

**PENTINGNYA KETERSEDIAAN INFORMASI ALUR  
KEBERANGKATAN PENUMPANG DI BANDAR UDARA JENDERAL  
AHMAD YANI SEMARANG**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

**Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



**Disusun Oleh :**

**LUFI AFRIANA FADILLAH  
NIT. 30622017**

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

**PENTINGNYA KETERSEDIAAN INFORMASI ALUR  
KEBERANGKATAN PENUMPANG DI BANDAR UDARA JENDERAL  
AHMAD YANI SEMARANG**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

**Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



**Disusun Oleh :**

**LUFI AFRIANA FADILLAH  
NIT. 30622017**

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

## LEMBAR PERSETUJUAN

PENTINGNYA KETERSEDIAAN INFORMASI ALUR KEBERANGKATAN  
UNTUK MENGURANGI KEBINGUNGAN PENUMPANG DI BANDAR  
UDARA JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG

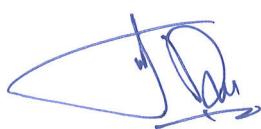
Oleh :

LUFI AFRIANA FADILLAH  
NIT. 30622017

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

Disetujui oleh :

Supervisor OJT



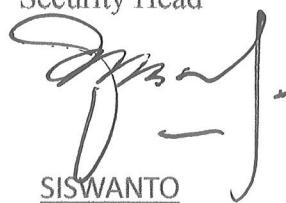
SADDAM MUDHO PRABOWO  
NIP. 20244206

Dosen Pembimbing



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

Mengetahui,  
Airport Operation, Service and  
Security Head

  
SISWANTO  
NIP. 20240389

## LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 28 Februari 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Oleh :

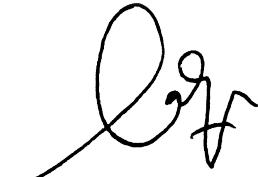
LUFI AFRIANA FADILLAH  
NIT. 30622017

Tim Penguji :

Ketua  
  
ARISTO SAFETY. B  
NIP. 20242027

Sekretaris  
  
SADDAM MUDHO PRABOWO  
NIP. 20244206

Anggota  
  
M. JATAYU, A.Md.M.Tr.U  
NIP. 19921011 202012 005

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
  
LADY SILK MOONLIGHT, S.KOM, MT.  
NIP. 19871109 200912 2 002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas Rahmat dan karunia-Nya sehingga laporan *On The Job Training* (OJT) ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Laporan ini disusun sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan program *On The Job Training* yang telah penulis laksanakan mulai tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.

Selama Proses penyusunan laporan *On The Job training*, penulis banyak menerima bantuan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini, penulis mengucapkan Terima Kasih kepada :

1. Orang tua dan keluarga saya yang selalu memberikan doa dan motivasi baik material maupun spiritual;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T, selaku Direktur, Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak Kolonel Cpn. Fajar Purwawidada, S.S., M.H., M.Sc., M.Tr.(Han), selaku General Manager, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
4. Bapak Siswanto, selaku Airport Operation Services & Security Division Head, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
5. Bapak Aristo Safety B, selaku Airport Operations Airside Departement Head, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
6. Bapak Anak Agung Gede Parasuamba, selaku Airport Security Derpatement Head, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
7. Ibu Nita Shobah, selaku Human Capital Officer, Bandar Udara Jendral Ahmad Yani Semarang;
8. Bapak Saddam Mudho Prabowo, selaku Pembimbing OJT, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
9. Ibu Lady Silk Moonlight, S.T., M.MT, selaku Ketua Program Studi, Manajemen Transportasi Udara;
10. Bapak M. Jatayu, A.Md.M.Tr.U, selaku Pembimbing On The Job Training (OJT);
11. Segenap staff dan karyawan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
12. Kepada rekan *On The Job Training* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan Praktek Kerja Lapangan atau *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun untuk penulis harapkan demi karya yang lebih baik.

Semarang, 27 Februari 2025



Lufi Afriana Fadillah

## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PERSETUJUAN .....</b>	iii
<b>LEMBAR PENGESAHAN.....</b>	iv
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	v
<b>DAFTAR ISI .....</b>	vi
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	viii
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	ix
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	x
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> .....	1
1. 2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> .....	2
1.2.1 Bagi Taruna.....	2
1.2.2 Bagi Perusahaan (Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang) ...	2
1.2.3 Bagi Kampus Politeknik Penerbangan Surabaya .....	3
<b>BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> .....</b>	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.1.1 PT. Angkasa Pura Indonesia .....	4
2.1.2 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani.....	7
2.2 Data Umum .....	8
2.2.1 Fasilitas Sisi Udara .....	9
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat .....	12
2.3 Struktur Organisasi .....	13
<b>BAB III TINJAUAN TEORI.....</b>	15
3.1 Bandar Udara .....	15
3.2 Fasilitas Bandar Udara.....	16
3.3 Informasi.....	17
3.4 Penumpang .....	17
<b>BAB IV PELAKSANAAN OJT .....</b>	19
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT .....	19
4.1.1 Wilayah Kerja .....	19
4.1.2 Prosedur Pelayanan .....	21

4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT.....	26
4.2 Jadwal .....	30
4.3 Permasalahan.....	31
4.4 Penyelesaian Masalah.....	32
<b>BAB V PENUTUPAN.....</b>	<b>34</b>
5.1 Kesimpulan.....	34
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV .....	34
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT .....	34
5.2 Saran .....	35
5.2.1 Saran Terhadap Bab IV.....	35
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT .....	35
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>37</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>39</b>

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2. 1 Logo InJourney Airports .....	4
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang .....	14
Gambar 4. 1 Jadwal AMC .....	30
Gambar 4. 2 Jadwal AVSEC.....	31
Gambar 4. 3 Jadwal Komersil .....	31
Gambar 4. 4 Infografis alur keberangkatan .....	33

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani .....	8
Tabel 2. 2 Data Umum Runway .....	9
Tabel 2. 3 Data Umum Declare Distance .....	10
Tabel 2. 4 Data Umum Apron .....	10
Tabel 2. 5 Data Umum <i>Taxiway</i> .....	11
Tabel 2. 6 Data Umum Runway Strip .....	11
Tabel 2. 7 Data Umum Runway End Safety Area (RESA).....	12
Tabel 2. 8 Data Umum Gedung Terminal .....	12
Tabel 2. 9 Data Umum Gedung Kargo.....	13

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 Layar monitor untuk infografis .....	39
Lampiran 2 Dokumentasi kegiatan OJT .....	39

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training***

Industri penerbangan merupakan sektor yang sangat dinamis dan memiliki standar operasional yang tinggi untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan seluruh pengguna jasa transportasi udara. Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Sebagai salah satu moda transportasi yang efisien, penerbangan memerlukan tenaga kerja yang profesional, terlatih, dan memahami standar keselamatan serta pelayanan yang tinggi. Oleh karena itu, pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan menjadi aspek penting dalam mencetak sumber daya manusia yang kompeten.

Sumber daya manusia (SDM) yang bekerja di sektor penerbangan harus memiliki pemahaman mendalam mengenai regulasi penerbangan, prosedur keselamatan, serta keterampilan teknis yang sesuai dengan bidang tugasnya. Selain itu, kemampuan dalam beradaptasi terhadap perkembangan teknologi, mengikuti pelatihan kerja, serta memiliki etos kerja yang tinggi juga menjadi aspek penting dalam menjaga standar operasional penerbangan yang optimal. Dalam menghadapi tantangan global seperti peningkatan lalu lintas udara, inovasi teknologi, dan perubahan regulasi, industri penerbangan membutuhkan tenaga kerja yang tidak hanya memiliki keahlian teknis, tetapi juga mampu berpikir kritis, bekerja dalam tim, serta memberikan pelayanan yang berkualitas kepada jasa transportasi udara.

Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.03/MEN/IV/2011, 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Balai Besar Latihan Kerja Industri Serang, *On The Job Training* yang selanjutnya disebut OJT adalah pelatihan di tempat kerja dalam proses produksi/jasa untuk menetapkan hasil pelatihan teori dan praktik sesuai kejuruan di lembaga pelatihan kerja. OJT juga merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya,

selain itu untuk memperoleh pengalaman kerja langsung di lingkungan industri penerbangan. OJT memberikan kesempatan untuk mengaplikasikan teori yang telah dipelajari di perkuliahan ke dalam praktik kerja nyata. Melalui program ini, taruna dapat memahami bagaimana suatu bandara peroperasi, mulai dari aspek keselamatan, keamanan, dan pelayanan penumpang.

OJT sebagai salah satu syarat kelulusan bagi taruna Politeknik Penerbangan Surabaya yang pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum masing-masing program studi. Sejalan dengan hal tersebut, sebagai taruni Diploma III Manajemen Transportasi Udara, wajib mengikuti program OJT. Dalam memenuhi kewajiban tersebut, pelaksanaan OJT di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang dibagi menjadi tiga unit di antaranya adalah unit *Apron Movement Control* (AMC), *Aviation Security* (AVSEC), dan Komersil. Dengan adanya program OJT, taruna diharapkan memperoleh keterampilan yang lebih mendalam, meningkatkan profesionalisme, serta memiliki kesiapan yang lebih baik untuk memasuki dunia kerja di industri penerbangan.

## **1. 2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training***

### **1.2.1 Bagi Taruna**

Adapun maksud dan manfaat *On The Job Training* (OJT) bagi taruna adalah sebagai berikut:

1. OJT memberikan wawasan tentang permasalahan yang sering terjadi di bandara, seperti pengelolaan keamanan, pelayanan penumpang, serta koordinasi antar unit. Hal ini membantu taruna memahami tantangan nyata yang akan dihadapi Ketika mereka memasuki dunia kerja.
2. Taruna dapat langsung menerapkan teori yang telah dipelajari dalam situasi kerja nyata.
3. Menjadi sarana pengembangan *soft skills* melalui interaksi dengan karyawan dan penumpang, kerja sama tim, serta manajemen waktu.

### **1.2.2 Bagi Perusahaan (Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang)**

Adapun maksud dan manfaat *On The Job Training* (OJT) bagi Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang adalah sebagai berikut:

1. Dengan menerima taruna untuk melaksanakan OJT, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang turut berkontribusi dalam pengembangan Pendidikan di bidang penerbangan. Program ini memungkinkan bandar udara untuk berbagi pengalaman dan ilmu kepada generasi penerus industri penerbangan.
2. Bandara dapat mengidentifikasi calon tenaga kerja potensial yang mungkin direkrut di masa depan.
3. Dengan adanya taruna yang membantu dalam proses operasional, beberapa tugas dapat diselesaikan lebih cepat dan lebih efisien.

### **1.2.3 Bagi Kampus Politeknik Penerbangan Surabaya**

Adapun maksud dan manfaat *On The Job Training* (OJT) bagi kampus adalah sebagai berikut:

1. Dengan adanya program OJT, kampus dapat memastikan bahwa kurikulum yang diajarkan relevan dengan kebutuhan industri penerbangan.
2. Program OJT memperkuat hubungan antara kampus dengan industri penerbangan, sehingga dapat membuka peluang kerja bagi lulusan di masa depan.
3. Politeknik Penerbangan Surabaya dapat membangun reputasi sebagai institusi pendidikan yang menghasilkan lulusan siap kerja.

## **BAB II**

### **PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING***

#### **2.1 Sejarah Singkat**

##### **2.1.1 PT. Angkasa Pura Indonesia**



Gambar 2. 1 Logo InJourney Airports

Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani

Angkasa Pura didirikan oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Pada 20 Februari 1964, perusahaan ini secara resmi mengambil alih seluruh aset serta operasional Bandara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan. Sejak saat itu, PN Angkasa Pura Kemayoran diberikan mandat untuk mengelola bandara yang berada di wilayah tengah dan timur Indonesia (Injournerairports.id).

Pada tahun 1984, Pemerintah Indonesia mendirikan Perusahaan Umum (Perum) Bandar Udara Cengkareng guna mengelola operasional Bandar Udara Soekarno-Hatta. Kemudian, pada tahun 1986, nama perusahaan ini diubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Perubahan ini juga diikuti dengan pergantian nama Perum Angkasa Pura menjadi Perum Angkasa Pura I, yang bertanggung jawab atas pengelolaan bandara di wilayah timur Indonesia. Selanjutnya, pada 6 September 2024, PT Angkasa Pura Indonesia didirikan di bawah naungan InJourney sebagai bagian dari strategi peningkatan koneksi udara yang lebih efisien dan efektif. Pembentukan perusahaan ini juga bertujuan untuk mendukung ekosistem pariwisata serta mendorong pemerataan dan pertumbuhan ekonomi nasional. Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Erick Thohir, meresmikan penggabungan dua perusahaan besar pengelola bandara di Indonesia, yaitu PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II, menjadi PT Angkasa Pura

Indonesia atau yang saat ini dikenal dengan InJourney Airports.

Sebagai *subholding* yang berfokus pada sektor jasa kebandarudaraan, InJourney Airports merupakan anak perusahaan dari holding BUMN Aviasi dan Pariwisata. Sejarah berdirinya InJourney Airports tidak terlepas dari gagasan Presiden Soekarno, yang menginginkan Indonesia memiliki bandara berstandar internasional setara dengan negara-negara maju. Enam dekade kemudian, cita-cita tersebut diwujudkan melalui pembentukan InJourney Airports, yang bertujuan mengelola dan mengembangkan sektor jasa kebandarudaraan serta layanan terkait lainnya.

Hingga saat ini, InJourney Airports telah mengelola sebanyak 37 bandara yang tersebar di wilayah barat, tengah, dan timur Indonesia, menjadikannya sebagai salah satu operator bandara terbesar kelima di dunia. Berikut 37 bandara yang dikelola oleh InJourney Airports hingga saat ini, diantaranya :

- Region 1 :
  1. Bandara Internasional Soekarno Hatta (CGK), Banten
  2. Bandara Internasional Halim Perdanakusuma (HLP), Jakarta
  3. Bandara Internasional Kertajati (KJT), Jawa Barat
  4. Bandara Husein Sastranegara (BDO), Jawa Barat
- Region 2 :
  1. Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai (DPS), Bali
  2. Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid (LOP), Nusa Tenggara Barat
  3. Bandara Banyuwangi (BWX), Jawa Timur
  4. Bandara El Tari (KOE), Nusa Tenggara Timur
- Region 3 :
  1. Bandara Internasional Hang Nadim (BTH), Batam
  2. Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda (BTJ), Nanggroe Aceh Darussalam
  3. Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II (PKU), Riau
  4. Bandara Internasional Minangkabau (PDG), Sumatra Barat
  5. Bandara Internasional Kualanamu (KNO), Sumatra Utara
  6. Bandara Depati Amir (PGK), Bangka Belitung
  7. Bandara H.A.S. Hanandjoeddin (TJQ), Bangka Belitung
  8. Bandara Fatmawati Soekarno (BKS), Bengkulu

9. Bandara Sultan Thaha (DJB), Jambi
  10. Bandara Raja Haji Fisabilillah (TNJ), Kepulauan Riau
  11. Bandara Radin Inten II (TKG), Lampung
  12. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (PLM), Sumatra Selatan
  13. Bandara Sisingamangaraja XII (DTB), Sumatra Utara
- Region 4 :
    1. Bandara Internasional Juanda (SUB), Jawa Timur
    2. Bandara Internasional Yogyakarta (YIA), Yogyakarta
    3. Bandara Jenderal Besar Soedirman (PWL), Jawa Tengah
    4. Bandara Adi Soemarmo (SOC) , Jawa Tengah
    5. Bandara Jenderal Ahmad Yani (SRG) , Jawa Tengah
    6. Bandara Dhoho (DHX), Jawa Timur
    7. Bandara Adisutjipto (JOG), Yogyakarta
  - Region 5 :
    1. Bandara Internasional Sam Ratulangi (MDC), Manado
    2. Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (UPG), Makassar
    3. Bandara Internasional Sentani (DJJ), Jayapura
    4. Bandara Pattimura (AMQ), Ambon
    5. Bandara Frans Kaisiepo (BIK), Biak
  - Region 6 :
    1. Bandara Internasional SAMS Sepinggan (BPN), Balikpapan
    2. Bandara Syamsudin Noor (BDJ), Banjarmasin
    3. Bandara Tjilik Riwut (PKY), Palangkaraya
    4. Bandara Supadio (PNK), Pontianak
- Selain pengelolaan bandara, InJourney juga memiliki unit bisnis yang menyediakan berbagai layanan penerbangan melalui *InJourney Aviation Services*. Layanan ini mencakup *Ground Handling & Cargo Terminal Operator*, Logistik, *Hospitality*, serta *Operations Support*. Dengan mengutamakan efisiensi operasional, pelayanan berkualitas, serta inovasi berbasis teknologi, *InJourney Aviation Services* berupaya menciptakan ekosistem layanan kebandarudaraan yang unggul dan sesuai dengan standar internasional.

## **2.1.2 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani**

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang (ICAO: WAHS, IATA: SRG) pada awalnya merupakan pangkalan udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Darat (TNI AD). Seiring dengan perkembangan kebutuhan penerbangan sipil, status pangkalan udara ini mengalami perubahan menjadi pelabuhan udara bersama berdasarkan Surat Keputusan Bersama Panglima Angkatan Udara, Menteri Perhubungan, dan Menteri Angkatan Darat dengan nomor KEP-932/9/1966.83/1966 dan S2/1/-PHB pada tanggal 31 Agustus 1966.

Dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan penerbangan, pengelolaan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang diserahkan kepada PT Angkasa Pura I (Persero) pada tanggal 1 Oktober 1995. Meskipun demikian, pembinaan teknis tetap berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Sejalan dengan meningkatnya permintaan penerbangan internasional, pemerintah melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 64 Tahun 2004 pada tanggal 10 Agustus 2004 menetapkan bahwa bandara ini dapat melayani penerbangan internasional. Keputusan ini kemudian diresmikan oleh Gubernur Jawa Tengah pada tanggal 31 Agustus 2004.

Pada tahun 2024, dengan adanya restrukturisasi dalam pengelolaan bandara oleh pemerintah, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II resmi bergabung menjadi PT Angkasa Pura Indonesia (API) pada tanggal 9 September 2024. Penggabungan ini membawa perubahan signifikan dalam sistem pengelolaan bandara, termasuk Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang yang kini berada di bawah naungan PT Angkasa Pura Indonesia. Namun, pada tanggal 2 April 2024, status internasional Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani resmi dihapus berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Indonesia. Keputusan ini diambil berdasarkan berbagai faktor, termasuk regulasi penerbangan, operasional bandara, dan dinamika transportasi udara nasional. Meskipun tidak lagi berstatus sebagai bandara internasional, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani tetap memiliki peran strategis sebagai salah satu bandara utama di Indonesia yang melayani penerbangan domestik dengan volume penumpang yang cukup tinggi.

Secara geografis, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani terletak pada koordinat  $06.05^{\circ}$ - $07.10^{\circ}$  LS dan  $109.35^{\circ}$ - $110.50^{\circ}$  BT. Bandara ini berbatasan langsung dengan Kabupaten Kendal di sebelah barat, Kabupaten Demak di sebelah timur, Kabupaten

Semarang di sebelah selatan, dan Laut Jawa di sebelah utara. Dengan lokasinya yang strategis di Kota Semarang, ibu kota Provinsi Jawa Tengah, bandara ini berperan sebagai penghubung utama antara Pulau Jawa dan Pulau Kalimantan serta menjadi titik transit dalam jalur penerbangan yang padat antara Jakarta dan Surabaya.

## 2.2 Data Umum

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani (IATA : SRG, ICAO: WAHS) terletak di Kota Semarang, Jawa Tengah. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang merupakan salah satu bandara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia (API) setelah restrukturisasi pengelolaan bandara pada tahun 2024. Bandara ini memiliki terminal domestik dengan luas 58.652 meter persegi yang mampu menampung hingga 6.300.000 penumpang per tahun pada saat jam sibuk. Selain itu, terdapat terminal internasional dengan luas 668 meter persegi yang sebelumnya memiliki kapasitas 50.000 penumpang per tahun, namun kini telah dialihkan sepenuhnya untuk penerbangan domestik seiring dengan perubahan status bandara.

Bandara ini dilengkapi dengan fasilitas sisi udara berupa landas pacu (*runway*) dengan dimensi 2.560 x 45 meter yang memungkinkan operasional berbagai jenis pesawat komersial seperti Airbus A320, Boeing 737-900, Boeing 737-800, Boeing 737-500, dan ATR 76. *Runway* ini memiliki dua ujung, yaitu *runway* 13 dan *runway* 31. Selain itu, fasilitas sisi darat meliputi terminal penumpang, terminal kargo, serta berbagai fasilitas pendukung seperti parkir kendaraan dan area komersial.

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani	
Nama Bandar Udara	JENDERAL AHMAD YANI
Status Operasi	Umum
Penggunaan	Domestik
Hierarki	Pengumpul (HUB)
Klasifikasi	4C
Pengelola	PT. Angkasa Pura Indonesia
Provinsi	Jawa Tengah

Kabupaten / Kota	Kota Semarang
Kecamatan	Semarang Barat
Kelurahan	Tambakharjo
Alamat Bandar Udara	Jl. BANDARA AHMAD YANI, SEMARANG - 50145
Lokasi (ARP)	06° 58' 15.78" LS 110° 22' 24.75" BT
Critical Aircraft	BOEING : 737-900ER
PKP-PK	Kategori 7
	(Kantor Cabang Semarang)
Airnav Indonesia	Perum LPPNPI Kantor Cabang Semarang, Bandar Udara Ahmad Yani Semarang, Jl Puad Ahmad Yani Semarang 50145
	-7622968

Sumber : Kemenhub.go.id

### 2.2.1 Fasilitas Sisi Udara

Sisi udara menurut PM 36 Tahun 2021 adalah bagian dari Bandar Udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/ atau memiliki izin khusus. Sejalan dengan hal tersebut, fasilitas sisi udara merupakan fasilitas yang berhubungan langsung dengan operasional penerbangan dan hanya dapat diakses oleh personel berwenang serta penumpang setelah melalui pemeriksaan keamanan.

#### 1. Runway

*Runway* adalah landasan pacu berbentuk persegi panjang dengan ukuran tertentu di lokasi Bandar Udara (STTKD, 2023). Berikut tabel mengenai *runway* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 2 Data Umum Runway

<b>RUNWAY</b>	
Dimensi Terverifikasi	2.560,00 m x 45,00 m
Dimensi Terbangun	2.560,00 m x 45,00 m
Konstruksi	Asphalt
Kekuatan	PCR 520/F/D/X/U Asphalt
Azimuth	13-31

Sumber : AIP Indonesia ( Vol III ) WAHS AD 2 . 1

Tabel 2. 3 Data Umum Declare Distance

<b>DECLARE DISTANCE</b>		
	<i>RUNWAY 13</i>	<i>RUNWAY 31</i>
TORA	2.680 m	2.680 m
TODA	2.680 m	2.680 m
ASDA	2.680 m	2.680 m
LDA	2.680 m	2.680 m

Sumber : Kemenhub.go.id

## 2. *Apron*

*Apron* merupakan suatu daerah yang telah ditentukan di suatu Bandar Udara sebagai sarana pelayanan bagi pesawat dalam menaikkan dan menurunkan penumpang, pos atau kargo, serta tempat parkir pesawat udara. Berikut tabel mengenai *apron* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 4 Data Umum Apron

<b>APRON</b>	
Dimensi Terverifikasi	551,00 m x 131,00 m
Dimensi Terbangun	551,00 m x 131,00 m
Kekuatan	PCR 510/F/R/D/X/U Concrete

Sumber : AIP Indonesia ( Vol III ) WAHS AD 2 . 1

### 3. *Taxiway*

*Taxiway* adalah landasan penghubung antara landasan pacu dengan pelataran pesawat, terminal atau fasilitas lainnya di Bandar Udara (STTKD, 2023). Berikut tabel mengenai *taxiway* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 5 Data Umum Taxiway

<b>TAXIWAY</b>	
Dimensi	261,5 m x 23 m
Permukaan	Asphalt
Kekuatan	PCR 510/F/C/X/U Asphalt

Sumber : AIP Indonesia ( Vol III ) WAHS AD 2 .1

### 4. *Runway Strip*

*Runway strip* adalah luasan bidang tanah yang diratakan dan dibersihkan tanpa benda-benda yang mengganggu yang dimensinya bergantung pada panjang *runway* dan jenis instrument pendaratan (*precision approach*) yang dilayani (STTKD, 2023). Berikut tabel mengenai *runway strip* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 6 Data Umum Runway Strip

<b>RUNWAY STRIP</b>	
Dimensi Terverifikasi	2.860,00 m x 150,00 m
Dimensi Terbangun	2.860,00 m x 150,00 m
Konstruksi	Tidak Terdefinisi

Sumber : Kemenhub.go.id

##### 5. Runway End Safety Area (RESA)

*Runway End Safety Area* (RESA) adalah suatu daerah simetris yang merupakan perpanjangan dari garis tengah *runway* dan membatasi bagian ujung *runway strip* yang ditujukan untuk mengurangi risiko kerusakan pesawat yang sedang menjauhi atau mendekati *runway* saat melakukan kegiatan *take off* (lepas landas) maupun landing (pendaratan) (STTKD, 2023). Berikut tabel mengenai RESA di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 7 Data Umum Runway End Safety Area (RESA)

<b>RUNWAY END SAFETY AREA</b>	
Dimensi Terverifikasi	120,00 m x 90,00 m
Dimensi Terbangun	120,00 m x 90,00 m

Sumber : Kemenhub.go.id

##### 2.2.2 Fasilitas Sisi Darat

Menurut PM 36 TAHUN 2021, Sisi darat adalah wilayah Bandar Udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Sejalan dengan hal tersebut, fasilitas sisi darat mencakup berbagai infrastruktur yang mendukung kenyamanan dan kelancaran aktivitas di Bandar Udara.

Tabel 2. 8 Data Umum Gedung Terminal

<b>GEDUNG TERMINAL</b>		
Kategori	Domestik	Internasional
Luas	58,652,00 m <sup>2</sup>	668,00 m <sup>2</sup>

Sumber : Kemenhub.go.id

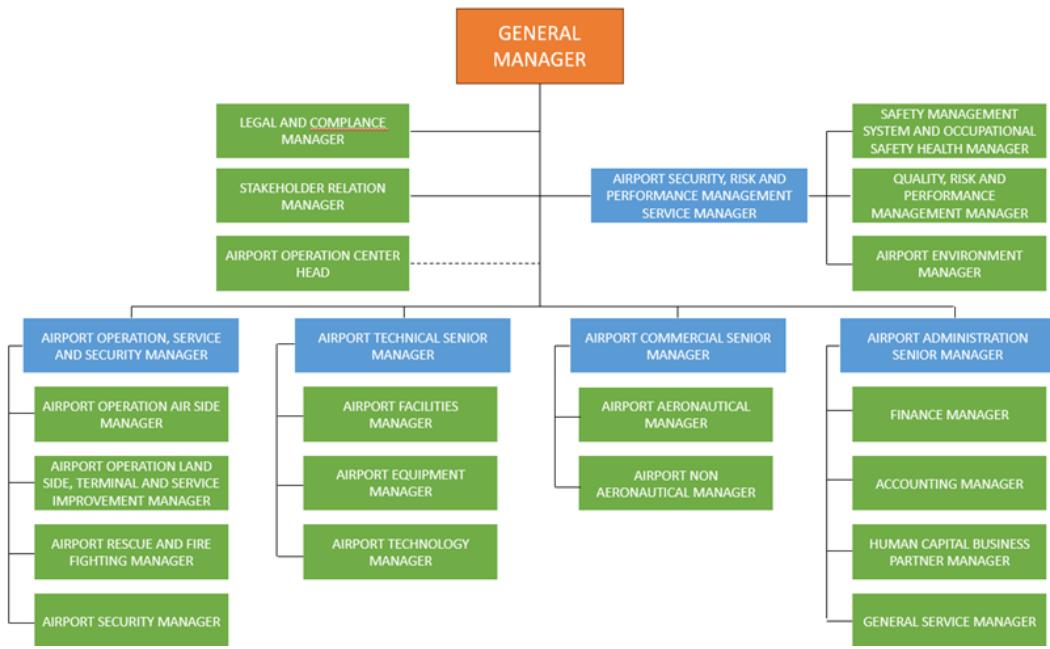
Tabel 2. 9 Data Umum Gedung Kargo

<b>GEDUNG KARGO</b>	
Luas	675,00 m <sup>2</sup>

Sumber : Kemenhub.go.id

### 2.3 Struktur Organisasi

Setiap perusahaan pasti memiliki struktur organisasi. Struktur organisasi di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani memiliki peranan penting dalam memastikan operasional Bandar Udara berjalan dengan lancar dan efisien. Struktur ini terdiri dari berbagai bagian yang saling bekerja sama, mulai dari manajemen Bandar Udara yang bertanggung jawab atas pengelolaan dan koordinasi, bagian operasional yang menangani berbagai aspek teknis dan pelayanan, hingga staf pendukung yang memastikan setiap proses di Bandar Udara berjalan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Dengan sistem organisasi yang terstruktur dan terkoordinasi dengan baik, Bandar Udara dapat memberikan pelayanan optimal bagi penumpang dan seluruh pengguna jasa Bandar Udara.



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Sumber : Human Capital Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

## **BAB III**

### **TINJAUAN TEORI**

#### **3.1 Bandar Udara**

Secara konseptual, Bandar Udara adalah suatu tempat/area yang memiliki fasilitas dan peralatan untuk menampung kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat terbang beserta penumpang dan barang yang diangkutnya (Mahyuddin et al., 2021:14). Sedangkan menurut ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dalam Annex 14 tentang *Aerodromes*, Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/perairan (termasuk setiap bangunan, instalasi, dan peralatan) yang dimaksudkan untuk dipergunakan baik seluruhnya maupun sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan di darat dari pesawat udara.

Adapun menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Bandar Udara adalah kawasan di daratan 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 antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Mahyuddin et al., (2021:131), Bandar Udara merupakan suatu fasilitas sebagai perantara (*interface*) antara transportasi udara dengan transportasi darat, yang secara umum fungsinya sama dengan terminal, yakni sebagai:

- Tempat pelayanan bagi keberangkatan / kedatangan pesawat
- Sebagai tempat bongkar / muat barang atau naik / turun penumpang
- Tempat perpindahan (*interchange*) antar moda transportasi udara dengan moda transportasi yang sama (*transit*) atau dengan moda yang lainnya.
- Tempat klasifikasi barang / penumpang menurut jenis, tujuan perjalanan dan lain-lain
- Tempat untuk penyimpanan barang (*storage*) selama proses pengurusan dokumen
- Sebagai tempat untuk mengisi bahan bakar, perawatan dan pemeriksaan kondisi pesawat sebelum dinyatakan layak untuk terbang

### **3.2 Fasilitas Bandar Udara**

Menurut PM 36 Tahun 2021, Fasilitas Bandar Udara adalah semua fasilitas yang dipergunakan untuk keperluan operasional Bandar Udara dan penerbangan yang terdiri dari prasarana dan, peralatan Bandar Udara, utilitas Bandar Udara dan pelayanan darurat Bandar Udara. Fasilitas di Bandar Udara dapat dikategorikan ke dalam dua bagian utama yaitu fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara. Fasilitas sisi darat merupakan fasilitas yang berada diluar area operasional penerbangan dan digunakan oleh penumpang, pengunjung, serta personel Bandar Udara sebelum memasuki area keamanan. Fasilitas sisi darat berdasarkan PM 36 Tahun 2021 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, meliputi:

- a. Bagian terminal penumpang beserta peralatan yang ada di dalamnya
- b. Bangunan terminal kargo
- c. Menara pengatur lalu lintas penerbangan
- d. Bangunan operasional penerbangan
- e. Jalan masuk (*access road*)
- f. Parkir kendaraan bermotor
- g. Depo pengisian bahan bakar pesawat udara
- h. Bangunan hangar
- i. Bangunan administratif atau perkantoran
- j. Marka dan rambu
- k. Fasilitas pengolahan limbah

Adapun fasilitas sisi udara merupakan fasilitas yang berhubungan langsung dengan operasional penerbangan dan hanya dapat diakses oleh personel berwenang serta penumpang setelah melalui pemeriksaan keamanan. Fasilitas sisi udara Berdasarkan PM 36 Tahun 2021 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, meliputi:

- a. Landasan pacu (*runway*)
- b. *Runway strip*
- c. *Runway end safety area* (RESA)
- d. *Stopway*
- e. *Clearway*
- f. *Taxiway*

- g. Landas parkir/apron
- h. Marka dan rambu
- i. Taman meteo (fasilitas dan peralatan pengamatan cuaca)

Menurut (Mahyuddin et al., (2021) Ukuran kemajuan suatu negara dapat dilihat seberapa besar kinerja dan fasilitas operasional Bandar Udarnya, semakin modern pelayanan Bandar Udara maka semakin maju negara tersebut. Dengan adanya fasilitas yang lengkap dan *modern*, diharapkan Bandar Udara dapat memberikan pengalaman perjalanan yang lebih nyaman, aman, dan efisien bagi penumpang serta mendukung pertumbuhan industri penerbangan di Indonesia.

### 3.3 Informasi

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No 14 Tahun 2008, Informasi adalah keterangan, pernyataan, gagasan, dan tanda-tanda yang mengandung nilai, makna, dan pesan, baik data, fakta maupun penjelasannya yang dapat dilihat, didengar, dan dibaca yang disajikan dalam berbagai kemasan dan format sesuai dengan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi secara elektronik ataupun nonelektronik. Para ahli di bidang informasi dan perpustakaan menyebutkan bahwa informasi adalah pengetahuan yang disajikan dan/atau disampaikan kepada seseorang dalam bentuk yang dapat dipahami, atau sebagai data yang telah diproses atau ditata untuk menyajikan fakta yang mengandung arti (M. Yusup, 2022:7).

Unit informasi atau *public information service* yang berada di ruang lingkup Bandar Udara menjadi suatu kesatuan utuh yang memang keberadaannya harus ada dan wajib di dalam menyediakan jasa suatu informasi yang berkaitan dengan penerbangan dan kebutuhan daripada penumpang yang menggunakan jasa pesawat udara di Bandar Udara tersebut, yang dapat didefinisikan sebagai suatu sumber pelayanan informasi yang saling berhubungan dengan jasa pelayanan kebandarudaraan mulai dari informasi mengenai maskapai penerbangan, penumpang, mengenai pelayanan bandara dan juga mengenai informasi umum terkait operasionalan ruang lingkup Bandar Udara (Octavia & Andi, 2024).

### 3.4 Penumpang

Menurut PM 30 Tahun 2021 pasal 1 butir 6, Penumpang adalah orang yang

namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah dan memiliki pas masuk pesawat (*boarding pass*). Sedangkan menurut PM 24 Tahun 2021 pasal 1 butir 5, Penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan. Penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani transportasi tersebut (Tomos & Astutik, 2023). Penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian, dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut.

## **BAB IV**

### **PELAKSANAAN OJT**

#### **4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT**

Dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT), Taruna/i D-III Manajemen Transportasi Udara MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang. Berikut unit kerjanya antara lain meliputi:

- a. Unit *Apron Movement Control* (AMC)
- b. Unit *Aviation Security* (AVSEC)
- c. Unit Komersil

##### **4.1.1 Wilayah Kerja**

###### **A. Unit Apron Movement Control (AMC)**

Menurut KP 041 Tahun 2017 pasal 2 ayat (6), *Apron Movement Control* (AMC) merupakan personel Bandar Udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di *apron*, penentuan parkir pesawat udara serta pengaturan pesawat udara yang akan masuk atau keluar *apron*. AMC Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang terdiri dari beberapa fungsi pokok, sebagai berikut:

###### *a. Airline Operation Service Supervisor*

*Airline Operation Service Supervisor* memiliki tanggung jawab dalam pelaksanaan instruksi dan penetapan prosedur pengawasan terhadap *engine jet blast/intake*, pengawasan keselamatan saat pengisian bahan bakar pesawat udara, pengawasan pembersihan dan penyapuan *apron* dan membuat laporan bila terjadi insiden dan kecelakaan di *apron*.

###### *b. Apron Movement Control Office (AMC officer)*

*AMC Officer* memiliki fungsi pengawasan dan pelayanan di sisi udara dan memastikan kesiapan *apron* untuk digunakan. Hal-hal yang menjadi bagian pengawasan *AMC Officer* adalah pergerakan orang, kendaraan di *service road*. Contoh pengawasan yang dilakukan seperti mengadakan *ramp check* kendaraan, pengawasan secara tidak langsung pergerakan orang di area sisi udara melalui CCTV.

*Apron Movement Control Officer (AMC Officer)* melakukan pengawasan terhadap potensi ancaman burung. Ketika ada gerombolan burung yang berpotensi mengganggu pergerakan pesawat udara maka *AMC Officer* akan membawa *follow me car* yang telah terpasang alat pengusiran burung. Selain pengawasan fungsi lain dari *AMC Officer* adalah pelayanan. Pelayanan yang di maksud seperti menyediakan *follow me car* dan marshalling. Marshalling dilakukan kepada setiap pesawat atau helikopter yang mendarat di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang. *AMC Officer* melakukan pelayanan marshalling hanya untuk pesawat atau helikopter yang tidak memiliki *ground handling*.

c. *Data Entry Officer*

*Data Entry Officer* memiliki tanggung jawab atas pengisian data yang masuk atau keluar. Data yang dimaksud adalah seperti, pembuatan *Log Book*, pengisian data penerbangan, dan data penggunaan fasilitas.

d. *Aviobridge Operator*

*Aviobridge Operator* memiliki tanggung jawab atas pemasangan (*docking*) dan penarikan (*undocking*) aviobridge dan pelaporan *block on* dan *block off* pesawat udara. Untuk melakukan persiapan, operatot *aviobridge* harus *standby* di *aviobridge* 10 menit sebelum melakukan kegiatan. *Block on* dan *block off* pesawat udara dilaporkan kepada *Data Entry Officer*.

**B. Unit Aviation Security (AVSEC)**

*Aviation Security* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani terbagi menjadi 2 kategori, yaitu *Aviation Security Screening* dan *Aviation Security Protection*. Setiap bagian memiliki tugas dan tanggung jawab masing-masing.

a. *Aviation Security Screening*

*Aviation Security Screening* bertugas memastikan orang yang masuk ke daerah steril dalam keadaan aman dari barang terlarang (*Prohibited Item*). Wilayah kerja *Aviation Security Screening* terbagi menjadi beberapa area yaitu, *Passanger Security Check Point* (PSCP) dan *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP). Adapun teknologi yang biasa digunakan oleh *Aviation Security Screening* diantaranya adalah *X-ray*, *Walk Through Metal Detector* (WTMD), dan *Hand Held Metar Detector* (HHMD).

*b. Aviation Security Protection*

*Aviation Security Protection* bertugas menjaga akses masuk daerah yang merupakan *highrisk*. Daerah yang dimaksud seperti sisi udara, area transit, daerah *main gate*, area kargo, dan area kedatangan. Petugas di sektor ini melakukan pengecekan PAS Bandara, patroli rutin, memeriksa barang dan kendaraan yang masuk ke area terbatas.

**C. Unit Komersil**

Unit komersil yang berada di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani adalah sebuah unit yang memiliki tanggung jawab mencatat segala pemasukan dan pengeluaran layanan jasa kebandarudaraan selama satu bulan yang kemudian akan diserahkan atau dilaporkan ke PT Angkasa Pura Indonesia. Di dalam unit komersil, aspek pemasaran, bisnis, dan pendapatan Bandar Udara dikelola secara keseluruhan. Unit ini berperan sebagai pelaksana struktural dalam organisasi yang langsung berada di bawah *Executive General Manager*, sehingga fokus utama unit komersil adalah untuk mendukung perencanaan Bandar Udara melalui pengembangan usaha.

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 232 ayat (1) menyebutkan bahwa kegiatan pengusahaan Bandar Udara terdiri atas pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait Bandar Udara. Dalam melakukan pelayanan jasa kebandarudaraan (*Aeronautical*), unit komersil bertanggung jawab atas beberapa sektor berikut:

- a. Penyedia Jasa Pelayanan Penumpang Udara (PJP2U) dan Penyedia Jasa Kargo dan Pos Udara (PJKP2U).
- b. Penyedia Jasa Pelayanan Pesawat Udara (PJP4U).
- c. Penyedia Lahan dan Bangunan Pendukung.
- d. Fasilitas Elektronika, Listrik, Air, dan Instalasi

**4.1.2 Prosedur Pelayanan**

**A. Unit AMC**

Berdasarkan pada beberapa kegiatan yang telah penulis lakukan, penulis akan menuliskan beberapa prosedur kegiatan yang dilakukan pada unit AMC. Beberapa diantaranya, yaitu :

- a. Prosedur Kegiatan Inspeksi sisi udara

- b. Prosedur Kegiatan Reporting Pekerjaan
- c. Prosedur Kegiatan Pengoperasian *Aviobridge*
- d. Prosedur Kegiatan *Plotting parking stand*
- e. Prosedur Kegiatan Pengisian data penerbangan
- f. Prosedur Kegiatan Marshalling
- g. Prosedur Kegiatan *Ramp Check*
- h. Prosedur Kegiatan Pengawalan Ambulans dan VIP

Berikut merupakan *Standard Operational Procedure* (SOP) untuk unit *Apron Movement Control* (AMC) :

1. Manajemen Keselamatan Apron
  - a) *Safety Behaviour*
  - b) *Danger Area*
  - c) Perlindungan Terhadap *Jet Blast*
  - d) Pencegahan Bahaya Kebakaran
  - e) Keselamatan Saat Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara
  - f) Kebersihan *Apron*
  - g) Tumpahan Bahan bakar / bahan pelumas
2. Manajemen Pengoperasian *Apron*
  - a) Metode komunikasi
  - b) *Ground Handling Operation Procedure*
  - c) *Aircraft Handling Operation Procedure*
  - d) Prosedur Cuaca Buruk
  - e) Pengawasan Kendaraan di wilayah *Airside*
  - f) *Follow-me Service*
  - g) Penerbitan Tanda Izin Mengemudi

## **B. Unit AVSEC**

Berdasarkan pada beberapa kegiatan yang telah penulis lakukan, penulis akan menuliskan beberapa prosedur kegiatan yang dilakukan pada unit AVSEC. Beberapa kegiatan yang penulis lakukan pada unit AVSEC ini berlangsung pada beberapa tempat, yaitu tempat akses masuk orang atau disebut sektor Protection dan tempat pemeriksaan

barang dan orang atau disebut sektor Screening. Kegiatan dari kedua tempat tersebut antara lain :

a. *Area Protection*

1. *Transit*

*Transit* merupakan pos penjagaan yang mengawasi akses masuk pegawai dari sisi darat atau *landside* menuju area sisi udara atau *airside*. Dalam prosedur ini, petugas AVSEC melakukan pemeriksaan terhadap individu yang akan memasuki area sisi udara. Pemeriksaan dilakukan dengan menggunakan *Hand-Held Metal Detector* (HHMD) untuk mendeteksi barang-barang yang dilarang masuk ke dalam area tersebut.

2. *Main Gate*

*Main Gate* adalah pos penjagaan yang bertugas mengontrol akses keluar-masuk kendaraan dan orang dari luar bandara menuju area sisi udara. Dalam prosedur ini, petugas AVSEC melakukan pemeriksaan terhadap individu dan kendaraan yang akan memasuki bandara. Alat yang digunakan dalam pemeriksaan ini meliputi *Hand-Held Metal Detector* (HHMD) untuk pemeriksaan orang dan *Under Vehicle Surveillance System* (UVSS) untuk mendeteksi barang yang dilarang masuk ke dalam bandara melalui kendaraan.

3. *Cargo*

*Cargo Screening* merupakan pos pemeriksaan yang bertanggung jawab mengawasi akses masuk kargo atau barang yang akan diangkut ke dalam pesawat udara. Dalam prosedur ini, petugas AVSEC melakukan pemeriksaan menggunakan *X-ray scanner* untuk mendeteksi keberadaan barang yang dilarang. Barang yang telah lolos pemeriksaan akan diberikan atau ditempelkan stiker sebagai bukti bahwa barang tersebut telah diperiksa dan dinyatakan aman oleh pihak AVSEC.

4. *Ticketing*

*Ticketing Checkpoint* merupakan pos pemeriksaan yang mengawasi akses masuk penumpang ke area *check-in counter* guna memastikan bahwa hanya penumpang dengan tiket yang valid yang dapat memasuki area tersebut. Dalam prosedur ini, petugas AVSEC akan melakukan verifikasi tiket penumpang. Individu yang tidak

dapat menunjukkan tiket yang sah tidak diperkenankan masuk, sesuai dengan tujuan pemeriksaan ini, yaitu memisahkan antara penumpang dan pengantar.

#### 5. Kedatangan

Kedatangan atau *Arrival Area Checkpoint* adalah pos penjagaan yang bertugas mengawasi akses masuk individu ke dalam bandara. Dalam prosedur ini, petugas AVSEC melakukan pemeriksaan menggunakan *Hand-Held Metal Detector* (HHMD) untuk mendeteksi barang-barang yang dilarang serta memastikan bahwa individu yang masuk memiliki tujuan yang sah.

#### b. Area Screening

##### 1. Hold Baggage Screening Check Point (HBSCP)

*Hold Baggage Security Checkpoint* (HBSCP) merupakan area pemeriksaan barang bagasi penumpang sebelum dimasukkan ke dalam pesawat udara. Dalam prosedur ini, petugas AVSEC memantau isi bagasi melalui *X-ray scanner*. Jika ditemukan barang yang dilarang, petugas akan melaporkan temuan tersebut kepada pihak maskapai guna memberitahukan informasi tersebut kepada penumpang untuk dilakukan tindakan lebih lanjut.

##### 2. Passanger Screening Check Point (PSCP)

*Passenger Security Checkpoint* (PSCP) adalah pos pemeriksaan bagi penumpang dan barang bawaan yang akan memasuki area sisi udara atau ruang tunggu sebelum keberangkatan pesawat. Dalam proses ini, petugas AVSEC menggunakan beberapa alat pemeriksaan, yaitu *X-ray scanner*, *Walk-Through Metal Detector* (WTMD), dan *Hand-Held Metal Detector* (HHMD), untuk memastikan bahwa tidak ada barang terlarang yang dibawa oleh penumpang ke dalam pesawat udara.

### C. Unit Komersil

Berdasarkan pada beberapa kegiatan yang telah penulis lakukan, penulis akan menuliskan beberapa prosedur kegiatan yang dilakukan pada unit Komersil pada sektor bisnis Aeronautika. Bisnis aeronautika dibagi menjadi beberapa, yaitu :

#### a. PJP4U

Tarif yang dikenakan kepada operator airline yang berhubungan dengan aktivitas pendaratan, penempatan, dan penyimpanan pesawat udara. Kegiatan dalam layanan ini meliputi pengelolaan fasilitas untuk pendaratan, penempatan, dan penyimpanan

pesawat udara di bandara. Setelah pesawat mendarat, operator *airline* dikenakan tarif atas penggunaan landasan pacu (*runway*), tempat parkir pesawat (*parking stand*), serta fasilitas penyimpanan pesawat yang ada di *apron* atau hanggar. Petugas AMC mengoordinasikan penempatan pesawat berdasarkan jadwal kedatangan dan keberangkatan untuk memastikan ketersediaan slot parkir dan menghindari kepadatan *apron*.

b. *PJP2U*

Tarif yang dikenakan kepada penumpang pesawat udara untuk penggunaan fasilitas terminal di bandara. Adapun tarif ini dikenakan kepada penumpang yang berangkat (*departing pax*) dalam kategori wajib bayar. Layanan ini berkaitan dengan penggunaan fasilitas terminal oleh penumpang yang berangkat (*departing passengers*). Tarif PJP2U dikenakan kepada penumpang sebagai biaya atas penggunaan berbagai fasilitas terminal, seperti ruang tunggu, *counter check-in*, *baggage handling system*, serta fasilitas keamanan (*security screening*). Dalam operasionalnya, petugas bandara memastikan kelancaran proses *check-in*, pemeriksaan keamanan, serta kenyamanan penumpang di dalam terminal sebelum naik ke pesawat.

c. *Aviobridge*

Tarif yang dikenakan kepada operator *airline* yang berhubungan dengan pemakaian garbarata baik *arrival* maupun *departure*. Kegiatan dalam layanan ini mencakup pengoperasian garbarata (*Aviobridge*) untuk menghubungkan pesawat dengan terminal, baik saat kedatangan maupun keberangkatan. Tarif dikenakan kepada operator *airline* atas penggunaan fasilitas ini. *Aviobridge Operator* bertanggung jawab untuk mengoperasikan, memantau, serta memastikan garbarata dalam kondisi siap pakai dan aman digunakan oleh penumpang serta awak pesawat. Penggunaan garbarata mempermudah mobilisasi penumpang dan meningkatkan kenyamanan, terutama pada pesawat berbadan lebar yang memerlukan *boarding* dan *de-boarding* lebih efisien.

d. *Counter*

Tarif yang dikenakan kepada operator airline untuk penggunaan fasilitas *counter* pelaporan (*counter check-in*) di bandara. Adapun tarif ini dikenakan kepada

penumpang yang berangkat (*departing pax*) dalam kategori wajib bayar. Layanan ini melibatkan penyediaan fasilitas *check-in counter* bagi maskapai untuk melayani penumpang yang akan berangkat. Maskapai dikenakan tarif berdasarkan jumlah *counter* yang digunakan dan durasi penggunaannya. Kegiatan di *check-in counter* mencakup pencetakan boarding pass, penimbangan bagasi, serta pemeriksaan dokumen perjalanan. Petugas check-in dari maskapai bertugas melayani penumpang, sementara pihak bandara mengatur alokasi *check-in counter* agar operasional tetap berjalan lancar tanpa kepadatan di area *check-in*.

e. PJKP2U

Merupakan besaran satuan biaya yang dibayarkan oleh pemilik dan penerima kargo dan pos atas pelayanan area/wilayah kargo dan pos di Bandar Udara yang dihitung selama berada dalam area/wilayah kargo Bandar Udara. Kegiatan dalam layanan ini melibatkan pengelolaan area kargo dan pos di bandara, di mana pemilik dan penerima barang dikenakan biaya atas penggunaan fasilitas tersebut. Proses operasional mencakup penyimpanan, pengelolaan, serta distribusi barang yang dikirim atau diterima melalui jalur udara. Tarif ini dihitung berdasarkan durasi barang berada di area kargo sebelum dikirim atau setelah diterima. Petugas kargo bertugas memastikan setiap kargo terdaftar, diperiksa keamanannya, serta dikirim ke tujuan sesuai prosedur yang berlaku.

#### **4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT**

##### **A. Jurnal Aktivitas AMC**

Selama pelaksanaan OJT di Unit AMC, penulis mengikuti setiap kegiatan kerja yang dilakukan oleh personil AMC di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani. Kegiatan yang dimaksud diantaranya adalah mengisi laporan harian AMC (*checklist*), memonitor pergerakan pesawat melalui ATV, membuat plotingan *parking stand* dan rencana penerbangan untuk esok hari, *docking* dan *undocking*, serta melakukan *ramp check* kelayakan kendaraan di sisi udara.

Pada kegiatan inspeksi harian berupa *checklist* dilakukan dua kali dalam satu hari yaitu pada shift pagi dan shift siang. *Checklist* tersebut dilakukan di sebuah aplikasi yang telah terinstal yaitu *My Inspection*, dengan adanya aplikasi ini kegiatan inspeksi jadi lebih

mudah dilakukan oleh seorang AMC *Officer*. Adapun inspeksi yang dilakukan yaitu inspeksi airside. Inspeksi ini dilakukan dengan mengelilingi area *airside* menggunakan “*Follow Me Car*”, kegiatan tersebut meliputi pengecekan genangan air di *apron*, kerapihan dan kondisi GSE di *Baggage Make-up Area* dan *Baggage Breakdown Area*, serta mengecek kondisi di area *Service Road*.

Adapun kegiatan *docking* dan *undocking* yang penulis lakukan dilaksanakan dengan mengikuti panduan yang diberikan oleh personil AMC dan dipantau langsung oleh personil. Penanganan keluhan penumpang. Berdasarkan Instruksi Kerja Pengoperasian Garbarata di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Standar pelayanan *aviobridge* adalah < 2 menit dengan tahapan sebagai berikut:

1. Tahap pelaksaan *Docking*

- Pastikan lampu interior dan eksterior serta AC garbarata sudah dinyalakan
- Putar tombol merah *emergency stop* ke kanan
- Tekan ON pada tombol *power*, tunggu sampai lampu tombol menyala
- Masukan kunci garbarata putar *keyswitch* posisi manual
- Pastikan pintu cokpit (tempat mengoperasikan) garbarata dalam keadaan tertutup sampai proses *docking* selesai
- Pastikan garbarata baru boleh di gerakkan mendekati pesawat apabila pesawat sudah berhenti dengan sempurna serta posisi roda sudah diganjal dengan *wheel chock* dan mesin serta lampu anti *collision* sudah dalam keadaan mati serta telah mendapatkan tanda *clearance* dari teknik pesawat udara yang menandakan bahwa keadaan sudah aman untuk menggerakkan garbarata
- Gerakkan/posisikan garbarata ke pintu pesawat
- Saat pemasangan garbarata, operator wajib memperlambat kecepatan garbarata pada saat posisi garbarata berada pada jarak kurang lebih 2 meter dari pesawat udara (jika sensor *slow down* bekerja)
- Posisikan bumper garbarata sekitar 10 sampai 20 cm di bawah lantai pintu pesawat dan letakkan *safety shoes* di bawah pintu pesawat. Hal ini dimaksudkan sebagai langkah pencegahan apabila auto leveler tidak bekerja sebagaimana mestinya dan *safety shoes* dapat berfungsi
- Pastikan area sekitar pintu pesawat dalam keadaan aman

- Turunkan *canopy* garbarata setelah bumper menempel di posisi yang benar setelah itu putar *keyswitch* ke posisi auto sampai indikator auto level on
  - Pastikan garbarata telah terpasang dengan sempurna
  - Petugas *ground handling* membuka pintu *service cabin*, pintu pesawat sudah dapat dibuka
  - Isi formulir garbarata sebelum meninggalkan garbarata
2. Tahap pelaksanaan *Un-docking*
- Standar pelayanan *Un-docking* garbarata adalah < 2 menit
  - Operator garbarata harus sudah *standby* di garbarata 5 (lima) menit sebelum pintu pesawat ditutup untuk memeriksa keadaan di sekitar area pergerakan garbarata aman dari pergerakan orang maupun kendaraan dari *ground handling*
  - Pada saat garbarata akan ditarik (*Un-docking*) posisi kunci harus sudah diputar pada posisi *manual switch/kendali manual, safety shoes* harus diletakkan pada tempatnya dan secara otomatis auto level lepas dari dinding pesawat. Pastikan pintu pesawat sudah tertutup dengan benar dan pintu garbarata ditutup sebelum *Un-docking*
  - Tarik *canopy* dari pesawat sampai pada posisi semula
  - Pastikan area pergerakan garbarata aman
  - Tarik mundur garbarata, kira-kira sampai  $\pm 1.5$  meter sambil menaikkan ketinggian garbarata, posisikan roda lurus pada marka yang telah ditentukan
  - Putar *keyswitch* ke posisi OFF sampai indikator MANUAL OFF tekan OFF pada tombol *power*
  - Tekan tombol merah *emergency stop*
  - Pastikan AC, lampu tunel dan garbarata sudah dalam kondisi tidak menyala lalu cabut kunci kontak garbarata
  - Operator garbarata mengisi *Un-docking time* dan tanda tangan kemudian meminta petugas *ground handling* mengisi data *pax, baggage, cargo* pada formulir garbarata sebelum meninggalkan garbarata.

## **B. Jurnal Aktivitas AVSEC**

Selama melaksanakan OJT di unit AVSEC, penulis ditempatkan di dua sektor yaitu *Aviation Security Screening* dan *Aviation Security Protection*. Setiap sektor memiliki tugas dan tanggung jawab yang berbeda dalam menjaga keamanan dan ketertiban di Bandar Udara. Di sektor *screening*, penulis biasanya bertugas di *Passenger Security Check Point* (PSCP). Kegiatan yang penulis lakukan meliputi mengatur *flow* barang penumpang agar terkendali saat melalui pemeriksaan keamanan, merapikan barang bawaan penumpang sebelum masuk ke mesin *X-ray* agar dapat terbaca dengan jelas oleh petugas, serta memastikan bahwa laptop dan tablet telah dikeluarkan dari tas penumpang sebelum dimasukkan ke dalam mesin *X-ray*, sesuai prosedur keamanan penerbangan.

Sementara itu, pada sektor *protection*, penulis ditempatkan di beberapa area berbeda sesuai dengan arahan atasan. Apabila ditempatkan di terminal, maka kegiatan penulis adalah ticketing yang mana tugasnya adalah melakukan pemeriksaan tiket atau *boarding pass* dan memastikan bahwa penumpang yang masuk ke area *check-in* memiliki tiket atau *boarding pass* yang sah. Jika penulis ditempatkan di area kedatangan, maka kegiatannya adalah memeriksa PAS Bandara karyawan, memastikan bahwa tidak ada barang terlarang yang masuk ke area kedatangan, serta memantau pergerakan penumpang yang baru saja landing untuk memastikan kelancaran arus kedatangan. Adapun jika penulis ditempatkan di area *main gate*, maka kegiatannya adalah melakukan pengawasan kendaraan yang masuk ke area *airside* dan memastikan bahwa setiap kendaraan memiliki izin yang sah dan tidak membawa barang yang dilarang.

## **C. Jurnal Aktivitas Komersil**

Selama melaksanakan OJT di unit komersil Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, penulis memperoleh pengalaman dalam berbagai aspek pengelolaan komersial di lingkungan Bandar Udara. Salah satu tugas utama yang penulis lakukan adalah menginput tagihan listrik ke dalam sistem komputer. Setelah data tagihan diinput, dokumen tersebut kemudian dicetak, ditandatangani, dan diserahkan kepada kasir untuk proses pembayaran. Selain itu, penulis juga berkesempatan untuk mendampingi calon mitra yang hendak membuka usaha di Bandar Udara, dengan mengantar mereka untuk melihat-lihat tenant yang akan disewa. Kegiatan lainnya yang penulis lakukan adalah men-*scan* dokumen untuk dikonversi menjadi soft file, guna memastikan bahwa

dokumen-dokumen penting tersimpan dalam bentuk digital dan mudah diakses. Penulis juga sempat membuat Google Form yang akan digunakan sebagai absensi rapat.

Setiap hari Jumat, terdapat kegiatan rutin di unit komersil, yaitu keliling tenant dan melakukan monitoring terhadap kondisi tenant di Bandar Udara. Dalam kegiatan ini, penulis turut serta dalam mengecek kebersihan tenant, kerapian pegawai, memastikan ketersediaan APAR (Alat Pemadam Api Ringan) di setiap tenant, serta memastikan bahwa price tag pada setiap tenant terlihat dengan jelas agar memudahkan penumpang dalam berbelanja. Selain itu, penulis juga melakukan kunjungan ke area kargo, serta berpartisipasi dalam kegiatan PJP2U dengan menginput *manifest*.

#### 4.2 Jadwal

*On The Job Training* yang dilaksanakan oleh Taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara terhitung dari tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025 di beberapa unit meliputi AMC, AVSEC, dan Komersil. Berikut jadwal OJT penulis per unitnya adalah sebagai berikut:

##### 1. Unit AMC

Penulis melaksanakan OJT pada Unit AMC mulai dari tanggal 06 Januari – 26 Januari 2025 dengan jadwal yang terbagi menjadi dua *shift*, yaitu *shift* pagi (pukul 06.00 – 13.00 WIB) dan *shift* siang (pukul 13.00 – 21.00 WIB).

02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025			OJT AIRPORT OPERATION SERVICE & SECURITY DEPARTMENT TAHUN 2025 PERIODE : JANUARI 2025																																
NO	JANUARI																																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum					
POLTEKBANG SURABAYA																																			
1	Rizqy Akbar Nur Pratama																																		
2	Lufi Afriana Fadillah																																		
3	Ramadhan Putra Purwanto																																		
4	Alitha Zulfa Vismayati																																		
5	Jonathan Sergio Hebanussa																																		
6	Imam Fajar Prasetyo																																		
7	Fitra Fakhrialzal Davi																																		
AVSEC																																			
AERONAUTICAL																																			
S S S P P L L P P S S P L L S S S S P L L																																			
P P P S L L S S S P P L L S P P S L S L																																			
AERONAUTICAL																																			
S S S P - I																																			
P P P S S																																			

Gambar 4. 1 Jadwal AMC

##### 2. Unit AVSEC

Penulis melaksanakan OJT pada Unit AVSEC mulai dari tanggal 27 Januari – 15 Februari 2025 dengan jadwal yang terbagi menjadi dua *shift*, yaitu *shift* pagi (pukul

05.00 – 13.00 WIB) dan *shift* siang (pukul 13.00 – 21.00 WIB).

02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025		FEBRUARI																																				
NO	NAMA	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum		
1	Rizqi Akbar Nur Pratama	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S																
2	Luqi Afriana Fadillah	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	W	S	P	L	S																						
3	Ramadhan Putra Purwanto																																					
4	Alitha Zulfa Vismayati																																					
5	Jonathan Sergio Hehanussa																																					
6	Imam Fajar Prasetyo																																					
7	Fitra Fakhriyal Dwi																																					
KETERANGAN		POLTEKBANG SURABAYA																																				
		AERONAUTICAL																																				
		AIRCRAFT																																				
		protection																																				

Gambar 4. 2 Jadwal AVSEC

### 3. Unit Komersil

Penulis melaksanakan OJT pada Unit Komersil mulai dari tanggal 17 Februari – 28 Februari 2025 dengan jadwal mengikuti jam kerja kantor (*Office Hour*) yaitu pukul 08.00 – 16.30 WIB.

02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025		FEBRUARI																																				
NO	NAMA	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum									
1	Muhammad Ridha																																					
2	Luqi Afriana Fadillah																																					
3	Ramadhan Putra Purwanto																																					
4	Alitha Zulfa Vismayati																																					
5	Jonathan Sergio Hehanussa																																					
6	Imam Fajar Prasetyo	P	P	S	P	S	L	L	S	S	P	P	P	L	L	P	P	L	L	P	P	L	S	S	S	P	P	P	S	S	S	P	S	S	P			
7	Fitra Fakhriyal Dwi	L	L	P	S	S	P	P	L	L	S	S	P	P	S	S	L	P	S	P	P	S	L	P	P	S	L	P	S	S	P	S	S	P	S	S	P	
		POLTEKBANG SURABAYA																																				
		AVSEC																																				
		AERONAUTICAL																																				
		AIRCRAFT																																				
		protection																																				

Gambar 4. 3 Jadwal Komersil

### 4.3 Permasalahan

Selama penulis melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di unit Aviation Security (AVSEC) di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, penulis menemukan beberapa permasalahan yang terjadi di lapangan. Salah satu permasalahan utama yang sering terjadi adalah kebingungan penumpang terkait dengan alur keberangkatan di Bandar Udara. Berdasarkan pengamatan dan pengalaman langsung, banyak penumpang yang masih belum memahami prosedur keberangkatan secara jelas. Beberapa hal yang sering ditanyakan oleh penumpang antara lain:

1. Cara mencetak tiket pesawat
2. Dimana harus mencetak tiket pesawat
3. Lokasi konter *check-in*

4. Prosedur setelah *check-in*, seperti kemana harus menuju setelah mendapatkan boarding pass
5. Lokasi ruang tunggu

Permasalahan ini cukup serius karena dapat menyebabkan berbagai kendala bagi penumpang, seperti keterlambatan dalam proses keberangkatan, bahkan hingga berisiko ketinggalan pesawat. Hal ini juga berpotensi menghambat kelancaran operasional di Bandar Udara, terutama di *check-in* dan pemeriksaan keamanan yang menjadi titik krusial dalam alur keberangkatan penumpang.

#### 4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk mengurangi kebingungan penumpang dan meningkatkan kelancaran alur keberangkatan di Bandar Udara, beberapa upaya yang dapat dilakukan antara lain:

1. Menyediakan jumlah dan kualitas papan informasi

Pihak bandara dapat memasang lebih banyak papan petunjuk yang berisi alur keberangkatan secara lengkap di titik-titik strategis seperti pintu masuk Bandar Udara, area *check-in*, dan sebelum pemeriksaan keamanan.

2. Membuat panduan digital interaktif

pemanfaatan layar interaktif di Bandar Udara yang menampilkan alur keberangkatan dapat membantu penumpang mendapatkan informasi secara mandiri tanpa harus bertanya kepada petugas.

Dalam rangka merealisasikan upaya tersebut, penulis mempunyai solusi inovatif berupa infografis yang menampilkan alur keberangkatan yang nantinya dapat ditampilkan di layar monitor yang tersedia di sebelum pintu area keberangkatan. Berikut infografis yang telah penulis buat:



Gambar 4. 4 Infografis alur keberangkatan

## **BAB V**

### **PENUTUPAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

##### **5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV**

Selama melaksanakan OJT di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, penulis menemukan bahwa kebingungan masih menjadi permasalahan utama yang dapat menghambat kelancaran proses perjalanan. Banyak penumpang yang mengalami kesulitan dalam memahami prosedur keberangkatan, seperti cara mencetak tiket, lokasi *check-in*, prosedur setelah *check-in*, hingga menemukan ruang tunggu. Keterbatasan informasi ini dapat menyebabkan keterlambatan penumpang dalam proses keberangkatan, bahkan berisiko membuat mereka tertinggal pesawat.

Dari hasil observasi di lapangan, beberapa solusi dapat diterapkan untuk mengatasi masalah ini, antara lain dengan meningkatkan jumlah dan kualitas papan informasi, menyediakan panduan digital interaktif, serta menghadirkan infografis alur keberangkatan yang dapat ditampilkan pada layar monitor di area strategis. Implementasi solusi ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman penumpang terhadap alur keberangkatan, sehingga mengurangi kebingungan penumpang.

##### **5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT**

Pelaksanaan OJT di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang telah memberikan pengalaman berharga dalam memahami lingkungan kerja secara langsung. Selama periode OJT, penulis memperoleh wawasan mengenai operasional Bandar Udara serta peran penting setiap unit dalam mendukung kelancaran layanan dan operasional penerbangan. Melalui kegiatan yang dilakukan, penulis belajar bagaimana menjalankan tugas dengan disiplin, bertanggung jawab, serta bekerja secara professional sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Selain itu, OJT ini juga memberikan kesempatan untuk mengasah keterampilan dalam berkomunikasi dan bekerja sama dengan berbagai pihak di Bandar Udara. Tantangan yang dihadapi selama OJT menjadi pelajaran yang berharga dalam meningkatkan pemahaman terhadap dunia kerja yang sesungguhnya. Secara keseluruhan, OJT berjalan dengan lancar dan memberikan pengalaman nyata yang sangat bermanfaat

dalam mendukung kesiapan saya untuk terjun ke industri penerbangan di masa depan.

## 5.2 Saran

### 5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

Untuk mengatasi permasalahan kebingungan penumpang terkait alur keberangkatan di Bandar Udara Jenderal Ahmad yani, diperlukan peningkatan jumlah serta kualitas informasi yang tersedia. Salah satu langkah yang dapat dilakukan adalah dengan cara pemanfaatan layar digital interaktif untuk membantu penumpang memperoleh informasi secara mandiri tanpa harus selalu bertanya kepada petugas. Layar ini dapat menampilkan alur keberangkatan dalam bentuk visual yang lebih menarik dan mudah dipahami, sehingga dapat mengurangi kebingungan dan mempercepat proses keberangkatan.

Sebagai Solusi tambahan, penulis merekomendasikan pembuatan infografis alur keberangkatan yang dapat ditampilkan di layar monitor sebelum pintu area keberangkatan. Infografis ini dapat memberikan panduan visual yang sederhana namun informatif mengenai tahapan-tahapan yang harus dilakukan penumpang, mulai dari mencetak tiket, *check-in*, hingga menuju ruang tunggu. Dengan adanya peningkatan informasi dalam berbagai bentuk, diharapkan penumpang dapat lebih memahami prosedur keberangkatan, sehingga mengurangi potensi keterlambatan, mempercepat alur perjalanan, serta meningkatkan kualitas layanan dan efisiensi operasional di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.

### 5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT

Secara keseluruhan, pelaksanaan OJT sudah berjalan dengan baik. Namun penulis memiliki beberapa saran untuk perbaikan. Terdapat beberapa aspek yang dapat diperbaiki untuk meningkatkan efektivitas program ini. Salah satu hal yang perlu diperhatikan adalah durasi OJT yang terlalu singkat, yakni hanya berlangsung dua bulan. Waktu tersebut dirasa kurang optimal dalam memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai sistem kerja di Bandar Udara serta dalam mendukung penyusunan tugas akhir.

Idealnya, durasi OJT adalah tiga bulan penuh agar Taruna/i memiliki cukup waktu untuk menggali lebih banyak ilmu, memahami tugas dan tanggung jawab secara

menyeluruh, serta mendalami bidang yang sedang diteliti untuk tugas akhir. Selain itu keterbatasan waktu juga menyebabkan kendala dalam pengumpulan data yang dibutuhkan untuk penelitian, sehingga perpanjangan waktu akan membantu dalam memperoleh informasi yang lebih akurat dan lengkap. Oleh karena itu, evaluasi terkait durasi OJT sangat diperlukan agar ke depannya pelaksanaan program ini dapat berjalan lebih efektif dan memberikan manfaat maksimal bagi para Taruna/i.

## **DAFTAR PUSTAKA**

*AIP INDONESIA ( VOL III ) WAHS AD 2 . 1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME AIP INDONESIA ( VOL III ): Vol. III (Issue Vol Iii). (2020).*

Annex 14. [https://www.icao.int/APAC/Meetings/2015 WAWG1/an14\\_1ed\\_1951.pdf](https://www.icao.int/APAC/Meetings/2015 WAWG1/an14_1ed_1951.pdf)

Instruksi Kerja Pengoperasian Garbarata.

*Kemenhub.go.id. (n.d.). <https://hubud.kemenhub.go.id/hubud/website/bandara/228>*

KP 041 Tahun 2017, Pub. L. No. 041 (2017).

<https://jdih.kemenhub.go.id/peraturan/detail?data=2UOZwfkYNIMJRAuYHMYoYc8RjaaStxYu74ebn3UcoynM4eWsKOEGoDJ8bP1OrFF9OM4Ewz3w5jHX68bRbFz5BRgn4ZE8nZRE2Y24EuMiToLqpk4FdCHF5cIqUFhf0sKTyWUHJmj2m7hXZwC7KUxTTk7LxR>

M. Yusup, P. (2022). *Ilmu Informasi, Komunikasi, dan Kepustakaan* (2nd ed.). Bumi Aksara.

[https://www.google.co.id/books/edition/Ilmu\\_Informasi\\_Komunikasi\\_dan\\_Kepustaka/c6hjEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Ilmu_Informasi_Komunikasi_dan_Kepustaka/c6hjEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=0)

Mahyuddin, M., Rangan, P. R., Nur, K. N., & Halim, H. (2021). *Perancangan bandar udara*. Yayasan Kita Menulis.

Octavia, S., & Andi, I. (2024). *Penggunaan Flight Information Display System ( FIDS ) Untuk Memungkinkan Kelancaran Operasional Penerbangan di Bandar Udara Internasional Kualanamu Medan*. 1(2), 220–238.

Peraturan Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.03/MEN/IV/2011 (2011).

PM 24 Tahun 2021, Pub. L. No. 21.

PM 30 Tahun 2021, Pub. L. No. 30, 1 (2021).

PM 36 Tahun 2021 Tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara, Direktorat Jendral Perhubungan Udara 1 (2021).

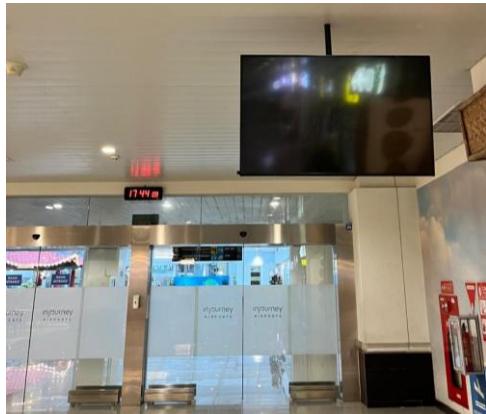
<https://jdih.dephub.go.id/peraturan/detail?data=A4gmCRvl6ywGKWcqYznclc48Y8Sra7MyP8RiWOfchCCm8lxxXkrL2Rg4pFor4Jc7YR8bT9QFcGCoQ8gccqWfhHFJ48fdJ6lhk6Y8cQRXTIL4tsHmKvImFPHShI3k92FSvM4PIAjNnvPOTtSK8msPpIUazP>

- Sejarah InJourney Airports.* (n.d.). <https://www.injourneyairports.id/>
- STTKD. (2023). *Definisi Bandar Udara Hingga Bagian-bagian Terpentingnya.* [https://sttkd.ac.id/berita/definisi-bandar-udara-hingga-bagian-bagian-terpentingnya/#:~:text=Runway adalah landasan pacu berbentuk,fasilitas runway ditentukan oleh ICAO.](https://sttkd.ac.id/berita/definisi-bandar-udara-hingga-bagian-bagian-terpentingnya/#:~:text=Runway%20adalah%20landasan%20pacu%20berbentuk,fasilitas%20runway%20ditentukan%20oleh%20ICAO.)
- Tomos, Y. K., & Astutik, S. P. (2023). Analisis Kepuasan Penumpang pada Fasilitas Ruang Tunggu Bandar Udara Tebelian Sintang Kalimantan Barat. *MOTEKAR: Jurnal Multidisiplin Teknologi Dan Arsitektur*, 1(2), 87–98. <https://doi.org/10.57235/motekar.v1i2.1061>

- Undang-Undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pub. L. No. 1 (2009). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/54656/uu-no-1-tahun-2009>
- Undang-Undang Republik Indonesia No 14 Tahun 2008. [https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/MT\\_Globalization\\_Report\\_2018.pdf](https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/MT_Globalization_Report_2018.pdf) [http://eprints.lse.ac.uk/43447/1/India\\_globalisation,society\\_and\\_inequalities\(lsero\).pdf](http://eprints.lse.ac.uk/43447/1/India_globalisation,society_and_inequalities(lsero).pdf) <https://www.quora.com/What-is-the>

## LAMPIRAN

Lampiran 1 Layar monitor untuk infografis



Lampiran 2 Dokumentasi kegiatan OJT

