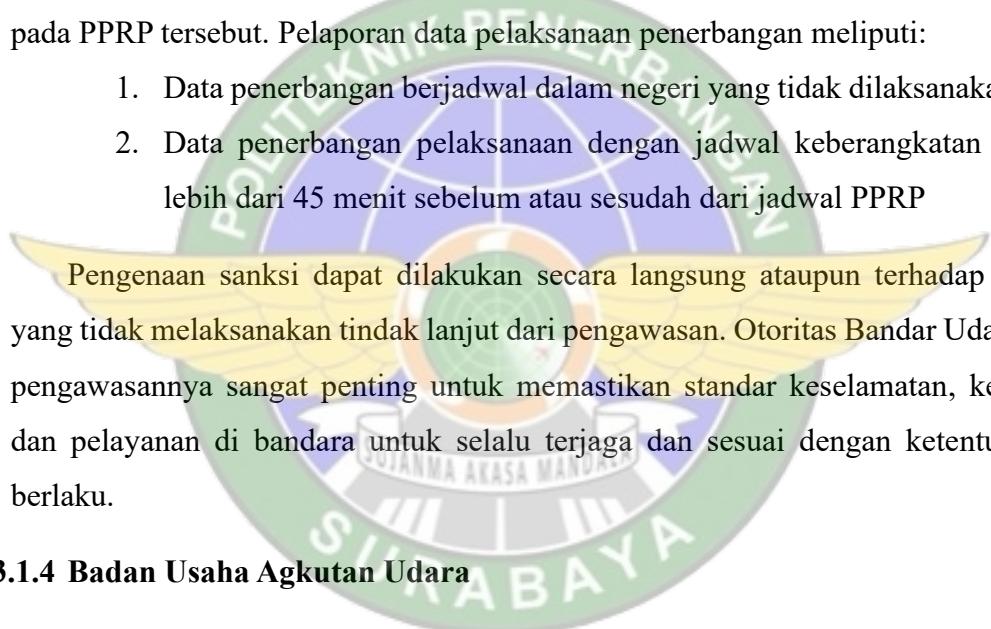
Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan dapat dilakukan perubahan berupa penambahan frekuensi atau pengurangan frekuensi, diajukan paling lambat 14 hari kerja sebelum pelaksanaan penerbangan. Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) wajib melaksanakan penerbangan dan melakukan penjualan tiket sesuai jadwal yang telah ditentukan. Apabila melaksanakan penerbangan di luar PPRP, maka wajib mendapatkan persetujuan terbang dari Direktur Jenderal. Badan Usaha Angkutan Udara wajib memberikan pelayanan sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang telah disepakati.

Pengawasan kegiatan akan dilakukan oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara terhadap pelaksanaan rute penerbangan oleh maskapai setiap 14 hari. Monitoring ini tidak berlaku untuk rute yang hanya dilayani oleh satu maskapai atau yang memiliki kerjasama dengan pemerintah daerah. Hasil monitoring tersebut akan dilaporkan kepada Direktorat Jenderal dalam waktu 7 hari kerja setelah periode monitoring. Apabila dalam evaluasi ditemukan bahwa Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) melaksanakan lebih dari atau sama dengan 20% penerbangan dibatalkan atau tidak sesuai dengan PPRP, maka Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dapat mengurangi frekuensi penerbangan, mencabut rute penerbangan, atau kebijakan lain terkait hasil rekomendasi Direktur. Keputusan tersebut tetap mempertimbangkan ketersediaan kapasitas angkutan udara pada rute tersebut. Kemudian *slot time* akan dicabut oleh pengelola slot bandar udara jika pengurangan atau pencabutan rute terjadi.

### 3.1.3 Otoritas Bandar Udara

Otoritas Bandar Udara (Otban) adalah lembaga yang bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengawasan operasional bandar udara, yang meliputi aspek keselamatan, keamanan, efisiensi, dan kenyamanan bagi penumpang. Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara melaksanakan monitoring atas Badan Usaha Angkutan Udara dalam Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangannya setiap 14 hari kalender di setiap bandara wilayah kerjanya. Dikecualikan bagi rute penerbangan yang hanya dilayani oleh 1 Badan Usaha Angkutan Udara atau terdapat kerjasama dengan Pemerintah Daerah. Apabila ditemukan yang melakukan pembatalan penerbangan lebih dari atau sama dengan 20%, Kepala Otoritas Bandara akan melaporkan hasil monitoring kepada Direktur Jenderal untuk dapat melakukan pengurangan frekuensi atau pencabutan rute pada PPRP tersebut. Pelaporan data pelaksanaan penerbangan meliputi:

1. Data penerbangan berjadwal dalam negeri yang tidak dilaksanakan (batal)
2. Data penerbangan pelaksanaan dengan jadwal keberangkatan toleransi lebih dari 45 menit sebelum atau sesudah dari jadwal PPRP



Pengenaan sanksi dapat dilakukan secara langsung ataupun terhadap personal yang tidak melaksanakan tindak lanjut dari pengawasan. Otoritas Bandar Udara dalam pengawasannya sangat penting untuk memastikan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan di bandara untuk selalu terjaga dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

### 3.1.4 Badan Usaha Angkutan Udara

Badan Usaha Angkutan Udara adalah perusahaan yang bergerak di bidang transportasi udara dengan menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang, kargo, dan/atau pos, baik untuk keperluan komersial maupun non-komersial. Badan Usaha Angkutan Udara ini harus memiliki izin dan memenuhi regulasi yang ditetapkan oleh pemerintah serta otoritas penerbangan sipil. Badan Usaha Angkutan Udara dapat dibagi menjadi 2 jenis, yaitu:

1. Angkutan Udara Niaga, Melayani penerbangan komersial untuk umum, seperti penerbangan berjadwal (Garuda Indonesia, Lion Air, dan Citilink)
2. Angkutan Udara Non-Niaga, penerbangan yang tidak bersifat komersial, misalnya penerbangan untuk keperluan perusahaan atau pemerintah (*Charter*, ambulans udara, dan sebagainya)

Untuk dapat beroperasi, Badan Usaha Angkutan Udara harus memenuhi berbagai persyaratan hukum, teknis, dan operasional. Berikut adalah langkah-langkah yang harus dilakukan:

1. Mendapatkan Izin Usaha Angkutan Udara Niaga, Izin Pengoperasian *Air Operator Certificate* (AOC), dan Izin Rute Penerbangan
2. Memenuhi standar ICAO, memastikan ketersediaan pilot, awak kabin, teknisi, dan operasional yang kompeten dan bersertifikasi
3. Memiliki atau menyewa pesawat udara sesuai dengan jenis layanan
4. Mengimplementasikan *Safety Management System* (SMS)
5. Menyediakan layanan yang baik dan mematuhi hak-hak konsumen dalam industri penerbangan

Badan Usaha Angkutan Udara harus memenuhi berbagai regulasi ketat terkait keselamatan, keamanan, dan operasional. Untuk menjalankan bisnisnya, perusahaan harus memperoleh izin resmi, memiliki armada, mengelola keuangan, dan sumber daya manusia yang baik.

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

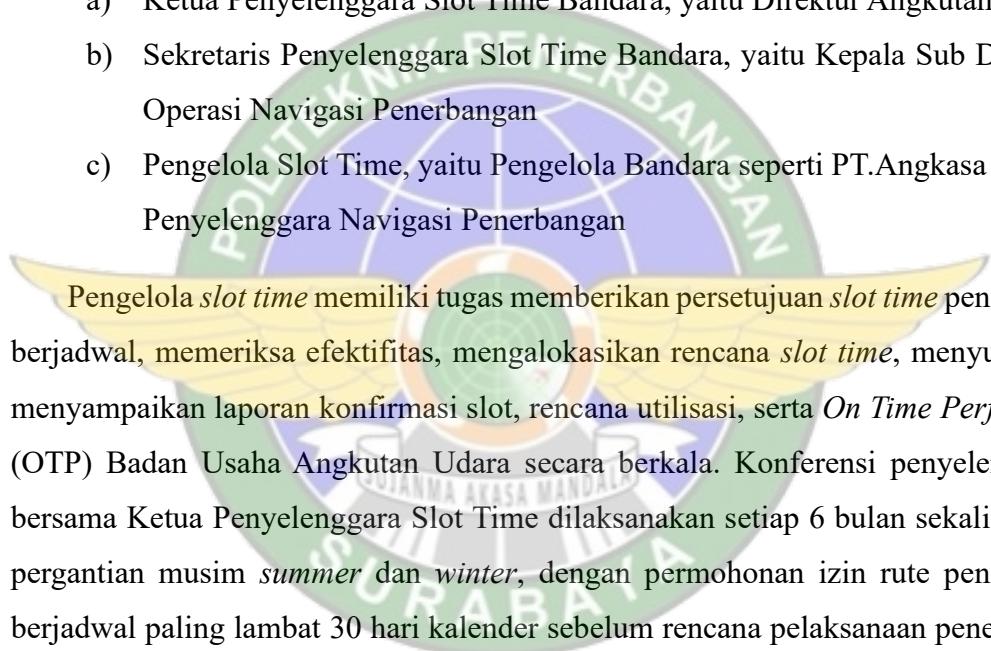
*Apron movement control* (AMC) menurut *ICAO Annex 14 - Aerodromes* adalah layanan yang digunakan untuk mengatur aktivitas dan pergerakan pesawat serta kendaraan di area *apron*. Layanan tersebut berupa pengawasan terhadap tindakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan pengaturan lalu lintas di sisi udara.

Dalam pengawasan pergerakan ini, unit AMC bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap pergerakan pesawat sesuai dengan jadwal dan prosedur yang telah ditentukan. Sehingga dalam kesehariannya, unit AMC juga membuat laporan pendataan pergerakan pesawat harian. Dalam informasi tersebut mencakup informasi mengenai status penerbangan, kesesuaian dengan *slot time* penerbangan, perubahan jadwal penerbangan, keterlambatan, pembatalan, atau penerbangan yang lebih awal. Dengan mendata realisasi *slot time* setiap harinya, unit AMC dapat memantau efektivitas penggunaan slot yang tersedia dan memberikan informasi yang akurat kepada pihak terkait, yaitu Penyelenggara Bandar Udara untuk optimalisasi alokasi *slot time* dan operasional bandara yang lebih efisien. Hal tersebut juga dapat membantu dalam mengidentifikasi potensi penyesuaian yang diperlukan untuk meningkatkan kelancaran pergerakan pesawat di sisi udara.

### 3.1.6 Slot Time

*Slot time* adalah waktu yang telah ditentukan untuk pesawat dapat melakukan keberangkatan atau kedatangan di bandara tertentu. Merupakan bagian dari pengaturan kapasitas bandara untuk memastikan kelancaran lalu lintas udara. Dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM No.57 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot Time*) Bandar Udara. Sekilas hampir mirip dengan PPRP, namun *slot time* lebih spesifik pada waktu yang dialokasikan untuk kegiatan di bandara tertentu, karena setiap pergerakan pesawat di bandara wajib memperoleh persetujuan *slot time* (*Slot clearance*). Adapun penyelenggara *slot time* bandar udara terdiri dari:

- a) Ketua Penyelenggara Slot Time Bandara, yaitu Direktur Angkutan Udara
- b) Sekretaris Penyelenggara Slot Time Bandara, yaitu Kepala Sub Direktorat Operasi Navigasi Penerbangan
- c) Pengelola Slot Time, yaitu Pengelola Bandara seperti PT.Angkasa Pura dan Penyelenggara Navigasi Penerbangan



Pengelola *slot time* memiliki tugas memberikan persetujuan *slot time* penerbangan berjadwal, memeriksa efektifitas, mengalokasikan rencana *slot time*, menyusun, dan menyampaikan laporan konfirmasi slot, rencana utilisasi, serta *On Time Performance* (OTP) Badan Usaha Angkutan Udara secara berkala. Konferensi penyelenggaraan bersama Ketua Penyelenggara Slot Time dilaksanakan setiap 6 bulan sekali sebelum pergantian musim *summer* dan *winter*, dengan permohonan izin rute penerbangan berjadwal paling lambat 30 hari kalender sebelum rencana pelaksanaan penerbangan. Apabila belum mendapatkan *slot time* atau syarat izin rute penerbangan, Badan Usaha Angkutan Udara dilarang untuk melakukan penjualan tiket.

Dalam persetujuan *slot time* mengikuti musim penerbangan di dunia internasional yaitu periode *winter* dan *summer*, wajib juga memperhatikan data *Notice of Airport Capacity* (NAC) bandara, jenis dan tipe pesawat, jam operasi bandara, perhitungan rencana *block time*, penggunaan standar UTC dalam layanannya, dan persetujuan dari Perum LPPNPI setempat. Persetujuan hanya dapat diberikan untuk satu nomor penerbangan (*Flight number*) di hari yang sama. Apabila persetujuan *slot time* telah sesuai, maka dapat mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal Perhubungan

Udara. Dalam koordinasi slot, dapat ditentukan dengan melihat dari beberapa aspek pertimbangan berikut:

- a) Penilaian ketepatan waktu, toleransi 15 menit sebelum atau 15 menit sesudah dari slot yang diberikan
- b) *First come first serve* apabila terdapat penilaian ketepatan waktu yang sama
- c) Minimal 80% melaksanakan penerbangan sesuai slot yang diberikan, jika tidak maka akan kehilangan prioritas untuk *season* penerbangan selanjutnya

Pada akhir periode musim, pemantauan keseluruhan *slot time* dilakukan untuk menentukan kelayakan dalam pemberian *slot time* berdasarkan realisasinya. Kondisi tersebut adalah:

- a) Slot yang tidak digunakan lebih dari 30%, maka mendapat prioritas rendah (*low priority*)
- b) Slot yang tidak digunakan pada bandar udara CGK, SUB, dan DPS lebih dari 50% maka dianggap tidak memenuhi syarat memperoleh slot pada periode berikutnya
- c) Untuk pembatalan atau keterlambatan yang disebabkan oleh gangguan teknis pesawat udara, gangguan cuaca, gangguan teknis operasi bandar udara, dan *force majeure*, maka tidak termasuk dalam *off-slot*

Badan Usaha Angkutan Udara dapat mengajukan perubahan *slot time* kepada pengelola *slot time* bandar udara. Perubahan paling lambat 3x24 jam sebelum pelaksanaan penerbangan, sedangkan untuk *extra flight* paling lambat 1x24 jam. Persetujuan perubahan *slot time* tetap memperhatikan *Notice of Airport Capacity* (NAC) bandara kedatangan dan kedatangan. Adapun Badan Usaha Angkutan Udara juga dapat melakukan pertukaran *slot time* (*slot swap*) dan pemindahtanganan *slot* (*slot transfer*) dengan persetujuan Ketua Penyelenggara Slot Time Bandara.

### 3.1.7 Notice of Airport Capacity (NAC)

*Notice of Airport Capacity* (NAC) adalah dokumen resmi yang diterbitkan oleh Otoritas Bandar Udara atau regulator penerbangan untuk menginformasikan kapasitas operasional suatu bandara, termasuk jumlah pergerakan pesawat yang dapat ditampung dalam satu waktu tertentu. NAC digunakan sebagai acuan dalam perencanaan slot penerbangan, memastikan bahwa jumlah penerbangan yang

diizinkan sesuai dengan kapasitas bandara agar tidak terjadi kemacetan lalu lintas. Adapun komponen yang diatur dalam penentuan NAC sebagai berikut:

1. Jumlah pergerakan pesawat maksimal
2. Kapasitas *apron, runway, dan taxiway*
3. Kapasitas terminal
4. Batasan operasional, terkait jam operasional atau batasan lalu lintas udara

Berdasarkan NAC yang berlaku, Bandar Udara Radin Inten II Lampung memiliki kapasitas maksimal 4 pesawat beroperasi dalam satu waktu bersamaan. Walaupun memiliki 12 *parking stand*, tetapi hanya 4 pesawat yang dapat beroperasi secara bersamaan. Kemudian terkait kapasitas terminal, Bandar Udara Radin Inten II lampung, mampu melayani sekitar 1 juta penumpang per tahunnya. Sehingga untuk meningkatkan jumlah slot penerbangan di bandara maka perluasan terminal dan peningkatan kualitas apron harus dipertimbangkan karena akan mempengaruhi data NAC bandara dan dapat meningkatkan operasional kegiatan bandara.

### **3.1.8 Pengaturan**

Pengaturan adalah proses mengelola, mengorganisir, dan menyusun sesuatu agar berjalan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan. Pengaturan bertujuan untuk menciptakan keteraturan, efisiensi, dan keseimbangan dalam suatu sistem atau aktivitas. Jika pengaturan tidak dilakukan dengan baik, maka akan muncul ketidakaturan, inefisiensi, dan bahkan kekacauan dalam sistem yang dijalankan. Sehingga dalam sistem operasional bandar udara, diperlukannya pengaturan *slot time* penerbangan untuk menjaga efisiensi, lalu lintas udara menjadi lebih tertata, keterlambatan bisa dikurangi, dan kapasitas bandara bisa digunakan secara maksimal. Sebagai pihak penyelenggara bandar udara, diharapkan untuk melakukan monitoring dan evaluasi terhadap pengaturan *slot time* di bandaranya, sehingga tujuan yang dijelaskan sebelumnya dapat tercapai.

## BAB IV

### PELAKSANAAN OJT

#### 4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

##### 4.1.1 Wilayah Kerja

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT), mahasiswa D-III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit wilayah kerja di Bandar Udara Radin Inten II Lampung. Dilaksanakan selama jangka waktu 10 minggu diharapkan dapat memahami dan mempelajari setiap unit wilayah kerja tersebut. Berikut unit wilayah kerja yang kami dapatkan, yaitu:

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

##### 4.1.2 Prosedur Pelayanan

###### a. *Aviation Security* (AVSEC)



Gambar 4. 1 Pemeriksaan oleh Petugas AVSEC

*Aviation security* (AVSEC) memainkan peran yang sangat penting dalam memastikan keselamatan dan keamanan penerbangan. Petugas AVSEC bertanggung jawab untuk mencegah segala bentuk ancaman terhadap penerbangan, sehingga setiap personil AVSEC wajib memiliki lisensi/Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) sebagai bukti bahwa telah memenuhi standar kompetensi yang ditetapkan dalam bidang penerbangan.

Peraturan yang menjadi dasar pelaksanaan mengenai keamanan penerbangan diatur dalam KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional (PKPN) yang bertujuan untuk meningkatkan pemahaman mengenai ketentuan-ketentuan baru dalam PKPN agar dapat diimplementasikan secara optimal. Adapun tugas dan ruang lingkup wilayah kerja *Aviation Security* adalah sebagai berikut,

a) *Airport Security Screening System*

Melalui Peraturan Menteri Perhubungan No. 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, terdapat pengelompokan titik pemeriksaan keamanan menjadi *Passenger Security Check Point* (PSCP) dan *Hand Baggage Security Check Point* (HBSCP) sebagai bentuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas pengamanan di bandar udara. Berikut merupakan penjelasan dari PSCP dan HBSCP:

(a) *Passenger Security Check Point* (PSCP)

Pada area ini merupakan titik pemeriksaan keamanan yang dikhawatirkan untuk memeriksa penumpang sebelum masuk ke daerah steril supaya tidak membawa benda atau barang yang berpotensi membahayakan penerbangan. Pemeriksaan awal dilakukan dengan penyesuaian identitas penumpang terhadap tiket pesawat yang akan digunakannya. Penumpang wajib menunjukkan Kartu Tanda Pengenal (KTP), Kartu Identitas Anak (KIA), atau *passport*, serta *boarding pass* yang telah dimiliki. Kemudian dilanjutkan dengan pemeriksaan melalui *Walk Through Metal detector* (WTMD) dan *x-ray*, semua barang bawaan dan yang mengandung metal khususnya wajib dilepas dan dilakukan pemeriksaan melalui *x-ray*. Apabila didapati barang yang mencurigakan, petugas AVSEC berhak memeriksa secara manual dengan berkoordinasi kepada penumpang yang bersangkutan. Di area PSCP, minimal terdapat 1 jalur pemeriksaan dengan peralatan sekurang-kurangnya sebagai berikut:

1. Mesin *x-ray*
2. *Walk Through Metal detector* (WTMD)
3. *Hand Held Metal Detector* (HHMD)
4. Tempat tertutup untuk pemeriksaan khusus dengan alasan kondisi kesehatan fisik atau permintaan khusus

5. Kotak transparan dan terkunci untuk menyimpan barang temuan yang dilarang (*Prohibited Item*) atau barang yang disita sementara waktu

(b) *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP)

Pada area ini merupakan titik pemeriksaan keamanan bagasi tercatat khusus barang bawaan penumpang seperti koper atau barang tertentu yang masuk ke dalam *compartment* pesawat, tidak di dalam kabin penumpang. Tujuannya untuk memastikan bahwa barang bawaan yang akan dimuat ke dalam pesawat tidak berbahaya dan tidak mengganggu proses penerbangan. Adapun kegiatan di HBSCP sebagai berikut:

1. Melakukan pemeriksaan kesiapan mesin *x-ray* dan *conveyor* sebelum digunakan setiap paginya
2. Pemeriksaan barang penumpang melalui mesin *x-ray* yang dilakukan oleh *operator* dalam mengidentifikasi barang sehingga dapat termasuk dalam kategori aman, mencurigakan, dan berbahaya
3. Mencatat barang temuan yang termasuk dalam *prohibited item* dan pemeriksaan *random daily check*
4. Menginformasikan dan berkoordinasi kepada penumpang terkait apabila menemukan barang mencurigakan dan berbahaya di dalam barang tersebut untuk dilakukan pemeriksaan secara manual di ruang rekonsiliasi
5. Pemberian label *security check* pada bagasi yang telah dinyatakan aman. Terpasang melintang terhadap pembukaan tas/koper sehingga saat membuka akan menyebabkan kerusakan pada label
6. Memastikan alur pemeriksaan barang terjadi secara kondusif dan teratur supaya tidak terjadi penumpukan barang

7. Pengoperasian dilakukan paling lama 40 menit lalu berpindah ke posisi lain sekurang-kurangnya 60 menit sehingga dapat kembali mengoperasikan mesin *x-ray*.

b) *Terminal Protection Security Section*

Kegiatan pengamanan di sisi terminal bandara yang bertujuan untuk menjaga keselamatan penumpang, personel, dan aset bandara menggunakan Standar Operasional Prosedur (SOP) sebagai berikut:

1. Mengawasi akses ke daerah steril dan terbatas
2. Pemeriksaan kartu ijin masuk daerah kemanan terbatas (PAS bandara) dengan memperhatikan kesesuaian wajah dan simbol daerah yang diizinkan.
3. Pemeriksaan masuknya barang konsesioner
4. Patroli *lobby* terminal
5. Pengawasan dan pengoperasian melalui CCTV

c) *Non-Terminal Protection Security Section*

Kegiatan pengawasan dan pengamanan di area luar terminal bandara seperti pemeriksaan kendaraan yang masuk melalui pos daerah keamanan terbatas, pengamanan daerah *public area*, pengawasan lalu lintas kendaraan di sisi *curb*, patroli dan pengawasan di sisi parimeter, serta kemanan di sekitar daerah kargo.

Berikut merupakan personel *Aviation Security* (AVSEC) di 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 Yuliastono	<i>Airport Security</i>
15	Bachtiar Pilar Meditian	<i>Airport Security</i>
16	Dedi Yanto	<i>Airport Security</i>
17	Deni Sukoco	<i>Airport Security</i>
18	Dusrin Simarmata	<i>Airport Security</i>
19	Dwi Wibowo	<i>Airport Security</i>
20	Eka Novi Dianti	<i>Airport Security</i>
21	Enjang Pangestu	<i>Airport Security</i>
22	Firdiansyah	<i>Airport Security</i>
23	Galih Hermawan	<i>Airport Security</i>
24	Hanif Damayanti	<i>Airport Security</i>
25	Ibnu Adi Pratama	<i>Airport Security</i>
26	Johan Sulistiawan	<i>Airport Security</i>
27	Julian Pribadi	<i>Airport Security</i>
28	Misroji	<i>Airport Security</i>
29	Muhammad Irvan 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	<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>

Tabel 4. 1 Personel Aviation Security (AVSEC)

b. *Apron Movement Control (AMC)*



Gambar 4. 2 Kegiatan Ramp Check

Unit *Apron Movement Control (AMC)* memiliki peran yang sangat krusial dalam menjaga dan memastikan kelancaran pergerakan pesawat di area *apron* bandara. Sebagai pengelola lalu lintas pergerakan pesawat yang berada di darat, unit ini bertanggung jawab terhadap kegiatan pelayanan operasi penerbangan di area *apron*, pengawasan pergerakan kendaraan maupun orang, lalu lintas kendaraan yang melalui *apron*, mencatat data penerbangan, serta menjaga kebersihan area *apron* dari hal yang dapat mengganggu proses penerbangan. Berikut merupakan penjelasan mengenai tugas dan fungsi dari unit AMC:

- Mengatur dan mengawasi penempatan parkir pesawat baik untuk pesawat yang datang atau berangkat, perpindahan *parking stand*, ataupun pesawat yang kembali karena *Return to Apron* (RTA) atau *Return to Base* (RTB).
- Pemanduan pesawat yang mengalami pembajakan, disorientasi, terkena ancaman bom, atau terjadi permasalahan teknis pada pesawat.

- c) Pemanduan kendaraan untuk kegiatan khusus, seperti bus jamaah haji, rombongan tamu negara, rombongan kendaraan polisi dan TNI, serta kendaraan yang bersifat insidentil.
- d) Pengawasan kebersihan di sisi udara meliputi area *service road, baggage make up/break down area*, serta *apron* agar terhindar dari hal yang berbahaya.
- e) Pengawasan fasilitas di sisi udara seperti pergerakan garbarata, *flood light*, marka *apron, edge light, Visual Docking Guidance System (VDGS)*, serta *parking stand number*.
- f) Input data penerbangan harian ke dalam Oasys/FIS, seperti data *ON/OFF Block Time, flight number*, nomor registrasi pesawat, tipe pesawat, dan nomor *parking stand* yang digunakan.
- g) Pencatatan laporan *logbook* harian sebagai *data record* tentang kejadian selama kegiatan tugas dari awal *shift* hingga pergantian.
- h) Pelayanan *marshalling* dan garbarata pesawat
- i) Razia atau penertiban Tanda Izin Mengemudi (TIM)
- j) Pengawasan dan penertiban pergerakan orang serta *gorund support equipment* (GSE) di sisi udara
- k) Pelayanan pengoperasian heliport

Dalam melaksanakan kegiatannya, unit AMC memiliki beberapa fasilitas pendukung dalam pengawasan dan pelaksanaannya di area *apron*, tujuannya untuk memudahkan komunikasi, memastikan keamanan, dan memudahkan dalam kegiatan operasional. Fasilitas tersebut antara lain:

1. *Handy Talky*
2. *Follow Me Car*
3. *Flash Light*
4. *Marshalling Bet*
5. *Ear Muff*
6. Komputer
7. *Printer*
8. *Dispenser*
9. CCTV
10. *Binocular*
11. Meja dan Kursi kerja

12. Telepon PABX

13. Radio RIG

Petugas AMC memiliki sistem pembagian kerja 2 *shift* yaitu *shift* pagi (05.00-13.00 WIB) dan *shift* siang (13.00-20.00) dengan dibantu 1 orang petugas berjadwal *office hours* (08.00-17.00 WIB). Adapaun petugas AMC di Bandar Udara Radin Inten II sebagai berikut:

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 Mukhammadan	Anggota
6	Didik Andrian	Anggota
7	Restu Devita	Anggota

Tabel 4. 2 Personel Apron Movement Control (AMC)

c. *Terminal Inspection Service* (TIS)



Gambar 4. 3 Pemeriksaan Fasilitas Terminal

*Terminal Inspection Service* (TIS) merupakan unit yang menyediakan layanan dalam memastikan keamanan, kenyamanan, dan kelancaran operasional di terminal. Standar pelayanan yang diperhatikan adalah mengawasi dan memastikan fasilitas operasional berjalan dengan baik dari sisi *curb* terminal, menuju keberangkatan dan

ruang tunggu, hingga daerah kedatangan. Melakukan pemeriksaan rutin dan berkoordinasi apabila ditemui adanya fasilitas yang tidak berfungsi dengan baik dan rusak untuk dapat segera ditindak lanjuti. Berikut merupakan penjelasan mengenai tugas dan tanggung jawab petugas TIS:

- a) Melakukan pemeriksaan kesiapan fasilitas terminal seperti *trolley*, suhu ruangan, eskalator, layanan FIDS, AC, dan kebersihan terminal
- b) Melaksanakan pelaporan hasil inspeksi harian dan memonitor kelanjutan dari perkembangan tersebut
- c) Membuat laporan harian terkait kegiatan dan pengawasan yang telah dilakukan selama satu hari tersebut
- d) Melaksanakan pengawasan dan kesiapan kegiatan operasional apabila terdapat *event* di terminal
- e) Membantu dalam mengarahkan penumpang yang kebingungan untuk menuju suatu tempat atau mencari kebutuhan
- f) Melakukan perhitungan *Level of Service* (LOS) sesuai ketentuan yang berlaku
- g) Melakukan observasi penataan fasilitas terminal seperti *signage*, kursi, *queue line*, tempat sampah, dan fasilitas lainnya sesuai ketentuan yang berlaku
- h) Memastikan seluruh fasilitas terminal dalam keadaan baik dan menyala ketika jam operasional bandara
- i) Memastikan seluruh fasilitas terminal dalam keadaan mati ketika sudah selesai jam operasional

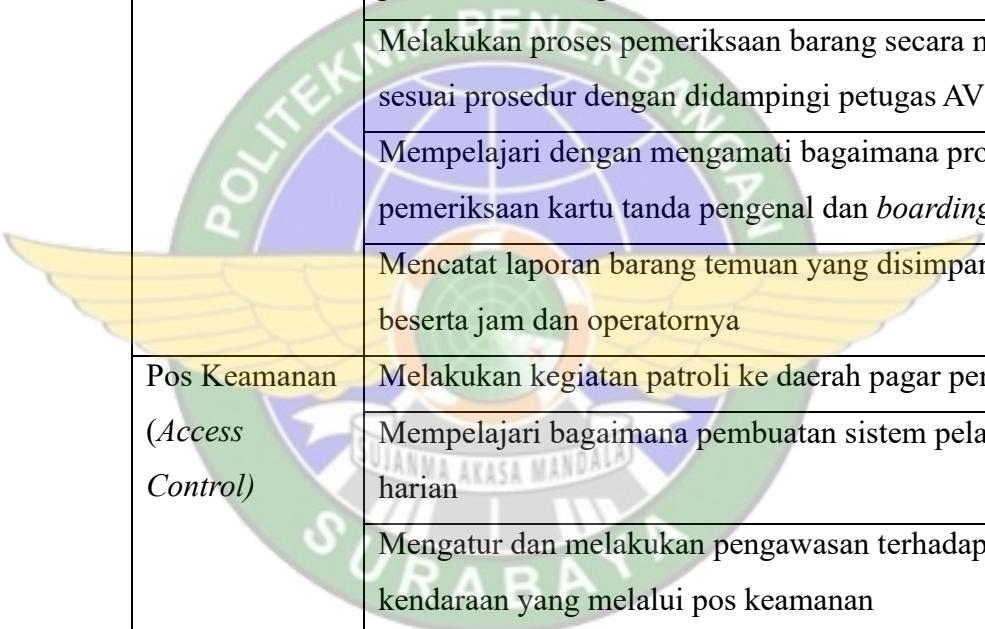
Petugas TIS dalam melaksanakan kegiatannya memiliki sistem pembagian tugas 2 *shift*, yaitu *shift* pagi (05.00-13.00) dan *shift* siang (13.00-20.00) dan dibantu dengan seorang petugas dinas *office hour* (08.00-17.00). Berikut merupakan personel TIS di Bandar Udara Radin Inten II Lampung:

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

Tabel 4. 3 Personel *Terminal Inspection Service* (TIS)

#### 4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT

##### a. Unit Aviation Security (AVSEC)



POSISI	KEGIATAN
<i>Passenger Security Check Point (PSCP)</i>	Melakukan pengaturan <i>flow</i> penumpang dan barang bawaan ketika melalui <i>x-ray</i> dan WTMD
	Mengingatkan kepada penumpang terkait barang yang perlu dilepaskan saat pemeriksaan
	Mempelajari dengan melihat dan bertanya kepada petugas AVSEC ketika mengoperasikan <i>x-ray</i>
	Mempelajari dengan mengamati bagaimana proses pemeriksaan dengan HHMD
	Melakukan proses pemeriksaan barang secara manual sesuai prosedur dengan didampingi petugas AVSEC
	Mempelajari dengan mengamati bagaimana proses pemeriksaan kartu tanda pengenal dan <i>boarding pass</i>
<i>Pos Keamanan (Access Control)</i>	Mencatat laporan barang temuan yang disimpan beserta jam dan operatornya
	Melakukan kegiatan patroli ke daerah pagar perimeter
	Mempelajari bagaimana pembuatan sistem pelaporan harian
	Mengatur dan melakukan pengawasan terhadap kendaraan yang melalui pos keamanan
	Melakukan pemeriksaan terhadap kendaraan yang akan memasuki area <i>airside</i>
<i>Hand Baggage Security Check Point (HBSCP)</i>	Mengamati sistem apel pergantian <i>shift</i> petugas
	Mempelajari dengan mengamati ketika petugas mengoperasikan <i>x-ray</i>
	Melakukan pemasangan label <i>security check</i> untuk barang yang sudah dinyatakan aman
	Mengamati kegiatan pemeriksaan manual di ruang rekonsiliasi
	Mengatur alur pemeriksaan barang supaya efektif

Tabel 4. 4 Jurnal Aktivitas Aviation Security (AVSEC)

b. *Unit Apron Movement Control (AMC)*



POSISI	KEGIATAN
Ruangan kantor AMC	Mempelajari proses pembuatan laporan harian AMC
	Mencatat setiap waktu pergerakan angkutan udara beserta penumpang dan barang bawaannya
	Melakukan koordinasi dengan <i>tower</i> terkait penempatan <i>parking stand</i> pesawat
	Melakukan pengisian <i>pairing</i> data melalui <i>website Oasys</i>
	Melakukan pengisian <i>log book</i> harian
	Mengisi laporan <i>daily check sheet</i> peralatan GSE
Lapangan	Mempelajari <i>data traffic</i> harian beserta jenis maskapai dan pesawatnya
	Melakukan kegiatan patroli di daerah <i>apron</i> , <i>make up</i> dan <i>break down area</i> , serta <i>Equipment Storage Area</i>
	Mengenal marka dan <i>sign</i> yang ada di area apron
	Melakukan kegiatan <i>marshalling</i> pesawat dengan didampingi oleh <i>supervisor</i> dan pihak <i>ground handling</i>
	Melakukan kegiatan pembersihan FOD di sisi udara
	Melakukan kegiatan <i>ramp check</i> terkait fasilitas peralatan <i>ground handling</i>
	Mengawasi kegiatan personel dan kendaraan di sekitar pesawat
	Mempelajari peralatan GSE yang berada di sisi udara
	Mempelajari bagaimana sistem <i>docking</i> dan <i>undocking aviobridge</i>
	Mengawasi pergerakan penumpang, tamu, dan kendaraan yang melewati sisi udara

Tabel 4. 5 Jurnal Aktivitas *Apron Movement Control (AMC)*

c. *Unit Terminal Inspection Service (TIS)*

POSISI	KEGIATAN
Terminal Keberangkatan,	Mengatur pergerakan penumpang umroh agar tidak terjadi penumpukan

Kedatangan, <i>Boarding</i> , dan <i>curb side</i>	Menyiapkan fasilitas yang dibutuhkan jika akan dilaksanakannya <i>event</i> di bandara
	Mengatur <i>flow</i> penumpang di area keberangkatan dan kedatangan
	Pemeriksaan ketersediaan <i>trolley</i>
	Melakukan penggerjaan laporan harian
	Melakukan pengecekan kebersihan di area terminal
	Melakukan pemeriksaan terhadap fasilitas terminal seperti suhu, cahaya, ac, lift, dan eskalator
Membantu mengarahkan dan menginformasikan kepada penumpang yang kebingungan	Membantu mengarahkan dan menginformasikan kepada penumpang yang kebingungan

Tabel 4. 6 Jurnal Aktivitas *Terminal Inspection Service* (TIS)

## 4.2 Jadwal

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) mahasiswa D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Radin Inten II Lampung menurut SM.106/6/18/PPSDMPU/2024, dilaksanakan mulai tanggal 6 Januari 2025 hingga 14 Maret 2025. Mengenai sistem jadwal keseharian diberikan sistem *Office Hours* yaitu lima hari kerja di hari senin sampai dengan jumat, dari jam 07.30 WIB hingga jam 16.30 WIB, dan mendapat waktu libur saat *weekend*. Berikut jadwal pelaksanaan dan pembagian tiap unit di Bandar Udara Radin Inten II Lampung,

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

Bandar Lampung, 06 Januari 2025

AIRPORT ADMINISTRATION  
DEPARTMENT HEAD

YUSUPRIADY YUSUF

Gambar 4. 4 Jadwal Kegiatan *On the Job Training*

### 4.3 Permasalahan

Selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung, penulis menemukan kendala dalam pengaturan *slot time* penerbangan yang belum optimal. Hal ini tentu akan berdampak pada efisiensi operasional bandara, terutama dalam hal ketidaksesuaian dengan jadwal yang telah ditentukan dan penundaan frekuensi penerbangan, yang seharusnya dapat memberikan keuntungan bagi bandara. Merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan PM 2 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, terdapat kebijakan untuk meningkatkan performansi slot dan optimalisasi penggunaan *slot time* guna meningkatkan kapasitas bandara. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi dan pemantauan secara berkala terhadap penggunaan *slot time* guna memastikan pelayanan bandara berjalan secara efektif dan efisien. Berikut merupakan rekapitulasi data penggunaan *slot time* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung pada periode *summer* (31 Maret 2024 – 26 Oktober 2024) dan periode *winter* (27 Oktober 2024 – 29 Maret 2025):



**REKAP REALISASI SLOT**  
PERIODE SUMMER 2024  
31 MARET 2024 - 26 OKTOBER 2024

NO	OPERATOR	ARRIVAL						DEPARTURE						
		FLIGHT NO	FROM	TOTAL SLOT			FLIGHT NO	TO	TOTAL SLOT			PLAN	REALISASI	PERSENTASE
				PLAN	REALISASI	PERSENTASE			PLAN	REALISASI	PERSENTASE			
1	PT. Super Air Jet	IU 800	CGK	210	199	95%	IU 801	CGK	210	199	95%			
		IU 984	KNO	56	10	18%	IU 985	KNO	56	10	18%			
		IU 979	BTH	159	45	28%	IU 978	BTH	159	45	28%			
2	PT. Garuda Indonesia	GA 072	CGK	210	210	100%	GA 073	CGK	210	210	100%			
		GA 074	CGK	75	64	85%	GA 075	CGK	75	64	85%			
3	PT. Lion Mentari Airlines	JT 3567	YIA	91	3	3%	JT 3566	CGK	91	3	3%			
		JT 242	CGK	210	196	93%	JT 241	CGK	210	196	93%			
		JT 170	CGK	210	147	70%	JT 171	CGK	210	147	70%			
		JT 176	CGK	163	11	7%	JT 175	CGK	163	11	7%			
		JT 240	CGK	210	190	90%	JT 243	CGK	210	190	90%			
		JT 122	CGK	210	174	83%	JT 123	CGK	210	174	83%			
4	PT. AIRASIA INDONESIA	QZ 178	CGK	210	169	80%	QZ 179	CGK	210	169	80%			
		QZ 182	DPS	121	89	74%	QZ 183	DPS	121	89	74%			
		QZ 180	CGK	210	204	97%	QZ 181	CGK	210	204	97%			
		QZ 176	CGK	12	12	100%	QZ 177	CGK	12	12	100%			
5	PT. CITILINK INDONESIA	QG 996	CGK	127	23	18%	QG 997	CGK	127	23	18%			
		QG 994	CGK	102	82	80%	QG 995	CGK	102	82	80%			
6	PT. BATIK AIR INDONESIA	ID 6706	CGK	38	30	79%	ID 6707	CGK	38	30	79%			
JUMLAH TOTAL				2624	1858	71%			2624	1858	71%			

Gambar 4. 5 Rekap Realisasi *Slot Time* Periode *Summer*

REKAP REALISASI SLOT  
PERIODE WINTER 2025  
27 OKTOBER 2024 - 29 MARET 2025

NO	OPERATOR	ARRIVAL						DEPARTURE						
		FLIGHT NO	FROM	TOTAL SLOT			FLIGHT NO	TO	TOTAL SLOT			PLAN	REALISASI	PERSENTASE
				PLAN	REALISASI	PERSENTASE			PLAN	REALISASI	PERSENTASE			
1	PT. Super Air Jet	IU - 800	CGK	97	91	94%	IU - 801	CGK	97	91	94%			
		IU 984	KNO	27	0	0%	IU 985	KNO	29	22	76%			
		IU - 979	BTH	97	27	28%	IU - 978	BTH	97	27	28%			
2	PT. Garuda Indonesia	GA - 072	CGK	97	94	97%	GA - 073	CGK	97	94	97%			
		GA - 074	CGK	83	82	99%	GA - 075	CGK	83	82	99%			
3	PT. Lion Mentari Airlines	JT - 242	CGK	97	97	100%	JT - 241	CGK	97	97	100%			
		JT - 170	CGK	97	61	63%	JT - 171	CGK	97	61	63%			
		JT - 176	CGK	97	49	51%	JT - 175	CGK	97	49	51%			
		JT - 240	CGK	97	50	52%	JT - 243	CGK	97	50	52%			
		JT - 122	CGK	97	35	36%	JT - 123	CGK	97	35	36%			
4	PT. AIRASIA INDONESIA	QZ 178	CGK	97	35	36%	QZ 179	CGK	97	35	36%			
		QZ 182	DPS	57	0	0%	QZ -183	DPS	57	0	0%			
		QZ 180	CGK	97	94	97%	QZ -181	CGK	97	94	97%			
		QZ - 176	CGK	41	41	100%	QZ - 177	CGK	41	41	100%			
5	PT. CITILINK INDONESIA	QG - 996	CGK	55	0	0%	QG - 997	CGK	55	0	0%			
		QG - 994	CGK	69	69	100%	QG - 995	CGK	69	69	100%			
6	PT. BATIK AIR INDONESIA	ID 6706	CGK	97	97	100%	ID 6707	CGK	97	97	100%			
JUMLAH TOTAL				1399	922	66%			1401	944	67%			

Gambar 4. 6 Rekap Realisasi Slot Time Periode Winter

Berdasarkan data rekap realisasi *slot* untuk periode *summer* 2024 dan *winter* 2025 di Bandar Udara Radin Inten II Lampung, terdapat indikasi penggunaan *slot time* yang kurang optimal saat pergantian musimnya. Hal ini ditunjukkan dengan menurunnya jumlah total realisasi *slot* yang sebelumnya 71% menjadi 67%, serta penurunan realisasi *slot* pada beberapa maskapai, seperti penerbangan Lion Air JT 122/123 dan JT 240/243, Air Asia QZ 178/179 dan QZ 182/183, serta Citilink QG 996/997. Secara keseluruhan, terjadi penurunan realisasi slot pada musim *winter* dibandingkan musim *summer*. Hal tersebut tentu harus menjadi fokus dan evaluasi Penyelenggara Bandar udara untuk mengoptimalkan ketersediaan slot yang diberikan. Dalam peraturan standar yang diatur dalam KP 112 Tahun 2018, dijelaskan tentang:

- Apabila *slot* yang tidak digunakan lebih dari 30%, maka dianggap tidak memenuhi syarat *historical slot* dan mendapat prioritas rendah
- Apabila *slot* yang tidak digunakan pada bandara CGK, SUB, dan DPS lebih dari 50%, maka dianggap tidak memenuhi syarat untuk memperoleh *slot* pada periode penerbangan berikutnya
- Badan Usaha Angkutan Udara yang tidak melaksanakan persetujuan *slot time* minimal 80%, maka akan kehilangan prioritas *slot time* untuk periode selanjutnya

- d. Badan Usaha Angkutan Udara dengan penilaian *On Time Performance* (OTP) yang lebih baik, akan memperoleh prioritas lebih tinggi untuk mendapatkan permohonan *slot time* periode berikutnya

Beberapa *slot* pada musim *winter* tidak terpakai sama sekali hingga beberapa penerbangan menunjukkan tingkat realisasi yang jauh di bawah standar peraturan tersebut, mengindikasikan potensi pengabaian *slot* atau tidak optimalnya jadwal penerbangan yang telah diberikan. Maka dari itu, penulis tertarik untuk mengangkat suatu permasalahan yang berjudul “ANALISIS PENGATURAN SLOT TIME PENERBANGAN DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG”. Dengan pengaturan dan strategi pengelolaan *slot time* yang baik, diharapkan bandar udara dapat mengoptimalkan penggunaan fasilitas dan meningkatkan operasional dengan baik.

#### 4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, perlu dilakukan evaluasi terhadap penerbangan yang memiliki tingkat pemanfaatan slot di bawah standar. Menurut PM 2 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, Evaluasi dan pemantauan *slot time* dilakukan oleh penyelenggara bandar udara dan penyelenggara navigasi penerbangan setiap 14 hari kalender, terkait dengan kesesuaian persetujuan *slot time* dengan realisasi penerbangannya. Kemudian hasil tersebut dilaporkan kepada Kantor Otoritas Bandar Udara untuk dilakukan pengawasan lebih lanjut oleh Ketua Penyelenggara Slot Time Bandar Udara yaitu Direktorat Angkutan Udara. Apabila ditemukan pembatalan atau ketidaksesuaian dengan PPRP lebih dari atau sama dengan 20%, maka dapat dilakukan pengurangan atau pencabutan rute. Berikut merupakan hasil analisis berdasarkan data rekapitulasi realisasi *slot time* di periode *winter* 2025:

1. Analisis penerbangan yang mendapat prioritas rendah

Rekapitulasi *Slot Time* Prioritas Rendah

Flight No	From	Plan	Realisasi	Persentase	Flight No	To	Plan	Realisasi	Persentase
IU 984	KNO	27	0	0%	IU 985	KNO	29	22	76%
IU 979	BTH	97	27	28%	IU - 978	BTH	97	27	28%
JT 170	CGK	97	61	63%	JT - 171	CGK	97	61	63%
JT 176	CGK	97	49	51%	JT - 175	CGK	97	49	51%
JT 240	CGK	97	50	52%	JT - 243	CGK	97	50	52%

Gambar 4. 7 Rekapitulasi Slot Prioritas Rendah

Beberapa penerbangan yang termasuk dalam prioritas rendah, masih memiliki potensi pemenuhan yang baik, sehingga perlunya evaluasi ulang terkait faktor-faktor pendukung pemenuhan slot, seperti penyesuaian kebutuhan frekuensi

penerbangan pada IU 979/978, penyesuaian jam kedatangan dan keberangkatan pada IU 984 dan IU 985, serta faktor lain seperti kerusakan pesawat dan penanganan operasional di darat yang menjadi penghambat dalam operasional penerbangan.

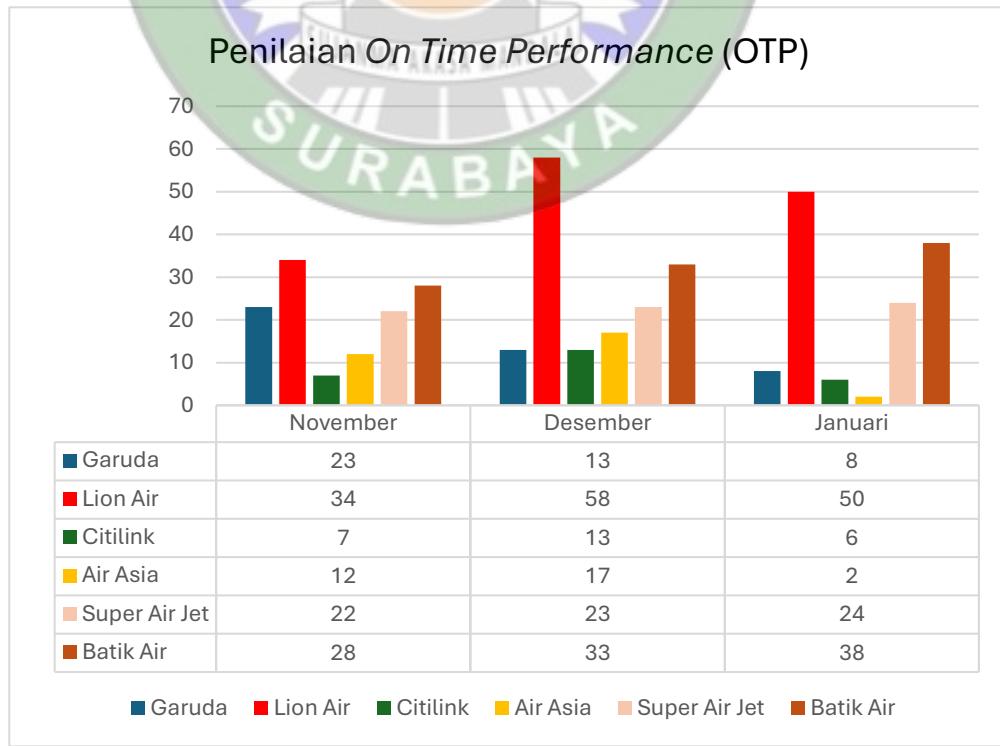
## 2. Analisis penerbangan CGK, SUB, dan DPS dengan pemenuhan kurang dari 50%

Rekapitulasi Slot Time Rute CGK, SUB, DPS Di Bawah 50%										
Flight No	From	Plan	Realisasi	Percentase	Flight No	To	Plan	Realisasi	Percentase	
JT 122	CGK	97	35	36%	JT - 123	CGK	97	35	36%	
QZ 178	CGK	97	35	36%	QZ 179	CGK	97	35	36%	
QZ 182	DPS	57	0	0%	QZ -183	DPS	57	0	0%	
QG 996	CGK	55	0	0%	QG -997	CGK	55	0	0%	

Gambar 4. 8 Rekapitulasi Slot CGK, SUB, dan DPS di bawah 50 %

Mendapatkan *slot* di bandar udara yang dikoordinasikan oleh *Indonesia Airport Slot Management* (IASM) seperti CGK, SUB, dan DPS tidaklah mudah, sehingga pemanfaatan *slot time* menjadi penting agar tidak kehilangan *slot* pada periode berikutnya. *Slot* yang kurang dimanfaatkan oleh maskapai tertentu, dapat dialokasikan ke maskapai lain yang lebih konsisten dan memiliki permintaan tinggi.

## 3. Perhitungan *On Time Performance* (OTP) untuk penentuan prioritas tinggi



Gambar 4. 9 Grafik *On Time Performance* (OTP)

Menurut perhitungan data 3 bulan terakhir, maskapai Air Asia menunjukkan peningkatan signifikan yang sangat baik pada bulan Januari, disusul dengan Garuda Indonesia yang semakin menurun tingkat keterlambatannya, serta maskapai Citilink yang cenderung stabil namun masih kategori rendah, sehingga maskapai Air Asia, Garuda Indonesia, dan Citilink berhak untuk memperoleh prioritas tinggi untuk mendapatkan permohonan *slot time* periode berikutnya. Maskapai dengan OTP lebih baik menunjukkan kepatuhan yang terhadap jadwal penerbangan.

#### 4. Perhitungan pergerakan pesawat per-jamnya

**Pergerakan Pesawat menurut DOS**

Hours/Day	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Sabtu	Minggu
7:00	3	4	3	4	3	4	4
8:00	2	3	2	3	2	3	3
9:00	2	2	2	1	2	2	1
10:00	4	3	3	2	4	4	3
11:00	2	1	2	1	2	1	2
12:00	1	0	1	0	1	0	1
13:00	1	1	1	1	1	1	1
14:00	3	3	3	3	3	3	3
15:00	3	3	3	3	3	3	2
16:00	3	3	3	3	3	3	2
17:00	1	1	1	1	1	1	1
18:00	2	3	2	3	2	3	2

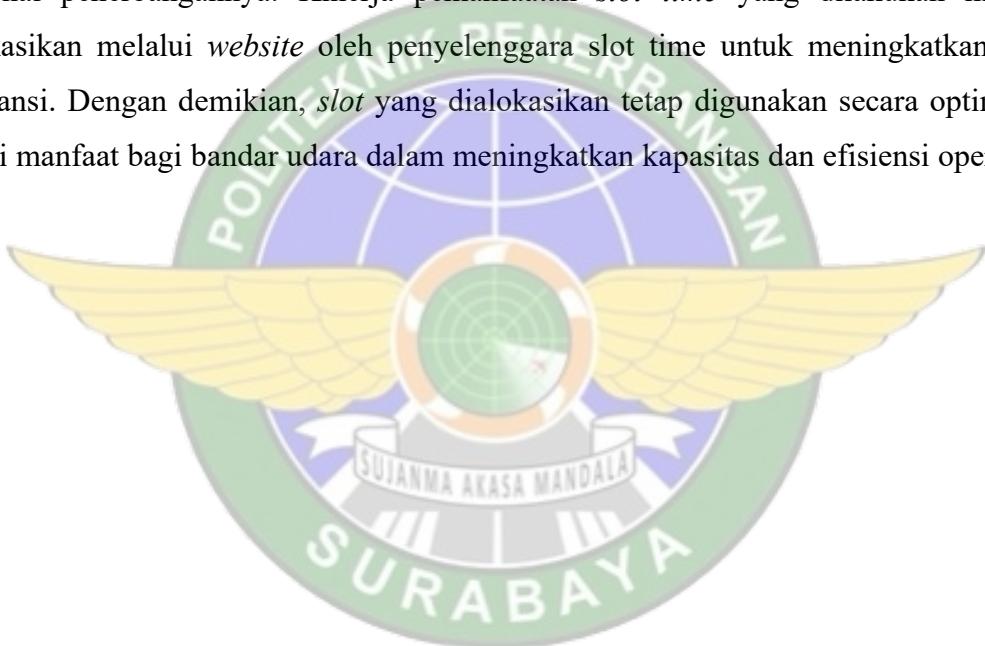
Gambar 4. 10 Pergerakan Pesawat Per-jam

Berdasarkan data pergerakan pesawat per-jam dengan kemampuan NAC Bandar Udara Radin Inten II Lampung yang mampu menampung 4 pesawat dalam waktu bersamaan, hal tersebut masih bisa dioptimalkan oleh penyelenggara bandar udara untuk menambah penerbangan pada jam yang belum optimal, misalnya pada jam 12.00, 13.00, dan 17.00. Serta penambahan frekuensi penerbangan pada jadwal dengan tingkat pemenuhan yang baik, misalnya GA 074/075, QZ 176/177, dan QG 994/995 menjadi *daily*.

Jika maskapai tidak dapat memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan peraturan tersebut, maka *slot* yang tidak dimanfaatkan dengan baik dapat dialokasikan kepada maskapai lain yang memiliki permintaan tinggi. Evaluasi dapat dilakukan dengan mengurangi frekuensi penerbangan, mempertimbangkan rute alternatif, ataupun pemindahan slot pada jam tertentu. Maskapai dapat mengajukan perubahan *slot time* pada periode waktu tertentu kepada pengelola *slot time* bandara. Untuk perubahan *slot time* yang sifatnya periodik diajukan paling

lambat 3x24 jam sebelum pelaksanaan penerbangan, sedangkan untuk penerbangan tambahan (*Extra flight*) diajukan paling lambat 1x24 jam sebelum pelaksanaan penerbangan.

Adapun maskapai dapat juga melakukan pertukaran *slot time* (*Slot swap*) dan pemindahtanganan *slot time* (*Slot transfer*). Sehingga maskapai yang memiliki keluhan atau komplain terkait alokasi *slot time*, dapat mempertimbangkan opsi tersebut dengan berkoordinasi melalui pengelola *slot time*. Penyelenggara bandar udara akan melakukan pengawasan dan pelaporan kepada Kantor Otoritas Bandar Udara untuk dilanjutkan kepada Ketua Penyelenggara Slot Time agar ditindaklanjuti. Peran penyelenggara bandar udara untuk melakukan evaluasi rutin dan audit *slot time* yang dilakukan, diharapkan dapat meningkatkan tingkat disiplin dan tanggung jawab Badan Usaha Angkutan Udara dalam perencanaan operasional penerbangannya. Kinerja pemanfaatan *slot time* yang dilakukan maskapai dipublikasikan melalui *website* oleh penyelenggara slot time untuk meningkatkan proses transparansi. Dengan demikian, *slot* yang dialokasikan tetap digunakan secara optimal dan memberi manfaat bagi bandar udara dalam meningkatkan kapasitas dan efisiensi operasional mereka.



## **BAB V**

## **PENUTUP**

### **5.1 Kesimpulan**

Dari pembahasan terkait permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa terdapat permasalahan terkait pengaturan *slot time* penerbangan. Berdasarkan data realisasi *slot* untuk periode *summer* 2024 dan *winter* 2025, terlihat adanya penurunan dan pemanfaatan *slot* yang masih rendah oleh beberapa maskapai penerbangan. Hal ini ditunjukkan dengan tingkat pemanfaatan *slot* di bawah standar optimal. Menurut Peraturan PM 2 Tahun 2025, evaluasi dan optimalisasi *slot time* sangat diperlukan untuk meningkatkan efisiensi operasional di bandara. Oleh karena itu, perlu dilakukan evaluasi terkait alokasi dan pemanfaatan *slot* tersebut. Dengan evaluasi yang lebih ketat dan optimal, diharapkan operasional penerbangan di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dapat lebih efisien, optimal, dan memberikan pelayanan yang lebih baik bagi penumpang dan maskapai.

Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Radin Inten II lampung, penulis memperoleh banyak wawasan dan pengalaman berharga dari berbagai unit kerja yang berperan penting dalam operasional bandar udara. Pengalaman selama OJT ini memberikan pemahaman yang luas mengenai operasional bandar udara serta tantangan yang dihadapi di setiap unitnya. Dengan wawasan ini, penulis merasa lebih siap untuk memasuki dunia kerja di industri penerbangan, terutama dalam bidang keamanan, operasional bandara, perawatan fasilitas, dan aspek komersial bandara. Selain itu, meningkatkan keterampilan dalam koordinasi antar unit, analisis dan pemecahan masalah, serta manajemen operasional yang akan menjadi nilai tambah dalam karir ke depan. Dengan terus mengembangkan pengetahuan dan keterampilan melalui kegiatan OJT ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi yang lebih baik bagi industri penerbangan di masa mendatang.

### **5.2 Saran**

#### **5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan**

Berdasarkan hasil observasi selama OJT, ditemukan bahwa pengaturan *slot time* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung masih kurang optimal, sebagaimana terlihat dalam data realisasi *slot* yang menunjukkan tingkat pemanfaatan yang rendah untuk beberapa penerbangan, tentunya akan berdampak pada efisiensi operasional bandara serta potensi ketidakseimbangan pergerakan pesawat. Oleh karena itu, diperlukan langkah-langkah evaluasi dan perbaikan agar pemanfaatan *slot time* lebih maksimal sesuai dengan Peraturan

Menteri Perhubungan PM 2 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara. Berikut merupakan beberapa saran yang dapat diterapkan untuk mengoptimalkan *slot time* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung:

1. Prioritas pemberian slot untuk maskapai dengan *historical slot* yang lebih baik
2. Jika satu rute memiliki tingkat keterisian rendah, maskapai bisa mempertimbangkan membuka rute alternatif yang lebih diminati
3. Jika terdapat *slot* yang sering tidak digunakan oleh maskapai tertentu, perlu dilakukan realokasi ke maskapai lain yang membutuhkan *slot* lebih banyak
4. Mengadakan pertemuan berkala dengan maskapai guna mengevaluasi dan menyesuaikan jadwal penerbangan berdasarkan realisasi data penggunaan *slot*
5. Melakukan peningkatan infrastruktur untuk mengembangkan kapasitas dan kebutuhan ruang
6. Memastikan bahwa kebijakan pengelolaan *slot* telah sesuai dengan regulasi yang berlaku terkait pendistribusian, pemanfaatan, serta evaluasi *slot time* di bandara

Dengan menerapkan strategi di atas, diharapkan pemanfaatan *slot time* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung dapat lebih optimal, sehingga tidak ada *slot* yang terbuang sia-sia dan operasional penerbangan menjadi lebih efisien. Evaluasi secara berkala serta komunikasi yang baik antara pihak bandara, maskapai, dan Otoritas Bandar Udara menjadi kunci utama dalam mencapai manajemen *slot time* yang maksimal.

### 5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT

Berdasarkan pengalaman penulis selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) sebagai Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya, terdapat beberapa kendala yang perlu dievaluasi untuk perbaikan di masa mendatang. Kendala tersebut antara lain jadwal kegiatan yang terlalu singkat, sehingga harus memaksimalkan waktu yang terbatas untuk mempelajari di setiap unitnya. Hal tersebut mungkin bisa diperpanjang waktu pelaksanaannya supaya dapat lebih memahami pelajaran yang didapat. Selain itu, perubahan peraturan yang terjadi mengakibatkan beberapa kebutuhan tidak dapat terpenuhi, sehingga diperlukan alternatif solusi dan penyesuaian terhadap kebijakan baru. Jarak antar lokasi kegiatan yang cukup jauh juga menjadi tantangan, karena meningkatkan kebutuhan logistik serta menyulitkan komunikasi. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi dalam menentukan lokasi pelaksanaan kegiatan kedepannya agar komunikasi lebih lancar dan kebutuhan peserta dapat terpenuhi dengan lebih baik.

## DAFTAR PUSTAKA

*Aerodrome Manual (2024), Bandar Udara Radin Inten II Lampung*

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. (2024). *SM.106/6/18/PPSDMPU/2024 tentang Perubahan Waktu Pelaksanaan OJT Mahasiswa Prodi Manajemen Transportasi Udara Poltekbang Surabaya*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2018). *KP 112 Tahun 2018 tentang Tata Cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot time)*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Direktur jenderal Perhubungan Udara. (2017). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang Apron Management Service*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

International Civil Aviation Organization. (2009). *Aerodromes Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation Volume I Aerodrome Design and Operations (Fifth Edition)*. International Civil Aviation Organization.

Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan. (2014). *PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *PM 57 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Ketersediaan Alokasi Waktu Terbang (Slot time) Bandar Udara*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2017). *PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2025). *PM 2 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Tim Penyusun. (2024). *Pedoman Pelaksanaan On the Job Training (OJT) Program Studi Manajemen Transportasi Udara*. Politeknik Penerbangan Surabaya.

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

Wikipedia contributors. (2024). Bandar Udara Internasional Radin Inten II. *Wikipedia*. [https://id.wikipedia.org/wiki/Bandar\\_Udara\\_Internasional\\_Radin\\_Inten\\_II](https://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Internasional_Radin_Inten_II)

## LAMPIRAN

Lampiran 1. Dokumentasi Penulis



