

**OTIMALISASI PELAPORAN BARANG TERTINGGAL DI
BANDAR UDARA ADI SOEMARMO BOYOLALI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

ALDI PRASETYO
NIT. 30622003

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**OPTIMALISASI PELAPORAN BARANG TERTINGGAL DI
BANDAR UDARA ADI SOEMARMO BOYOLALI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

ALDI PRASETYO
NIT. 30622003

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PELAPORAN BARANG TERTINGGAL DI BANDAR UDARA ADI SOEMARMO BOYOLALI

Oleh :

ALDI PRASETYO
NIT. 30622003

Laporan *On The Job Training* telah diterima dan disahkan
sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training*

Disetujui Oleh :

Supervisor/OJTI

Dosen Pembimbing



HILMAN FUADI
NIK. 20241921

LADY SILK MOONLIGHT
NIP. 19871109 200912 2 002

Mengetahui,
General Manager
Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali

KOL. PNB. ERICK ROFIQ NURDIN
NRP. 523401

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 4 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota

HERU SETIYAWAN
NIK. 20241399

HILMAN FUADI
NIK. 20241921

LADY SILK MOONLIGHT
NIP. 19871109 200912 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan hidayat- NYA sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 6 Januari sampai dengan 28 Februari 2025.

Adapun maksud dari penulisan laporan ini adalah sebagai bekal penulis dalam mendalami ilmu serta keterampilan yang telah penulis dapatkan selama pelaksanaan *On the Job Training*, baik dalam pelaksanaan di lapangan maupun dalam penulisan laporannya. Semua itu merupakan suatu proses belajar, yang meski tidak sempurna, namun memberi pelajaran yang cukup berarti. Penulis mendapatkan kesempatan untuk mengaplikasikan ilmu yang telah didapatkan di program studi Manajemen Transportasi Udara. Penulis juga mendapatkan kesempatan untuk mempelajari ilmu baru yang belum pernah dipelajari sebelumnya.

Selama proses penyusunan laporan ini penulis banyak menerima masukan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak baik material, spiritual, materi dan saran. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Kedua Orang Tua serta saudara yang selalu memberikan dukungan serta doa demi kelancaran dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training I* maupun kegiatan belajar mengajar dalam menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.MT., selaku ketua program studi diploma III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya dan dosen pembimbing *On The Job Training I*.
4. Bapak Kolenel (PNB) Erick Rofiq Nurdin, Selaku General Manager Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.
5. Bapak Dian Ari Suprabowo, selaku *Airport Operation, Service & Security Division Head*.
6. Bapak Taufik Tulus Wicaksono, selaku *Airport Operation Airside Department Head*.

7. Ibu Azizah Ayu Steffani, selaku *Airport Operation Landside & Service Improvement Department Head*.
8. Bapak Heru Setiyawan, selaku *Airport Security Department Head* Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali
9. Bapak Hilman Fuadi, selaku *Supervisor On The Job Training Unit Airport Security* Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.
10. Bapak Henry Maradona, selaku *Supervisor On The Job Training Unit Apron Movement Control* Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.
11. Seluruh dosen serta *staff* Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
12. Seluruh staff karyawan dan senior Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.
13. Seluruh rekan-rekan *On The Job Training* Atas dukungan dan kerjasamanya.
14. Rekan-rekan seperjuangan Manajemen Transportasi Udara 8 ALPHA atas kebersamaan dn kerjasamanya selama menempuh pendidikan.
15. Rekan-rekan seangkatan dan adik tingkat penulis, atas dukungan yang diberikan.
16. Seluruh rekan-rekan angkatan MTU Angkatan 8, atas kebersamaan dan kerjasamanya.
17. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan *On the Job Training*.

Demikian ucapan terima kasih dari penulis, apabila terdapat kesalahan penulisan kata, bahasa maupun nama, penulis mohon maaf. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan pengembangan laporan ini. Semoga laporan ini dapat berguna bagi seluruh pembaca terutama dalam dunia penerbangan.

Boyolali, 28 Februari 2025

ALDI PRASETYO

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan.....	2
1.3 Manfaat <i>On The Job Training</i> (OJT).....	3
BAB II PROFIL LOKASI <i>On The Job Training</i> (OJT).....	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara	4
2.2 Data Umum Bandar Udara.....	6
2.2.1 Indikator Lokasi, Data Geografis, Administrasi dan Nama Bandara.....	6
2.2.2 Jam Operasi	7
2.2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara.....	8
2.2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	8
2.2.5 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran	9
2.2.6 <i>Apron, Taxiway dan Check Location Data</i>	10
2.2.7 <i>Seasonal Availability Clearing</i>	11
2.2.8 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	11
2.2.9 <i>Declared Distance</i>	12
2.2.10 <i>Approach and runway lighting</i>	13
2.2.11 <i>Data Fasilitas Peralatan Keamanan dan Data Emergency Operation Center</i>	14
2.2.12 Data Personel.....	16
2.2.13 <i>Layout</i> Bandar Udara.....	18

2.3 Struktur Organisasi	20
BAB III TINJAUAN TEORI.....	24
3.1 Bandar Udara.....	24
3.2 Pelayanan Publik	24
3.3 Informasi	26
3.3.1 <i>Digital Signage</i>	26
3.4 <i>Lost and Found</i>	28
3.4.1 Proses Pelaporan Barang Tertinggal di Bandara.....	28
3.5 <i>Barcode</i>	29
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	30
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	30
4.1.1 Wilayah Kerja.....	30
4.1.2 Prosedur Pelayanan	31
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	37
4.2.1 Jadwal Unit <i>Airport Landside and Terminal</i> (AOLT) ..	37
4.2.2 Jadwal Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	37
4.2.3 Jadwal Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	37
4.3 Permasalahan.....	38
4.3.1 Kurangnya Informasi Mengenai Pelaporan Barang Tertinggal	38
4.4 Penyelesaian Masalah	40
4.4.1 Penambahan Dalam <i>Digital Signage</i> Seperti Informasi Pelaporan Barang Tertinggal	40
4.4.2 Membuat <i>Scan Barcode</i>	41
BAB V PENUTUP	42
5.1 Kesimpulan.....	42
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	42
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	43
5.2 Saran	43
5.1.1 Saran Permasalahan	43
5.1.2 Saran Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	44
DAFTAR PUSTAKA.....	45
LAMPIRAN	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Terminal Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali	4
Gambar 2.2 Layout Terminal Bandar Udara Lantai 1	18
Gambar 2.3 Layout Terminal Bandar Udara Lantai 2	18
Gambar 2.4 Layout Terminal Bandar Udara Lantai 3	19
Gambar 2.5 <i>Layout Sisi Udara Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali</i>	19
Gambar 2.6 Struktur Organisasi Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali	20
Gambar 4. 1 Jadwal Unit <i>Airport Landside and Terminal</i> (AOLT).....	37
Gambar 4.4 Jadwal Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	37
Gambar 4.5 Jadwal Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	38
Gambar 4.6 <i>Digital Signage</i> tidak ada Informasi bagaimana melaporkan barang tertinggal	39
Gambar 4.7 contoh Digital Signage tentang pelaporan barang tertinggal	41

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Indikator Lokasi, Data Geografis dan Administrasi	6
Tabel 2.2 Jam Operasi.....	7
Tabel 2.3 Pelayanan Dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	8
Tabel 2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara.....	8
Tabel 2.5 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara Dan Pemadam Kebakaran	9
Tabel 2.6 Apron.....	10
Tabel 2.7 Spesifikasi Taxiway	10
Tabel 2.8 Seasonal Availability Clearing.....	11
Tabel 2.9 Karakteristik Fisik Runway.....	11
Tabel 2.10 Declared Distance	12
Tabel 2.11 Approach Dan Runway Lighting.....	13
Tabel 2.12 Data fasilitas Peralatan Keamanan.....	14
Tabel 2.13 Data Personel.....	16

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Pembukaan Kegiatan On the Job Training via Zoom.....	46
Lampiran 2 Penerimaan Mahasiswa On the Job Training	46
Lampiran 3 Pembekalan Sebelum Melaksanakan On the Job Training	46
Lampiran 4 Apel Memperingati Bulan K3 Nasional	47
Lampiran 5 melakukan jaga pada pintu depan keberangkatan	47
Lampiran 6 pemeriksaan mobil yang masuk dari pos barat dengan mirror checkin	47
Lampiran 7 pengoprasian garbarata	48
Lampiran 8 melakukan marshalling pada pesawat saat malam hari	48
Lampiran 9 Membaca barang apa saja yang ada di Dangerous Goods Storage ...	48
Lampiran 10 Memberikan label pada kargo	49

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara dengan sektor transportasi yang sudah berkembang yang memiliki 3 matra transportasi yaitu darat, laut, dan udara. Seiring dengan perkembangan masyarakat Indonesia, transportasi udara semakin diminati karena dirasa lebih efisien serta kemudahannya untuk dijangkau bagi segala kalangan masyarakat di Indonesia. Seiring dengan perkembangan sektor transportasinya, Indonesia membutuhkan banyak Sumber Daya Manusia Perhubungan yang memiliki kompetensi dalam bidang transportasi penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya adalah salah satu pendidikan tinggi negeri yang berada langsung dibawah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Visi dari Politeknik Penerbangan Surabaya adalah menjadi lembaga pendidikan dan pelatihan penerbangan kelas dunia yang profesional dan mampu menghasilkan lulusan yang kompeten dan berdaya saing tinggi di industri jasa penerbangan nasional maupun internasional.

Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali yang terletak di Kota Solo Kabupaten Boyolali merupakan salah satu akses bagi masyarakat Indonesia khususnya masyarakat Jawa Tengah untuk menjangkau sektor transportasi udara. Banda udara harus mampu memberikan pelayanan yang baik dan memenuhi standar bagi para pengguna moda transportasi udara. Agar dapat terwujudnya semua itu tentu harus diiringi dengan sumber daya manusia (SDM) yang terampil, kompeten dan memiliki disiplin tinggi. Salah satu aspek yang berperan penting dalam menunjang perkembangan Penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki suatu program kegiatan penunjang keberhasilan pencapaian kualitas Taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu kegiatan *On The Job Training* (OJT). *On The Job Training* (OJT) merupakan salah satu program pendidikan Politeknik Penerbangan Surabaya

yang bertujuan untuk meningkatkan potensi mahasiswa dengan cara memberi, memperoleh serta mengembangkan kompetensi kerja, produktivitas, sikap disiplin dan menumbuhkan etos kerja. Dengan dilaksanakannya kegiatan OJT, diharapkan para Taruna/i bisa meningkatkan wawasan serta mampu memelihara, memperbaiki, dan menganalisa kerusakan ringan sampai berat serta merencanakan dan mengevaluasi pekerjaan fasilitas sisi darat maupun udara di suatu bandar udara yang memiliki karakteristik khusus sesuai dengan kearifan lokal tertentu serta dapat menerapkan secara langsung teori yang telah didapat selama mengikuti pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Adapun pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) penulis di lapangan dilakukan pada beberapa Unit diantaranya adalah Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT), Unit *Airport Movement Control* (AMC), dan Unit *Aviation Security* (AVSEC). Seiring berjalannya *On The Job Training* selama kurang lebih 2 bulan ini penulis melihat begitu banyak hal yang harus diperhatikan di Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta ini. Dengan demikian, penulis dapat memahami dan mempelajari lebih lanjut bagaimana kegiatan di lapangan yang sangat membantu untuk meningkatkan keterampilan, serta kemampuan dan sikap yang harus diterapkan dalam dunia kerja, memperoleh pengalaman, bimbingan dan wawasan baru yang didapat dari berbagai macam unit di tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) berlangsung.

1.2 Maksud dan Tujuan

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

1. Mengetahui atau memahami pekerjaan apa saja yang ada di tempat OJT, yaitu sama dengan mengetahui pekerjaan di dunia kerja.
2. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT.
3. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

Tujuan dari pelaksanaan *On the Job Training* I (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional;
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat di suatu bandar udara secara langsung;
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.

1.3 Manfaat *On The Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dalam pelaksanaan OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di *tempat On The Job Training*.
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di *On The Job Training*.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Memperoleh pengalaman nyata dari perusahaan / industri sebagai upaya pengembangan ilmu pengetahuan.
6. Mengenal tipe-tipe organisasi, manajemen dan operasi kerja perusahaan / industri serta budaya perusahaan / industri.
7. Menerapkan kompetensi dan keterampilan yang telah dipelajari di Politeknik Penerbangan Surabaya.

BAB II

PROFIL LOKASI *On The Job Training (OJT)*

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara



Gambar 2.1 Area Kedatangan Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali

(Sumber: Dokumentasi penulis tahun, 2025)

Bandar Udara Adi Soemarmo yang berlokasi di Kota Boyolali Desa Ngesrep, Kecamatan Ngemplak dengan koordinat $07^{\circ}30'349''$ S dan $110^{\circ}45'02''$ E merupakan salah satu bandara terkenal di Jawa Tengah, dimana bandara ini sering kali menjadi tujuan pejabat tinggi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) dikarenakan Kota Solo merupakan kota kelahiran Presiden Republik Indonesia ke-7. Bandar udara Adi Soemarmo merupakan bandar udara yang terletak 14 kilometer barat laut dari kota Boyolali (Solo). Sebagai daerah tujuan wisata, bandara ini berfungsi sebagai gerbang bagi wisatawan yang ingin mengunjungi dan menikmati keindahan kota Solo dan kota sekitarnya.

Bandara ini telah dilengkapi dengan fasilitas – fasilitas yang modern mencakup terminal penumpang, area parkir, ruang tunggu dan fasilitas penunjang lainnya. Terminal penumpang Bandar Udara tersebut dilengkapi fasilitas seperti *check-in counter*, ruang tunggu (*waiting room*), *kidszone* dan layanan perbankan. Bandara ini juga dilengkapi oleh fasilitas kargo yang dapat digunakan untuk pengiriman barang dan kargo udara. Salah satu fasilitas menarik yang ada di bandara ini yaitu layanan akses transportasi darat yang dapat memudahkan akses menuju ke bandara. Terdapat LRT, taksi

bandara serta transportasi umum yang tersedia di sekitar bandara. Bandara ini memiliki peran penting untuk melayani kebutuhan transportasi udara di wilayah Jawa Tengah dan sekitarnya serta menjadi gerbang penting wisatawan yang ingin menjelajahi kota Solo dan sekitarnya.

Pada awalnya, bandara ini dulu bernama Pangkalan Udara (Lanud) Panasan, karena terletak di Kawasan Panasan. Pada tahun 1940 bandara ini pertama kali dibangun oleh pemerintah Belanda sebagai lapangan terbang darurat. Bandara tersebut sempat dihancurkan oleh Belanda ketika bala tentara Jepang masuk ke Indonesia namun pada tahun 1942 telah dibangun kembali oleh Pemerintah Jepang sebagai basis militer penerbangan angkatan laut.

Setelah proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia, kesanggupan darurat keputusan kemampuan menyelenggarakan penerbangan dimanifestasikan dalam bentuk organisasi yang dinamakan “Penerbangan Surakarta” yang diresmikan pada tanggal 6 februari 1946. Penerbangan Surakarta berubah menjadi Pangkalan Udara Panasan pada bulan Mei 1946 yang hanya diperuntukan penerbangan militer. Pada tahun 1974 menjelang konferensi PETA dimana fasilitas pelabuhan udara keselamatan penerbangan ditingkatkan dan resmi digunakan pertama kali untuk penerbangan komersial yang dilayani oleh Garuda Indonesia dengan frekuensi 3 kali seminggu dengan rute Jakarta – Kemayoran – Solo dan sebaliknya. Dengan semakin meningkatnya arus penumpang dan barang maka frekuensi penerbangan komersial ditingkatkan menjadi 5 kali sehari. Bandara ini melayani penerbangan maskapai Sriwijaya Air, Lion Air, Batavia Air.

Berdasarkan surat keputusan KSAU Nomor : SKEP / 07/ VII / 1977 tanggal 25 Juli 1977 “Pangkalan Panasan” berubah nama menjadi pangkalan udara utama / LANUMA Adi Soemarmo, nama ini diambil guna menghormati jasa-jasa pahlawan bangsa Almarhum Kapten Udara Anumerta Adi Soemarmo Wiryo Koesoemo. Pada tanggal 31 Maret 1989 dengan adanya SK Menteri Perhubungan No. KP.2/AU.005/PBH-89, Bandar Udara Adi Soemarmo secara

resmi ditetapkan sebagai bandara internasional dengan melayani penerbangan rute Solo – Kuala Lumpur dan Solo – Singapore.

Pada tanggal 1 April 1992, Bandar Udara Adi Soemarmo secara resmi dikelola oleh “Perusahaan Umum Angkasa Pura I” yang kemudian berubah menjadi “PT. Angkasa Pura I” pada tanggal 2 Januari 1993. Kemudian pada tanggal 15 Maret 1997 Bandar Udara Adi Soemarmo secara resmi menjadi Embarkasi Haji untuk daerah Jawa Tengah dan D.I. Yogyakarta.

Pada tanggal 9 September 2024, Bandar Udara Adi Soemarmo, bersama dengan beberapa bandar udara lain di seluruh Indonesia, berada dibawah naungan “*Injourney Airports*” yang merupakan bagian dari PT. Aviasi Pariwisata Indonesia.

2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Adi Soemarmo adalah bandar udara yang terletak di Kota Surakarta, Kabupaten Boyolali, Provinsi Jawa Tengah. Bandara ini memiliki *runway* 08 dan *runway* 26. Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali memiliki kode IATA : SOC, ICAO: WAHQ

2.2.1 Indikator Lokasi, Data Geografis, Administrasi dan Nama Bandara

Berikut adalah tabel mengenai data Indikator Lokasi, Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara Adi Soemarmo:

Tabel 2.1 Data Indikator Lokasi, Data Geografis dan Administrasi

Indikator Lokasi	: WAHQ/SOC
Nama Bandar Udara	: Adi Soemarmo
Nama Kota	: Surakarta, Kabupaten Boyolali
Koordinat titik	: 07°30'57.03"LS 110°45'29.34"BT

Arah dan Jarak Ke Kota	: 10,94 Km dari kota
Nama Penyelenggara Bandar Udara	: PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Adi Soemarmo
Alamat Bandar Udara	: Desa Ngesrep, Kecamatan Ngemplak, Kabupaten Boyolali, Jawa Tengah 57375
Nomor Telephone	: (0271) 780400, 780715
Email	: soc@injourneyairports.id
Website	: https://adisumarmo-airport.com/id
Keterangan	: -

(Sumber : AIP WAHQ AD Aerodrome Location Indicator And Administrative, 2025)

2.2.2 Jam Operasi

Berikut tabel mengenai data Jam Operasi Bandar Udara Adi Soemarmo:

Tabel 2.2 Jam Operasi

Administrasi Bandar Udara	: Senin – Kamis : 08.00 – 16.30 WIB Jum’at : 08.00 – 15.30 WIB
Handling	: 07.00 – 19.00 WIB
Keamanan Bandar Udara	: 24 Jam

Keterangan	<ul style="list-style-type: none"> • Bea cukai dan imigrasi <i>On Request</i> • Jam kerja operasional Bandar Udara Adi Soemarmo berbeda-beda sesuai dengan kebutuhan pelayanan bandara tersebut.
------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(Sumber : AIP WAHQ AD *Operational Hours*, 2021)

2.2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Berikut tabel mengenai data Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara:

Tabel 2.3 Pelayanan Dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Fasilitas kargo dan handling	: 1 Unit X-ray
Bahan bakar/oli/tipe	: Avtur Jet A1
Fasilitas Pengisian bahan bakar / Kapasitas	: 25 kL
Ruang Hangar untuk Kunjungan Pesawat Udara	: NIL
Fasilitas Perbaikan untuk Pesawat Udara	: NIL

(Sumber : AIP WALS AD 2.4 *Handling Services And Facilities*, 2021)

2.2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passanger Facilities*)

Berikut tabel mengenai data Fasilitas Penumpang Pesawat Udara :

Tabel 2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Hotel	: Tersedia di dekat Bandar Udara
Restaurant	: Tersedia di Bandar Udara
Transportasi	: Taxi, Bus, Dan transportasi umum

Fasilitas Kesehatan	: Pertolongan pertama atau rumah sakit di dekat bandara
Bank dan Kantor Pos	: Tersedia di kota
Kantor Pariwisata	: Tersedia di kota
Keterangan	: -

(Sumber : AIP WAHQ AD 2.5 *Passenger Facility*, 2025)

2.2.5 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

Berikut tabel mengenai data Pertolongan Kecelakaan Pesawat

Udara Pemadam Kebakaran:

Tabel 2.5 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara Dan Pemadam Kebakaran

Kategori PKP – PK	: Kategori VIII
Peralatan Penyelamatan	<p>a. Kendaraan</p> <p>-<i>Foam Tender type I</i> : 1 unit</p> <p>-<i>Foam Tender type II</i> : 1 unit</p> <p>-<i>Foam Tender type IV</i> : 1 unit</p> <p>-<i>Ambulance</i> : 3 unit</p> <p>-<i>Rescue Tender</i> : 1 unit</p> <p>-<i>Nurse Tender</i> : 1 Unit</p> <p>-<i>Commando Car</i> : 1 Unit</p> <p>-<i>Utility Car</i> : 1 Unit</p>
Kemampuan untuk Menghilangkan Pesawat Cacat	<p>: Tidak tersedia</p> <p>Untuk ketersediaan peralatan salvage dapat menghubungi Bandar Udara Juanda Surabaya</p>
Keterangan	: Kapasitas Air Tank 100 800 L

(Sumber : AIP WAHQ AD 2.6 *Rescue And Fire Fighting Services*, 2025)

2.2.6 Apron, Taxiway dan Check Location Data

Berikut tabel mengenai data Apron:

Tabel 2.6 *Apron*

APRON		
<i>South Apron</i>	Permukaan	Aspal
	Kekuatan	PCN 31/F/C/X/T
	Dimensi	137 m x 83 m
<i>North Apron (Parking Stand 1 – 10A)</i>	Permukaan	Beton
	Kekuatan	PCR 760 /R/C/X/U
	Dimensi	420 m x 135 m
<i>North Apron (Parking Stand 11 - 15)</i>	Permukaan	Beton
	Kekuatan	PCR 890 /R/C/X/U
	Dimensi	227.68 m x 137.7 m
<i>Militer Apron</i>	Permukaan	Aspal
	Kekuatan	PCN 26 F/C/X/T
	Dimensi	102.5 x 90 m
<i>Garbarata (Aviobridge)</i>	6 Unit PS 2, 2A, 4 dan 6 (<i>single tunnel</i>) PS 8 (<i>double tunnel</i>)	

(Sumber : AIP WAHQ AD 2.8 Apron, Taxiway And Check Location, 2025)

Berikut tabel mengenai data spesifikasi *Taxiway*:

Tabel 2.7 Spesifikasi *Taxiway*

TAXIWAY		
<i>Permukaan Taxiway</i>	<i>Taxiway A</i>	Aspal
	<i>Taxiway B</i>	Aspal
	<i>Taxiway C</i>	Aspal

Kekuatan <i>Taxiway</i>	<i>Taxiway A</i>	PCR 610/F/C/X/U
	<i>Taxiway B</i>	PCR 610/F/C/X/U
	<i>Taxiway C</i>	PCN 31 /F/C/X/T
Dimensi <i>Taxiway</i>	<i>Taxiway A</i>	240 x 23 m
	<i>Taxiway B</i>	240 x 23 m
	<i>Taxiway C</i>	100 x 23 m

2.2.7 Seasonal Availability Clearing

Berikut tabel mengenai data Seasonal Availability Clearing:

Tabel 2.8 Seasonal Availability Clearing

<i>Type of clearing equipment</i>	: Tidak Tersedia
<i>Clearence priority</i>	: Tidak Tersedia
Keterangan	: NIL

(Sumber : AIP WAHQ AD 2.7 Seasonal Availability-Clearing, 2025

2.2.8 Karakteristik Fisik Runway

Berikut tabel mengenai data Declared Distance:

Tabel 2.9 Karakteristik Fisik Runway

<i>Designations</i> RWY NR		True BRG	Dimensions of RWY (M)	<i>Strength (PCN)</i> <i>and surface of</i> RWY and SWY	THR Coordinates RWY end Coordinates THR geoid undulation
1		2	3	4	5
1	08	077.45°	2250 x 45	610/F/C/X/U Asphalt	THR 0073106.40S 1104447.30E GUND 85 ft
2	26	257.45°	2250 x 45	610/F/C/X/U Asphalt	THR 073048.70S 1104607.00E GUND 84 ft

THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY	Slope of RWY-SWY	SWY dimension(M)	CWY dimension(M)	Strip dimension (M)
6	7	8	9	10
1 THR 413 ft	Longitudinal 0.003 %	NIL	210 x 280	2620 x 150
2 THR 377 ft	Longitudinal 0.365%	NIL	150 x 150	2620 x 150

RESA dimension(M)	Location and description of arresting system	OFZ	Remarks
11	12	13	14
1 150 x 90	NIL	NIL	NIL
2 90 x 90	NIL	NIL	NIL

(Sumber : AIP WAHQ AD 2.12 Runway Physical Characteristics, 2025)

2.2.9 Declared Distance

Berikut tabel mengenai data *Declared Distance*:

Tabel 2.10 *Declared Distance*

1	2	3	4	5
RWY Designator	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	2500	2710	2500	2500

26	2500	2650	2500	2500
----	------	------	------	------

(Sumber : AIP WAHQ AD 2.13 Declared Distances, 2025)

2.2.10 Approach dan runway lighting

Berikut tabel mengenai data *Approach* dan *Runway Lighting*:

Tabel 2.11 *Approach Dan Runway Lighting*

1	2	3	4	5
RWY Designator	APCH LIGHT Type LEN	THR LGT Color WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN
08	NIL	Green	PAPI, Left	NIL
26	PALS, 900 m, LIH	<i>Green, Supplemented by green light wingbar</i>	PAPI, Left/	NIL

6	7	8	9	10
RWY Centre Line	RWY Edge LGT LEN	RWY End LGT Colour	SWY LGT LEN (m)	Remarks
NIL	2600 m, 60 m <i>white and yellow</i>	Red	NIL	NIL
NIL	2600 m, 60 m <i>white and yellow</i>	Red	NIL	RWY End Light RWY 26 at

				position 2600 m
--	--	--	--	--------------------

(Sumber : AIP WAHQ AD 2.14 *Approach And Runway Lighting*, 2025)

2.2.11 Data Fasilitas Peralatan Keamanan dan Data Emergency Operation Center

Tabel 2.12 Data fasilitas Peralatan Keamanan

	FASILITAS PERALATAN	TYPE	MERK	JUMLAH	TAHUN	LOKASI
1	CCTV TERMINAL LAMA	SNC	SONY	86 CAMERA	2017	CCTV ROOM
	CCTV STASIUNBANDARA	SNC	SONY	15 CAMERA	2019	CCTV ROOM
	CCTV AIRSIDE AMC	HOLOSENS SDC	HUAWEI	9 CAMERA	2021	CCTV ROOM
	CCTV TERMINAL BARU	SNC	SONY	55 CAMERA	2019	CCTV ROOM
	CCTVPERIMETER	IMP/IBP/P2230L	PELCO	31 CAMERA	2019	CCTV ROOM
	CCTV GKB	PTZ/GKB	GKB	10 CAMERA	2014	CCTV ROOM
2	X – RAY	SMITHS DETECTION, SN 143470	HEIMANN	1 UNIT	2016	HBS BARAT
		SMITHS DETECTION, SN 145172	HEIMANN	1 UNIT	2016	HBSTIMUR
		SMITHSDETECTION, SN 143838	HEIMANN	1 UNIT	2016	SCP 2
		SMITHSDETECTION, SN 145511	HEIMANN	1 UNIT	2016	SCP 2
		RAPISCAN, SN 6183738	RAPISCAN	1 UNIT	2018	TERMINAL KARGO
		RAPISCAN, SN 6183739	RAPISCAN	1 UNIT	2018	AKSES KARYAWAN
3	WALK THROUGH	CEIA SN 21306006040	CEIA	1 UNIT	2014	SCP 2
	METAL DETECTOR	CEIA SN 21306006073	CEIA	1 UNIT	2014	SCP2
		CEIA SN 21306006060	CEIA	1 UNIT	2012	AKSES KARYAWAN
		CEIA SN 20806014007	CEIA	2 UNIT	2009	KARGO
4	HAND HELD	CEIA USA	CEIA	2 UNIT	2017	SCP 2
	METAL DETECTOR	CEIA USA	CEIA	2 UNIT	2017	AKSES KARYAWAN
		CEIA USA	CEIA	1 UNIT	2017	TERMINAL KARGO
		CEIA USA	CEIA	1 UNIT	2017	POS BARAT
5	MOBIL PATROLI	HYLUX	TOYOTA	2 UNIT	2013	POSKO
6	MOTOR PATROLI	THUNDER	SUZUKI	1 UNIT	2010	POSKO
7	SAFETY MIRROR		-	1 UNIT	2008	POSBARAT/POS AIR SIDE
8	BOMB BLANGKET		VALUMATIC	1 UNIT	1995	POSKO
9	SECURITY		-	5 UNIT	2009	TERMINAL LAMA
	DOOR SYSTEM		-	2 UNIT	2019	TERMINAL BARU
10	BALLISTIC BODY		VALUMATIC	2 UNIT	1997	POSKO
	VEST					

11	RADIO BASE	B2WS0391027MA0138	ALINCO	1 UNIT	2023	CCTV ROOM
		B2WS0391027MA0004	MOTOROLA	1 UNIT	2023	PATROLI
		B2WS091027MA0129	ALINCO	1 UNIT	2023	PATROLI
		B2WS091027MA0123	ALINCO	1 UNIT	2023	PRC
12	HT(HANDYTALKY)	B2WS0391054MA0140	MOTOROLLA	2 UNIT	2023	POSKO SCCR
		B2WS0391054MA0138	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	AKSES KARYAWAN
		B2WS0391054MA0130	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	PSCP
		B2WS0391054MA0128	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	CCTV ROOM
		B2WS0391054MA0124	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	POS BARAT
		B2WS0391054MA0126	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	SQUAD LEADER
		B2WS0391054MA0123	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	PATROLI
		B2WS0391054MA0163	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	POS PRC
		B2WS0391054MA0139	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	PINTU CHECK-IN
		B2WS0391054MA0127	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	RUANG TUNGGU
		B2WS0391054MA0122	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	POS 08
		B2WS0391054MA0129	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	KEDATANGAN DOMESTIK
		B2WS0391054MA0131	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	HBSCP
		B2WS0391054MA0165	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	STAFF ASI
		B2WS0391054MA0141	MOTOROLLA	1 UNIT	2023	SOC OS
13	SECURITY LINE			1 ROLL	2024	KANTOR ADMIN AVSEC
				2 ROLL	2024	KENDARAAN PATROLI
14	ETD	MS 3000 E 01	MS DETECTION	1 UNIT	2017	SCP
		MS 3000 E 01	MS DETECTION	1 UNIT	2019	KARGO
		MS 3000 E 01	MS DETECTION	1 UNIT		HBSCP
15	SETER	W591	X2000	1 UNIT	2006	POS 08
		W591	X2000	1 UNIT		MOBIL PATROLI

Tabel 2.12 menjelaskan mengenai data fasilitas yang terdapat pada unit Airport Security dan masih digunakan dalam melakukan operasional di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.

Tabel 2.12 Data Emergency Operation Center

Nama Peralatan	Jumlah
Grid Map	2
Jadwal Penerbangan	2
Jadwal Local Time	1
Jam UTC	1
Komputer	1
Kursi	7
Meja	3

Nama Peralatan	Jumlah
Alat Tulis	1
<i>Radio Base</i>	1
Mesin <i>Fax</i>	1
Printer	1
Rekaman Dokumen Asli	1
LED TV	1
<i>White Board</i>	1
Dokumen AEP	1
Dokumen ASP	1
Apar Dep 6 kg	1
<i>Air Conditioner (AC)</i>	2
<i>Charger HT</i>	1
<i>Multi Cable</i>	1
Telepon	1
<i>FIDS</i>	2

Tabel 2.12 Menerangkan tentang data fasilitas *Emergency Operation Center* yang tersedia di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali.

2.2.12 Data Personel

Tabel 2.13 Data Personel

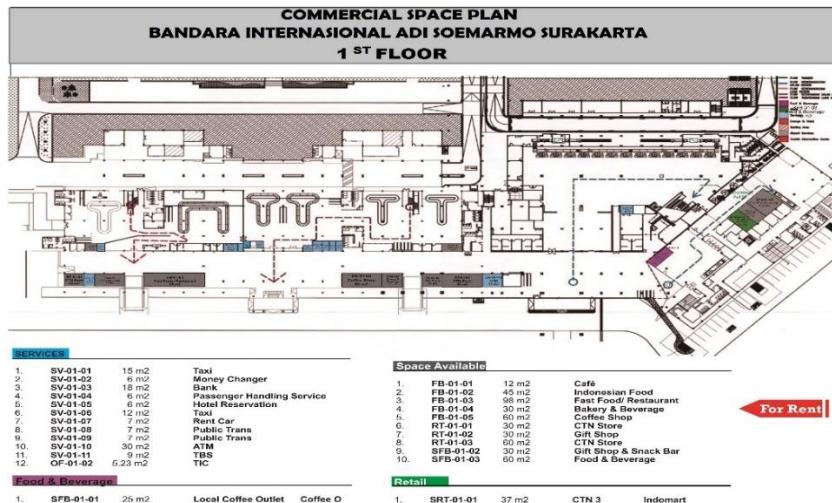
Nama	Unit Kerja
Bagus Dwi Prabowo	<i>Aviation Security</i>
Catur Harum A	<i>Aviation Security</i>
Hilman Fuadi	<i>Aviation Security</i>
Syawalludin D	<i>Aviation Security</i>
Dimas Arief P.	<i>Aviation Security</i>
Bantu Iryadi	<i>Aviation Security</i>

YudiBagus A	<i>Aviation Security</i>
Zohri	<i>Aviation Security</i>
Setiawan Dwi A.	<i>Aviation Security</i>
A. Wahyudi	<i>Aviation Security</i>
DwiJanuarachman	<i>Aviation Security</i>
Jaka Triyanta	<i>Aviation Security</i>
Wahyu Budi N.	<i>Aviation Security</i>
Resing Amangku P.	<i>Aviation Security</i>
Agung Sudarsono	<i>Aviation Security</i>
Tri Wahyudi	<i>Aviation Security</i>
Sintia Tri W.	<i>Aviation Security</i>
Agus Cahyadi	<i>Aviation Security</i>
Agoes Soesilo	<i>Aviation Security</i>
Rizal Arifin	<i>Aviation Security</i>
Rifki Dwi Juantoro	AMC
Henry Maradona	AMC
Dimas Erdiawan	AMC
Didik Haryadi	AMC
Iin Parlina	AOLT
Nevi Trisma	AOLT
Emma Triwahyuni	AOLT
Novi Haryatun	AOLT
Rizky Edsha Wardana	AOLT

Tabel 2.13 menjelaskan mengenai data personel yang bekerja di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali mulai dari unit Aviation Security, Apron Movement Control dan Airport Operation Landside and Terminal.

2.2.13 Layout Bandar Udara

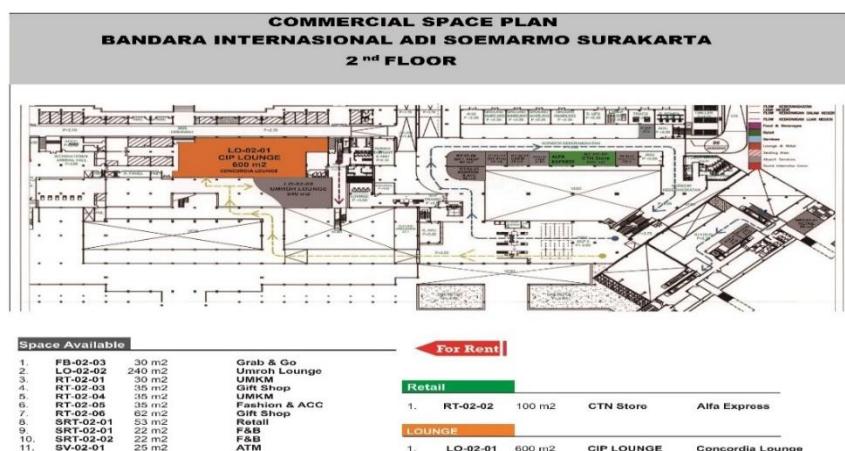
Berikut merupakan layout dari area terminal dan sisi udara Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali :



Gambar 2.2 Layout Terminal Bandar Udara Lantai 1

(Sumber : Data Umum Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali, 2025)

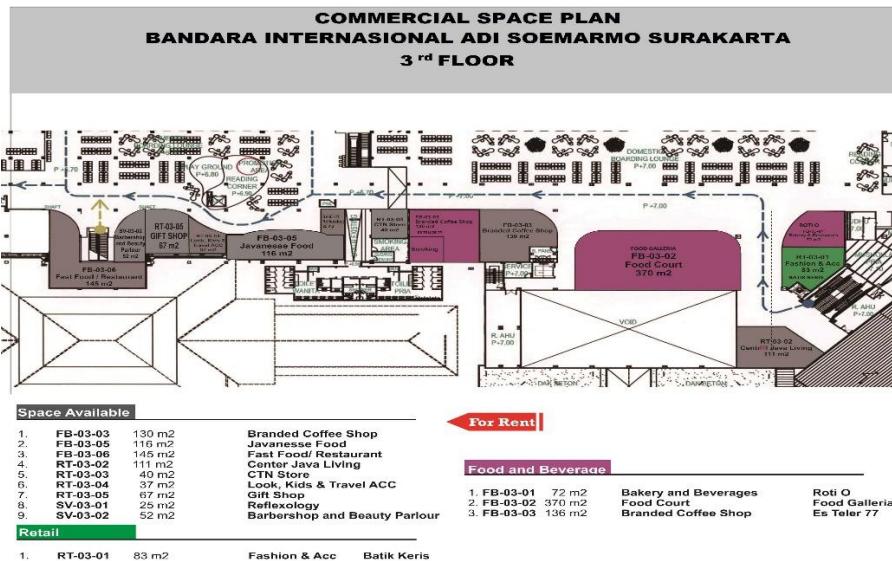
Gambar 2.2 adalah terminal lantai 1 yang digunakan sebagai tempat untuk penumpang melakukan kegiatan mulai dari check-in, wrapping baggage, hingga baggage claim.



Gambar 2.3 Layout Terminal Bandar Udara Lantai 2

(Sumber : Data Umum Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali, 2025)

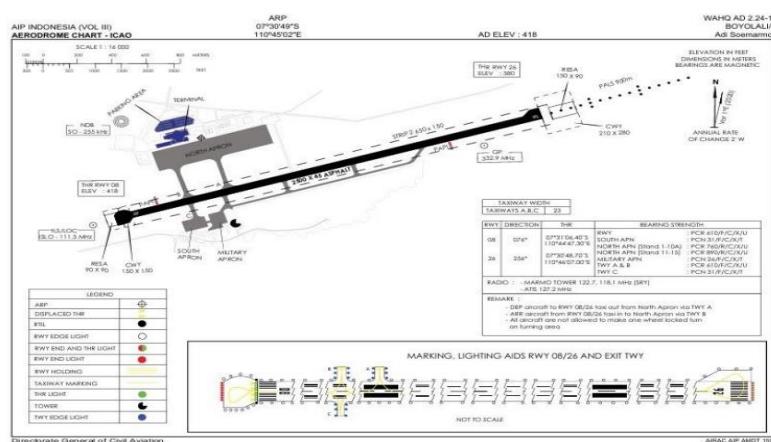
Gambar 2.3 adalah terminal lantai 2 yang digunakan sebagai tempat pemeriksaan penumpang dan barang bawaan yang akan dibawa ke dalam bagasi kabin pesawat serta terdapat fasilitas *boarding lounge*.



Gambar 2.4 *Layout* Terminal Bandar Udara Lantai 3

(Sumber : Data Umum Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali, 2025)

Gambar 2.4 adalah terminal lantai 3 yang digunakan sebagai tempat bagi para penumpang untuk menunggu sebelum masuk ke dalam pesawat.

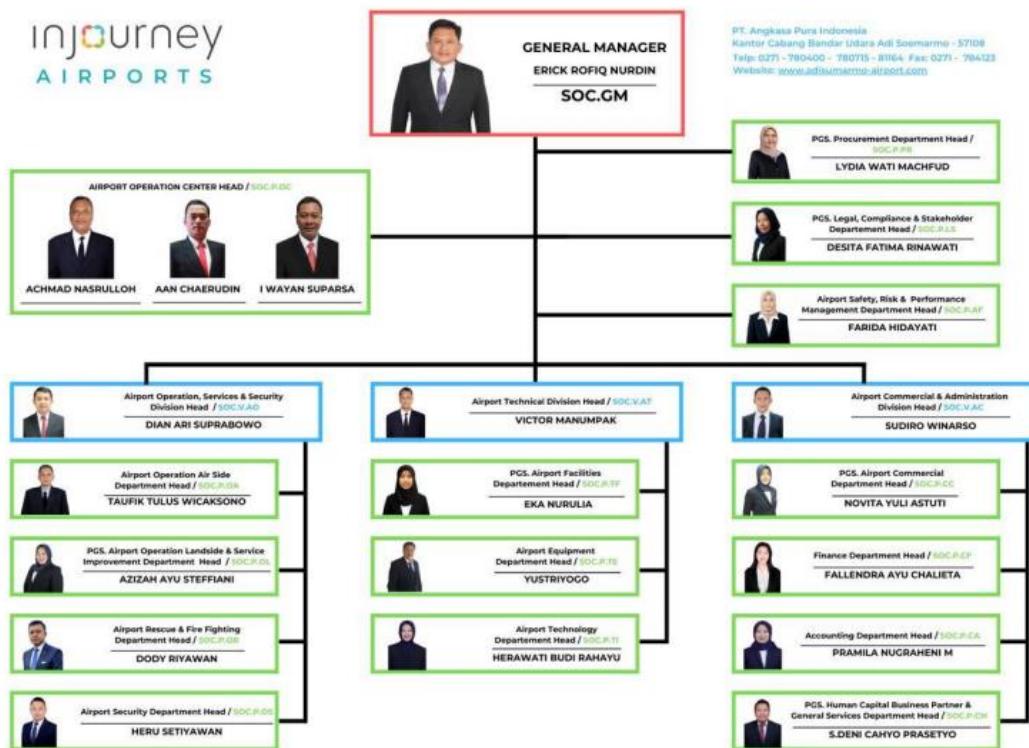


Gambar 2.5 Layout Sisi Udara Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali

(Sumber : Data Umum Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali, 2025)

Gambar 2.5 adalah sisi udara yang berada di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali Yang digunakan untuk kegiatan jasa penerbangan seperti *landing* dan *take off* dan lain lain

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2.6 Struktur Organisasi Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali

(Sumber : Data Umum Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali)

Gambar 2.6 menerangkan tentang struktur organisasi yang ada di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali. Struktur organisasi terdiri dari beberapa komponen penting, yaitu tingkatan hierarki, departemen atau bagian, jabatan dan peran, serta hubungan kerja. Setiap komponen ini saling terkait dan mempengaruhi kinerja organisasi secara keseluruhan. Berikut Penjelasan singkat mengenai tugas dan fungsi jabatan pada struktur di atas:

1. *General Manager*: *General Manager* (GM) di Bandara Adi Soemarmo memiliki peran sentral dalam mengoordinasikan dan mengawasi seluruh operasional bandara.

2. *Airport Operation, Services & Security Division Head*: Sebagai *Airport Operation, Services & Security Division Head* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini mencakup tanggung jawab utama dalam mengawasi dan memastikan kelancaran operasional, pelayanan, dan keamanan bandara.
3. *Airport Technical Division Head*: Sebagai *Airport Technical Division Head* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini memiliki tanggung jawab utama dalam memastikan kesiapan dan keandalan 20 seluruh fasilitas serta peralatan teknis bandara.
4. *Airport Commercial & Administration Division Head*: Sebagai *Airport Commercial & Administration Division Head* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini memiliki tanggung jawab utama dalam mengelola aspek komersial dan administrasi bandara.
5. *PGS. Procurement Department Head*: Secara keseluruhan, *PGS Procurement Department Head* di Bandara Adi Soemarmo berperan dalam memastikan bahwa semua kebutuhan operasional bandara terpenuhi melalui proses pengadaan yang efektif, efisien, dan transparan, serta berkontribusi pada kelancaran operasional dan pelayanan optimal di bandara.
6. *Airport Operation Center Head*: Secara keseluruhan, *AOCH* di Bandara Adi Soemarmo berperan dalam memastikan operasional bandara berjalan lancar, aman, dan efisien melalui koordinasi yang efektif dan pengelolaan sumber daya yang optimal.
7. *PGS. Legal, Compliance & Stakeholder Relation Department Head*: Secara keseluruhan, Jabatan ini bertujuan untuk memastikan bahwa operasional Bandara Adi Soemarmo berjalan sesuai dengan kerangka hukum dan regulasi yang berlaku, serta membina hubungan yang harmonis dengan semua pemangku kepentingan terkait.
8. *Airport Safety, Risk & Performance Management Department Head*: Jabatan ini berperan dalam menjaga standar keselamatan dan

kualitas operasional Bandara Adi Soemarmo, serta memastikan bahwa semua aktivitas berjalan sesuai dengan regulasi dan kebijakan perusahaan yang telah ditetapkan.

9. *Airport Operation Air Side Department Head*: Sebagai *Airport Operation Airside Department Head* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini memiliki tanggung jawab utama dalam memastikan kelancaran dan keselamatan operasional di sisi udara bandara.
10. *PGS. Airport Operation Land Side Terminal & Service Improvement* Sebagai Pejabat Sementara (PGS) *Airport Operation Land Side Terminal & Service Improvement* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan operasional sisi darat, terminal penumpang, dan peningkatan layanan.
11. *Airport Rescue & Fire Fighting Departement Head*: Sebagai Kepala *Departemen Airport Rescue & Fire Fighting* (ARFF) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini memiliki tanggung jawab utama dalam memastikan kesiapan dan efektivitas operasional tim penyelamatan dan pemadam kebakaran bandara.
12. *Airport Security Departement Head*: Sebagai Kepala Departemen Keamanan Bandara (*Airport Security Department Head*) di Bandara Internasional Adi Soemarmo, peran ini memiliki tanggung jawab utama dalam memastikan keamanan dan keselamatan seluruh operasional bandara.
13. *PGS. Airport Facilities Department Head*: Sebagai Pejabat Sementara (PGS) Kepala Departemen Fasilitas Bandara (*Airport Facilities Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan dan pemeliharaan seluruh fasilitas bandara untuk memastikan operasional yang efisien dan pelayanan optimal bagi pengguna jasa.
14. *Airport Equipment Department Head*: Sebagai Kepala Departemen Peralatan Bandara (*Airport Equipment Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan dan

pemeliharaan peralatan bandara untuk mendukung operasional yang efisien dan keselamatan penerbangan.

15. *Airport Technology Department Head*: Sebagai Kepala Departemen Teknologi Bandara (*Airport Technology Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur teknologi informasi dan komunikasi untuk mendukung operasional bandara yang efisien dan aman.
16. Pgs. *Airport Commercial Department Head*: Sebagai Pejabat Sementara (PGS) Kepala Departemen Komersial Bandara (*Airport Commercial Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan dan pengembangan aspek komersial bandara untuk meningkatkan pendapatan non-aeronautika dan kepuasan pengguna jasa.
17. *Finance Department Head*: Sebagai Kepala Departemen Keuangan (*Finance Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan keuangan dan teknologi informasi untuk mendukung operasional bandara yang efisien dan efektif.
18. *Accounting Department Head*: Sebagai Kepala Departemen Akuntansi (*Accounting Department Head*) di Bandara Adi Soemarmo, peran ini berfokus pada pengelolaan fungsi akuntansi untuk memastikan keuangan bandara dikelola dengan akurat, transparan, dan sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku.
19. PGS. *Human Capital Business Partner & General Services* Sebagai Pejabat Sementara (PGS) Kepala Departemen *Human Capital Business Partner & General Services* di Bandara Adi Soemarmo, peran ini memiliki dua fungsi utama yaitu memastikan implementasi kebijakan dan strategi sumber daya manusia sebagai mitra strategis, serta mengelola layanan umum dan administrasi perkantoran secara efisien.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan 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.

Dalam Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) disebutkan bahwa Bandar Udara diartikan sebagai suatu kawasan baik didaratan maupun perairan (yang didalamnya mencakup bangunan, instalasi dan peralatan) yang difungsikan secara total atau pun parsial untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

3.2 Pelayanan Publik

Pelayanan secara umum merupakan segala bentuk aktivitas yang bertujuan untuk memberikan kepuasan kepada pelanggan. Melalui layanan ini, kebutuhan serta harapan pelanggan dapat terpenuhi dengan lebih baik. Pelayanan juga dapat diberikan kepada individu lain sebagai bentuk bantuan yang mereka perlukan. Dengan adanya bantuan tersebut, seseorang dapat lebih mudah mengatasi permasalahan yang dihadapinya.

Menurut beberapa ahli, pelayanan berkaitan erat dengan usaha atau tindakan yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan individu maupun organisasi. Elemen penting dalam pelayanan mencakup tindakan, interaksi antar manusia, komunikasi, serta pemenuhan kebutuhan. Pelayanan dapat dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu layanan secara lisan, tulisan, dan tindakan.

1. Layanan Lisan Layanan ini diberikan secara langsung melalui komunikasi verbal oleh petugas yang bertanggung jawab di bidang hubungan masyarakat (humas), layanan informasi, serta bidang lain yang bertugas memberikan penjelasan atau keterangan kepada pihak yang membutuhkan.
2. Layanan Tulisan Jenis layanan ini menjadi salah satu bentuk yang paling dominan dalam pelaksanaan tugas, baik dari segi jumlah maupun peranannya. Layanan tertulis dinilai lebih efisien, terutama untuk kebutuhan jarak jauh karena dapat menghemat biaya. Agar layanan ini efektif dan memuaskan, kecepatan dalam pengolahan, penyelesaian, serta pengiriman dokumen menjadi faktor penting yang harus diperhatikan.
3. Layanan Tindakan Layanan ini umumnya dilakukan oleh masyarakat dari kalangan menengah ke bawah. Oleh karena itu, keterampilan dan keahlian petugas yang melaksanakan layanan ini sangat berpengaruh terhadap hasil pekerjaan yang diberikan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM 178 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dijelaskan bahwa :

- a. Standar pelayanan yang dimaksud mencakup standar pelayanan calon penumpang dan penumpang di terminal penumpang bandar udara.
- b. Standar pelayanan pengguna jasa bandar udara ini merupakan acuan dalam memberikan pelayanan jasa kebandarudaraan bagi badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara;
- c. Standar pelayanan sebagaimana dimaksud ayat (1) dimulai sejak memasuki area pelayanan sebagai pengguna jasa bandar udara di area keberangkatan sampai dengan keluar dari area pelayanan di area kedatangan.

3.3 Informasi

Dalam kehidupan sehari-hari, informasi sering diartikan sebagai segala sesuatu yang dikomunikasikan, baik melalui bahasa lisan, media cetak, video, maupun sarana lainnya. Dengan kata lain, informasi dapat dipahami sebagai pesan atau makna yang terkandung di dalamnya. Secara umum, istilah informasi memiliki tiga makna utama. Pertama, informasi sebagai sebuah proses, yaitu merujuk pada aktivitas yang membuat seseorang menjadi lebih terinformasi. Kedua, informasi sebagai pengetahuan yang diperoleh dan dipahami. Ketiga, informasi sebagai bentuk nyata dari penyajian pengetahuan yang dapat diakses atau disebarluaskan. (Ati et al., 2018)

Kata "informasi" berasal dari bahasa Prancis Kuno *informacion* (tahun 1387), yang berakar dari bahasa Latin *informationem*, yang berarti "konsep, ide, atau garis besar.", informasi merupakan bentuk kata benda dari *informare*, yang mengacu pada proses menyampaikan pengetahuan. Dalam hal ini, informasi bukan sekadar sekumpulan data mentah, melainkan data yang telah diproses sehingga memiliki konteks dan relevansi tertentu. Sehingga secara umum, Informasi merupakan kumpulan data atau fakta yang telah diolah sehingga memiliki makna dan dapat dengan mudah dipahami oleh penerima. Informasi dapat disajikan dalam berbagai bentuk, seperti teks, gambar, audio, dan lainnya. Selain itu, informasi memiliki peran penting dalam membantu mengurangi kecemasan seseorang dengan memberikan pemahaman yang lebih jelas terhadap suatu hal.

3.3.1 *Digital Signage*

Digital Signage adalah sistem tampilan digital yang digunakan untuk menampilkan informasi, iklan, atau konten lainnya dalam bentuk visual menggunakan layar elektronik seperti LED, LCD, atau proyektor. Sistem ini biasanya dikendalikan melalui perangkat lunak yang memungkinkan pembaruan konten secara *real-time*, baik secara lokal maupun terpusat melalui jaringan internet.

3.3.1.1 Fungsi *Digital Signage*

Digital Signage memiliki berbagai fungsi tergantung pada lokasi dan penggunaannya, antara lain:

1. Media Informasi : Menyampaikan informasi penting seperti jadwal penerbangan, petunjuk arah, berita, dan pengumuman.
2. Media Promosi : Digunakan untuk menampilkan iklan atau promosi produk dan layanan.
3. Sarana Hiburan : Menyediakan hiburan seperti video, cuaca, atau berita untuk mengurangi kebosanan di tempat umum.
4. Peningkatan Layanan Pelanggan : Membantu pelanggan mendapatkan informasi tanpa harus bertanya langsung kepada petugas.

3.3.1.2 Komponen *Digital Signage*

Sistem *Digital Signage* terdiri dari beberapa komponen utama, yaitu:

1. Layar *Display* : Bisa berupa TV, monitor, LED wall, atau proyektor untuk menampilkan konten digital.
2. Media *Player* : Perangkat keras atau software yang mengontrol tampilan konten di layar.
3. Sistem Manajemen Konten (CMS - *Content Management System*) : Platform untuk mengunggah, mengedit, dan mengatur konten yang ditampilkan.
4. Jaringan Internet atau *Local Server* : Digunakan untuk memperbarui konten secara real-time atau berkala.
5. Sumber Konten : Bisa berupa teks, gambar, video, animasi, atau data yang berasal dari berbagai sumber.

3.3.1.3 Jenis *Digital Signage*

1. *Standalone Digital Signage* : Sistem yang berdiri sendiri tanpa terhubung ke jaringan. Biasanya kontennya diunggah secara manual menggunakan USB atau kartu memori.
2. *Networked Digital Signage* : Terhubung ke internet atau jaringan lokal sehingga kontennya bisa diperbarui secara jarak jauh dan otomatis.
3. *Interactive Digital Signage* : Memungkinkan pengguna berinteraksi langsung, misalnya melalui layar sentuh atau sensor gerak.

3.4 *Lost and Found*

Lost and Found adalah sistem atau layanan yang bertujuan untuk mengelola barang-barang yang hilang dan ditemukan di suatu tempat, seperti bandara, stasiun, pusat perbelanjaan, dan fasilitas umum lainnya. Menurut International Air Transport Association (IATA), layanan *Lost and Found* di bandara berfungsi untuk membantu penumpang dalam menemukan barang mereka yang tertinggal atau hilang selama perjalanan udara.

3.4.1 Proses Pelaporan Barang Tertinggal di Bandara

Sistem *Lost and Found* di bandara mengikuti prosedur standar yang ditetapkan oleh ICAO, dengan tahapan sebagai berikut:

1. Pelaporan Barang Tertinggal : Penumpang atau pengunjung yang kehilangan barang dapat melapor ke kantor petugas *Airport Security* bandara dengan memberikan informasi rinci, seperti deskripsi barang, lokasi terakhir, waktu kehilangan, serta informasi kontak.

2. Pencatatan Laporan : Petugas *Airport Security* mencatat laporan dalam sistem dengan memberikan nomor referensi yang dapat digunakan untuk pelacakan status barang.
3. Penerimaan dan Pencatatan Barang Ditemukan : Barang yang ditemukan di dalam area bandara (bukan di dalam pesawat) akan didaftarkan dalam sistem dengan informasi rinci, termasuk deskripsi, lokasi ditemukan, serta tanggal dan waktu penemuan.
4. Verifikasi Kepemilikan : Sebelum barang dikembalikan, pemilik harus menunjukkan bukti kepemilikan, seperti deskripsi detail, tanda pengenal, atau bukti pembelian.
5. Pengembalian Barang : Jika klaim kepemilikan valid, barang akan dikembalikan kepada pemiliknya melalui prosedur serah terima resmi.
6. Penyimpanan dan Pemrosesan Barang Tidak Diklaim : Barang yang tidak diklaim dalam periode tertentu akan diproses lebih lanjut sesuai kebijakan bandara, seperti disumbangkan, dilelang, atau dimusnahkan.

3.5 Barcode

Scan Barcode atau *QR Code (Quick Response Code)* adalah kode matriks dua dimensi yang dapat dipindai menggunakan perangkat smartphone. *QR Code* ini digunakan untuk menghubungkan pengguna ke informasi digital secara instan

Barcode umumnya digunakan pada aplikasi *database* dimana pada *barcode* hanya memuat indeks *database* , menghubungkan database yang memuat informasi lebih lengkap (ABD GHOFUR, 2020). Pelayanan *customer service* berupa scan barcode ini merupakan langkah alternatif yang dapat dilakukan oleh pengelola bandar udara karena lebih efisien dan tidak membutuhkan penyediaan inventaris yang terlalu mahal.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

4.1.1 Wilayah Kerja.

4.1.1.1 Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT)

Airport Operation Landside and Terminal adalah unit yang bertugas mengelola dan menjaga fasilitas operasional yang berada di area *landside* dan terminal tetap beroperasional secara penuh dalam menunjang perjalanan penumpang di setiap bandara. Selain itu unit ini juga bertanggung jawab atas pengawasan terhadap kesiapan fasilitas di area *landside* dan terminal diantaranya, area lobby keberangkatan, *check-in*, ruang tunggu, *boarding lounge*, *baggage claim* dan lobby kedatangan.

4.1.1.2 Unit *Aviation Security* (AVSEC)

Aviation Security merupakan unit yang bertanggung jawab dalam menjamin keamanan dan keselamatan penumpang, pesawat udara, kru pesawat, personel bandara dan fasilitas yang ada di bandara dari berbagai ancaman seperti perampokan, *sabotase*, *terorisme* dan ancaman lainnya yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan.

4.1.1.3 Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan salah satu unit yang berperan dalam apron. Unit ini memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas

kendaraan dan kebersihan di daerah sisi udara serta mencatat data penerbangan di apron.

4.1.2 Prosedur Pelayanan

4.1.2.1 Unit Airport Operation Landside and Terminal (AOLT)

Pada unit *Airport Operation Landside and Terminal* pengawasan terhadap fasilitas bandara dilakukan setiap hari yang bertujuan untuk memastikan seluruh fasilitas dalam keadaan baik dan aman digunakan oleh penumpang. Hal ini tercantum dalam (PM 178 Tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, 2015) yang sekarang sudah diperbarui menjadi (PM 41 Tahun, 2023) Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara.

Airport Landside, Terminal, and Service Improvement merupakan unit yang bertanggung jawab terhadap sisi darat dan terminal di Bandar Udara Adi Soemarmo. Adapun fungsi pada unit *Airport Operation Landside, Terminal, and Service Improvement* yaitu sebagai berikut:

1. *Landside and Terminal Service*
2. *Information Service*
3. *Customer Service.*

Adapun pelayanan yang diberikan oleh *Landside and Terminal Service* di Bandar Udara Adi Soemarmo, sebagai berikut:

1. Pengawasan kesiapan fasilitas terminal dan sisi darat.
2. Pengawasan ketersediaan fasilitas terminal dan sisi darat.
3. Pengawasan kebersihan terminal dan sisi darat.
4. Pengawasan kelancaran *flow* penumpang dan *flow* kendaraan.
5. Pengukuran dan *Monitoring Level of Service (LOS)*.

Adapun fungsi dari *Information Service*, sebagai berikut:

1. Pengumuman;
2. Pembaruan data FIDS
3. Pelayanan telepon.

Adapun fungsi *Customer Service* dan tugas pokok *Customer Services*, sebagai berikut:

Fungsi *Customer Service*.

1. *Airport Customer Service.*
2. *Contact Center.*
3. *Tourist Information Center.*
4. *Airport Concierge.*
5. *Airport Ambassador.*
6. *Airport Brand Ambassador.*
7. *Airport Assistance.*
8. *Publication of Season's Greeting/Special Occasion Events at The Terminal.*

Tugas pokok *Customer Service*, sebagai berikut:

1. *Voice of Customer*, meliputi:
 - a. *Information*
 - b. *Inquires*
 - c. *Complaints*
 - d. *Suggestion*
 - e. *Compliments*
 - f. *Customer Experience.*
2. Edukasi
3. Publikasi
4. Survei
5. Pencatatan dan Pelaporan.

Tugas dan tanggung jawab unit *Airport Operation Landside and Terminal* adalah sebagai berikut :

1. Melakukan pengawasan terhadap fasilitas yang ada di area *landsid*e dan terminal bandara.
2. Melakukan koordinasi dengan unit terkait dalam rangka menunjang keamanan dan kenyamanan penumpang.
3. Memastikan seluruh fasilitas yang akan digunakan penumpang dalam keadaan baik dan normal.
4. Melakukan perhitungan *Level of Service* (LoS) pada fasilitas ataupun kegiatan pada proses keberangkatan maupun kedatangan untuk memenuhi standar regulasi serta meningkatkan pelayanan terhadap penumpang.

4.1.2.2 Unit Aviation Security (AVSEC)

Berdasarkan (Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 39 Tahun 2024), Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari Tindak Melawan Hukum (*Act of Unlawfull Interference*) melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur. Unit *Aviation Security (AVSEC)* merupakan unit yang bertanggung jawab dalam menjamin keamanan penerbangan.

Tugas dan tanggung jawab unit *Aviation Security* adalah sebagai berikut :

1. Pemeriksaan Keamanan: Melakukan pemeriksaan terhadap penumpang, bagasi, dan kargo untuk mendeteksi serta mencegah masuknya benda-benda terlarang atau berbahaya ke dalam pesawat.
2. Pengawasan Akses Kontrol: Mengawasi dan mengendalikan akses ke area terbatas di bandara guna

mencegah masuknya orang atau barang yang tidak berwenang.

3. Patroli dan Pengawasan Area: Melakukan patroli rutin di seluruh area bandara untuk mendeteksi dan mencegah potensi ancaman terhadap keamanan penerbangan.
4. Penanganan Insiden Keamanan: Menanggapi dan menangani insiden atau pelanggaran keamanan sesuai dengan prosedur yang ditetapkan.
5. Koordinasi dengan Pihak Terkait: Bekerja sama dengan instansi lain, seperti otoritas bandara, maskapai, dan aparat penegak hukum, untuk menjaga dan meningkatkan keamanan penerbangan.
6. Pelaporan dan Dokumentasi: Menyusun laporan terkait kegiatan keamanan dan insiden yang terjadi sebagai bahan evaluasi dan tindak lanjut.

Berikut adalah beberapa titik pemeriksaan untuk pengawasan keamanan:

1. Pos Pintu Keberangkatan merupakan pos pemeriksaan yang terletak pada pintu keberangkatan. Pos ini digunakan untuk akses penumpang maupun pegawai yang akan memasuki daerah sisi darat. Pada pos ini personel memiliki tugas untuk mengecek Tiket/ *Boarding Pass* penumpang, serta Pas Bandara untuk pegawai.
2. Passanger *Security Check Point* (PSCP) / Tempat Pemeriksaan Keamanan Penumpang area pemeriksaan keamanan ini terletak sebelum ruang tunggu atau daerah keamanan terbatas. Di sini, petugas Keamanan Bandara (*Airport Security*) memeriksa penumpang dan barang bawaan untuk mencegah masuknya barang terlarang yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

3. *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) merupakan tempat pemeriksaan keamanan bagasi tercatat, yang mana tempat ini terletak di belakang area *Check-In Counter*. Pada pos ini personel *Airport Security* memeriksa bagasi tercatat secara menyeluruh menggunakan mesin *X-Ray* untuk mencegah masuknya barang berbahaya yang dapat mengancam keselamatan penerbangan sebelum diangkut ke dalam pesawat udara.
4. Pos Terminal Kargo merupakan salah satu akses kontrol menuju daerah keamanan terbatas sisi udara. Personel bertugas untuk melakukan pemeriksaan terhadap orang dan barang bawaan yang akan masuk melalui terminal kargo untuk mencegah potensi ancaman keamanan melawan hukum dari sisi kargo. Selain itu pada pos ini juga dilakukan pemeriksaan pada kargo dengan menggunakan mesin *X-Ray* yang dilakukan oleh personel *Airport Security* dengan lisensi junior, untuk mencegah terbawanya *Dangerous Goods* yang akan di bawa oleh pesawat, namun barang yang terindikasi *Dangerous Goods* dapat dibawa apabila telah melengkapi dokumen serta syarat dan ketentuan yang berlaku.
5. Pos Barat merupakan gerbang akses kontrol menuju daerah keamanan terbatas menuju sisi udara, pada pos ini biasa kendaraan masuk dan keluar melalui pos ini. Jadi pada pos ini tidak hanya orang maupun barang bawaan, namun kendaraan juga diperiksa oleh personel *Airport Security*, adapun yang diperiksa ialah sisi dalam mobil, bak mobil (apabila ada) dan juga dilakukan Mirroring pada bagian bawah mobil. Personel bertugas untuk melakukan pemeriksaan terhadap orang dan barang bawaan yang akan masuk melalui pos barat untuk

mencegah potensi ancaman keamanan melawan hukum dari pos barat.

4.1.2.3 Unit Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit yang melaksanakan kegiatan fungsi pengawasan sisi udara yang meliputi pengawasan dan pengendalian GSE, pemanduan dan parkir pesawat udara, pengawasan pelayanan garbarata, dan penentuan alokasi *parking stand* pesawat udara untuk memastikan semua kegiatan / aktivitas di sisi udara dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Tugas dan tanggung jawab unit *Apron Movement Control* adalah sebagai berikut :

1. Memastikan seluruh pergerakan di sisi udara berlangsung dengan aman, teratur dan efisien serta mematuhi standar regulasi yang berlaku.
2. Melakukan pelayanan garbarata terhadap pesawat udara.
3. Menentukan dan memastikan *parking stand* pesawat udara dengan benar sesuai jadwal penerbangan.
4. Menjaga kelancaran lalu lintas kendaraan dengan berkoordinasi pada pihak terkait di area sisi udara.
5. Mengawasi kegiatan di sisi udara, seperti pengisian bahan bakar, bongkar muat penumpang dan barang, pemeliharaan pesawat udara, pengoperasian *Ground Support Equipment* sesuai dengan standar keamanan dan operasional yang berlaku.
6. Menjamin *apron* dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *Foreign Object Debris (FOD)* dan sampah.

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

4.2.1 Jadwal Unit *Airport Landside and Terminal* (AOLT)

Gambar 4.1 Jadwal Unit Airport Landside and Terminal (AOLT)

(Sumber : Data Umum Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali, 2025)

4.2.2 Jadwal *Unit Aviation Security* (AVSEC)

JADWAL CUT BULAN JANUARI 2025												
No	Nama Karyawan	Lokasi	Januari		Februari		Maret		April		Mei	
			1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
1	PUTRA BUDI SUDARSES	PTT										
2	SAHARA DILYAH	PTT										
3	WIDYA DILYAH	PTT										
4	WIDYATI PRAMONO	PTT										
5	YOGIATI PRAMONO	PTT										
6	LUCY ATY APRILIA	JOGJA PLANT										
7	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
8	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
9	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
10	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
11	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
12	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
13	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
14	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
15	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
16	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
17	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
18	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
19	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
20	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
21	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
22	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
23	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
24	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
25	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
26	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
27	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
28	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
29	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
30	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
31	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
32	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
33	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
34	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
35	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
36	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
37	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
38	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
39	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
40	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
41	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
42	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
43	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
44	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
45	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
46	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
47	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
48	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
49	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
50	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
51	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
52	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
53	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
54	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
55	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
56	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
57	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
58	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
59	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
60	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
61	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
62	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
63	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
64	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
65	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
66	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
67	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
68	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
69	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
70	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
71	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
72	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
73	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
74	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
75	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
76	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
77	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
78	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
79	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
80	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
81	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
82	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
83	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
84	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
85	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
86	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
87	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
88	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
89	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
90	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
91	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
92	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
93	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
94	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
95	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
96	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
97	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
98	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
99	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
100	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
101	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
102	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
103	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
104	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
105	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
106	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
107	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
108	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
109	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
110	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
111	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
112	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
113	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
114	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
115	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
116	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
117	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
118	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
119	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
120	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
121	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
122	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
123	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
124	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
125	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
126	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
127	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
128	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
129	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
130	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
131	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
132	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
133	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
134	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
135	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
136	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
137	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
138	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
139	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
140	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
141	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
142	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
143	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
144	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
145	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
146	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
147	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
148	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
149	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
150	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
151	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
152	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
153	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
154	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
155	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
156	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
157	WIDYA DILYAH	JOGJA PLANT										
158	WIDYATI PRAMONO	JOGJA PLANT										
159	YOGIATI PRAMONO	JOGJA PLANT		</								

Gambar 4.2 Jadwal Unit Aviation Security (AVSEC)

(Sumber : Data Umum Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali, 2025)

4.2.3 Jadwal Unit Apron Movement Control (AMC)

Gambar 4.3 Jadwal Unit Apron Movement Control (AMC)

(Sumber : Data Umum Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali, 2025)

4.3 Permasalahan

4.3.1 Kurangnya Informasi Mengenai Pelaporan Barang Tertinggal

Berdasarkan pengamatan penulis selama melaksanakan *On The Job Training* di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali, ditemukan bahwa banyak pengguna jasa yang belum mengetahui prosedur pelaporan barang tertinggal. Hal ini menjadi perhatian penting, mengingat informasi yang jelas mengenai cara melaporkan barang tertinggal sangat diperlukan.

Kejadian barang tertinggal sering kali disebabkan oleh pengguna jasa yang terburu-buru dan terlambat untuk naik ke pesawat. Banyak barang yang ditemukan di *Security Check Point (SCP)* karena penumpang lupa mengambilnya saat melewati pemeriksaan keamanan. Situasi ini tidak hanya mengganggu kenyamanan penumpang, tetapi juga dapat mempengaruhi kegiatan operasional penerbangan di bandara. Dengan adanya informasi yang tepat, penumpang dapat lebih mudah melaporkan barang yang tertinggal, sehingga dapat meminimalisir penumpukan barang di bandara.

Penyediaan informasi yang memadai di area bandara sangat penting untuk mewujudkan pelayanan yang prima. Saat ini, banyak pengguna jasa yang tidak menyadari bahwa *Call Center 172* juga dapat

digunakan untuk melaporkan barang tertinggal. Ketidaktahuan ini menyebabkan kebingungan dan ketidakpuasan di kalangan penumpang.

Oleh karena itu, sangat diperlukan langkah-langkah untuk meningkatkan kesadaran pengguna jasa mengenai prosedur pelaporan barang tertinggal. Dengan memberikan informasi yang jelas dan mudah diakses, bandara dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan bagi semua pengguna jasa, serta mendukung kelancaran operasional penerbangan.



Gambar 4.4 *Digital Signage* tidak ada Informasi bagaimana melaporkan barang tertinggal

(Sumber : Dokumen Penulis, 2025)

Pada gambar 4.4 menjelaskan tentang

Logo dan identitas "injourney airpotrs" Pesan Utama:"Hubungi kami untuk pengalaman perjalanan yang lebih menyenangkan.""*Contact us for your enjoyable journey experience.*." Kontak:Nomor Telepon: 172 Website, Visual: Dua orang yang mengenakan seragam formal berwarna merah, berdiri dengan sikap ramah. Latar belakang yang menunjukkan area bandara atau fasilitas terkait perjalanan.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Penambahan Dalam *Digital Signage* Seperti Informasi Pelaporan Barang Tertinggal

1. Kebutuhan Penambahan Informasi dalam *Digital Signage* Kekurangan Informasi: Saat ini, *Digital Signage* di Bandara Boyolali tidak mencantumkan informasi mengenai pelaporan barang tertinggal, yang dapat menyebabkan penumpang tidak tahu harus kemana atau kepada siapa mereka harus melapor. Dampak Negatif: Ketiadaan informasi ini dapat mengakibatkan frustrasi bagi penumpang yang kehilangan barang, serta menurunkan citra bandara sebagai penyedia layanan publik yang responsif.
2. Usulan Penambahan Informasi Penyertaan Informasi Pelaporan: Menambahkan informasi yang jelas dan mencolok di *Digital Signage* mengenai prosedur pelaporan barang tertinggal, termasuk nomor *Call Center* 172 dan instruksi singkat tentang cara melapor. Contoh Teks Informasi: "Jika Anda kehilangan barang, silakan hubungi *Call Center* 172 untuk melaporkan barang tertinggal Anda."
3. Strategi Implementasi Desain Visual yang Menarik: Menggunakan warna dan font yang mencolok untuk menarik perhatian penumpang terhadap informasi pelaporan barang tertinggal. Pemasangan di Lokasi Strategis: Menempatkan informasi ini di dekat area kedatangan dan keberangkatan, serta di dekat tempat pengambilan bagasi.
4. Sosialisasi dan Edukasi Kampanye Informasi: Melakukan kampanye informasi melalui media sosial, website bandara, dan pengumuman di area bandara untuk mengedukasi penumpang tentang penggunaan *Call Center* 172 untuk pelaporan barang tertinggal. Pelatihan Staf: Melatih staf bandara untuk memberikan informasi yang akurat kepada penumpang mengenai prosedur pelaporan barang tertinggal.

- Evaluasi dan Umpam Balik Survei Kepuasan Penumpang: Melakukan survei untuk mengukur efektivitas penambahan informasi ini dan mendapatkan umpan balik dari penumpang mengenai kemudahan pelaporan barang tertinggal. Analisis Data: Mengumpulkan data mengenai jumlah laporan barang tertinggal sebelum dan setelah penambahan informasi untuk mengevaluasi dampaknya.



Gambar 4.5 contoh Digital Signage tentang pelaporan barang tertinggal

4.4.2 Membuat Scan Barcode

Scan Barcode atau *QR Code (Quick Response Code)* adalah kode matriks dua dimensi yang dapat dipindai menggunakan perangkat smartphone. *QR Code* ini digunakan untuk menghubungkan pengguna ke informasi digital secara instan. Dalam konteks *Lost and Found* di bandara, *QR Code* berfungsi untuk:

- Memberikan informasi mengenai prosedur pelaporan barang tertinggal.
- Menghubungkan penumpang ke formulir pelaporan barang hilang tanpa harus datang langsung ke konter *Lost and Found*.
- Mempermudah akses ke kontak layanan pelanggan terkait barang tertinggal.
- Mempercepat proses pencatatan laporan dan pencarian barang yang tertinggal di bandara.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Optimalisasi pelaporan barang tertinggal di Bandara Boyolali melalui penambahan informasi dalam *Digital Signage* merupakan langkah penting untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik. Saat ini, penumpang tidak memiliki akses yang jelas mengenai prosedur pelaporan barang tertinggal, terutama terkait dengan penggunaan *Call Center* 172. Ketiadaan informasi ini dapat menyebabkan kebingungan dan frustrasi di kalangan penumpang yang kehilangan barang, serta berpotensi menurunkan citra bandara sebagai penyedia layanan yang responsif.

Dengan menambahkan informasi yang jelas dan mencolok mengenai pelaporan barang tertinggal di *Digital Signage*, bandara dapat memberikan panduan yang diperlukan bagi penumpang. Penyertaan instruksi singkat dan nomor *Call Center* 172 di lokasi strategis akan memudahkan penumpang dalam melaporkan barang yang tertinggal. Selain itu, sosialisasi melalui kampanye informasi dan pelatihan staf juga akan berkontribusi pada pemahaman penumpang mengenai prosedur yang ada.

Evaluasi dan pengumpulan umpan balik dari penumpang setelah implementasi perubahan ini akan membantu bandara dalam mengukur efektivitas langkah-langkah yang diambil dan melakukan perbaikan berkelanjutan. Dengan demikian, penambahan informasi pelaporan barang tertinggal dalam *Digital Signage* tidak hanya akan meningkatkan kepuasan penumpang, tetapi juga memperkuat reputasi Bandara Boyolali sebagai penyedia layanan publik yang profesional dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training*

Kesimpulan terhadap keseluruhan kegiatan OJT ini adalah sebagai berikut:

1. Dengan dilakukannya kegiatan *On The Job Training*, Taruna/i dapat mengerti secara langsung keadaan dan fasilitas-fasilitas yang ada pada Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali;
2. Dengan dilakukannya kegiatan *On The Job Training*, Taruna/i mendapatkan ilmu yang tidak didapatkan di kampus khususnya ilmu lapangan atau ilmu praktik pada dunia kerja.
3. Dengan dilakukannya kegiatan *On The Job Training*, Taruna/i mengembangkan sikap profesional, seperti disiplin, tanggung jawab, kerjasama tim, belajar untuk tanggap dan teliti dalam mengerjakan sesuatu dan komunikasi yang efektif.

5.2 Saran

5.1.1 Saran Permasalahan

Tambahkan informasi yang jelas dan mencolok mengenai prosedur pelaporan barang tertinggal di *Digital Signage* Bandara Boyolali. Informasi ini harus mencakup nomor *Call Center* 172 dan instruksi singkat tentang cara melapor. Penempatan informasi ini di lokasi strategis, seperti dekat area kedatangan dan keberangkatan, akan memudahkan penumpang untuk menemukan dan memahami cara melaporkan barang yang tertinggal. Dengan langkah ini, bandara dapat meningkatkan kepuasan penumpang dan memperkuat citra sebagai penyedia layanan publik yang responsif.

5.1.2 Saran Pelaksanaan *On the Job Training*

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* yang dilaksanakan di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali diharapkan para taruna dapat mengambil pengalaman dan Pelajaran dengan cara lebih aktif dan selalu menggali informasi kepada narasumber yang berpengalaman dalam hal tersebut. Dan juga memanfaatkan sebaik mungkin dalam memanajemen waktu dan belajar untuk tanggap teliti dalam mengerjakan sesuatu.

DAFTAR PUSTAKA

- UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. (2009). UU N0. 1 Tahun 2009
- Ati, S., Nurdien, Kistanto, & Taufik, A. (2018). Pengantar Konsep Informasi, Data, dan Pengetahuan. *Modul Pembelajaran, 1, 3.*
- Perhubungan, M. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 178 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara. *Undang–Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Dalam Satu Naskah, 021*, 2018.
- PM 41 Tahun, 2023. (2023). M Enteri P Er H U B U N G a N R Ep U B Lik in D O N E Sia. *PM 41 Tahun*, 1–97.
- Annex 14. (2016). Annex 14 - Volume I: Aerodrome Design and Operations. In ICAO International Civil Aviation Organization: Vol. I (Issue July).
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2023). PR 21 Tahun 2023. Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Aerodrome Daratan, Vol. 1, 1–451.
- Keke, Y., & Candra Susanto, P. (2019). KINERJA GROUND HANDLING MENDUKUNG OPERASIONAL BANDAR UDARA. In AVIASI Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan (Vol. 16).
- Kementerian Perhubungan. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 178 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, 151(178), 10–17.
- Kementerian Perhubungan. (2017). KP 038 Tahun 2017 Tentang Apron Management Service. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : Kp 038 Tahun 2017.

LAMPIRAN



Lampiran 1 Pembukaan Kegiatan *On the Job Training* via Zoom



Lampiran 2 Penerimaan Mahasiswa *On the Job Training*



Lampiran 3 Pembekalan Sebelum Melaksanakan *On the Job Training*



Lampiran 4 Apel Memperingati Bulan K3 Nasional



Lampiran 5 melakukan jaga pada pintu depan keberangkatan



Lampiran 6 pemeriksaan mobil yang masuk dari pos barat dengan mirror checkin



Lampiran 7 pengoprasian garbarata



Lampiran 8 melakukan marshalling pada pesawat saat malam hari



Lampiran 9 Membaca barang apa saja yang ada di *Dangerous Goods Storage*



Lampiran 10 Memberikan label pada kargo