

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING II*
TERJADI KERUSAKAN PADA ADAPTER AC TO DC DI PT
ANGAKASA PURA INDONESIA BANDAR UDARA
INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA



PRODI TEKNIK NAVIGASI UDARA PROGRAM DIPLOMA TIGA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
TAHUN 2025

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING II*

PT ANGKASA PURA INDONESIA

BANDAR UDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA

Oleh:

RIFAL FAISAL

NIT. 30222018

Laporan *On the Job Training II* telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat

Penilaian *On the Job Training*

Disetujui oleh:

Supervisor



WILLY AZHAR
NIK. 20247454

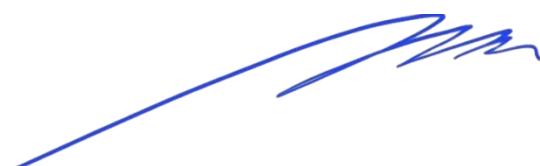
Dosen Pembimbing



ADE IRFANSYAH, S.T., M.T.
NIP. 198011252002121002

Mengetahui,

Dept. Head PT Angkasa Pura Indonesia



ARGO WIDHI J
NIK. 20242533

LEMBAR PEGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian Tim Penguji pada tanggal ...
bulan Maret Tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen
Penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,



KATA PENGANTAR

Puji Syukur kita panjatkan atas kehadiran Allah SWT karena penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT). Penulis berharap laporan *On The Job Training* (OJT) ini dapat dipergunakan untuk penambahan ilmu . *On The Job Training* ini merupakan syarat semester V Teknik Navigasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya, Penulis mengucapkan terimakasih khususnya kepada yang terhormat :

1. Allah SWT, yang telah memberikan kesempatan hidup di dunia dan mengizinkan penulis merasakan segala bentuk cinta dan kasih sayang-Nya.
2. Kedua orang tua , yang senantiasa mendoakan serta memberi dukungan kepada penulis dalam melaksanakan OJT .
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Bapak Ade Irfansyah, S.T., M.T selaku Ketua Program Studi Teknik Navigasi Udara dan Dosen Pembimbing OJT Wilayah Jakarta
5. Seluruh *Dept.Head* Divisi *Safety and Security Eletronics Services* dan *General Electronics Services* di Angkasa Pura II
6. Segenap teknisi Terminal 1, Terminal 2, Terminal 3 dan staf yang telah memberikan pengalaman dan wawasan kepada penulis.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On the Job Training* II (OJT) ini banyak kekurangan baik dari segi penulisan maupun dari segi praktik di lapangan . semoga laporan ini dapat menambah wawasan dan pengetahuan pembaca.

Tangerang, 19 Februari 2025



RIFAL FAISAL

NIT. 302220018

DAFTAR ISI

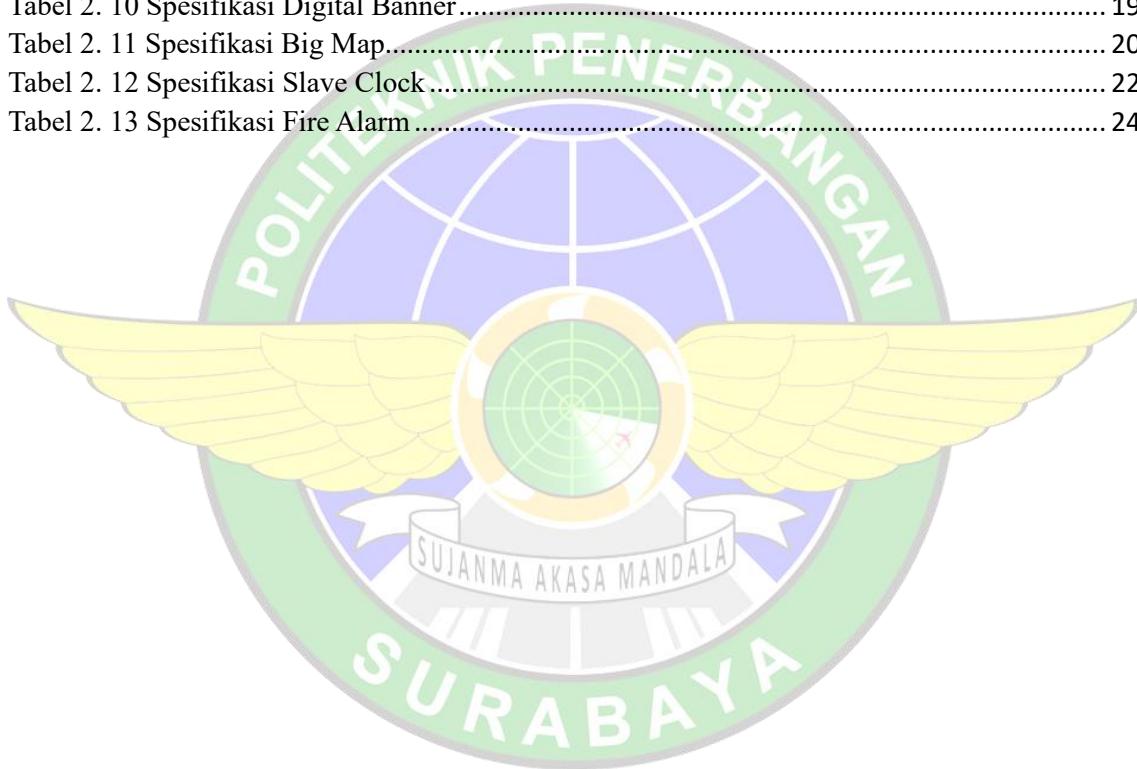
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PEGESAHAAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan OJT	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	3
2.1 Sejarah Singkat	3
2.1.1 Sejarah Singkat Perusahaan PT Angkasa Pura	3
2.1.2 Visi, Misi, dan Nilai Perusahaan	6
2.1.3 Sejarah Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.....	7
2.2 Data Umum	8
2.2.1 <i>Aerodrome</i> Data Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta	8
2.2.2 <i>Layout</i> Bandara Internasional Soekarno-Hatta	10
2.3 Struktur Organisasi	10
BAB III PELAKSANAAN OJT	11
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	11
3.1.1 <i>Safety and Security Electronic Services</i>	11
3.1.2 <i>General Electronic Services</i>	18
3.1.3 Prosedur Pelayanan	24
3.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	24
3.3 Tinjauan Teori	25
3.3.1 <i>Access Control System</i>	25
3.3.2 Modul Pro 3000.....	25
3.3.3 Power Supply Adaptor Konverter AC to DC	26
3.4 Permasalahan	27
3.4.1 Analisis Permasalahan.....	27
3.4.2 Penyelesaian Permasalahan.....	28
BAB IV	31
4.1 Kesimpulan	31
4.2 Saran	31
DAFTAR PUSTAKA	32
LAMPIRAN	33

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 X-Ray Cabin.....	12
Gambar 3. 2 X-Ray Bagasi	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3. 3 WTMD	14
Gambar 3. 4 HHMD.....	15
Gambar 3. 5 ETD	16
Gambar 3. 6 Body Scanner	17
Gambar 3. 7 Smart Toilet	18
Gambar 3. 8 Digital Banner	19
Gambar 3. 9 Big Map.....	20
Gambar 3. 10 Running Text	21
Gambar 3. 11 <i>Slave Clock</i>	22
Gambar 3. 12 Fire Alarm	23
Gambar 3. 13 smoke detector.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3. 14 Modul Pro3000.....	26
Gambar 3. 15 Adaptor converter Ac to Dc	26
Gambar 3. 16 Analisis permasalahan	27
Gambar 3. 17 Pembongkaran Adapter Konverter Ac to Dc	28
Gambar 3. 18 Pembongkaran Modul Pro3000.....	29
Gambar 3. 19 Pemasangan Adaptor converter Ac to Dc	29
Gambar 3. 20 Pemasangan Modul Pro3000	30
Gambar 3. 21 Pintu Kembali Normal.....	30

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data aerodrome Bandara Internasional Soekarno-Hatta	8
Tabel 2. 2 Spesifikasi X-Ray Nuctech.....	12
Tabel 2. 3 Spesifikasi X-Ray Rapiscan	13
Tabel 2. 4 Spesifikasi X-Ray Smith	13
Tabel 2. 5 Spesifikasi WTMD	14
Tabel 2. 6 Spesifikasi HHMD	15
Tabel 2. 7 Spesifikasi ETD.....	16
Tabel 2. 8 Spesifikasi Body Scanner	17
Tabel 2. 9 Spesifikasi Smart Toilet.....	18
Tabel 2. 10 Spesifikasi Digital Banner	19
Tabel 2. 11 Spesifikasi Big Map.....	20
Tabel 2. 12 Spesifikasi Slave Clock	22
Tabel 2. 13 Spesifikasi Fire Alarm	24



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Pengantar OJT II	33
Lampiran 2 Dokumentasi Kegiatan OJT II	35
Lampiran 3 Kegiatan Harian OJT II.....	37



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang luas sehingga menuntut perkembangan sarana dan pra sarana akomodasi yang dapat menghubungkan seluruh kepulauan Indonesia dari sabang sampai Merauke. Maka dari itu Langkah awala dari perkembangan ini di bentuk oleh banyak factor terutama pada bidang transfortasi. Transformsi sendiri merupakan sarana yang penting yang mempengaruhi banyak aspek kehidupan . salah satu moda transportasi udara adalah transportasi udara dengan mengusung aspek cepat dan tepat , sehingga penggunaan trasnportasi udara dapat berpindah lokasi dengan tujuan yang jauh dalam waktu yang singkat.

Demi menunjang perkembangan transfortasi di bidang udara maka Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDM) menciptakan beberapa balai Pendidikan dan pelatihan. Salah satu dari balai Pendidikan tersebut adalah Politeknik Penerbangan Surabaya bertugas untuk menghasilkan sumber daya manusia penerbangan yang kompeten, professional dan berdaya saing global.

Sebagai salah satu bentuk penunjang Pendidikan maka Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki sistem praktek langsung di lapangan yang di sebut *On The Job Training* (OJT) . Diadakannya *On The Job Training* ini di maksudkan agar para didik di Politeknik Penerbangan Surabaya dapat menguasai berbagai peralatan secara langsung dilapangan. Pada kesempatan tersebut dalam pelaksanaannya oada Prodi Diploma III Teknik Navigasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya bekerjasama dengan Angkasa Pura Indonesia Cabang Soekarno Hatta khususnya di bidang *General Electronic Services* dan *Safty and Security Electronic Services* .

Selama Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) ini pada dasarnya para taruna atau mahasiswa diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telat dapat selama menjalani Pendidikan untuk dipraktekan dengan situasi yang sebenarnya dilapangan. Serta dapat menambah ilmu yang belum diperoleh Ketika menjalani Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya dan dapat memahami pentingnya prosedur penggunaan dan tata cara mengoprasikan peralatan di lokasi *On The Job Training*.

Selama *On The Job Training* ini terdapat permasalahan atau kendala “ **Terjadi Kerusakan Pada Adapter Konverter AC to DC** ”

1.2 Maksud dan Tujuan OJT

On the Job Training adalah pelatihan khusus untuk taruna atau peserta didik Diploma III yang mempraktekkan pengetahuan yang diperoleh di perkuliahan dan memungkinkan taruna yang memenuhi syarat lulus nantinya untuk cepat beradaptasi dengan lingkungan kerja. Tujuan dari *On the Job Training* II di Angkasa Pura *Injourney* Cabang Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta adalah sebagai berikut:

1. Memberikan kesempatan kepada Taruna/i untuk mengembangkan keterampilan teknis dan operasional sesuai dengan standar industri penerbangan.
2. Memberikan pengalaman langsung yang dapat meningkatkan pengalaman dalam bekerja
3. Melatih kerja sama antara taruna/i dengan personel teknisi yang berada di unit agar terciptanya jiwa disiplin dan tanggung jawab yang tinggi
4. Taruna/i dapat menerapkan secara langsung ilmu yang sudah didapatkan di pendidikan dan dapat dipraktikkan terhadap peralatan di tempat OJT.
5. Agar taruna dapat mengetahui dan memahami alat dan cara pengoperasian fasilitas peralatan yang ada di unit *General Electronic Services* dan *Safety and security Electronic Services*.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah Singkat Perusahaan PT Angkasa Pura

PT Angkasa Pura didirikan pada 15 November 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran untuk mengelola Pelabuhan Udara Kemayoran di Jakarta, yang saat itu merupakan bandara internasional utama di Indonesia. Pada 20 Februari 1964, perusahaan resmi mengambil alih pengelolaan bandara tersebut, dan tanggal ini kemudian ditetapkan sebagai hari jadi perusahaan. Pada tahun 1985, status perusahaan diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura untuk memperluas cakupan dan meningkatkan layanan di sektor penerbangan nasional.

Inkernasi kedua dari PT angkasa Pura Indonesia (Berbisnis dengan nama Injourney Airport, sebelumnya Bernama PT Angkasa Pura II) adalah anak usaha dari Injourney yang bergerak di bidang pengelolaan bandara. Hingga akhir tahun 2021, Perusahaan ini mengelola 20 bandara yang terutama terletak di Indonesia bagian barat.

Perusahaan ini didirikan oleh pemerintah Indonesia pada tahun 1984 sebagai sebuah Perusahaan umum (Perum) dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng unutk mengelola bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 1985, penerbangan berjadwal di bandara Halim Perdanakusuma dan Bandara Kemayoran mulai dipindah ke Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 1986, Perusahaan ini diubah Namanya menjadi Perum Angkasa Pura II dan tugaskan untuk mengelola bandara yang terletak di Indonesia bagian barat. Pada tahun 1991. Perusahaan ini mulai mengelola Bandara Sultan Mahmu Badaruddin II dan Bandara Supadi. Pada tahun 1993, stasus Perusahaan diubah menjadi Persero. Setahun kemudian, Perusahaan ini mulai mengelola Bandara Polonia, Bandara Simpang Tiga, Bandara Husein Sastranegara, Bandara Blang Bintang. Dan Bandara Tabing. Pada tahun 1999, Perusahaan ini mengubah Bandara Simpang Tigas menjadi Bandara Sultan Syarif Kasim II. Setahun kemudian, Perusahaan ini juga mulai mengelola Bandara Kijang.

Pada tahun 2004, Perusahaan ini meresmikan terminal khusus haji di Bandara Soekarno Hatta. Pada tahun 2005, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono meresmikan Bandara Internasional Minangkabau. Pada tahun 2006, Wakil Presiden Jusuf Kalla meletakan batu pertama Pembangunan Bandara Kualanamu. Presiden Susilo Bambang Yudhoyono kemudian juga meresmikan lounge khusus TKI di Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 2006 juga, Perusahaan ini mendirikan PT Railink Bersama PT Kereta Api Indonesia. Pada tahun 2007, Perusahaan ini mulai mengelola Bandara Depati Amir dan Bandara Sultan Thaha. Pada Tahun 2009, Perusahaan ini meresmikan Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta. Setahun kemudian, Perusahaan ini juga meluncurkan Kembali terminal 1C bandara Soekarno Hatta. Pada tahun 2011, Perusahaan ini meletakkan batu pertama Pembangunan terminal bandara depati amir dan Bandara Supadio. Setahun kemdian, Perusahaan ini meresmikan terminal baru di bandara Sultan Syarif Kasim II. Pada tahun 2013, Perusahaan ini mulai mengelola Bandara Silangit, serta mulai mengoprasikan bandara kualanamu dan terminal baru di bandara Raja Haji Fisabilillah. Pada tahun 2016, Perusahaan ini mulai mengoprasikan Terminal 3 Ultimate Bandara Soekarno Hatta.

Pada bulan januari 2017, Perusahaan ini mulai mengoprasikan Terminal Internasional baru di Bandara Husein Sastranegara dan terminal baru di Bandara Depati Amir. Pada bulan September 2017, Perusahaan ini mulai membangun Airport Operation Control Center (AOCC) dan mulai mengoprasikan kalayang di Bandara Soekarno Hatta. Pada bulan November 2017 juga, Presiden Joko Widodo meresmikan Bandara Silangit. Pada bulan Desember 2017, PT Railing mulai mengoprasikan KA Bandara Soekarno-Hatta. Pada bulan Desember 2017 juga, Presiden Joko Widodo meresmikan Terminal Ultimate Bandara Supadio dengan didampingi oleh mentri Perhubungan Budi Karya Sumadi. Pada bulan yang sama, Perusahaan ini mulai mengoprasikan Bandara Kertajati. Pada bulan Oktober 2019, Perusahaan ini juga mulai mengelola Bandara Radin Inten II, Bandara H A S Hanandhoeddin, dan Bandara Fatmawati Soekarno.

Pada bulan oktober 2021, pemerintah resmi menyerahkan mayoritas saham Perusahaan ini ke Aviasi Pariwisata Indonesia (*InJourney*), sebagai bagian dari upaya untuk membentuk holding BUMN yang bergerak di bidang aviasi dan pariwisata. Pada bulan desember 2023, Perusahaan ini menyerahkan seluruh saham Angkasa Pura Solusi, Angkasa Pura Propentindo, dan Gapura Angkasa yang mereka pegang ke PT Angkasa Pura Kargo , sebagai bagian dari upaya untuk membentuk subholding di internal *InJourney* yang bergerak di bidang pendukung operasional bandara. Nama Perusahaan tersebut kemudian juga diubah menjadi PT integrasi Aviasi Solusi. Pada bulan Januari 2024, Perusahaan ini resmi menyerahkan mayoritas saham Perusahaan tersebut ke *InJourney*. Pada bulan juli 2024, nama Perusahaan ini di ubah menjadi seperti sekarang dan Angkasa Pura I digabung *InJournet* yang bergerak di bidang pengelolaan bandara.

Pada 9 September 2024, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II resmi bergabung menjadi satu entitas bernama *InJourney Airports* atau PT Angkasa Pura Indonesia oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Erick Thohir. Penggabungan ini merupakan bagian dari strategi pemerintah Indonesia untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan bandara di seluruh negeri. Dengan integrasi ini, *InJourney Airports* mengelola 37 bandara di Indonesia, menjadikannya operator bandara terbesar kelima di dunia. Langkah ini juga sejalan dengan pembentukan holding BUMN di sektor aviasi dan pariwisata, yaitu PT Aviasi Pariwisata Indonesia (*InJourney*), di mana *InJourney Airports* berperan sebagai *subholding* yang fokus pada pengelolaan bandara. Dengan adanya penggabungan ini, pengelolaan 37 bandara di seluruh Indonesia kini berada di bawah satu atap, menjadikan *InJourney Airports* sebagai operator bandara terbesar kelima di dunia. Penggabungan ini diharapkan dapat meningkatkan cakupan dan kecepatan logistik udara, serta meningkatkan efektivitas dan sinergitas pelayanan bandara di Indonesia.

PT Angkasa Pura Indonesia atau *InJourney Airports* merupakan perusahaan pengelola 37 bandara yang tersebar di wilayah barat, tengah, dan timur Indonesia. Bandara yang dikelola antara lain, Bandara Soekarno-Hatta

(Jakarta), Halim Perdanakusuma (Jakarta), Kualanamu (Medan), Supadio (Pontianak), Minangkabau (Padang), Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru), Husein Sastranegara (Bandung), Sultan Iskandarmuda (Banda Aceh), Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang), Sultan Thaha (Jambi), Depati Amir (Pangkal Pinang), Silangit (Tapanuli Utara), Kertajati (Majalengka), Banyuwangi (Banyuwangi), Tjilik Riwut (Palangkaraya), Radin Inten II (Lampung), H.A.S Hanandjoeddin (Tanjung Pandan), Fatmawati Soekarno (Bengkulu), Jenderal Besar Soedirman (Purbalingga), Bandara I Gusti Ngurah Rai (Denpasar), Bandara Juanda (Surabaya), Bandara Sultan Hasanuddin (Makassar), Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan (Balikpapan), Bandara Frans Kaisiepo (Biak), Bandara Sam Ratulangi (Manado), Bandara Syamsudin Noor (Banjarmasin), Bandara Jenderal Ahmad Yani (Semarang), Bandara Adi Sucipto (Semarang), Bandara Adi Soemarmo (Surakarta), Bandara Internasional Lombok (Lombok Tengah), Bandara Pattimura (Ambon), Bandara El Tari (Kupang), Bandara Internasional Yogyakarta (Kulon Progo), Bandara Sentani (Jayapura), Bandara Hang Nadim (Batam), Bandara Dhoho (Kediri). (Arif, 2023)

2.1.2 Visi, Misi, dan Nilai Perusahaan

PT Angkasa Pura Indonesia memiliki visi, misi, dan nilai yang penting dalam mengarahkan strategi bisnis serta mengidentifikasi kompetensi inti perusahaan di masa kini dan mendatang.

a) Visi

The Best Smart Connected Airport in the Region yang berarti bahwa bandara-bandara yang dikelola mampu menjadi pusat konektivitas dengan berbagai rute baik domestik maupun internasional sesuai dengan status bandara masing-masing. Selain itu, seluruh operasional bandara didukung oleh teknologi modern dan terintegrasi, menjadikannya bandara pintar yang unggul di kawasan Asia. Dengan demikian, tujuan utama perusahaan adalah menghadirkan bandara berteknologi canggih yang memiliki koneksi luas dan pelayanan berkualitas tinggi.

b) Misi

PT Angkasa Pura Indonesia memiliki beberapa misi yang menjadi pedoman dalam menjalankan operasional bisnisnya, yaitu:

1. Memastikan keselamatan dan keamanan sebagai prioritas utama.
2. Menyediakan infrastruktur dan layanan kelas dunia untuk mendukung perkembangan ekonomi Indonesia melalui konektivitas antar daerah maupun negara.
3. Memberikan pengalaman perjalanan yang terpercaya, konsisten, dan menyenangkan kepada seluruh pelanggan dengan teknologi modern.
4. Mengembangkan kemitraan untuk melengkapi kemampuan dan memperluas penawaran perusahaan.
5. Menjadi BUMN pilihan dan memaksimalkan potensi dari setiap karyawan perusahaan.
6. Menjutung tinggi tanggung jawab sosial perusahaan.

c) Nilai

Nilai atau budaya pada perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia ini adalah AKHLAK, yaitu:

1. Amanah, menjaga dan memegang teguh kepercayaan maupun tanggung jawab yang diberikan.
2. Kompeten, terus mengembangkan kapabilitas dan kemampuan.
3. Harmonis, saling peduli dan menghargai perbedaan.
4. Loyal, berkontribusi dan mengutamakan kepentingan Bangsa dan Negara.
5. Adaptif, antusias dan terus berinovasi dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan.
6. Kolaboratif, membangun kerja sama dengan baik dan sinergis.

2.1.3 Sejarah Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta

Bandara Internasional Soekarno-Hatta (*IATA: CGK, ICAO: WIII*) sebelumnya, secara hukum disebut Bandar Udara Cengkareng Jakarta merupakan bandar udara utama yang melayani penerbangan di wilayah Jabodetabek sekaligus menjadi gerbang utama penerbangan internasional di Indonesia. Bandar udara ini

diresmikan oleh Presiden Soeharto pada 5 Juli 1985 dan diberi nama Soekarno-Hatta, sebagai penghormatan kepada dua tokoh proklamator kemerdekaan Indonesia, Ir. Soekarno dan Drs. Moh. Hatta, yang juga merupakan Presiden dan Wakil Presiden pertama Indonesia. Lokasi Bandar Udara ini terletak di antara Kecamatan Benda, Kota Tangerang, serta Kosambi, Tangerang, Banten. Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Cengkareng ini beroperasi pada tanggal 1 Mei 1985 dengan menggantikan Bandar Udara Kemayoran yang ada di Jakarta Pusat dan Halim Perdanakusuma di Jakarta Timur.

Perancangan Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta dimulai pada tahun 1974 hingga 1975 oleh konsorsium konsultan asal Kanada. Terminal 1 merupakan bangunan pertama Bandara Soekarno-Hatta sejak tahun 1985, terletak di sisi selatan dan berseberangan dengan Terminal 2. Terminal ini memiliki tiga sub terminal (A, B, dan C) yang melayani penerbangan domestik. Sementara itu, Terminal 2D melayani penerbangan domestik dan sebagian Terminal 2E dikhususkan untuk penerbangan internasional, kecuali Garuda Indonesia. Terminal 2E dan 2F melayani maskapai lokal dengan tujuan internasional. Terminal 3, yang selesai dibangun pada tahun 2009 awalnya diperuntukkan bagi maskapai berbiaya rendah (*Low Cost Carrier*) namun, sekarang digunakan untuk penerbangan internasional dan domestik, termasuk Garuda Indonesia dan Citilink. Ciri khas Terminal 1 dan 2 adalah arsitektur tropis dengan taman di area *lounge* keberangkatan yang dirancang oleh arsitek Prancis, Paul Andreu yang juga merancang Bandar Udara Charles de Gaulle di Paris. (Goldra & Prayogi, 2021)

2.2 Data Umum

2.2.1 Aerodrome Data Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta

Tabel 2. 1 data aerodrome Bandara Internasional Soekarno-Hatta

<i>NOTICE OF AIRPORT CAPACITY</i>	
NAME	<i>Soekarno-Hatta Internasional Airport</i>
LOCATION	Tangerang, Banten
OPERATORS	PT. Angkasa Pura II Kantor Cabang Utama, Gedung 600, Bandara Internasional Soekarno-Hatta
OPERATION STATUS	General-Internasional
COORDINATES	06° 07' 25" S ; 106° 10' 40" E
NEAREST CITY	± 20 Km sebelah Barat DKI Jakarta
DISTANCE	
AIRPORT AREA	45,5202 Ha
ICAO/IATA CODE	WIII/CGK
OPERATING HOUR	24 Jam
RUNWAY DIMENSION	<i>Runway 07L/25R: 3600 m x 60 m Runway 07R/25L: 3600 m x 60 m Runway 06/24: 3000 m x 60 m</i>
AIRPORT REFERENCE CODE	<i>Runway 07L/25R: 4F Runway 07R/25L: 4F Runway 06/24: 4E</i>
RUNWAY TYPE	<i>Runway 07L/25R: Instrument Precision Cat I Runway 07R/25L: Instrument Precision Cat I Runway 06/24: Instrument non Precision</i>
RESCUE & FIRE FIGHTING SERVICE	<i>Runway 07L/25R: 9 Runway 07R/25L: 9</i>
AIRCRAFT TYPE	<i>Runway 07L/25R: B777-300ER/747-800/A380 Runway 07R/25L: B777-300ER/747-800/A380 Runway 06/24: B777-300ER</i>
ARFF CATEGORY	<i>Runway 07L/25R: 9 Runway 07R/25L: 9</i>
PARKING STAND	153 lokasi
PASSANGER TERMINAL	Terminal 1: 1A, 1B, 1C Terminal 2: 2D, 2E, 2F Terminal 3
CARGO TERMINAL	Internasional: 36471m ² 464,340,080 kg/year Domestik: 12421 m ² Hanggar: Available
POWER SUPPLY	<i>Main Power Grid, Generator</i>
CIQ	<i>Custom: Available Immigration: Available Quarantine: Available</i>

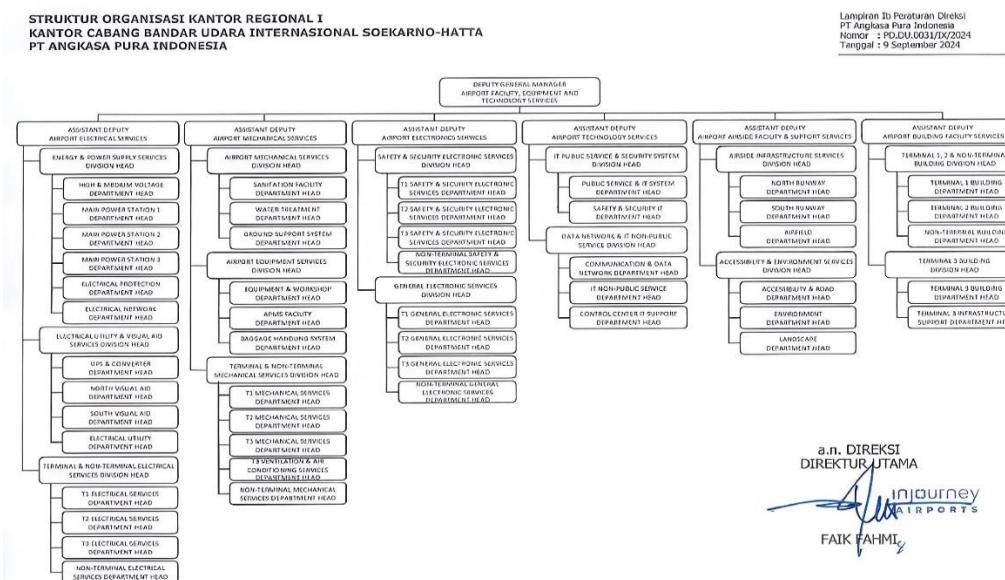
2.2.2 Layout Bandara Internasional Soekarno-Hatta

Pada gambar dibawah ini menunjukkan data Layout dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.



Gambar 2. 1 layout Bandara Soekarno-Hatta
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 layout Bandara Soekarno-Hatta
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

BAB III

PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) II bagi Taruna Diploma III Teknik Navigasi Udara Angkatan XV tahun 2025 di Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan pada awal semester V. *On The Job Training* (OJT) ini bertujuan untuk memberikan pengalaman praktis di lingkungan kerja yang relevan dengan bidang kompetensi mereka. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan di PT Angkasa Pura Indonesia Cabang Soekarno-Hatta dari tanggal 15 Januari 2025 sampai 28 Februari 2025, dengan cakupan wilayah kerja yang disesuaikan dengan kompetensi dan kebutuhan di lokasi pelatihan. Adapun ruang lingkup kerja meliputi *Safety and Security Electronic Services*, dan *General Electronic Services* di PT Angkasa Pura Indonesia Cabang Soekarno-Hatta. (Van Der Klink & Streumer, 2002)

3.1.1 Safety and Security Electronic Services

Unit ini bertanggung jawab atas manajemen, pemeliharaan dan pengoprasiian perangkat electronic di bandara soekarno hatta , sehubungan dengan keselamatan dan keamanan penerbangan. Unit ini memastikan bahwa semua layanan dukungan keselamatan bandara secara optimal utnuk menjaga keamanan dan keselamatan semua pengguna bandara. Alat berikut termasuk dalam unit SSES :

1. X-Ray

X-Ray adalah sistem pemindaian menggunakan sinar-X yang digunakan di bandara untuk memeriksa barang bawaan dan kargo penumpang tanpa perlu membukannya secara fisik. Teknologi ini bekerja dengan menembakan sinar-X ke objek dan menganalisis bagaimana sinar tersebut diserap atau diteruskan oleh berbagai material.

- a. *X-Ray Cabin* (biasanya diletakkan di *Security Check Point* dengan ukuran lebih kecil dibandingkan dengan X-Ray Bagasi, yaitu 60x40).
- b. *X-Ray Baggage* (biasanya diletakkan di ruang rekonsiliasi, belakang *counter check-in* dan dari *Baggage Handling System* (BHS) akan diteruskan ke area penyortiran dan kemudian dimuat ke dalam pesawat. Ukuran *X-Ray* ini adalah 100x100).

X-Ray yang ada di Bandar Udara Soekarno-Hatta memiliki 3 macam merek, yaitu:



Gambar 3. 1 X-Ray Cabin
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025



Gambar 3. 2 X-Ray Bagasi
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

Tabel 2. 2 Spesifikasi X-Ray Nuctech

NUCTECH	
Merk	NUCTECH
Type	CX 6040D (untuk cabin) CX 100100D (untuk bagasi)
Negara	China
Tahun instalasi	2014
Status	Normal

Tabel 2. 3 Spesifikasi X-Ray Rapiscan

RAPISCAN	
Merk	RAPISCAN
Type	620DV (untuk cabin) 628DV (untuk bagasi)
Negara	Malaysia
Tahun instalasi	2019
Status	Normal

Tabel 2. 4 Spesifikasi X-Ray Smith

SMITH	
Merk	SMITH
Type	SMITH HS 6040-2iS (untuk cabin) SMITH HS 100100T-2Is (untuk bagasi)
Negara	Jerman
Tahun instalasi	2017
Status	Normal

2. Walk Through Metal Detector (WTMD)

Walk Through Metal Detector (WTMD) merupakan alat pendekripsi logam yang digunakan di bandara untuk memeriksa penumpang yang melewati jalur keamanan. Alat ini bekerja dengan prinsip induksi elektromagnetik untuk mendekripsi benda berbahan logam yang dibawa atau dipakai seseorang. Alat ini dipakai di area tertentu yang memerlukan tingkat keamanan tinggi misalnya di area *Security Check Point* (SCP) untuk memastikan tidak ada benda tajam, berbahaya, atau terlarang yang melewati wilayah tersebut. Peralatan ini dirancang untuk mendukung pemeriksaan keamanan dengan mendekripsi logam secara efektif dan efisien tanpa menghambat pergerakan penumpang.



Gambar 3. 3 WTMD

Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

Tabel 2. 5 Spesifikasi WTMD

Walk Through Metal Detector (WTMD)

Merk	CEIA
Type	HI-PE Multizone
Negara	Italia
Tahun instalasi	2017
Status	Normal

3. ***Hand Held Metal Detector (HHMD)***

Hand Held Metal Detector (HHMD) adalah alat pendekksi logam portable yang digunakan oleh petugas keamanan di bandara untuk memeriksa individu atau barang bawaan secara manual. Alat ini bekerja dengan memancarkan medan electromagnetic dan akan mengeluarkan alarm suara atau getaran jika mendekksi keberadaan logam.



Gambar 3. 4 HHMD
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

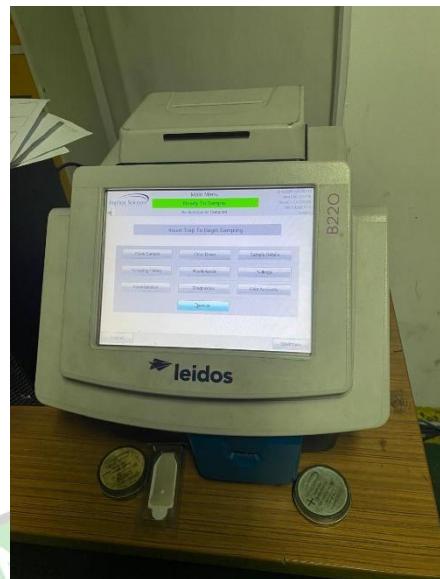
Tabel 2. 6 Spesifikasi HHMD

Hand Held Metal Detector (HHMD)

Merk	CEIA
Type	PD 140
Negara	Italia
Tahun instalasi	2012
Status	Normal

4. *Explosive Trace Detector (ETD)*

Explosive Trace Detector (ETD) adalah alat yang digunakan di bandara untuk mendeteksi jejak bahan peledak dalam jumlah kecil pada barang bawaan, pakaian, atau tangan penumpang. Alat ini bekerja dengan mengambil sampel menggunakan kain penyeka (swab) yang kemudian dianalisis untuk mengetahui adanya residu bahan peledak.



Gambar 3. 5 ETD
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

Tabel 2. 7 Spesifikasi ETD
Explosive Trace Detector (ETD)

<i>Merk</i>	Leidos
<i>Type</i>	B220
<i>Negara</i>	USA
<i>Tahun instalasi</i>	2017
<i>Status</i>	Normal

5. *Body Scanner*

Body Scanner adalah alat pemindai dibandara yang digunakan untuk mendeteksi benda tersembunyi di tubuh penumpang tanpa kontak fisik. Alat ini bekerja dengan menggunakan gelombang milimeter untuk menghasilkan gambar tubuh guna mengidentifikasi benda yang disembunyikan oleh penumpang . Alat ini mempunyai ketajaman deteksi karena menggunakan teknologi *Milimeter-Wave* (gelombang radio frekuensi tinggi rentang 30 GHz hingga 300 GHz).



Gambar 3. 6 Body Scanner
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

Tabel 2. 8 Spesifikasi Body Scanner
Body Scanner (BS)

Merk	Leidos
Type	PROVISION2
Negara	USA
Tahun instalasi	2020
Status	Normal

3.1.2 General Electronic Services

General Electronic Services adalah unit atau divisi yang bertugas mengelola, merawat, dan mengawasi peralatan electronic yang mendukung operasional penerbangan serta pelayanan penumpang , peralatan yang terdapat dalam unit GES meliputi :

1. Smart Toilet

Smart toilet survey adalah layanan yang digunakan untuk mengetahui tingkat kepuasan para pengguna jasa bandara terhadap fasilitas toilet. Memiliki fitur seperti sensor otomatis untuk flush, pencuci tangan tanpa sentuhan, indicator ketersediaan bilik toilet, sistem penghematan air dan energi.



Gambar 3. 7 Smart Toilet
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

Tabel 2. 9 Spesifikasi Smart Toilet

SMART TOILET	
Merk	GIGABYTE
Type	GB-BKi3HA-7100
Negara	-
Tahun instalasi	2017
Status	Normal

2. *Digital Banner*

Digital Banner adalah layer electronic yang digunakan untuk menampilkan informasi, iklan, atau digital secara dinamis. Di bandara, Digital Banner ini digunakan untuk menampilkan informasi keselamata, promosi komersial, serta pengumuman penting bagi penumpang. Layar ini dapat berupa LED atau LCD dengan kemampuan memperbarui konten secara real-time.



Gambar 3. 8 Digital Banner
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

Tabel 2. 10 Spesifikasi Digital Banner

DIGITAL BANNER	
Merk	LG
Type	SmartTV
Negara	-
Tahun instalasi	2017
Status	Normal

3. *Big Map*

Big Map adalah peta besar berukuran besar yang digunakan di bandara untuk membantu penumpang dalam menavigasi area terminal. Peta ini biasanya menampilkan informasi seperti lokasi gate, fasilitas umum, konter check-in, area bagasi, restoran, dan jalur evakuasi. *Big Map* dapat berupa papan statis atau layer digital interaktif yang memungkinkan pencarian lokasi secara lebih mudah.



Gambar 3. 9 Big Map
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

Tabel 2. 11 Spesifikasi Big Map

BIG MAP	
Merk	LG
Type	SmartTV
Negara	-
Tahun instalasi	2017
Status	Normal

4. *Running Text*

Running Text adalah tampilan teks digital yang bergerak secara horizontal atau vertical pada layer LED atau LCD. *Running Text* digunakan untuk menampilkan informasi penting seperti pengumuman penerbangan, perbaikan jadwal, arah bagi penumpang atau pesan keselamatan secara real-time agar mudah terbaca dari kejauhan.



Gambar 3. 10 Running Text
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

5. *Slave Clock*

Merupakan perangkat waktu yang berfungsi menerima data dari master clock dan menampilkan jam melalui jaringan afnor, sehingga memastikan semua jam dalam sistem tetap akurat dan tersinkronisasi.. *Slave Clock* yang terpasang di Terminal 1,2, dan 3 yaitu tipe *Opalyst14*, *Opalyst Date, Style 12*, *World Clock* dan *Analog Clock*.



Gambar 3. 11 *Slave Clock*
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

Tabel 2. 12 Spesifikasi *Slave Clock*

SLAVE CLOCK	
Merk	BODET
Type	<i>Opalys Date</i>
Negara	Prancis
Tahun instalasi	2014
Status	Normal

6. *Fire Alarm*

Fire alarm adalah sistem peringatan kebakaran yang dirancang untuk mendeteksi tanda tanda kebakaran, seperti asap, panas, atau gas berbahaya, dan memberikan peringatan dini melalui alarm suara atau visual. *Fire alarm* berperan penting dalam menjaga keselamatan dengan memberikan notifikasi cepat kepada penumpang dan petugas untuk segera melakukan evakuasi atau Tindakan pemadamkan. (Rinsurongkawong et al., 2012)

a. *Fire Alarm Bell*

Alat yang berfungsi mengeluarkan sinyal alarm kebakaran berupa suara nyaring yang dikarnakan ada potensi kebakaran .

b. *Fire Alarm Lamp*

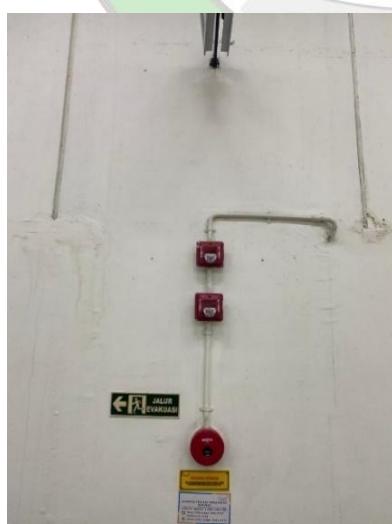
Fire Alarm Lamp sebagai *buzzer* atau indikator berupa Cahaya merah terang pada fire alarm system, berfungsi sebagai pertanda terdeteksi potensi kebakaran.

c. *Smoke Detector (Detektor Asap)*

Smoke Detector adalah perangkat yang digunakan untuk mendeteksi keberadaan asap sebagai indikasi awal kebakaran. *Smoke Detector* berperan dalam sistem keselamatan dengan memberikan peringatan dini kepada sistem Fire Alarm, sehingga memungkinkan tindakan cepat untuk mencegah penyebaran api dan memastikan keselatan penumpang serta staf.

d. *Fixed Temperature Heat Detector*

Fixed Temperature Heat Detector adalah sistem atau perangkat pendekripsi panas yang akan aktif ketika suhu di sekitarnya mencapai ambang batas tertentu. *Fixed Temperature Heat Detector* digunakan sebagai bagian dari sistem kebakaran untuk mendekripsi peningkatan suhu yang tidak normal, memberikan peringatan dini, dan membantu mencegah penyebaran api.



Gambar 3. 12 Fire Alarm
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025



Gambar 3. 13 smoke detector
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

Tabel 2. 13 Spesifikasi Fire Alarm

FIRE ALARM	
Merk	NOHMI
Type	FDK38U, FDL25U
Negara	Jepang
Tahun instalasi	2008
Status	Normal

3.1.3 Prosedur Pelayanan

PT Angkasa Pura Indonesia yang berkolaborasi dengan *holding* BUMN di sektor aviasi dan pariwisata, yaitu PT Aviasi Pariwisata Indonesia (*InJourney*) yang bergerak di bidang jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara. Pelayanan yang disediakan meliputi:

1. Penyewaan gedung, lapangan, tempat parkir, dan ruang
2. Pelayanan jasa terkait bandara
3. Dukungan aspek keamanan, keselamatan, dan kenyamanan bagi penggunaan jasa bandara
4. Pelayanan garbarata
5. Pelayanan jasa sewa ruang dan konsesi
6. Pelayanan jasa *counter check in*
7. Pelayanan jasa kargo dan pos pesawat udara
8. Pelayanan jasa parkir kendaraan
9. Pelayanan jasa pendaratan, penempatan, dan penyimpanan pesawat

3.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan OJT II bagi taruna/i program studi Diploma III Teknik Navigasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya secara intensif dimulai sejak 15 Januari 2025 – 28 Februari 2025 di PT Angkasa Pura Indonesia Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

Adapun waktu pelaksanaannya secara Office Hours dimulai pada pukul 08.00 – 17.00 WIB dan dilaksanakan di unit yang telah ditetapkan berdasarkan jadwal

masing-masing taruna/i, kecuali apabila terdapat kegiatan tambahan yang sudah dibentuk.

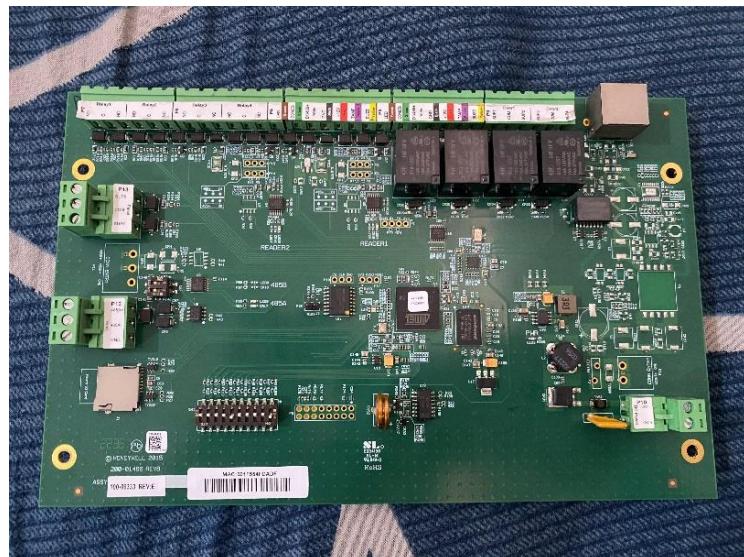
3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Access Control System

Access Control System yang berada di area Bandara Soekarno Hatta merupakan peralatan sistem keamanan pintu menuju ke suatu tempat yang tidak semua orang bisa masuk . Acces control sistem ini membatasi seseorang untuk keluar masuk ke suatu ruangan , tidak sembarang orang bisa masuk dan hanya orang atau perangkat yang berwenang yang dapat mengaksesnya baik secara fisik (misalnya dengan kartu akses) maupun digital (misalnya, login dengan kata sandi atau sidik jari) . Umumnya, *access control* menggunakan sistem biometrik. Sistem biometrik adalah teknologi yang digunakan untuk mengidentifikasi seseorang berdasarkan karakteristik biologis. sistem ini sering digunakan dalam keamanan akses, identifikasi personal, dan pengelolaan data individu (Shekhar & Xiong, 2008)

3.3.2 Modul Pro 3000

Modul Pro3000 adalah Modul pengendali akses pintu yang dirancang untuk mengelola hingga dua pintu secara langsung melalui komunikasi jaringan local. Perangkat ini cocok untuk aplikasi pengendalian akses skala menengah hingga besar, menawarkan fleksibilitas dan kinerja tinggi. Perangkat ini dirancang untuk beroprasi secara offline, memungkinkan pengambilan keputusan akses tanpa ketergantungan pada pc atau perangkat control lainnya, namun pro3000 juga dapat dihubungkan ke computer host untuk konfigurasi sistem yang mudah, pemantauan alarm yang andal dan control langsung. (Berns & Reiman, 2002)



Gambar 3. 14 Modul Pro3000
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

3.3.3 Power Supply Adaptor Konverter AC to DC

Power Supply Adaptor Konverter AC to DC adalah perangkat yang mengubah arus listrik bolak-balik (AC- Alternating Current) menjadi arus searah (DC- Direct Current), sehingga dapat digunakan untuk menyalaikan perangkat elektronik seperti computer, Router, kamera, CCTV dan berbagai peralatan lainnya yang membutuhkan daya DC . (Lee & Moon, 2013)



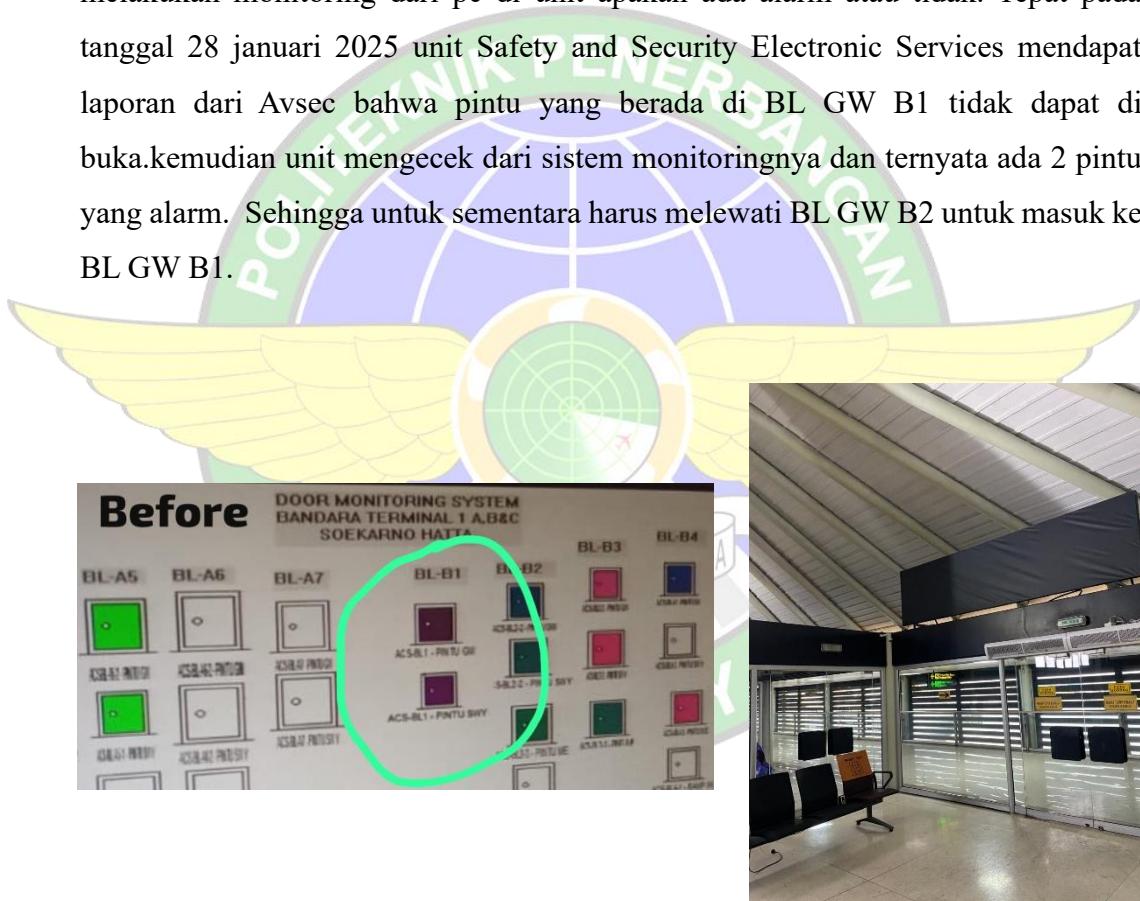
Gambar 3. 15 Adaptor converter Ac to Dc
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

3.4 Permasalahan

Terjadi kerusakan pada adapter converter ac to dc yang dimana mengakibatkan kerusakan pada modul pintu, sehingga pintu BL B1 tersebut tidak bisa di buka dan tidak bisa termonitoring dari unit Safety and Security Electronic Services Terminal 1 yang dimana pintu tersebut adalah akses masuk untuk masuk ke Garbarata.

3.4.1 Analisis Permasalahan

Dalam operasional sehari hari unit Safty and Security Electronic Services melakukan pengecekan ke setiap pintu yang berada di area bandara , pertama melakukan monitoring dari pc di unit apakah ada alarm atau tidak. Tepat pada tanggal 28 januari 2025 unit Safety and Security Electronic Services mendapat laporan dari Avsec bahwa pintu yang berada di BL GW B1 tidak dapat di buka.kemudian unit mengecek dari sistem monitoringnya dan ternyata ada 2 pintu yang alarm. Sehingga untuk sementara harus melewati BL GW B2 untuk masuk ke BL GW B1.



Gambar 3. 16 Analisis permasalahan
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

3.4.2 Penyelesaian Permasalahan

Setelah menerima laporan dari pihak Avsec unit Safety and Security Electronic Services melakukan pengecekan ke pintu BL 1 yang telah di laporan sebelumnya , dan teknisi mencari masalah yang terjadi di pintu tersebut. Setelah melakukan analisis permasalahan bahwa modul yang terhubung ke pintu tersebut rusak di sebabkan Power Suply Adaptor Konverter AC to DC nya mengalami kerusakan yang menyebabkan IC input power pada module pro3000 nya terbakar.

1. Melakukan pemutusan arus yang terhubung ke Power Suply Adaptor Konverter AC to DC
2. Kemudian setelah itu melakukan Pembongkaran Power Suply Adaptor Konverter AC to DC di BL GW B1



Gambar 3. 17 Pembongkaran Adapter Konverter Ac to Dc
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

3. Kemudian setelah melakukan Pembongkaran Power Suply Adaptor Koverter AC to DC di lanjutkan melakukan pembongkaran modul Pro3000



Gambar 3. 18 Pembongkaran Modul Pro3000
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

4. Setelah Power Suply Adapter Konverter dan modul pro3000 di lepas , kemudian melakukan pemasangan Power Suply Adapter Konverter yang baru



Gambar 3. 19 Pemasangan Adaptor converter Ac to Dc
Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

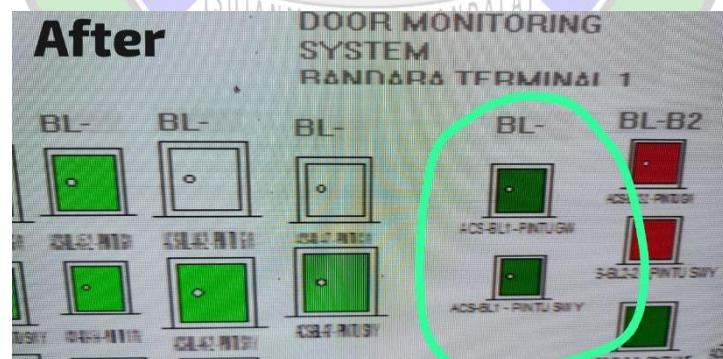
5. Kemudian melakukan pemasangan modul Pro3000 yang baru



Gambar 3. 20 Pemasangan Modul Pro3000

Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

6. Setelah semua sudah terpasang , kemudian menghidupkan arus yang masuk ke Power Suply Adapter Konver AC to DC
7. Mengecek dari sistem monitoring



Gambar 3. 21 Pintu Kembali Normal

Sumber : Dokumentasi Penulis 2025

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat di ambil dari BAB IV yaitu demi menunjang keselamatan dan keamanan di suatu bandara terutama di bandara Soekarno-Hatta, maka penyediaan layanan keamanan seperti akses control pada pintu masuk sangat penting dikarnakan tidak semua orang bisa masuk dan hanya orang yang sudah memiliki izin masuk yang bisa masuk melewati pintu tersebut. Seperti permasalahan di atas harus segera diperbaiki dikarenakan access tersebut digunakan untuk menuju garbarata.

4.2 Saran

Penulis memiliki saran mengenai penambahan sound pada monitoring acces control di unit stanby. Sehingga kita dapat mengetahui pintu yang rusak atau bermasalah pada waktu itu dan tidak harus menunggu avsec melaporkan masalah tersebut karna tidak terpantau karna tidak ada notifikasi seperti suara atau alarm. Maka diperlukan serangkaian Langkah stategis yang mencakup pemeliharaan rutin, pemeriksaan tegangan dan koneksi, penguatan proteksi daya, peningkatan SOP perbaikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arif, F. (2023). The Influence Of Servant Leadership And Work Motivation On Employee Performance At PT Angkasa Pura Support Area MRT Jakarta Branch Pengaruh Servant Leadership Dan Motivasi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pada PT Angkasa Pura Support Area MRT Cabang Jakarta. *Bisnis Dan Pendidikan*, 10(2), 157–170. <https://e-journal.stie-aub.ac.id/index.php/excellent>
- Berns, R. S., & Reiman, D. M. (2002). Color managing the third edition of Billmeyer and Saltzman's Principles of Color Technology. *Color Research and Application*, 27(5), 360–373. <https://doi.org/10.1002/col.10083>
- Goldra, G., & Prayogi, L. (2021). Konsep Arsitektur Neo Vernakular pada Bandar Udara Soekarno Hatta dan Bandar Udara Juanda. *Jurnal Linears*, 4(1), 36–42. <https://doi.org/10.26618/j-linears.v4i1.5190>
- Lee, B. H., & Moon, G. W. (2013). Zero no-load power ac/dc adapter for electronic equipment with embedded battery. *IEEE Transactions on Power Electronics*, 28(7), 3073–3076. <https://doi.org/10.1109/TPEL.2012.2222670>
- Rinsuengkawong, S., Ekpanyapong, M., & Dailey, M. N. (2012). Fire detection for early fire alarm based on optical flow video processing. *2012 9th International Conference on Electrical Engineering/Electronics, Computer, Telecommunications and Information Technology, ECTI-CON 2012*. <https://doi.org/10.1109/ECTICON.2012.6254144>
- Shekhar, S., & Xiong, H. (2008). Geo-Role-Based Access Control. *Encyclopedia of GIS*, 368–368. https://doi.org/10.1007/978-0-387-35973-1_495
- Van Der Klink, M. R., & Streumer, J. N. (2002). Effectiveness of on-the-job training. *Journal of European Industrial Training*, 26(2/3/4), 196–199. <https://doi.org/10.1108/03090590210422076>

LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Pengantar OJT II

		KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN BADAN LAYANAN UMUM POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			 ISO 9001 Certified Ergo-Accredited	 ISO 21001 Certified Ergo-Accredited
Jl. Jemur Andayani I/73 Surabaya - 60236		Telepon : 031-8410871 031-8472938 Fax : 031-8490005	Email : mail@poltekbangsby.ac.id Web : www.poltekbangsby.ac.id			
Nomor : SPM.106 / 1 / 14 /Poltekbang.Sby/2025 Klasifikasi : Biasa Lampiran : Satu lembar Hal : Pemberitahuan Perubahan Jadwal Berakhirnya Masa OJT dan Lokasi Pengujian Laporan OJT			Surabaya, 14 Februari 2025			
<p>Yth. Daftar Terlampir.</p> <p>Dengan hormat, mendasari Instruksi Presiden Nomor: 01 Tahun 2025 tanggal penetapan 22 Januari 2025 tentang Efisiensi Belanja Dalam Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2025, dan Surat Menteri Perhubungan Nomor: KU 001/1/2MHB 2025 tanggal 31 Januari 2025 tentang Efisiensi Belanja dalam Pelaksanaan APBN di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2025, serta Kalender Akademik Politeknik Penerbangan Surabaya terkait Perkuliahan Semester Ganjil Mid II Tahun Anggaran 2024/2025 yang akan berakhir pada tanggal 07 Maret 2025.</p> <p>Sehubungan dengan hal tersebut di atas, kami sampaikan bahwa terdapat perubahan jadwal berakhirnya masa OJT bagi mahasiswa/i Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII, Teknik Navigasi Udara Angkatan XV, Lalu Lintas Udara Angkatan XIII, dan Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII yakni tanggal 28 Februari 2025. Adapun untuk Pengujian Laporan OJT akan dilaksanakan di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya, serta berharap perubahan ini tidak mengganggu kegiatan yang sedang berlangsung di masing-masing Lokasi OJT.</p> <p>Demikian disampaikan, atas perkenan dan kerjasama Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.</p> <p>Tembusan: Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara</p> <p style="text-align: right;">Dit. KEMENTERIAN PERHUBUNGAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN LAYANAN UMUM POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA Ahmad Bahrawi, SE., MT. NIP. 198005172000121003</p> <p>"Luruskan Niat dan Ikhlás Dalam Bekerja (Luna & Ija)"</p> <p></p>						

Lampiran I : Surat Direktur
Politeknik Penerbangan Surabaya
Nomor : LPM. 105/114/Poltekbang.Sby/2025
Tanggal : 14 Februari 2025

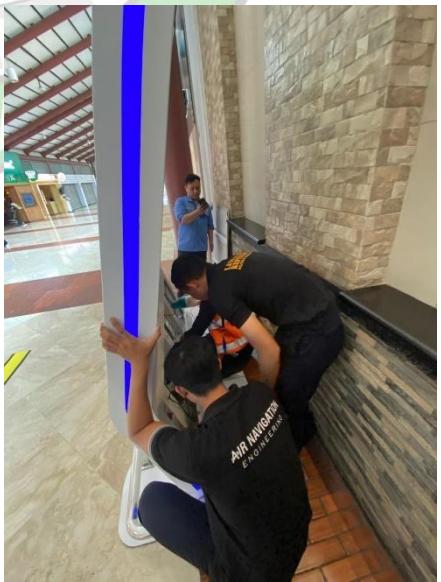
Kepada Yth:

1. Direktur SDM dan Umum PT. Angkasa Pura I;
2. Direktur Utama PT. Bandara Internasional Batam;
3. Executive General Manager Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta;
4. Executive General Manager Bandar Udara Internasional Surabaya;
5. Executive General Manager Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai;
6. Executive General Manager Bandar Udara Internasional Yogyakarta;
7. Executive General Manager Bandar Udara Sultan Hasanuddin;
8. Executive General Manager Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok;
9. Executive General Manager Bandar Udara Adi Soemarmo – Solo;
10. Executive General Manager Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani – Semarang;
11. Executive General Manager Bandar Udara El Tari – Kupang;
12. Executive General Manager Bandar Udara Minangkabau – Padang;
13. Executive General Manager Bandar Udara Radin Inten II – Lampung;
14. Executive General Manager Bandar Udara Tjilik Riwut – Palangkaraya;
15. Executive General Manager Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin;
16. Kepala Perum LPPNPI Cabang Ambon;
17. Kepala Perum LPPNPI Cabang Banjarmasin;
18. Kepala Perum LPPNPI Cabang Kupang;
19. Kepala Perum LPPNPI Cabang Labuan Bajo;
20. Kepala Perum LPPNPI Cabang Manado;
21. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto – Samarinda;
22. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin – Gorontalo;
23. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Haluoleo – Kendari;
24. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Juwata – Tarakan;
25. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimara – Berau;
26. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo;
27. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri – Palu;
28. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sultan Babullah – Ternate;
29. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan;
30. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Internasional APT Pranoto;
31. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Syukuran Aminuddin Amir;
32. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Namrole Maluku;
33. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Frans Sales Lega;
34. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo Kerinci;
35. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Bau-Bau;
36. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak;
37. Kepala Kantor Satuan Pelaksana Bandar Udara Atung Bungsu Sumsel.



Lampiran 2 Dokumentasi Kegiatan OJT II

DOKUMENTASI PELAKSANAAN OJT





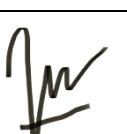
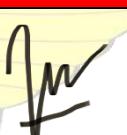
Lampiran 3 Kegiatan Harian OJT II

CATATAN KEGIATAN HARIAN ON THE JOB TRAINING PROGRAM STUDI TEKNOLOGI NAVIGASI UDARA PROGRAM DIPLOMA TIGA	
Nama Taruna	: Rifal Faisal
Unit Kerja	: Angkasa Pura Indonesia

NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
1	15 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pengenalan Lingkungan di Angkasa Pura Indonesia 	
2	16 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pembuatan Id ojt di Gedung 600 	
3	17 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Perbaikan Sound di area mesjid terminal 	
4	18 Januari 2025	LIBUR	
5	19 Januari 2025	LIBUR	
6	20 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pengecekan Power Supply X-Ray 	
7	21 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Prefentif Maintance X-ray 	
8	22 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Prefentif Maintance X-ray 	

9	23 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pemasangan conveyor 	
10	24 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pengecekan kabel lan 	
11	25 Januari 2025	LIBUR	
12	26 Januari 2025	LIBUR	
13	27 Januari 2025	LIBUR	
14	28 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Perbaikan Pintu BL 1, pergantian Modul Pro3000 dan pergantian Adapter 	
15	29 Januari 2025	LIBUR	
16	30 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Prefentif Maintance GES 	
17	31 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pembersihan smoke detector 	
1	1 Februari 2025	LIBUR	
2	2 Februari 2025	LIBUR	
3	3 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pemindahan unit GES 	
4	4 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Prepentif Maintance GES 	
5	5 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pergantian kabel power supply jam Bodet 	

6	6 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Pergantian kabel power supply jam Bodet 	
7	7 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Pergantian Kabel power Suply jam Bodet 	
8	8 Februari 2025	LIBUR	
9	9 Februari 2025	LIBUR	
10	10 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Pembersihan Fire Alarm 	
11	11 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Pemasangan Jaringan telpon di unit 	
12	12 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Prepentif Maintance GES 	
13	13 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Pemeriksaan Jalur smoke detector 	
14	14 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Prepentif maintance GES 	
15	15 Februari 2025	LIBUR	
16	16 Februari 2025	LIBUR	
17	17 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecekan rectifier x-ray 	

18	18 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Prepentif maintenance 	
19	19 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecekan OCP X-ray 	
20	20 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Prepentif maintenance 	
21	21 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Prepentif maintenance 	
22	22 Februari 2025	LIBUR	
23	23 Februari 2025	LIBUR	
24	24 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Prepentif Maintenance 	
25	25 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Prepentif Maintenance 	
26	26 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Prepentif Maintenance 	
27	27 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Prepentif Maintenance 	
28	28 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Prepentif Maintenance 	

