

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



Disusun Oleh:

EZRA SALEH WIBHAWA

NIT. 30621052

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

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



Disusun Oleh:

EZRA SALEH WIBHAWA

NIT. 30621052

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

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

Oleh:

Ezra Saleh Wibhawa

NIT. 30621052

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara

Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Lampung, 27 Februari 2024

*Plh. Assistant Manager of
Airport Operation dan Service*

Dosen Pembimbing I

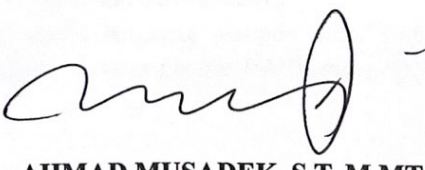
Dosen Pembimbing II


M. TAUFIK AKBAR S
NIK. 20005588


PUTRI AULIA ADIVA R.A.Md
NIP. 20020923 202210 2 001


M. JATAYU A.Md.Tr.U
NIP. 19921011 202012 1 005

Ketua Program Studi Manajemen
Transportasi Udara


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

KATA PENGANTAR

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

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

1. Orang tua serta saudara yang senantiasa memberikan nasihat, doa, dan dukungan berupa material maupun spiritual dalam penyusunan laporan *On the Job Training*;
2. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak Untung Basuki selaku *Executive General Manager* (EGM) beserta tim yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung;
4. Bapak Ahmad Musadek, ST, MT selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya;
5. Bapak Latif Nur Sasongko selaku *Asisstant Manager of Airport Operation and Services* di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung dan selaku *Supervisor On the Job Training* saya;
6. Mbak Putri Aulia Adiva Rahmah A.Md selaku dosen pembimbing I saya yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing selama penyusunan laporan *On the Job Training*;
7. Abang Muhammad Jatayu A.Md.Tr.U selaku dosen pembimbing II saya yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing selama penyusunan laporan *On the Job Training*;
8. Teman-teman yang melakukan *On the Job Training* di Bandara Radin Inten II Lampung, atas semangat dan kerjasamanya.
9. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung membantu penulis dalam penulisan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini.

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

Lampung, 22 Februari 2024

Penyusun



Ezra Saleh Wibhawa



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PERSETUJUAN	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I	10
PENDAHULUAN	10
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	10
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	11
1.2.1 Maksud.....	11
1.2.2 Manfaat	11
BAB II.....	12
PROFIL LOKASI OJT	12
2.1 Sejarah Singkat	12
2.1.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura II.....	12
2.1.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung 16	
2.2 Data Umum Bandar Udara	17
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan	22
2.3.1 Peranan Perusahaan	22
BAB III.....	23
TINJAUAN TEORI	23
3.1 Teori Penunjang	23
3.1.1 Bandar Udara	23
3.1.2 Komersil.....	24
3.1.3 <i>Terminal Inspection Service</i> (TIS).....	27
3.1.4 <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	31
3.1.5 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	36
BAB IV	41
PELAKSANAAN OJT	41

4.1	Lingkup Pelaksanaan OJT.....	41
4.2	Jadwal	41
4.3	Permasalahan.....	42
4.4	Penyelesaian Masalah	43
BAB V.....		46
PENUTUP		46
5.1	Kesimpulan.....	46
5.1.1	Kesimpulan Terhadap Bab 4.....	46
5.1.2	Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	46
5.2	Saran	47
5.2.1	Saran Untuk Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung	47
5.2.2	Saran Untuk Prodi Manajemen Transportasi Udara	47
DAFTAR PUSTAKA.....		48



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Layout</i> Bandara.....	17
Gambar 2.2 <i>Runway</i> Bandara.	18
Gambar 2.3 <i>Apron</i> Bandara.....	20
Gambar 2.4 <i>Helipad Alpha dan Bravo</i>	20
Gambar 2.5 Struktur Organisasi Perusahaan.	22
Gambar 4.1 Bangunan yang memotong Service Road	43
Gambar 4.2 Kondisi Marka Apron yang mulai memudar	43



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 <i>Coordinate Parking stand</i>	21
Tabel 3.1 Personil Unit Komersil.	25
Tabel 3.2 Personil Unit <i>Terminal Inspection Service</i>	30
Tabel 3.3 Personil Unit <i>Apron Movement Control</i>	34
Tabel 3.4 Personel Unit <i>Aviation Security</i>	38
Tabel 4.2 Jadwal <i>On the Job Training</i>	42



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

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

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

Seperti yang telah dibahas pada paragraph pertama, bahwa *On the Job Training* merupakan kurikulum dalam bentuk praktek kerja lapangan sebagai sarana penerapan ilmu yang didapatkan oleh para taruna selama pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama pelaksanaannya, diharapkan taruna mampu menerapkan semua ilmu yang telah diserap selama pendidikan dan

kemudian dipraktekkan dan diimplementasikan sesuai keadaan sebenarnya di lapangan. Menganalisa, mengambil keputusan dan tanggung jawab secara cepat dan tepat dalam melaksanakan tugas pelayanan transportasi udara adalah harapan yang akan dicapai para taruna saat OJT.

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

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

1.2.1 Maksud

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

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

1.2.2 Manfaat

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

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

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura II

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

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

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

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

1. Soekarno-Hatta (Jakarta)
2. Halim Perdanakusuma (Jakarta)
3. Kualanamu (Medan)
4. Supadio (Pontianak)

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

Angkasa Pura II telah berhasil memperoleh berbagai penghargaan dari berbagai instansi. Penghargaan yang diperoleh merupakan bentuk apresiasi kepercayaan masyarakat atas performance Perusahaan dalam memberikan pelayanan, diantaranya adalah *“The Best BUMN in Logistic Sector”* dari Kementerian Negara BUMN RI (2004-2006), *“The Best I in Good Corporate Governance”* (2006), Juara I *“Annual Report Award”* 2007 kategori BUMN Non-Kuangan Non-Listed, dan sebagai BUMN Terbaik dan Terpercaya dalam bidang *Good Corporate Governance* pada *Corporate Governance Perception Index 2007 Award*. Pada tahun 2009, Angkasa Pura II berhasil meraih penghargaan sebagai 1st *The Best Non Listed Company* dari Anugerah Business Review 2009 dan juga sebagai *The World 2nd Most On Time Airport* untuk Bandara Soekarno-Hatta, Juara III *Annual Report Award* 2009 kategori BUMN Non- Keuangan Non-Listed, *The Best Prize ‘INACRAFT Award 2010’ in category natural fibers*, *GCG Award 2011 as Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2010*, Penghargaan Penggunaan Bahasa Indonesia Tahun 2011 dari Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, penghargaan untuk Bandara Internasional Minangkabau Padang sebagai Indonesia Leading Airport dalam Indonesia Travel & Tourism Award 2011, dan Penghargaan Kecelakaan Nihil (*Zero Accident*) selama 2.084.872 jam kerja terhitung mulai 1 Januari 2009-31 Desember 2011 untuk Bandara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, serta berbagai penghargaan di tahun 2012 dari Majalah Bandara kategori *Best Airport 2012* untuk Bandara Internasional Sultan

Syarif Kasim II (Pekanbaru) dan Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), kategori Good Airport Services untuk Bandara Internasional Minangkabau dan Bandara Internasional Soekarno-Hatta Terminal 3 (Cengkareng) dan kategori *Progressive Airport Service, GCG Award 2018 as Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2017*.

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

2.1.1.1 Visi Perusahaan

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

2.1.1.2 Misi Perusahaan

Angkasa Pura II memiliki misi perusahaan, sebagai berikut:

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

4. Orkestrator bagi para pemangku kepentingan terkait bisnis aviasi: Memperkuat kerja sama & sinergi dengan semua pemangku kepentingan dalam ekosistem transportasi udara untuk menjalankan layanan bandara terpadu.
5. Meningkatkan kemampuan perusahaan dan kualitas SDM: Menghormati para karyawan dan memprioritaskan kesejahteraan dan kompetensi & kemampuan personil untuk mencapai standar dunia.
6. Angkasa Pura II juga memiliki nilai-nilai atau budaya perusahaan yang akan terus ditumbuhkembangkan dalam setiap insan Angkasa Pura II. Nilai atau budaya perusahaan adalah AKHLAK:
 1. Amanah: Kami memegang teguh kepercayaan yang diberikan.
 2. Kompeten: Kami terus belajar dan mengembangkan kapabilitas.
 3. Harmonis: Kami saling peduli dan menghargai perbedaan.
 4. Loyal: Kami berdedikasi dan mengutamakan kepentingan Bangsa dan Negara.
 5. Adaptif: Kami terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan.

2.1.1.3 Tujuan Perusahaan

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

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

2.1.1.4 Tata Kelola Perusahaan

Untuk mewujudkan perusahaan yang tumbuh berkembang dan berdaya saing tinggi, Angkasa Pura II telah mengembangkan struktur dan sistem tata kelola perusahaan (*Good Corporate Governance*) dengan memperhatikan prinsip-prinsip GCG sesuai ketentuan dan peraturan serta *Best Practise* yang berlaku.

Pelaksanaan GCG merupakan tindak lanjut Keputusan Menteri BUMN No.117/M-MBU/2002 tanggal 31 Juli 2002 yang kemudian diperbarui dengan Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER 01/MBU/2011 tanggal 01 Agustus 2011 tentang Penerapan Tata Kelola yang Baik pada BUMN, yang menyebutkan bahwa “BUMN wajib melaksanakan operasional

perusahaandengan berpegang pada prinsip-prinsip GCG yaitu transparansi, akuntabilitas, responsibilitas, independensi dan kewajaran”.

Adapun penjabaran prinsip tersebut yaitu:

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

2.1.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung

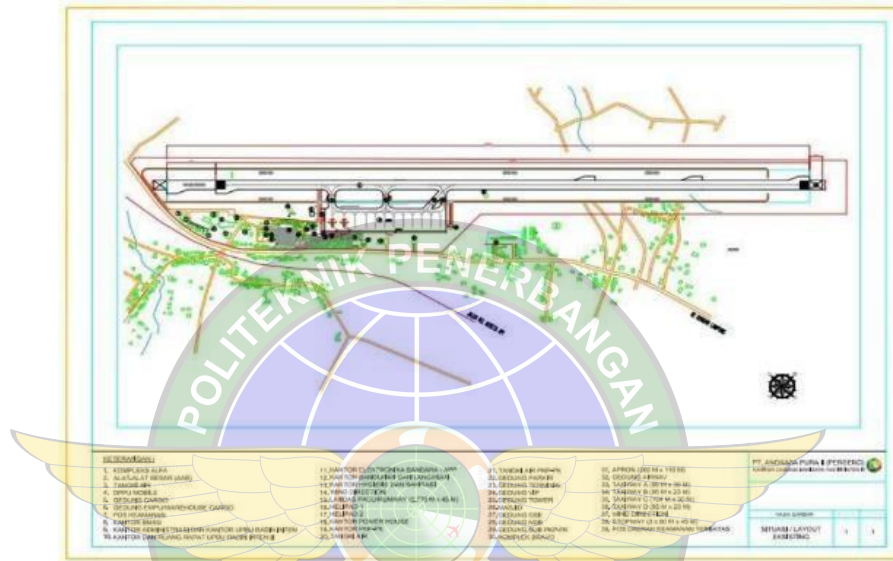
Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung sebelumnya bernama Pelabuhan Udara Branti adalah peninggalan Pemerintahan Jepang yang dibangun pada tahun 1943. Pada tahun 1946 diserahkan kepada Pemerintahan Republik Indonesia. Dari tahun 1946-1955 Pelabuhan Udara Branti dikelola oleh Detasemen Angkatan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

Pada awal tahun 2009 Garuda Indonesia kembali membuka jalur penerbangan ke bandara ini dengan pesawat *Boeing 737-500*. Sejak tahun 2013 dimulailah renovasi tahap pertama dari Bandar Udara Radin Inten II. Renovasi ini dianggap kurang sempurna karena hanya mengubah sedikit saja dari bentuk asli bandara ini. Pada tahun 2014 kembali diadakan perluasan apron sehingga Bandara Radin Inten II dapat menampung 6 pesawat secara bersamaan. Pada tahun 2016, akhirnya dilakukan renovasi besar-besaran di bandara ini (Selengkapnya lihat: Perluasan Bandara). Salah satu bagian dari perluasan pada tahun 2016 ini adalah kembalinya perluasan apron dan konstruksi *Taxiway D*, sehingga kapasitas apron meningkat dari 7 pesawat menjadi 8 pesawat, bahkan bisa menampung 10 pesawat dalam kondisi darurat. Pada akhir tahun 2018 Bandara ini ditingkatkan menjadi bandara internasional, pemerintah memberi waktu selama 6 bulan sejak diterbitkannya surat resmi peningkatan untuk otoritas bandara mempersiapkan segala keperluan untuk penerbangan internasional seperti imigrasi, bea dan cukai serta penambahan terminal 2 internasional yang akan dibangun tahun ini. Pada tanggal 8 Maret

2019, Bandara ini diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo menjadi bandara internasional, dengan menandatangani prasasti berbarengan dengan peresmian Bandar Udara Silampari di Lubuk Linggau.

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

2.2 Data Umum Bandar Udara



Gambar 2.1 *Layout Bandara*

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



Gambar 2.2 Runway Bandara.

Runway adalah suatu daerah

persegi panjang di Bandara yang disiapkan untuk take off dan landing pesawat udara.

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

7. Tora (*Take-off Run Available*)

Tora adalah panjang *Runway* yang tersedia dan dipakai untuk pesawat udara yang melakukan *Take-off*.

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

8. Toda (*Take-off Distance Available*)

Toda adalah panjang TORA ditambah dengan panjang *Clearway*.

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

9. Asda (*Accelerate Stop Distance Available*)

Asda adalah panjang TORA ditambah dengan panjang *Stopway*.

- 1) *Runway* 14 : 2830 m
- 2) *Runway* 32 : 2770 m 10

10. LDA (*Landing Distance Available*)

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

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

11. Kemiringan Runway

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

12. *Stopway*

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

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

13. *Clearway*

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

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

14. *Taxiway*

Taxiway adalah suatu jalur yang ditetapkan pada landasan bandar udara yang bertujuan untuk pesawat udara yang sedang *Taxi* dan menghubungkan dengan *Apron* serta *Runway*.

Taxiway A

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

Taxiway B

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

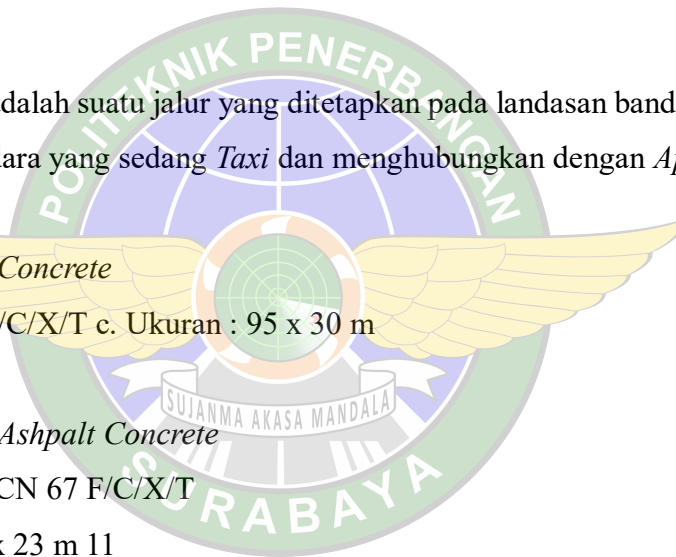
Taxiway C

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

Taxiway D

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

15. *Apron*





Gambar 2.3 *Apron* Bandara

Apron adalah suatu daerah di bandar udara yang digunakan pesawat udara untuk kegiatan *Loading, Unloading, Cargo, Fueling*, parking, penumpang dan pemeliharaan (*Maintenance*).

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

16. *Helipad*



Gambar 2.4 *Helipad Alpha dan Bravo*.

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

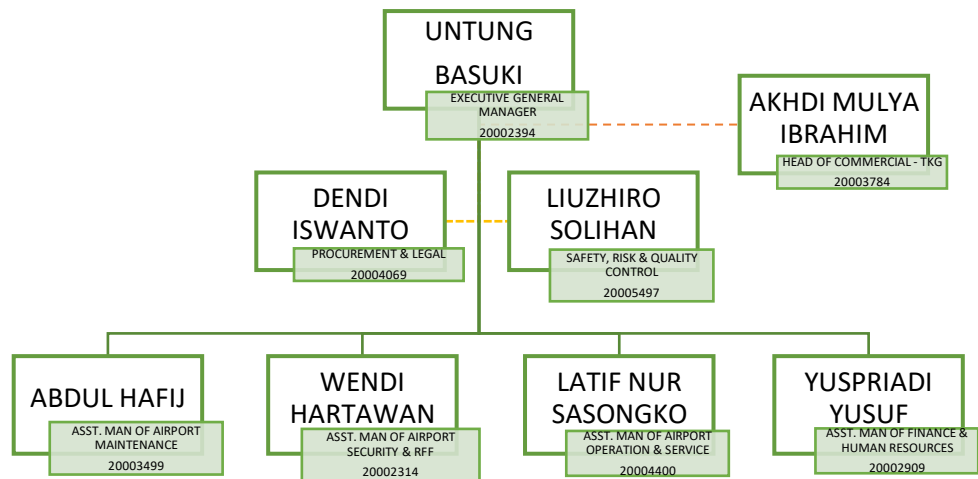
- 1) Jumlah : 3 *Helipad*
- 2) Luas : 24 m x 24 m
- 3) Permukaan : Helipad 1, 2 dan 3 : *Concrete*

- 4) Kekuatan: *Helipad* 1, 2 dan 3: 200.000 lbs 17. *Parking Stand* Dimensi *Apron Eksisting* 545 x 110 M2. *Contact stand* terdiri dari 12 *Parking Stand* yaitu 1 sampai 12, dimana parking stand 1 dan 2 dilayani dengan garbarata
17. *Parking Stand*

Tabel 2.1 *Coordinate Parking stand.*

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

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2.5 Struktur Organisasi Perusahaan.

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

1. *Executive General Manager* : Untung Basuki (20002394)
2. *Commercial Service Devision* : Akhdi Mulya Ibrahim (20002072)
3. *Safety Risk and Quality control* : Liuzhiro Soliha N (20004069)
4. *Procurements and Legal* : Dendi Iswanto (20004069)
5. *Asisstant Manager of Airport Operation dan Service* : Latif Nur Sasongko (20004400)
6. *Asisstant Manager of Airport Maintenance* : Abdul Hafij (20003499)
7. *Asisstant Manager of Airport Security dan ARFF* : Wendi Hartawan (20002314)
8. *Asisstant Manager of Finance dan HR* : Yuspriady Yusuf (20002909)

2.3.1 Peranan Perusahaan

Bandar udara memiliki peranan sebagai:

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

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Teori Penunjang

3.1.1 Bandar Udara

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

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

Sedangkan definisi bandar udara menurut PT (persero) Angkasa Pura adalah "lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat sekitar. Secara yuridis, Bandar Udara didefinisikan sebagai kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Menurut Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2019 tentang Tata Nalangan Kebandarudaraan Nasional, Tata Nalangan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan Bandar Udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi,

keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, Keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.

Tatanan Kebandarudaraan Nasional memuat:

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

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

Pembinaan kegiatan penerbangan;

1. Kepabeanan
2. Keimigrasian
3. Kekarantinaan.

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

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

3.1.2 Komersil

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

1. Pendapatan Aeronautika

Merupakan tarif layanan jasa kebandarudaraan. Pendapatan ini diatur dalam KEP.15.01/00/12/2019/0649 Tentang Tarif PJP4U, Tarif PJP2U, Tarif Pemakaian *Check-In Counter*, Tarif Pelayanan Jasa Pemakaian Garbarata, Tarif Pelayanan Jasa Perpanjangan Jam Operasi, dan Tarif

JKP2U di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung. Adapun yang termasuk pendapatan aeronautika antara lain:

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

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

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

Tabel 3.1 Personil Unit Komersil.

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

Dalam melakukan tugasnya unit komersil mengikuti jam kantor (*Office Hour*) yaitu dimulai dinas pada pukul 07.030 WIB sampai 16.30 WIB selama 5 hari dinas. Dalam hal ini taruna *On the Job Training* selama bertugas di unit Komersil melakukan kegiatan, sebagai berikut:

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



3.1.3 *Terminal Inspection Service (TIS)*

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

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

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

1) Kuesioner

2) *Booth*:

Kawasan yang menjadi tanggung jawab *Terminal Inspection* yaitu:

- (1) Kawasan Darat (*Land Side*) yaitu kawasan atau bagian yang berhubungan dengan persiapan penerbangan dan gerakan passengers di terminal area.
- (2) Gedung Terminal Udara atau *Concourse* adalah pusat urusan penumpang dan barang yang datang atau pergi, di dalamnya terdapat:
 - i. Ruang *Check-in*, merupakan area penumpang untuk menukarkan tiket dengan boarding pass serta mendapatkan claim tag untuk bagasinya yang dinaikkan ke *Compartment* pesawat.
 - ii. Ruang Tunggu Domestik, merupakan ruang tunggu penumpang khusus penerbangan Domestik.
 - iii. Ruang Tunggu Internasional, merupakan ruang tunggu penumpang khusus penerbangan internasional terdapat counter keimigrasian dan terdapat *Security Check*.
 - iv. Ruang Kedatangan domestik, merupakan ruang kedatangan penumpang setelah penerbangan *Domestic* dan tempat penumpang mengambil bagasinya.
 - v. Ruang Kedatangan Internasional, merupakan ruang kedatangan penumpang setelah penerbangan internasional dan tempat penumpang mengambil bagasinya dan terdapat counter keimigrasian dan tempat pemeriksaan Bea Cukai.
 - vi. *Lobby Keberangkatan*, merupakan area darat sebelum memasuki ruang *Check-in Counter*.
 - vii. *Lobby kedatangan* merupakan area penumpang setelah ruang kedatangan.
 - viii. Area penjualan Tiket, merupakan area penumpang untuk membeli tiket penumpang atau refund tiketnya.
 - ix. Area *Underpass*, merupakan area ruang lintas penumpang melalui bawah tanah.
 - x. Ruang *Executive Lounge*, Ruang *Blue Sky*, merupakan area *Restaurant* beriringan ruang tunggu penumpang *Executive*.
 - xi. Area Kargo lini 1 dan lini 2, merupakan area pengemasan kargo datang dan pergi.
 - xii. Area *Drop Zone* dan *Pick Up Zone*, adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal.
 - xiii. Parkir kendaraan, untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput termasuk taksi

Tugas *Terminal Service Officer* dalam kegiatan operasional adalah sebagai berikut:

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

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

Tabel 3.2 Personil Unit *Terminal Inspection Service*.

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

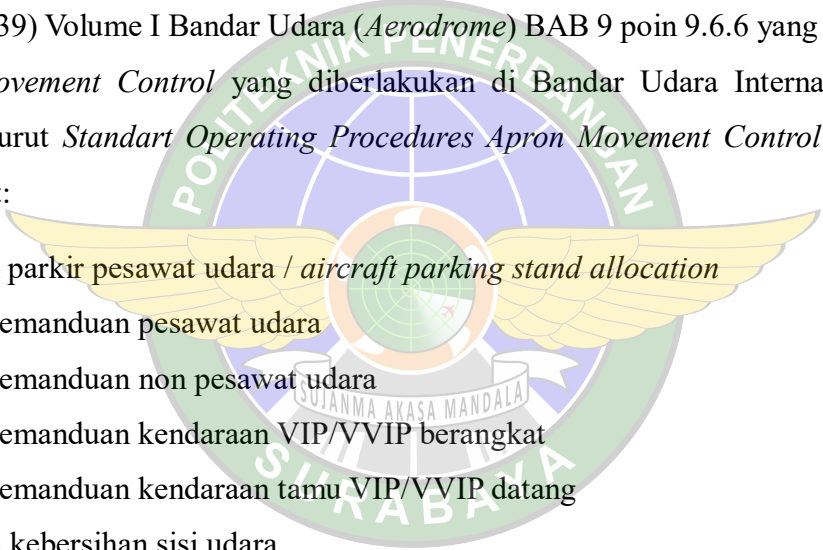
Dalam melakukan tugas di unit *Terminal Inspection Service* taruna/i mengikuti jam kantor (*office hour*) yaitu dimulai dinas pada pukul 08.00 WIB sampai 17.00 WIB selama 12 hari dinas. Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) selama bertugas di unit *Terminal Inspection Service* (TIS) melaksanakan kegiatan sesuai SOP yang ada yaitu:

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

3.1.4 Apron Movement Control (AMC)

Di area *Apron* dibutuhkan personel yang sigap dan tanggap untuk mengatur lalu lintas di area *Apron* dan menentukan *Parking Stand* pesawat. Personel tersebut dikenal dengan personel AMC. *Apron Movement Control* (AMC) adalah personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengaturan dan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di *Apron* serta pemarkiran atau penempatan pesawat udara setelah menerima *Estimate* dari unit ADC (*Tower*). Penyelenggaraan sistem AMC dilakukan dengan memperhatikan faktor keserasian dan penempatan operasional antar unit-unit yang terlibat dalam pengaturan lalu lintas pesawat udara di *Apron*, terutama dengan operasi lalu lintas Terminal.

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

- 
- 1) Penempatan parkir pesawat udara / *aircraft parking stand allocation*
 - 2) Pelayanan pemanduan pesawat udara
 - 3) Pelayanan pemanduan non pesawat udara
 - 4) Pelayanan pemanduan kendaraan VIP/VVIP berangkat
 - 5) Pelayanan pemanduan kendaraan tamu VIP/VVIP datang
 - 6) Pengawasan kebersihan sisi udara
 - (1) Memeriksa dan memastikan permukaan apron dalam kondisi bersih dari bendabenda asing *Foreign Object Damage* (FOD) yang dapat mengakibatkan kerusakan pada mesin dan bagian lain dari pesawat udara, sehingga berpotensi mengganggu operasi penerbangan;
 - (2) Kontrol kebersihan *Apron* pada pagi, siang, sore dan malam hari secara berkala untuk memastikan permukaan *Apron* dalam kondisi bersih;
 - (3) Mencatat hasil inspeksi kebersihan dan kerusakan *Apron* ke dalam laporan harian atau *logbook*;
 - (4) Menghubungi petugas maskapai atau *Ground Handling agent* untuk membersihkan tumpahan oli atau menyingkirkan sampah dan barang- barang bekas di sisi udara yang menjadi tanggung jawabnya;

- (5) Memerintahkan petugas maskapai dan *Ground Handling agent* untuk mengeluarkan kendaraan atau *Ground Support Equipment* (GSE) apabila sudah tidak dapat dipergunakan lagi atau dalam perbaikan;
 - (6) Berkoordinasi dengan unit infrastruktur untuk pembersihan *Foreign Object Damage* (FOD) di apron apabila kondisi apron kotor;
 - (7) Memberi pengarahan kepada tugas maskapai, ground handling dan orang-orang yang beraktifitas di apron untuk bersama-sama menjaga kebersihan sisi udara.
- 7) Pengawasan fasilitas sisi udara:
- (1) Melaksanakan pengawasan dan memastikan fasilitas *Apron* berfungsi dengan baik, yang meliputi:
 - (2) Kesiapan Garbarata;
 - (3) Kejelasan Marka dan Rambu *Apron*;
 - (4) Kesiapan fasilitas *Flood Light*;
 - (5) Kesiapan fasilitas *Apron Edge Light*;
 - (6) Mencari fasilitas *Apron* yang tidak berfungsi (*Unserviceable*) pada logbook dan checklist harian;
 - (7) Melaporkan kepada atasan dan unit *Electrical & Mechanical Facility* terkait fasilitas yang berkaitan dengan kelistrikan dan mekanis yang tidak berfungsi (*Unserviceable*) untuk segera diperbaiki;
 - (8) Melaporkan kepada atasan dan unit infrastruktur terkait kerusakan struktur apron, marka dan rambu yang kusam atau rusak;
 - (9) Menginformasikan kepada unit *Aircraft Traffic Control* (ATC), operator penerbangan dan *Ground Handling agent* mengenai fasilitas yang tidak berfungsi yang dapat mempengaruhi pelayanan dan operasional penerbangan.
- 8) Kegiatan razia di sisi udara
- 9) *Updating Notice Airport Capacity* (NAC)
- 10) Input data penerbangan
- (1) Input data penerbangan pada *Apron Movement Sheet* (AMS) dan Aplikasi *Oasys* di *computer*;
 - (2) Pengisian di aplikasi *Oasys* dan input data penerbangan, meliputi:
 1. Tanggal Input data;
 2. Registrasi pesawat udara;
 3. *Type of aircraft*;
 4. Jenis penerbangan;
 5. *Parking stand number*;

6. *Block-on dan Block-off time*;
 7. Asal dan tujuan pesawat udara;
 8. Pemakaian garbarata.
- (3) Catat dan laporkan data penerbangan *Return to Stand (RBS)* / *Return to Apron (RTA)* / *Return to Base (RTB)* dan operator penerbangan *Unschedule* di *Apron Movement Sheet*;
 - (4) Catat dan laporkan data pesawat udara yang parkir di luar ketentuan yang berlaku (kesalahan parkir akibat *miss-understanding/ miss- communication/ miss-coordination* dari pilot, ADC, atau marshaller).

11) Pencatatan laporan *Log Book*

- (1) Membuat laporan tugas operasional;
- (2) Minimal memuat data tanggal, hari, shift dan nama petugas incharge serta kesiapan fasilitas pendukung;
- (3) Mencatat kesiapan fasilitas pendukung kerja maupun sistemnya pada checklist;
- (4) Membuat laporan hasil penertiban lalu lintas dan penempatan kendaraan GSE;
- (5) Membuat laporan *Irregular Flight*
- (6) Membuat laporan khusus atas kejadian di sisi udara apabila masalah tersebut dianggap sangat penting dan perlu segera diketahui oleh para pejabat di lingkungan perusahaan dan tercatat di *Logbook*.

12) Pelayanan marshalling pesawat udara

13) Pelayanan, pengawasan pengoperasian dan kebersihan fasilitas garbarata

14) Penertiban tanda izin mengemudi (TIM)

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

16) Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara

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

18) Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara

- (1) Pengawasan dan penertiban PAS Bandara;
- (2) Pengawasan dan penertiban operator/pengemudi disisi udara;
- (3) Pengawasan dan penertiban parkir kendaraan dan GSE;
- (4) Memberikan teguran jika ada personil sisi udara yang tidak mengikuti aturan yang berlaku;
- (5) Menindak para pelanggar sesuai dengan ketentuan dan memberikan surat tanda bukti pelanggaran
- (6) Setiap orang ketika memasuki dan selama berada di sisi udara harus memakai PAS Bandara dan selama di sisi udara harus memakai PAS Bandara yang sah dan berlaku (*valid*) dengan kode Area P (*Platform/Apron*);

- (7) PAS Bandara harus dipakai atau dipasang pada tempat yang mudah dilihat oleh petugas yang berwenang untuk memeriksa dan mengawasi kegiatan di sisi udara;
- (8) Dilarang meminjamkan PAS Bandara kepada orang lain dan/atau menggunakan PAS Bandara atas nama orang lain. Apabila ditemukan seseorang berada di sisi udara dengan memakai PAS Bandara bukan atas namanya atau memalsukan masa berlaku PAS Bandara, maka yang bersangkutan akan ditahan dan diproses oleh Unit *Aviation Security* (AVSEC);
- (9) Penggunaan PAS Bandara harus sesuai dengan area yang tercantum pada PAS Bandara;
- (10) Apabila PAS Bandara hilang harus segera melapor dan mengajukan penggantian PAS Bandara kepada Kantor Cabang Otoritas Bandara Wilayah 1 (satu) dengan melampirkan surat keterangan kehilangan dari Kepolisian;
- (11) Pelanggaran atau penyalahgunaan PAS Bandara akan dikenakan sanksi sesuai dengan Undang-Undang Nomor: 1 Tahun 2009.

19) Penanganan *Incident* dan *Accident* di sisi udara

20) Pengawasan kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE)

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

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

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

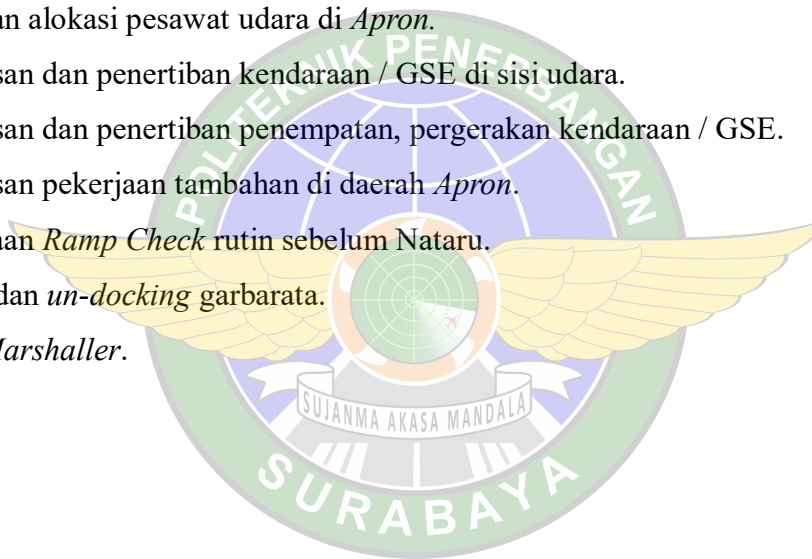
Tabel 3.3 Personil Unit *Apron Movement Control*.

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

3.	Feru Marando	<i>Supervisor 1</i>	maksimal 8 jam kerja/harinya.
----	--------------	---------------------	-------------------------------

Dalam melakukan tugas di unit *Apron Movement Control* taruna/i mengikuti jam kantor (*office hour*) yaitu dimulai dinas pada pukul 08.00 WIB sampai 17.00 WIB selama 10 hari dinas. Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) selama bertugas di unit *Apron Movement Control* (AMC) melaksanakan kegiatan sesuai SOP yang ada yaitu:

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



3.1.5 *Aviation Security (AVSEC)*

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

Petugas atau personel Keamanan Penerbangan wajib memiliki Lisensi atau surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) dalam melaksanakan tugasnya (Peraturan Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2675/XII/2010 Bab 1 Butir 9).

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

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

Dalam bekerja, unit AVSEC didukung beberapa peralatan kerja seperti:

1. Peralatan pendeteksi *Hand Helth Metal Detector* dan *Walk Through Metal Detector* (HTMD dan WTMD);
2. Peralatan pendeteksi bahan *Organic* dan *Non-organic (X-Ray)*;
3. Peralatan pendeteksi bahan nuklir,biologi, kimia, dan radioaktif ;
4. Peralatan pendeteksi bahan peledak (*Explosive Detector*);
5. Kendaraan patrol keamanan penerbangan;
6. Peralatan pemantau lalu lintas orang, kargo, pos, kendaraan, dan pesawat udara di bandara;
7. Peralatan pusat penanggulangan kendaraan darurat (*Emergency Operation Centre*);
8. Peralatan pengendalian jalan masuk;

9. Peralatan pendeteksi penyusup pagar perimeter (*Perimeter Instruction Detection System*);
10. Peralatan komunikasi personel keamanan.

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



Tabel 3.4 Personel Unit *Aviation Security*.

No.	Nama	Jabatan
1.	Danis Firdaus	<i>Chief</i>
2.	Gatot Indra Agusta	<i>Chief</i>
3.	Yudi Apriana	<i>Chief</i>
4.	Mohamad Taufik	<i>Chief Assistant</i>
5.	Makomam Mahmuda	<i>Chief Assistant</i>
6.	Chandra Septian Wibowo	<i>Chief Assistant</i>
7.	Mohamad Fredi	<i>Airport Security Supervisor</i>
8.	Alfa Riduan Ramdani	<i>Airport Security Supervisor</i>
9.	Haningtyas Eka Puspita	<i>Airport Security Supervisor</i>
10.	Dwi Ronaldo Putra	<i>Airport Security Supervisor</i>
11.	Bangkit Indra Prakarsa	<i>Airport Security Supervisor</i>
12.	Andri Ruswendi	<i>Airport Security Supervisor</i>
13.	Erwin Wijaya	<i>Airport Security Supervisor</i>
14.	Herlina Hikmaini	<i>Airport Senior Security</i>
15.	Agung Yulianto	<i>Airport Security</i>
16.	Bachtiar Pilar Medition	<i>Airport Security</i>
17.	Dedi Yanto	<i>Airport Security</i>
18.	Deni Sukoco	<i>Airport Security</i>
19.	Dusrin Simarmata	<i>Airport Security</i>
20.	Dwi Wibowo	<i>Airport Security</i>
21.	Eka Novi Dianti	<i>Airport Security</i>
22.	Enjang Pangestu	<i>Airport Security</i>
23.	Firdiansyah	<i>Airport Security</i>
24.	Galih Hermawan	<i>Airport Security</i>
25.	Hanif Damayanti	<i>Airport Security</i>
26.	Ibnu Adi Pratama	<i>Airport Security</i>
27.	Johan Sulistiawan	<i>Airport Security</i>
28.	Julian Pribadi	<i>Airport Security</i>
29.	Misroji	<i>Airport Security</i>
30.	Muhammad Irvan Ramadhan	<i>Airport Security</i>

31.	Panji Prayoga	<i>Airport Security</i>
32.	Raihana Miftah	<i>Airport Security</i>
33.	Refa Kurnia Ramadhan	<i>Airport Security</i>
34.	Rendi Merliawan	<i>Airport Security</i>
35.	Ridho Kurnianto	<i>Airport Security</i>
36.	Ridho Rahmadi	<i>Airport Security</i>
37.	Rio Prayoga	<i>Airport Security</i>
38.	Septio Yasmir Azis	<i>Airport Security</i>
39.	Trio Suseno	<i>Airport Security</i>
40.	Yudha Yudistira	<i>Airport Security</i>
41.	Ade Kurniawan	<i>Airport Security</i>
42.	Eko Pujiono	<i>Airport Security</i>
43.	Aswan Syairulloh	<i>Airport Security</i>
44.	Muhamad Ichsan Darmawan	<i>Airport Security</i>
45.	Rahmad Hidayat	<i>Airport Security</i>
46.	Yakub Siddiq	<i>Airport Security</i>
47.	Enggar Gianto	<i>Airport Security</i>
48.	Indah Fajar Sari	<i>Airport Security</i>
49.	Erwin Arif	<i>Airport Security</i>
50.	Meibi Shalfana L.K	<i>Airport Security</i>
51.	Ilmi Hayati Puji Lestari	<i>Airport Security</i>
52.	Ahmad Rusli	<i>Airport Security</i>
53.	Khanisa Annisa Delovita	<i>Airport Security</i>
54.	Wahyu Bella Sari	<i>Airport Security</i>
55.	Ade Putra Wijaya	<i>Airport Security</i>
56.	Rafi Irvan	<i>Airport Security</i>
57.	Evan Miyanto	<i>Airport Security</i>
58.	Riki Riyadi	<i>Airport Security</i>
59.	Ernes Wamesa	<i>Airport Security</i>
60.	Yudha Oktama	<i>Airport Security</i>
61.	Hudi Pranata	<i>Airport Security</i>
62.	Herlina Efendi	<i>Airport Security</i>

63.	Syela Ayu Destri Putri	<i>Airport Security</i>
-----	------------------------	-------------------------



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

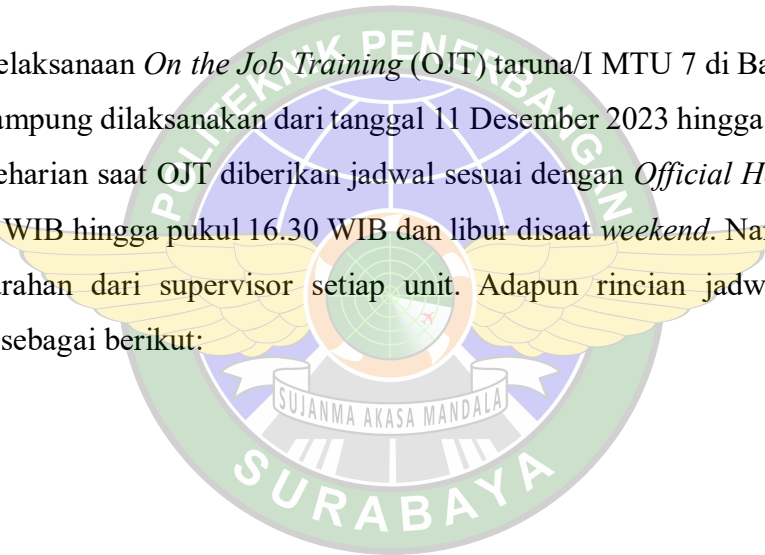
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

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

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

4.2 Jadwal

Jadwal pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) taruna/I MTU 7 di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung dilaksanakan dari tanggal 11 Desember 2023 hingga 28 Februari 2024. Dalam pelaksanaan keseharian saat OJT diberikan jadwal sesuai dengan *Official Hours* yaitu lima hari kerja dari pukul 07.30 WIB hingga pukul 16.30 WIB dan libur disaat *weekend*. Namun jadwal tersebut tetap menyesuaikan arahan dari supervisor setiap unit. Adapun rincian jadwal kegiatan berdasarkan pembagian unit, sebagai berikut:



Tabel 4.1 Jadwal *On the Job Training*.

NO	NAMA	UNIT PENEMPATAN			
		Minggu ke 1-3	Minggu ke 4-6	Minggu ke 7-10	Minggu ke 10-13
		11-Des-23 s.d 24-Des-23	25-Des-23 s.d 14-Jan-23	15-Jan-24 s.d 10-Feb-24	11-Feb-24 s.d 28-Feb-24
1	Salsabila Eka Putri W	AMC	AVSEC	KOMERSIL	TIS
2	Fadhil Rizqullah	AVSEC	KOMERSIL	TIS	AMC
3	M. Rezalhaque R	KOMERSIL	TIS	AMC	AVSEC
4	Ezra Saleh Wibhawa	TIS	AMC	AVSEC	KOMERSIL
5	M. Raafi Akbar	AVSEC	TIS	AMC	KOMERSIL
6	Farachdelia Kusuma N	AMC	AVSEC	KOMERSIL	TIS

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) mulai dari tanggal 11 Desember 2023 sampai 28 Februari 2024, penulis menemukan beberapa permasalahan yang mengganggu kegiatan dalam memberikan pelayanan yang optimal di Bandara Radin Inten II Lampung. Untuk permasalahan, penulis berfokus pada permasalahan yang didapat selama di Unit Apron Movement Control (AMC). Adapun permasalahannya sebagai berikut :

- a. Terdapat Service Road yang terhalang oleh bangunan

Didepan ruang *Apron Movement Control* (AMC) terdapat bangunan yang merupakan akses menuju ke garbarata 2. Bangunan tersebut memotong marka *Service Road* sehingga pergerakan di daerah tersebut menjadi sempit karena termakan oleh bangunan tersebut. Contoh kasusnya, ketika terdapat pergerakan antara mobil *refuelling* dan GSE yang berlawanan arah, maka salah satu nya harus berhenti terlebih dahulu untuk memberi jalan, karena tidak memungkinkan terjadi pergerakan bersamaan.



Gambar 4.1 Bangunan yang memotong Service Road

b. Terdapat Marka yang pudar

Pada beberapa marka di *Apron* terlihat sudah mulai memudar. Menurut data yang penulis dapat dari unit *Maintenance* marka pada *Apron* terakhir diperbarui pada tahun 2020 saat peralihan dari UPBU menjadi Angkasa Pura II.



Gambar 4.2 Kondisi Marka Apron yang mulai memudar

4.4 Penyelesaian Masalah

Saat proses kegiatan OJT berlangsung, terdapat beberapa permasalahan yang telah dijabarkan diatas sub bab ini. Permasalahan tersebut dapat diatasi dengan cara pemecahan masalah dibawah ini :

- a. Terdapat Service Road Marking dengan posisi yang kurang tepat. Terlihat batas marka Service Road Marking pada Bandara Radin Inten II bertabrakan dengan bagian bangunan terminal yang menuju garbarata, sehingga pergerakan mobil refueling berpapasan dengan kendaraan Ground Support Equipment (GSE). Service Road yang kurang memenuhi standard untuk digunakan, solusi yang dapat dilakukan yaitu dengan :
 - i. Melakukan pergantian laju kendaraan saat melewati Service Road yang terhalang oleh bangunan, dengan mementingkan prioritas kendaraan. Misalnya, jika mobil refueling berpapasan dengan kendaraan GSE maka terlebih dahulu mementingkan kendaraan refueling. Begitu juga jika ada kendaraan PK yang berpapasan dengan mobil refueling lebih mementingkan kendaraan PK karena sifatnya lebih mengutamakan yang lebih penting
 - ii. Memperbanyak penjagaan pada saat para penumpang yang akan melalui service road sehingga para ground staff dapat memperlakukan sistem penjagaan jika ada mobil refuelling yang akan melakukan refuelling pada pesawat yang akan diisi.
- b. Terdapat marka pada apron banyak yang sudah pudar. Kondisi ini membuat personil ground handling kesulitan dalam menempatkan peralatan ground support equipment (GSE) di tempat yang benar karena susah melihat marka yang ada.

Demi menjaga keselamatan dan kenyamanan bekerja di area apron agar bisa juga meningkatkan pelayanan penerbangan di Bandar Udara Radin Inten II Lampung, Mitigasi yang dapat dilakukan yaitu dengan cara :

- i. Untuk marka solusi jangka pendeknya adalah memberi cone atau tanda fisik pembatas agar personil yang bekerja di sisi udara (air side) dapat mengerti batasan-batasannya.
- ii. Untuk jangka panjang bisa diusulkan untuk pengadaan perbaikan yaitu pengecatan ulang pada sisi marka yang telah pudar agar seluruh pekerja dapat melihat dengan jelas marka-marka pada apron yang akhirnya akan berdampak pada peningkatan pelayanan penerbangan di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung

Dari dua permasalahan tersebut mengenai Marka sudah diatur dalam KP 326 Tahun 2019 dan PP No. 3 Tahun 2001 sebagai berikut :

Warna dan kontrasnya

5.2.1.4 Marka *runway* haruslah berwarna putih pada semua beton, aspal atau permukaan *runway* yang dilapis

Catatan 1. – Pada permukaan runway yang berwarna terang, marka berwarna putih harus diperjelas dengan memberi warna hitam dipinggirannya.

Catatan 2. – Lebih disukai bahwa resiko tidaksamanya karakteristik friksi pada marka dikurangi sejauh mungkin untuk dilakukan dengan menggunakan jenis cat yang sesuai.

Catatan 3. – Marka bisa terdiri dari bentuk bidang solid atau bentuk garis-garis longitudinal yang memberikan efek seperti sebuah bentuk bidang solid.

5.2.1.5 Marka *taxiway*, marka *turn-pad runway* dan marka *aircraft stand* harus berwarna kuning.

PP No.3 Tahun 2001



- (1) Penyelenggara bandar udara wajib memasang rambu dan marka pada sisi udara dan sisi darat bandar udara.
- (2) Rambu dan marka sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berfungsi untuk memberikan larangan, perintah, peringatan dan petunjuk.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai rambu dan marka serta pemasangannya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab 4

Selama pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung yang dikelola oleh PT Angkasa Pura II (Persero) penulis banyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman bagaimana saat bekerja langsung di lapangan yang sebelumnya hanya melalui teori dan dapat menemukan sebuah permasalahan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya. Karena adanya masalah tersebut penulis dapat mengetahui bagaimana cara menyelesaikan masalah yang telah ditemukan. Permasalahan yang telah dijabarkan juga dapat dijadikan bahan evaluasi untuk PT Angkasa Pura II (Persero) Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Radin Inten II untuk memaksimalkan perawatan atau *maintenance* mengenai fasilitas sisi udara untuk meningkatkan pelayanan operasional yang ada. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dan mengharapkan kritik dan saran yang dapat menjadikan kesempurnaan untuk laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembacanya.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training*

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

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

5.2 Saran

Selama pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang berjalan kurang lebih tiga bulan di beberapa unit operasional Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung penyusun mempunyai beberapa saran masukan yang harapannya dapat sebagai perbaikan untuk perkembangan bandar udara agar menjadi peningkatan dalam segi pelayanan maupun pengoperasian, sebagai berikut:

5.2.1 Saran Untuk Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung

Laporan *On the Job Training* yang telah dibuat dengan mencantumkan sebuah masalah pada proses pengawasan yang belum berjalan secara optimal yang telah dicantumkan kedalam bab empat agar bisa menjadi bahan koreksi untuk tercapainya peningkatan pengawasan dan tindakan operasional.

Penulis menyarankan agar pihak Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung juga lebih memperhatikan apa saja fasilitas keamanan dan kenyamanan di bandar udara yang perlu perbaikan atau diperbarui untuk mengurangi terjadinya hal yang dapat menimbulkan permasalahan.

5.2.2 Saran Untuk Prodi Manajemen Transportasi Udara

- 1) Diharapkannya program studi dapat memberi rincian kegiatan jauh hari secara terjadwal sebelum kegiatan tersebut akan dilaksanakan.
- 2) Dalam pelaksanaan *On the Job Training* diharapkan dapat bisa lebih lama supaya ilmu dan materi yang didapat tiap unit dilapangan agar bisa lebih diperdalam secara pemahaman maupun praktek. Karena dirasa belum cukup untuk memperdalam ilmu yang kita dapat kan serta permasalahan di lapangan.
- 3) Diharapkan untuk kegiatan *On the Job Training* selanjutnya agar ada pendamping dari pihak program studi pada saat tiba di bandar udara yang akan didatangi baik konfirmasi secara langsung maupun virtual.

DAFTAR PUSTAKA

(Udara, 2021)Indonesia, R. (2001). *Presiden republik indonesia*.

Parkir, P., & Udara, P. (2023). *A . 10*, 1–64.

Penulisan, S., & Ojt, L. (2018). *www.poltekbangsby.ac.id*. 1–22.

Udara, M. T. (2021). *Manajemen transportasi udara politeknik penerbangan tahun 2021*.



LAMPIRAN



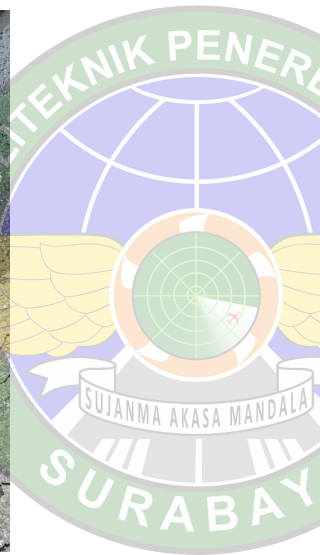
Pengarahan bersama Assistant Manager Avsec & ARFF



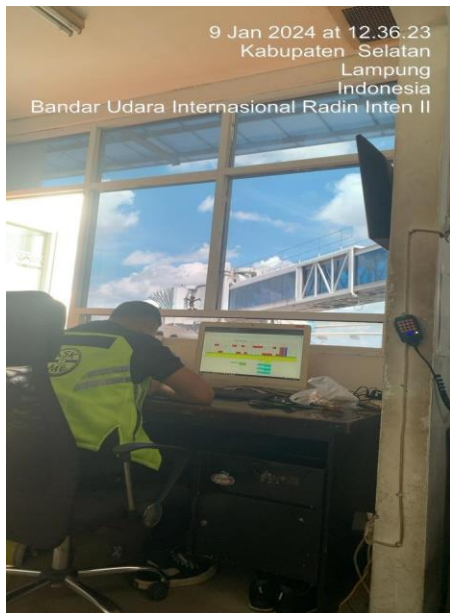
Penyambutan penumpang pertama pada tahun baru 2024



Inspeksi runway pada Kawasan Apron



Inspeksi FOD pada Kawasan Apron



Melakukan stanby di ruangan AMC dan menginput data AMS



Melakukan pengawasan Bersama Supervisor AMC saat memperbaiki Apron yang rusak



Mematikan AC setelah selesai penerbangan



Melakukan penjagaan di SCP 1



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA
LAPANGAN**

POLITEKNIK PENERBANGAN
SURABAYAMANAJEMEN
TRANSPORTASI UDARA

Nama : Ezra Saleh Wibhawa
NIT : 30621052
Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Terminal Inspection Service
Periode PKL : 11 Desember 2023 - 24 Desember 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15%	95	14,25
2	Disiplin	15%	88	13,2
3	Inisiatif	15%	92	13,8
4	Tanggungjawab	15%	90	13,5
5	Kerjasama	15%	93	13,95
6	Kerajinan	10%	94	9,4
7	Sikap	15%	91	13,65
JUMLAH				91,75

Keterangan :

Sangat Baik : 85 – 100
Baik : 70 – 84
Cukup : 60 – 69
Kurang : 40 – 59
Buruk : 0 – 39

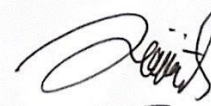
Mengetahui,

Supervisor On the Job Training


Latif Nur Sasongko

Lampung, 21 Februari 2023

Penilai,


Nazmawati S.Sos



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA
LAPANGAN**

POLITEKNIK PENERBANGAN
SURABAYAMANAJEMEN
TRANSPORTASI UDARA

Nama : Ezra Saleh Wibhawa
NIT : 30621052
Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Apron movement control
Periode PKL : 28 Desember 2023 - 14 Januari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15 %	90	13,5
2	Disiplin	15 %	90	13,5
3	Inisiatif	10 %	90	9,0
4	Tanggungjawab	15 %	92	13,8
5	Kerjasama	10 %	88	8,8
6	Kerajinan	15 %	86	12,9
7	Sikap	15 %	90	13,5
JUMLAH				89,5

Keterangan :

Sangat Baik : 85 – 100
Baik : 70 – 84
Cukup : 60 – 69
Kurang : 40 – 59
Buruk : 0 – 39

Mengetahui,

Supervisor On the Job Training

Latif Nur Sasongko

Lampung, 21 Februari 2023

Penilai,

Juni Jatisa Pasoga



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA
LAPANGAN**

POLITEKNIK PENERBANGAN
SURABAYAMANAJEMEN
TRANSPORTASI UDARA

Nama : Ezra Saleh Wibhawa
NIT : 30621052
Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik penerbangan surabaya
Unit Kerja : Aviation security
Periode PKL : 15 Januari - 10 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15 %	91	13,65
2	Disiplin	15 %	95	14,25
3	Inisiatif	15 %	98	14,7
4	Tanggungjawab	13 %	90	11,7
5	Kerjasama	14 %	90	12,6
6	Kerajinan	13 %	97	12,61
7	Sikap	15 %	94	14,25
JUMLAH				93,76

Keterangan :

Sangat Baik : 85 – 100
Baik : 70 – 84
Cukup : 60 – 69
Kurang : 40 – 59
Buruk : 0 – 39

Mengetahui,
Supervisor On the Job Training

Latif Nur Sasongko

Lampung, 21 Februari 2023

Penilai,

Chandra Septian Wibowo



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA
LAPANGAN**

POLITEKNIK PENERBANGAN
SURABAYAMANAJEMEN
TRANSPORTASI UDARA

Nama : Ezra Saleh Wibhawa
NIT : 30621052
Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : KomerSIL
Periode PKL : 11 februari 2024 - 28 februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15 %	96	14,4
2	Disiplin	15 %	95	14,25
3	Inisiatif	15 %	93	13,95
4	Tanggungjawab	14 %	95	13,3
5	Kerjasama	13 %	98	12,74
6	Kerajinan	15 %	96	14,4
7	Sikap	13 %	93	12,09
JUMLAH				95,13

Keterangan :

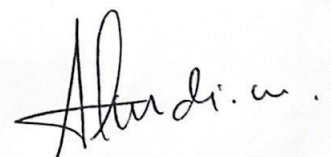
Sangat Baik : 85 – 100
Baik : 70 – 84
Cukup : 60 – 69
Kurang : 40 – 59
Buruk : 0 – 39

Mengetahui,
Supervisor On the Job Training


Latif Nur Sasongko

Lampung, 21 Februari 2023

Penilai,


Akhdi Mulya Ibrahim