

**PEKERJAAN PEMBERSIHAN *RUBBER DEPOSIT RUNWAY* DAN
PEMASANGAN KLEM PADA DINDING KACA *BACKPAINTED*
TERMINAL DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL
YOGYAKARTA**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

**JOICE MARIA CHRISTIN HASIBUAN
NIT. 30722060**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**PEKERJAAN PEMBERSIHAN *RUBBER DEPOSIT RUNWAY* DAN
PEMASANGAN KLEM PADA DINDING KACA *BACKPAINTED*
TERMINAL DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL
YOGYAKARTA**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

**JOICE MARIA CHRISTIN HASIBUAN
NIT. 30722060**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

**PEKERJAAN PEMBERSIHAN *RUBBER DEPOSIT RUNWAY* DAN
PEMASANGAN KLEM PADA DINDING KACA *BACKPAINTED* TERMINAL
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA**

Oleh :

JOICE MARIA CHRISTIN HASIBUAN
NIT. 30722060

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

Supervisor 1



ALDILA KURNIA
NIP. 20246364

Supervisor 2



RAHMAT BUNGO SIMAMORA
NIP. 20246225

Dosen Pembimbing



RANATIKA P.
NIP. 19860707 201012 004

Mengetahui,
Aiport Technical Division Head
Bandara Udara Internasional Yogyakarta



MAYAR AHSAN
NIP. 20240371

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 5 Bulan Maret Tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji :

Ketua



RANATIKA P.
NIP. 19860707 201012 004

Sekretaris



ALDILA KURNIA
NIP. 20246364

Anggota



RAHMAT BUNGO SIMAMORA
NIP. 20246225

Ketua Prodi
Teknik Bangunan dan Landasan



LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc.
NIP. 19781028 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan kasih dan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan Praktik Kerja atau *On The Job Training* dengan judul “**PEKERJAAN PEMBERSIHAN *RUBBER DEPOSIT RUNWAY* DAN PEMASANGAN KLEM PADA DINDING KACA *BACKPAINTED* TERMINAL DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA**” ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai Gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII di Unit *Airport Facilities Department Yogyakarta International Aiport*.

Selain itu, Laporan *On The Job Training* ini juga disusun untuk melaksanakan program studi semester V bagi Taruna/I Teknik Bangunan dan Landasan Angakatan VII. Bahan-bahan dalam Laporan *On The Job Training* ini diperoleh dari pengumpulan data di Bandar Udara Internasional Yogyakarta dan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh *supervisor* dan para staff Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Dalam kesempatan ini, penulis juga mengucapkan terimakasih kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa karena telah memberikan karunia dan rahmatNya.
2. Kedua Orang Tua yang selalu mendoakan dan mendukung penulis, dimanapun penulis berada.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Mayar Ahsan selaku *Airport Technical Division Head* Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
5. Bapak Taufik Nurwahyu Rahman selaku *Airport Facilities Department Head* Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
6. Ibu linda Winiasri, S.Psi., M.Sc. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan.
7. Bapak Rahmat Bungo Simamora selaku *Airport Facilities Technician Yogyakarta International Aiport* sekaligus *Supervisor On The Job Training*.

8. Ibu Aldila Kurnia selaku *Airport Facilities Supervisor Yogyakarta International Airport* sekaligus *Supervisor On The Job Training*.
9. Ibu Ranatika Purwayudhaningsari, S.T., M.T. selaku dosen pembimbing penulis laporan *On The Job Training*.
10. Seluruh staff dan karyawan khususnya Tim *Facilities* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang membantu kami dalam pekerjaan dan memberi kesan yang tidak terlupakan selama melaksanakan *On The Job Training*.
11. Teman-teman yang berasal dari Karesidenan Medan memberi tawa dan dukungan semangat kala penulis mengalami kesulitan dalam proses menyelesaikan laporan.
12. Dia yang tidak bisa disebutkan nama nya terimakasih sudah menemani mengerjakan laporan ini meskipun jarak jauh, terimakasih sudah memberikan dukungan untuk tetap semangat menyelesaikan laporan.

Penulis menyadari bahasa dalam penulisan laporan Praktek Kerja Lapangan atau *On The Job Training* ini masih banyak kekurangan dan masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun penulis seperti yang diharapkan dari semua pihak.

Yogyakarta, 28 Februari 2025

JOICE MARIA CHRISTIN HASIBUAN
NIT. 30722060

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Tujuan On The Job Training	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.1.1 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia	4
2.1.2 Sejarah Bandar udara Internasional Yogyakarta	6
2.1.3 Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Perusahaan	8
2.2 Data Umum	9
2.2.1 Aerodrome Manual (<i>AM 2.0 31 MARET 2023.Pdf</i> , n.d.)	9
2.3 Struktur Organisasi	27
2.4 Tinjauan Pustaka.....	29
BAB III TINJAUAN TEORI	30
3.1 Bandar Udara.....	30
3.2 Fasilitas Sisi Udara (<i>Air Side</i>)	30
3.2. Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	31
3.3 Pengertian Pemeliharaan	32
3.4 Pemeliharaan Pembersihan Endapan Karet (<i>Rubber Deposit</i>)	32
3.5 Kaca <i>Backpainted</i>	35

BAB 4 PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	37
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	37
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara	37
4.1.2 Terminal dan Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside</i>)	39
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	48
4.3 Permasalahan	49
4.3.1 Pekerjaan Pembersihan <i>Rubber Deposit</i> Pada Area <i>Runway</i> 11	49
4.3.2 Pemasangan Klem Pada Dinding Kaca <i>Backpainted</i> Terminal	49
4.4 Penyelesaian Masalah	50
4.4.1 Pekerjaan Pembersihan <i>Rubber Deposit</i> Pada <i>Runway</i> 11	50
4.4.2 Pemasangan Klem Pada Dinding Kaca <i>Backpainted</i> Terminal	64
BAB V PENUTUP	69
5.1 Kesimpulan	69
5.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB IV	69
5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan <i>OJT</i> Secara Keseluruhan	69
5.2 Saran	70
5.2.1 Saran Terhadap BAB IV	70
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan <i>OJT</i> Secara Keseluruhan	71
DAFTAR PUSTAKA	72
LAMPIRAN	73

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandar Udara Internasional Yogyakarta	6
Gambar 2. 2 Gambar Lokasi Bandar Udara	21
Gambar 2. 3 Titik Windsock	21
Gambar 2. 4 Terminal, Parkir Kendaraan dan Bangunan Lainnya	22
Gambar 2. 5 Batas-batas daerah lingkungan kerja	22
Gambar 2. 6 Gambar jarak antar bandar udara ke kota terdekat	23
Gambar 2. 7 Gambar jarak antar bandar udara ke daerah padat penduduk	23
Gambar 2. 8 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta	27
Gambar 2. 9 Struktur Organisasi Airport Technical Bandar Udara Internasional Yogyakarta	28
Gambar 4. 1 Layout Runway, Apron, Taxiway	37
Gambar 4. 2 Apron	38
Gambar 4. 3 Taxiway	38
Gambar 4. 4 Runway	39
Gambar 4. 5 Layout Gedung Utama	39
Gambar 4. 6 Terminal Kargo	40
Gambar 4. 7 Terminal Domestik	40
Gambar 4. 8 Terminal Penghubung	41
Gambar 4. 9 Terminal Internasional	41
Gambar 4. 10 Terminal Kereta Bandara	42
Gambar 4. 11 Gedung Parkir	42
Gambar 4. 12 Tol Gate	43
Gambar 4. 13 Sewage Treatment Plant (STP)	43
Gambar 4. 14 Alat-alat Berat (A2B)	44
Gambar 4. 15 Main Power House (MPH)	44
Gambar 4. 16 Ground Water Tank (GWT)	45
Gambar 4. 17 Masjid	45
Gambar 4. 18 Ground Support Equipment (GSE)	46
Gambar 4. 19 Crisis Center	46
Gambar 4. 20 Main Fire Station	47
Gambar 4. 21 Sub Fire Station	47
Gambar 4. 22 Akomodasi Alat	55
Gambar 4. 23 Pengukuran Dimensi di Titik Lokasi	55
Gambar 4. 24 Penyiraman air menggunakan gembor (a), penyiraman air menggunakan gayung (b)	56
Gambar 4. 25 Penyiraman zat kimia aquasol 758 (a), Perataan zat kimia (b)	56

Gambar 4. 26 Penyikatan rubber deposit menggunakan polisher (a), Pengecekan ulang hasil sikatan (b)	57
Gambar 4. 27 Pembersihan bekas sikatan rubber deposit menggunakan air	58
Gambar 4. 28 Hasil pembersihan rubber deposit	58
Gambar 4. 29 Hasil Uji Skid (a-j)	63
Gambar 4. 30 Penandaan titik klem menggunakan spidol	66
Gambar 4. 31 Pengeboran lubang menggunakan bor	66
Gambar 4. 32 Pemasangan klem	67
Gambar 4. 33 Pengecekan klem	67

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Location Data.....	13
Tabel 2. 2 Petunjuk Pergerakan Dan Sistem Kontrol	14
Tabel 2. 3 Destination Taxi Route.....	15
Tabel 2. 4 Parking Stand Udara dan Koordinat.....	15
Tabel 2. 5 Aerodrome Obstacle In Area 2	16
Tabel 2. 6 Karakteristik Fisik Runway.....	19
Tabel 2. 7 Declared Distance	19
Tabel 2. 8 Approach and Runway Lighting	20
Tabel 2. 9 Data Runway	24
Tabel 2. 10 Data Apron dan Taxiway.....	24
Tabel 3. 1 Data Frekuensi Pendaratan Pesawat.....	33
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training	48
Tabel 4. 2 Data Pergerakan Pesawat Tahun 2024.....	50
Tabel 4. 3 Titik Lokasi Perkerjaan Pembersihan Rubber Deposit	51
Tabel 4. 4 Alat dan Bahan.....	53
Tabel 4. 5 Alat dan bahan pemasangan klem kaca	65
Tabel 4. 6 Titik Lokasi dan jumlah pemasangan klem	68

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. 1 Data pesawat yang mendarat per hari di Bandar Udara Internasional Yogyakarta pada tahun 2024	73
---	----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai salah satu lembaga penyelenggara pendidikan profesional di bidang penerbangan dibawah Badan Pendidikan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP). Politeknik Penerbangan Surabaya, sebagai institusi pendidikan yang mempunyai komitmen menciptakan sumber daya manusia yang berkualitas, terampil serta profesional, mengajak berbagai pihak untuk bersama-sama mendidik dan membina para taruna untuk mencapai tujuan.

Politeknik Penerbangan Surabaya terdiri dari berbagai program studi, salah satunya Teknik Bangunan dan Landasan. Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan telah menerapkan beberapa metode khusus untuk menciptakan manusia dengan kecakapan khusus. Berbagai teori yang sifatnya khusus dan bertaraf internasional diberikan kepada para peserta didik, sehingga para peserta didik dapat memahami aturan Bangunan dan Landasan dan semua aturan lainnya yang bersifat teknis. Contohnya seperti perawatan Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara yang sangat memerlukan perawatan supaya transportasi udara dapat berjalan dengan lancar dan aman.

Pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* yang dilaksanakan oleh Taruna/i tentu terdapat Undang-Undang serta peraturan yang mendasarinya. Dengan demikian kegiatan *On the Job Training* tersebut dipertanggungjawabkan dan dilaksanakan dengan semestinya. Berikut adalah beberapa hukum yang dijadikan sebagai landasan pedomana pelaksanaan *On the Job Training* program studi Teknik Bangunan dan Landasan (Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan, 2020):

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang sistem Pendidikan Nasional

2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956)
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Republik Indonesi Nomor 5336)
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 55000)
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 tanggal 16 Desember tentang Organisasi dan Tata Kerja Akademiik Teknik dan Keselamatan Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tanggal 6 Mei 2015 tentang Status Akademik Teknik dan Keselamatan Penerbangan Surabaya.

1.2 Maksud dan Tujuan On The Job Training

Adapun tujuan utama dilaksanakannya *On The Job Training* ini adalah :

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat disuatu bandar udara secara langsung.
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan *On The Job Training*).

Adapun maksud dalam pelaksanaan OJT oleh pihak Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Membina hubungan kerjasama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia

PT Angkasa Pura Indonesia (*Injourney Airports*) adalah Perusahaan merger antara PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II di bawah *holding* Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT. Aviassi Pariwisata Indonesia (*Injourney*) yang baru diresmikan pada tanggal 9 September 2024.

Sebelumnya, PT Angkasa Pura I mengelola 16 (enam belas) Bandara yang tersebar di wilayah tengah hingga timur Indonesia dan PT Angkasa Pura II mengelola 11 (sebelas) Bandara yang tersebar di wilayah Barat Indonesia. Saat ini *Injourney Airports* mengelola 37 (tiga puluh tujuh) Bandara Indonesia yang berada di wilayah Barat hingga Timur Indonesia, antara lain:

1. Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta – Jakarta
2. Bandar Udara Halim Perdanakusuma – Jakarta
3. Bandar Udara Internasional Kualanamu – Medan
4. Bandar Udara Internasional Supadio – Pontianak
5. Bandara Udara Internasional Minangkabau – Padang
6. Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II – Palembang
7. Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Kasim II – Pekanbaru
8. Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara – Bandung
9. Bandar Udara Internasional Sultan Iskandarmuda – Banda Aceh
10. Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah – Tanjungpinang
11. Bandar Udara Internasional Sultan Thaha – Jambi
12. Bandar Udara Internasional Depati Amir – Pangkal Pinang
13. Bandar Udara Internasional Silangit – Tapanuli Utara
14. Bandar Udara Internasional Kertajati – Majalengka

15. Bandar Udara Internasional Banyuwangi – Banyuwangi
16. Bandar Udara Internasional Tjilik Riwut – Palangkaraya
17. Bandar Udara Internasional Radin Inten II – Lampung
18. Bandar Udara Internasional H.A.S Hanandjoeddin – Tanjung Pandan
19. Bandar Udara Internasional Fatmawati Sekarno – Bengkulu
20. Bandar Udara Internasional Jendral Bedar Soedirman – Purbalingga
21. Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Denpasar
22. Bandar Udara Internasional Juanda – Surabaya
23. Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin – Makassar
24. Bandar Udara Internasional Sultan Anji Muhammad Sulaiman
Sepinggan – Balikpapan
25. Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo – Biak
26. Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi – Manado
27. Bandar Udara Internasional Syamsudin Noor – Banjarmasin
28. Bandar Udara Internasional Jendral Ahmad Yani – Semarang
29. Bandar Udara Internasional Adi Sutjipto – Yogyakarta
30. Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo – Surakarta
31. Bandar Udara Internasional Lombok – Lombok Tengah
32. Bandar Udara Internasional Pattimura – Ambon
33. Bandar Udara Internasional El Tari – Kupang
34. Bandar Udara Internasional Yogyakarta – Kulon Progo
35. Bandar Udara Internasional Sentani – Jayapura
36. Bandar Udara Internasional Hang Nadim – Batam
37. Bandar Udara Internasional Dhoho – Kediri

2.1.2 Sejarah Bandar udara Internasional Yogyakarta

Yogyakarta International Airport (YIA) – Kulon Progo adalah bandara yang dibangun di kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewah Yogyakarta. Pada tahun 2013 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP. 1164 Tahun 2013, PT Angkasa Pura I sebagai BUMN yang mengelola Bandar Udara di wilayah Tengah dan Timur Indonesia telah mendapat persetujuan dari Menteri Perhubungan berupa Izin Penetapan Lokasi (IPL) untuk Pembangunan bandara tersebut di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Provinsi Daerah Istimewah Yogyakarta.

Pada tahun 2014 tim persiapan Pembangunan bandar udara internasional di Kulon Progo melakukan tahapan sosialisasi Pembangunan berkonsep “*airport city*” kepada warga terdampak pada 12 September 2014. Tahapan sosialisasi berikut konsultasi publik ini berjalan lancar dalam rentang waktu tiga bulan, sehingga Izin Penetapan Lokasi (IPL) Gubernur DIY terbit sebagai syarat tahapan pembebasan lahan. Proses pembebasan lahan selesai pada bulan September 2018. Kemudian pada tahun 2017 Presiden RI Joko Widodo melaksanakan prosesi “Babat Alas Nawung Kridha” pada tanggal 27 Januari 2017, menandai dimulainya pembangunan YIA.



Gambar 2.1 Bandar Udara Internasional Yogyakarta
(Sumber : <https://yogyalarta-airport.co.id/id>)

Pengembangan bandara harus memainkan peran yang sangat penting dan strategis untuk menghadapi tantangan perdagangan bebas dimulai pada tahun 2015 ketika negara ASEAN sepakat untuk melaksanakan Komunitas Ekonomi ASEAN (AEC) dan kebijakan ASEAN *Open Sky*. Pemerintah Indonesia telah mengeleuarkan pemikiran yang serius, terbukti dengan ditetapkannya Peraturan Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan dan Menteri Perhubungan Peraturan Nomor 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional, dan juga Kementrian Keputusan Transportasi tentang Struktur Bandara Nasional.

Pada tahun 2019 Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA) – Kulon Progo siap untuk dioperasikan seiring dengan penerbitan sertifikat Bandar Udara Internasional Yogyakarta – Kulon Progo dengan nomor 149/SBUDBU/IV/2019 oleh Direktorat Jenderal Bandar Udara (DJBUD) Kementerian Perhubungan pada 26 April 2019. Sertifikat bandar udara tersebut juga mendasari perubahan nama Bandar Udara di *New Yogyakarta International Airport* menjadi *Yogyakarta International Airport*. Pada tanggal 6 Mei 2019 operasional dan penerbangan perdana YIA yang dilayani oleh maskapai Citilink rute HLP-YIA. Pada tanggal 3 Oktober 2019 pendaratan pesawat *wide body* jenis A-330 pertama dari Maskapai Garuda Indonesia di Bandara YIA.

Pada tanggal 29 Maret 2020 Bandar Udara Internasional Yogyakarta dapat beroperasi secara penuh berdasarkan Surat Direktur nomor AU-004/2/4/DRJU.DAU-2020 tentang Penataan Rute Penerbangan Bandar Udara Adisucipto dan Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Tanggal 28 Agustus 2020 Presiden Republik Indonesia meresmikan Bandar Udara Internasional Yogyakarta disertai Menara Airnav dan sistem peringatan dini tsunami.

Presiden menegaskan bahwa Bandar Udara Intenasional Yogyakarta dapat menampung pesawat berbadan besar dan diharapkan dapat menampung banyak wisatawan. Bandara ini dibangun untuk membantu kinerja Bandar Udara Adisutjipto yang sudah tidak mampu menampung kapasitas penumpang dan pesawat. Bandara ini berdiri di tanah seluar 548 hektar dan memiliki terminal

seluas 194.000 m² dengan kapasitas 20 juta penumpang per tahun dan bisa menampung pesawat bebadan lebar atau *wide body* seperti B777, B747, A380, AN225. Bandara ini juga memiliki terminal kargo domestik dan internasional dengan luas terminal kargo domestik 3.456 m² dan terminal kargo internasional 2.304 m².

2.1.3 Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Perusahaan

Adapun visi, misi, tujuan dan sasaran perusahaan adalah sebagai berikut :

1. Visi

Menjadi ekosistem pariwisata terdepan di kawasan regional untuk memberikan pengalaman berkesan melalui keramah tamahan Indonesia.

2. Misi

Untuk mempercepat pemulihan dan perkembangan pariwisata Indonesia melalui kolaborasi antar pelaku utama industri dan sektor swasta di lingkungan yang inklusif.

3. Tujuan

- a. Meninggalkan warisan perjalanan di Indonesia yang mengesankan.
- b. Memberikan pengalaman Indonesia yang otentik melalui layanan terpadu kelas dunia.

2.2 Data Umum

Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA) merupakan bandar udara yang dikelola oleh PT Angkasapura Indonesia.

2.2.1 Aerodrome Manual

2.2.1.1 Data Atau Informasi Yang Dilaporkan Kepada Pelayanan Informasi Aeronautika (PIA)

A. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

Nama Bandar Udara : Yogyakarta Internasional Airport
Nama Kota : Kulon Progo
Provinsi : Daerah Istimewa Yogyakarta
Kode ICAO : Wahi
Kode IATA : YIA

B. Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinat Referensi Bandar Udara (*Aerodrome Reference Point*) : $07^{\circ}54'15''S$; $110^{\circ}03'27''E$
2. Arah dan Jarak Ke Kota : $246.49^{\circ}/35.56$ km From Yogyakarta
3. Magnetik Var/ Tahun Perubahan : $1^{\circ} E(2015) / 0.04^{\circ}$ decreasing
4. Elevasi/ refreshing temperatur : 24.28 ft/ $26.2^{\circ}C$
5. Elevasi masing-masing : RWY 11 : $07^{\circ}54'00.93''S$
 $110^{\circ}02'36.28''E$
24.28 feet
RWY 29 : $07^{\circ}54'37.29''S$
 $110^{\circ}04'15.92''E$
24.28 feet

6. Elevasi tertinggi *Touch Down* : RWY 11 : 24.28 feet
Zone pada *precision approach* RWY 29 : 24.28 feet
Runway

7. Rincian *Rotating Beacon*

- a. Merk : ADB
- b. *Type* : L802/HPIT 400 Watt
- c. Lokasi : ATC Tower
- d. Koordinat :-
- e. Frekuensi : 50 Hz
- f. Warna : Putih dan Hijau

8. Penyelenggara Bandar Udara : PT. Angkasa Pura I (Persero)
Yogyakarta International

9. Alamat : Jl. Water KM 42 Kulon Progo
Yogyakarta 55282

10. Nomor Telepon : 0274 – 4606000

11. Telefax : 0274 – 4606061

12. Telex : NIL

13. Email : via.tu@ap1.cp.id

14. Tipe lali lintas penerbangan : VFR dan IFR
yang diijinkan

15. Keterangan : NIL

C. Jam Operasional

1. Pelayanan : 24 Hour

2. Administrasi Bandar Udara : Senin – Kamis :
01.00 s/d 09.30 UTC
08.00 s/d 16.30 WIB
Jumat : 01.00 s/d 08.30 UTC
08.00 S.D 15.30 WIB

3. Bae Cukai dan Imigrasi : 24 *Hours*
4. Kesehatan dan Sanitasi : 24 *Hours*
5. Handling : 24 *Hours*
6. Keamanan Bandar Udara : 24 *Hours*
7. Keterangan : -

D. Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (*Handling Service dan Facilities*)

1. Fasilitas Penanganan Cargo : - 1 *unit forklift capability up*
5 ton
- *Cargo terminal capacity up*
to 68000 ton
2. Bahan bakar/ Oli/ *Type* : *Jet A-1 avtur*
3. Fasilitas pengirisan Bahan : 2 *unit Fuel truck @16000 L*
(13L/sec)
Bakar/ Kapasitas 1 *unit Fuel truck @ 12000 L*
(13L/sec)
6 *unit Ground tank @23000 L*
4. Pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta belum tersedia ruang hanggar untuk perbaikan pesawat udara.

E. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

1. Hotel : Tersedia
2. Restoran : Tersedia
3. Transportasi : Bus, Taxi, Angkutan Sewa
Khusus, Rent Car
4. Fasilitas Kesehatan : Tersedia di Bandara
5. Bank dan Kantor Pos : Bank tersedia di bandara dan
Kantor pos berada di dekat
bandar

6. Kantor Pariwisata : Tersedia di Bandara
7. Pelayanan Bagasi : Tersedia di Bandara
8. Keterangan : NIL

F. Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*)

1. Kategori bandara udara untuk : 8 (Delapan)
PKP-PK
2. Fasilitas PKP-PK : - 1 unit *Foam Tender Type I*
(12.500 Liter)
- 1 unit *Foam Tender Type II*
(9000 Liter)
- 2 unit *Foam Tender Type IV*
- 1 unit *Comado Car*
- 3 unit *Ambulances*
- 1 unit *Utility Car*
- 2 unit *Rubber Boat*
- 2 unit *Rigit Inflatable Boat*
- 1 unit *Nurse Tender*
4. Ketersedian peralatan pemindahan pesawat udara yang rusak : *Cranes adn aircraft mower with serviceabiliy landing gear available up to B747-400*
5. Keterangan : (*Follow Cluster Juanda Surabaya*)

G. *Avaibility Clearing*

1. *Typeof clearing equipment* : *Not apllicable*
2. *Clearance* : *Not Apllicable*
3. Keterangan : NIL

H. Apron, Taxiway dan Check Location Data

Berikut ini adalah data spesifikasi *apron*, *taxiway* pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Tabel 2. 1 *Location Data*

No	Uraian	Dimensi	Permukaan	PCN	PCR
1	Apron	1051 x 167 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 F/C/X/U
2	Taxiway A	198 X 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
3	Taxiway B	198 X 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
4	Taxiway C	318 x 23 m	Asphalt	PCN 89 F/C/X/T	790 F/C/X/U
5	Taxiway D	318 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
6	Taxiway E	198 X 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
7	Taxiway F	198 X 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
8	Taxiway G	3430 x 45 m	Asphalt (C-D)	PCN 89 F/C/X/T	790 F/C/X/U
			Concrete (A-C & D - F)	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
9	Taxiway H	406,5 X 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
10	Taxiway J	159,5 X 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
11	Taxiway K	454 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U

(Sumber: *Aerodrome Manual* Bandar Udara Internasional Yogyakarta, 2024)

ACL Location dan Elevation : NIL

VOR Checkpoint : NIL

INS Checkpoints : see Aircraft Parking/Docking chart

Remaks : Apron : Slope 0,5%

TWY A-K : Slope 1,5%

I. Petunjuk Pergerakan Permukaan Dan Sistem Kontrol Dan Pemberian Rambu

Berikut ini adalah tabel petunjuk pergerakan dan sistem kontrol rambu pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Tabel 2. 2 Petunjuk Pergerakan Dan Sistem Kontrol

No	Uraian	Keterangan
1	Penggunaan tanda indentifikasi pesawat udara, <i>taxiway</i> , <i>guidelines</i> , <i>visual docking/ parking guidance system</i> untuk parkir pesawat udara, sistem <i>aircraft stand</i>	• <i>ID sign of craft</i> : 1A, 1B, 1C, 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 4A, 4B, 4C, 5A, 5B, 5C, 6A, 6B, 6C, 7A, 7B, 7C, 8B, 9A, 9B, 9C, 10A, 10B, 10C, 11A, 11B, 11C • <i>TWY Guide lines</i> : <i>See Aircraft</i> • <i>Visual docking</i> : NIL • <i>Parking guidance</i> : Tersedia • <i>Taxi line</i> : Tersedia • <i>Lead in line</i> : Tersedia • <i>Centerline</i> : Tersedia • <i>Maeshaller stop line</i> : Tersedia
2	Marka dan lampu <i>runway</i> dan <i>taxiway</i>	• <i>Marka Runway</i> : <i>Designation, Cter line, Side stripe, THR, Aming point, TDZ, RWY End.</i> • <i>Lampu Runway</i> : <i>Sequence flashing, Apch, THR, Center Line, RWY Edege, RWY End.</i> • <i>Marka Taxiway</i> : <i>Center line, Slide stripe, RWY Holding position, Intermediated Holding Position</i> • <i>Lampu Taxiway</i> : <i>Guidance sign, Edge</i>
3	<i>Stop bars</i>	• <i>Marka Stop bars</i> : Tersedia • <i>Lampu stop bars</i> : Tidak Tersedia
4	Keterangan	-

(Sumber: *Aerodrome Manual* Bandar Udara Internasional Yogyakarta, 2024)

J. Lokasi dan Destination of standard Taxi Route

Seluruh tipe pesawat udara yang beroperasi dapat melakukan *taxi in* dan *taxi out* menuju *Runway 11* dan *Runway 29* melalui *taxiway A,B,C,D,E,F,G,H,J,K*. Pesawat dapat *taxi route* dengan *headling west* maupun *headling east* sesuai dengan kondisi (*subject ATC clearance*).

Tabel 2. 3 *Destination Taxi Route*

Apron	Path	Taxi Routes
Terminal	Taxiway D	Rwy 11 - Taxiway D- Taxiway K- Apron
		Rwy 11 - Taxiway D- Taxiway G- Taxiway J- Apron
	Taxiway E/F	Rwy 11- Taxiway E/F-Taxiway G- Taxiway K- Apron
		Rwy 11- Taxiway E/F-Taxiway G- Taxiway J- Apron
	Taxiway C	Rwy 29- Taxiway C- Taxiway H - Apron
		Rwy 29- Taxiway C- Taxiway G- Taxiway J - Apron
	Taxiway A/B	Rwy 28- Taxiway A/B- Taxiway G - Taxiway H - Apron
		Rwy 28- Taxiway A/B- Taxiway G - Taxiway J - Apron

(Sumber:Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta,2024)

K. *Parking Stand* Pesawat Udara dan Koordinat

Berikut ini adalah tabel *parking stand* pesawat udara dan koordinat

Tabel 2. 4 *Parking Stand Udara dan Koordinat*

Lokasi Apron	Nomor Parking Stand	Coordinate		Kapasitas
		Latitude	Longitude	
	1A	07°53'58.69"S	110°03'16.68"E	B739ER/A320
	1B	07°53'58.26"S	110°03'17.86"E	B773ER
	1C	07°53'58.33"S	110°03'18.25"E	B739ER/A320
	2A	07°53'59.72"S	110°03'19.43"E	B739ER/A320
	2B	07°53'59.29"S	110°03'20.61"E	B773ER
	2C	07°53'59.36"S	110°03'21.00"E	B739ER/A320
	3A	07°54'00.75"S	110°03'22.18"E	B739ER/A320
	3B	07°54'00.32"S	110°03'23.36"E	B773ER
	3C	07°54'00.39"S	110°03'23.75"E	B739ER/A320
	4A	07°54'01.78"S	110°03'24.93"E	B739ER/A320
	4B	07°54'01.34"S	110°03'26.11"E	B773ER
	4C	07°54'01.41"S	110°03'26.50"E	B739ER/A320
	5A	07°54'02.81"S	110°03'27.68"E	B739ER/A320
	5B	07°54'02.37"S	110°03'28.86"E	B773ER
	5C	07°54'02.45"S	110°03'29.25"E	B739ER/A320

Apron	6A	07°54'03.84"S	110°03'20.44"E	B739ER/A320
	6B	07°54'03.40"S	110°03'31.61"E	B773ER
	6C	07°54'03.47"S	110°03'32.00"E	B739ER/A320
	7A	07°54'04.87"S	110°03'33.18"E	B739ER/A320
	7B	07°54'04.44"S	110°03'34.36"E	B773ER
	7C	07°54'04.50"S	110°03'34.75"E	B739ER/A320
	8A	07°54'05.90"S	110°03'35.94"E	B739ER/A320
	8B	07°54'05.46"S	110°03'37.11"E	B773ER
	8C	07°54'05.53"S	110°03'37.50"E	B739ER/A320
	9A	07°54'06.92"S	110°03'38.67"E	B739ER/A320
	9B	07°54'06.48"S	110°03'39.85"E	B773ER
	9C	07°54'06.56"S	110°03'40.42"E	B739ER/A320
	10A	07°54'07.96"S	110°03'41.42"E	B739ER/A320
	10B	07°54'07.51"S	110°03'42.60"E	B773ER
	10C	07°54'07.58"S	110°03'42.99"E	B739ER/A320
	11A	07°54'08.98"S	110°03'44.17"E	B739ER/A320
	11B	07°54'08.54"S	110°03'45.35"E	B773ER
	11C	07°54'08.61"S	110°03'45.74"E	B739ER/A320

(Sumber: *Aerodrome Manual* Bandar Udara Internasional Yogyakarta, 2024)

L. *Aerodrome Obstacle*

Aerodrome Obstacle terdapat pada bagian lampiran 2 *Aerodrome Obstacle Chart-ICAO TYPE A* dari Manual Pengoperasian Bandar Udara ini.

In Area 2

Tabel 2. 5 Aerodrome Obstacle In Area 2

No	<i>Obstacle ID/Designated</i>	<i>Obstacle type</i>	<i>Obstacle Position</i>	<i>Elevation/HGT</i>	<i>Marking /Type,color</i>	<i>Remark</i>
1.	NIL	<i>Antenna</i>	075314. 40S 1100432. 54E	241ft/271ft	NIL	<i>Radio Antenna 01</i>
2.	NIL	<i>Antenna</i>	075209. 73S 1100234. 68E	269ft/245ft	NIL	<i>Base Transceiver Station 04</i>
3.	NIL	<i>Antenna</i>	075241. 87S 1100230. 96E	232ft/208ft	NIL	<i>Base Transceiver Station 05</i>
4.	NIL	<i>Antenna</i>	075325. 54S 1100230. 84E	321ft/297ft	NIL	<i>Base Transceiver Station 08</i>
5.	NIL	<i>Antenna</i>	075317. 68S 1100443. 74E	218ft/194ft	NIL	<i>Base Transceiver 09</i>
6.	NIL	<i>Antenna</i>	075314. 69S 1100443. 81E	248ft/224ft	NIL	<i>Base Transceiver Station 10</i>

7.	NIL	<i>Antenna</i>	075312. 35S 1100442. 19E	250ft/226f t	NIL	<i>Base Transceiver Station 11</i>
8.	NIL	<i>Antenna</i>	075304. 47S 1100541. 36E	255ft/231f t	NIL	<i>Base Transceiver Station 12</i>
9.	NIL	<i>Antenna</i>	075445. 64S 1100544. 57E	246ft/222f t	NIL	<i>Base Transceiver Station 13</i>
10.	NIL	<i>Hill</i>	075133.99S 1100309. 33E	574ft/550f t	NIL	<i>Hill 01</i>
11.	NIL	<i>Hill</i>	075121. 42S 1100258. 47E	666ft/642f t	NIL	<i>Hill 02</i>
12.	NIL	<i>Hill</i>	075102. 42S 1100200. 14E	728ft/704f t	NIL	<i>Hill 03</i>
13.	NIL	<i>Hill</i>	075029. 58S 1100200. 74E	679ft/655f t	NIL	<i>Hill 04</i>
14.	NIL	<i>Hill</i>	075138. 78S 1100416. 74E	472ft/48ft	NIL	<i>Hill 05</i>
15.	NIL	<i>Hill</i>	075146. 42S 1100404. 02E	467ft/443f t	NIL	<i>Hill 06</i>
16.	NIL	<i>Antenna</i>	075157. 74S 1100124. 48E	241ft/217f t	NIL	<i>Electrical Tower 07</i>
17.	NIL	<i>Antenna</i>	075203. 41S 1100133. 85E	239ft/215f t	NIL	<i>Electrical Tower 08</i>
18.	NIL	<i>Antenna</i>	075208. 56S 1100142. 29E	261ft/237f t	NIL	<i>Electrical Tower 09</i>
19.	NIL	<i>Antenna</i>	075216. 25S 1100155. 18E	255ft/231f t	NIL	<i>Electrical Tower 10</i>
20.	NIL	<i>Antenna</i>	075222. 15S 1100204. 74E	269ft/245f t	NIL	<i>Electrical Tower 11</i>
21.	NIL	<i>Antenna</i>	075229. 93S 1100217. 65E	266ft/242f t	NIL	<i>Electrical Tower 12</i>
22.	NIL	<i>Antenna</i>	075237. 13S 1100229. 48E	248ft/224f t	NIL	<i>Electrical Tower 13</i>
23.	NIL	<i>Antenna</i>	075243. 22S 1100239. 51E	269ft/245f t	NIL	<i>Electrical Tower 14</i>
24.	NIL	<i>Antenna</i>	075251. 51S 1100253. 19E	267ft/243f t	NIL	<i>Electrical Tower 15</i>
25.	NIL	<i>Antenna</i>	075259. 22S 1100319. 73E	272ft/248f t	NIL	<i>Electrical Tower 16</i>
26.	NIL	<i>Antenna</i>	075307. 29S 1100319. 73E	266ft/242f t	NIL	<i>Electrical Tower 17</i>
27.	NIL	<i>Antenna</i>	075314. 57S 1100331. 23E	259ft/235f t	NIL	<i>Electrical Tower 18</i>
28.	NIL	<i>Antenna</i>	075321. 76S 1100343. 12E	247ft/223f t	NIL	<i>Electrical Tower 19</i>

29.	NIL	<i>Antenna</i>	075328. 87S 1100354. 39E	243ft/219f t	NIL	<i>Electrical Tower 20</i>
30.	NIL	<i>Antenna</i>	075335. 92S 1100406. 00E	249ft/225f t	NIL	<i>Electrical Tower 21</i>
31.	NIL	<i>Antenna</i>	075342. 75S 1100417. 32E	249ft/225f t	NIL	<i>Electrical Tower 22</i>
32.	NIL	<i>Antenna</i>	075349. 97S 1100429. 03E	241ft/217f t	NIL	<i>Electrical Tower 23</i>
33.	NIL	<i>Antenna</i>	075352. 31S 1100442. 07E	237ft/213f t	NIL	<i>Electrical Tower 24</i>
34.	NIL	<i>Antenna</i>	075355. 88S 1100455. 65E	367ft/243f r	NIL	<i>Electrical Tower 25</i>
35.	NIL	<i>Antenna</i>	075358.69S 1100525. 44E	283ft/ 259ft	NIL	<i>Electrical Tower 26</i>
36.	NIL	<i>Antenna</i>	075402. 22S 1100525. 44E	242ft/218f t	NIL	<i>Electrica Tower 27</i>
37.	NIL	<i>Antenna</i>	075405. 33S 1100539. 06E	261ft/237f t	NIL	<i>Electrical Tower 28</i>
38.	NIL	<i>Antenna</i>	075409. 07S 1100555. 46E	271ft/247f t	NIL	<i>Electrical Tower 29</i>
39.	NIL	<i>Antenna</i>	075412. 12S 1100608. 80E	245ft/221f t	NIL	<i>Electrical Tower 30</i>
40.	NIL	<i>Building</i>	075541. 5S 1100618.3E	NIL/99ft	<i>Lighted</i>	<i>NIL</i>

(Sumber:Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta,2024)

M. Ketersediaan Informasi Meteorologi

1. *Assosiated MET Office* : *MET Stations Kulon Progo*
2. *Hourse of Service* : *21.00 – 17.00 UTC*
3. *Office Responsible for TAF* : *MET Station Kulon Progo 24 hours & Preparation period of validity hours*
4. *Trend Forecast & interval of* : *TREND 2 hours*
Issuance
5. *Flight documentation –* : *Charts, Abbreviated plain – language*
Language used : *texts English*
6. *ATS Provided with* : *ADC TWR, Jogja APP (Yogyakarta*
Information : *Tower)*
7. *Addition Information* : *Tlp 0274 – 2880151 (Temporary)*

N. Karakteristik Fisik *Runway*

Arah landasan pacu yang sebenarnya, nomor arah landasan pacu, panjang, lebar, kemiringan memanjang (*slope*), Lokasi *displaced*, *threshold* bila ada, jenis permukaan landasan pacu, jenis landasan pacu, dan keberadaan suatu *obstacle free zone* untuk keperluan *precision approach runway*.

Tabel 2. 6 Karakteristik Fisik *Runway*

Indikator	Runway	
	11	29
True & MAG BRG	110.1	290.1
Dimensi <i>Runway</i>	3250 m x 45 m	
Kekuatan (PCN) dan Permukaan <i>Runway</i>	93 F/ C/ X/ T Asphalt	
Koordinat <i>Threshold</i>	07° 54'00.93"S 110° 02'36.28"E	07° 54'00.29"S 110° 04'15.92"E
Elevasi <i>Threshold</i> dan ketinggian elevasi dari <i>touchdown zone</i> untuk <i>precision approach runway</i>	24.28 ft	24.28 ft
<i>Slope Runway</i> -Nomor	<i>Longitudinal</i> 0%	<i>Transversal</i> 1.5%
Dimensi <i>Stopway</i>	60 m x 45 m	60 m x 45 m
Dimensi <i>Runway Stip</i>	3490 m x 280 m	3490 m x 280 m
Dimensi <i>RESA</i>	240 m x 120 m	240 m x 120 m

(Sumber:Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta,2024)

O. Declared Distance

Berikut ini adalah data jarak yang sudah ditentukan pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Tabel 2. 7 *Declared Distance*

<i>RWY</i>	<i>TORA</i>	<i>TODA</i>	<i>ASDA</i>	<i>LDA</i>	Keterangan
11	3250 M	3610 M	3310 M	3250 M	NIL
29	3250 M	3610 M	3310 M	3250 M	NIL

(Sumber:Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta,2024)

P. Approach dan Runway Lighting

Berikut ini adalah data pencahayaan yang terdapat pada landas pacu.

Tabel 2. 8 *Approach and Runway Lighting*

Indikator	Runway	
	11	29
<i>Approach Light type/Length</i>	<i>PALS CAT 1, 900lm, LIH</i>	<i>PALS CAT 1, 900lm, LIH</i>
<i>THR Light colour WBAR</i>	<i>Green supplement by green light WBAR</i>	<i>Green supplement by green light WBAR</i>
<i>VASIS (METH) PAPI</i>	<i>PAPI Left/ 3</i>	<i>PAPI Left/ 3</i>
<i>RWY Center line Light length spacing color</i>	<i>30 m Red, and White, LIH</i>	<i>30 m Red, and White, LIH</i>
<i>RWYEdge Light colour</i>	<i>60 m, White and Yellow clear, LIH</i>	<i>60 m, White and Yellow clear, LIH</i>
<i>RWY EndLight colour</i>	<i>Red</i>	<i>Red</i>
<i>Stopway LGT LEN (M) colour</i>	<i>Red</i>	<i>Red</i>

(Sumber:Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta,2024)

Other Lighting, Secondary Power Supply

ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation	On Top of Tower Building, white/green with 24 flashes per minutes, 24 hours
LDI location and light anemometer location and light	Anemometer : 1074 m from ARP, not lighted
TWY edge and centre line Light	TWY edge light Available Centerline Lighting Available
Secondary power supply/switch over time	5 unit @Genset 2500 kva 1 unit 400 kva covered all visual AID, switch over time 30 second (Terminal Building) & 0 second (Visual Aid)

(Sumber:Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta,2024)

Q. *Helicopter Landing Area*

Pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta tidak terdapat *Helicopter Landing Area*.

R. Lokasi untuk *Pre Altimeter Check* yang dipersiapkan di Apron

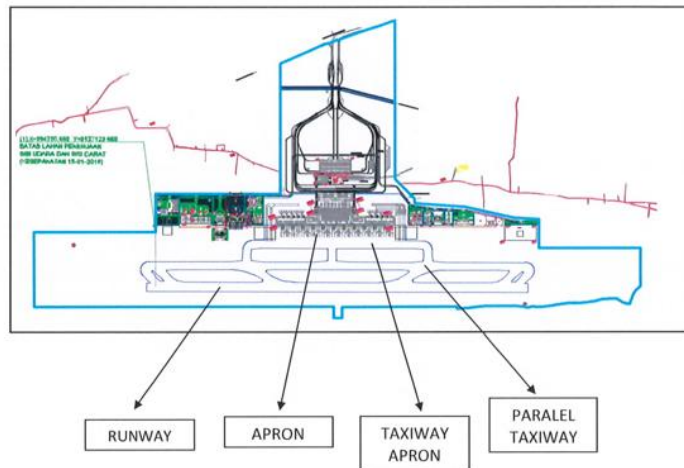
Pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta belum tersedianya lokasi untuk pemeriksaan pra-penerbangan.

2.2.1.2 Data Atau Informasi Lokasi Bandara

A. Gambar Lokasi Bandar Udara Yang Menunjukkan Fasilitas Utama Bandar Udara Dan Penujuk Arah Angin

1. *Runway, taxiway, apron*

Berikut ini adalah titik lokasi *airside* pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

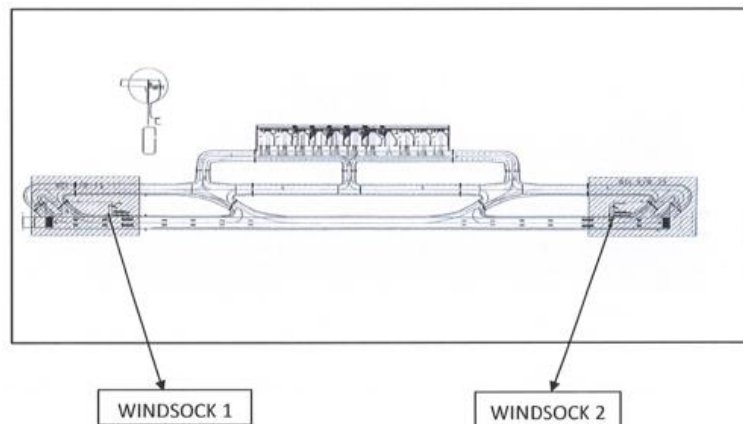


Gambar 2. 2 Gambar Lokasi Bandar Udara

(Sumber:Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta,2024)

2. *Windsock*

Berikut ini adalah titik letak *Windsock* pada area *runway* bandara.



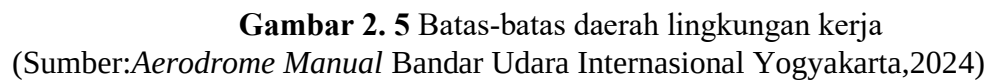
Gambar 2. 3 Titik Windsock

(Sumber:Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta,2024)

Berikut ini adalah titik lokasi *landside* dan terminal bandara.



Berikut ini adalah gambar area batas daerah kerja pada bandara.



C. Gambar Jarak antar Bandar Udara ke Kota Terdekat atau Daerah yang Berpenduduk Padat

Berikut ini adalah jarak bandara dengan pusat kota



Gambar 2. 6 Gambar jarak antar bandar udara ke kota terdekat
(Sumber: *Aerodrome Manual* Bandar Udara Internasional Yogyakarta, 2024)

Berikut ini adalah jarak bandara dengan daerah padat penduduk



Gambar 2. 7 Gambar jarak antar bandar udara ke daerah padat penduduk
(Sumber: *Aerodrome Manual* Bandar Udara Internasional Yogyakarta, 2024)

Jarak Bandar Udara Internasional Yogyakarta ke Ibukota Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta adalah 35,56 km.

D. Data Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara di Dalam Daerah Lingkungan Kerja Bandar Udara

Berikut ini adalah data fasilitas dan peralatan yang berada di area lingkungan kerja bandar udara.

Tabel 2. 9 Data *Runway*

RUNWAY						
NO	Azimuth	Dimensi	Luas	Permukaan	PCN	Capacity
1	11-29	3,250 x 45m	146,250 m ²	Asphalt	89 F/C/X/T	Total : 28/ jam - Regular 22/jam - Irregular, charter, Extra : 6/jam

(Sumber:Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta,2024)

Tabel 2. 10 Data *Apron dan Taxiway*

APRON & TAXIWAY					
No	Uraian	Diemensi	Permukaan	PCN	PCR
1	Parking stand 1-11	1,051 m x 167 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
2	Taxiway A	198m x 23m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
	Taxiway B	198m x 23m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
	Taxiway C	318 m x 23 m	Asphalt	PCN 89 F/C/X/T	790 F/C/X/U
	Taxiway D	318 m x 23 m	Asphalt	PCN 89 F/C/X/T	1180 R/C/X/U
	Taxiway E	198m X 23m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
	Taxiway F	198m X 23m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
	Taxiway G	3,430 m x 45m	Asphalt (C-D)	PCN 89 F/C/X/T	790 F/C/X/U
			Concrete (A-C & D-F)	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
	Taxiway H	406,5 m x 23m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
	Taxiway J	159,5m x 23m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
	Taxiway K	454m x 23m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
	Taxiway L	1231 m x 23m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U

(Sumber:Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta,2024)

Airfield Lighting System terdiri dari :

- a. *Approach lights (PALS CAT I RWY11)*
- b. *Approach lights (PALS CAT I RWY29)*
- c. *Precision Approach Path Indicator (PAPI) RWY 11*
- d. *Precision Approach Path Indicator (PAPI) RWY 29*
- e. *Threshold Light and Wing Bar RWY 11*
- f. *Threshold Light and Wing Bar RWY 29*
- g. *Sequence Flashing Light (SFL) Cat I RWY 11*
- h. *Sequence Flashing Light (SFL) Cat I RWY 29*
- i. *Runway Edge Light*
- j. *Runway Center line Light*
- k. *Taxiway Guidance Sign*
- l. *Taxiway Center line Light*
- m. *Taxiway Edge Light*
- n. *Rapid Exit Taxiway Center Line Light*
- o. *Stop Bar Light*
- p. *Rotating beacon*
- q. *Wind direction indicator RWY 11*
- r. *Wind direction indicator RWY 29*
- s. *Runway guard light*
- t. *Apron flood light*
- u. *Parking stand light*
- v. *Sirine*

1. *Fasilitas Landside*

a. *Jumlah Toll Gate*

<i>Gate in roda 2</i>	<i>: 2 lajur</i>
<i>Gate in roda 4</i>	<i>: 7 lajur</i>
<i>Gate in bus/truk</i>	<i>: 2 lajur</i>
<i>Gate out roda 2</i>	<i>: 3 lajur</i>

Gate out roda 4 : 11 lajur

Gate out bus/truk : 3 lajur

b. Luas Area Parkir

Parkir Gedung : 89.896,92 m²

Kapasitas : 4.929 motor, 131 sepeda dan
1.164 mobil

Parkir bus (non gedung) : 8.249,29 m²

Kapasitas : 62 bus

Parkir Taxi (non gedung) : 19.005,88 m²

Kapasitas : 557 mobil

c. Panjang *Curbside* : 215m

Jumlah *Trolley* : 1.200 unit

2. Terminal Kargo

a. Luas Terminal Kargo Total : 5.760m²

Domestik : 3.456 m²

Internasional : 2.304 m²

b. Luas Kantor EMPU Total : 1.179 m²

c. Jumlah Kantor EMPU : 11

E. Data Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara di Luar Daerah

Lingkungan Kerja Bandar Udara

Tidak terdapat fasilitas dan peralatan Bandar Udara di luar daerah lingkungan kerja Bandar Udara.

F. Setifikat Tanah dan Batas-Batas Tanah Lokasi Bandar Udara

NIL (Kep.Gubernur DIY nomor 49/kep/2017 tentang Perpanjangan Penetapan Lokasi Pembangunan untuk pengembangan bandara baru di DIY) Luas tanah : ± 583,8 ha

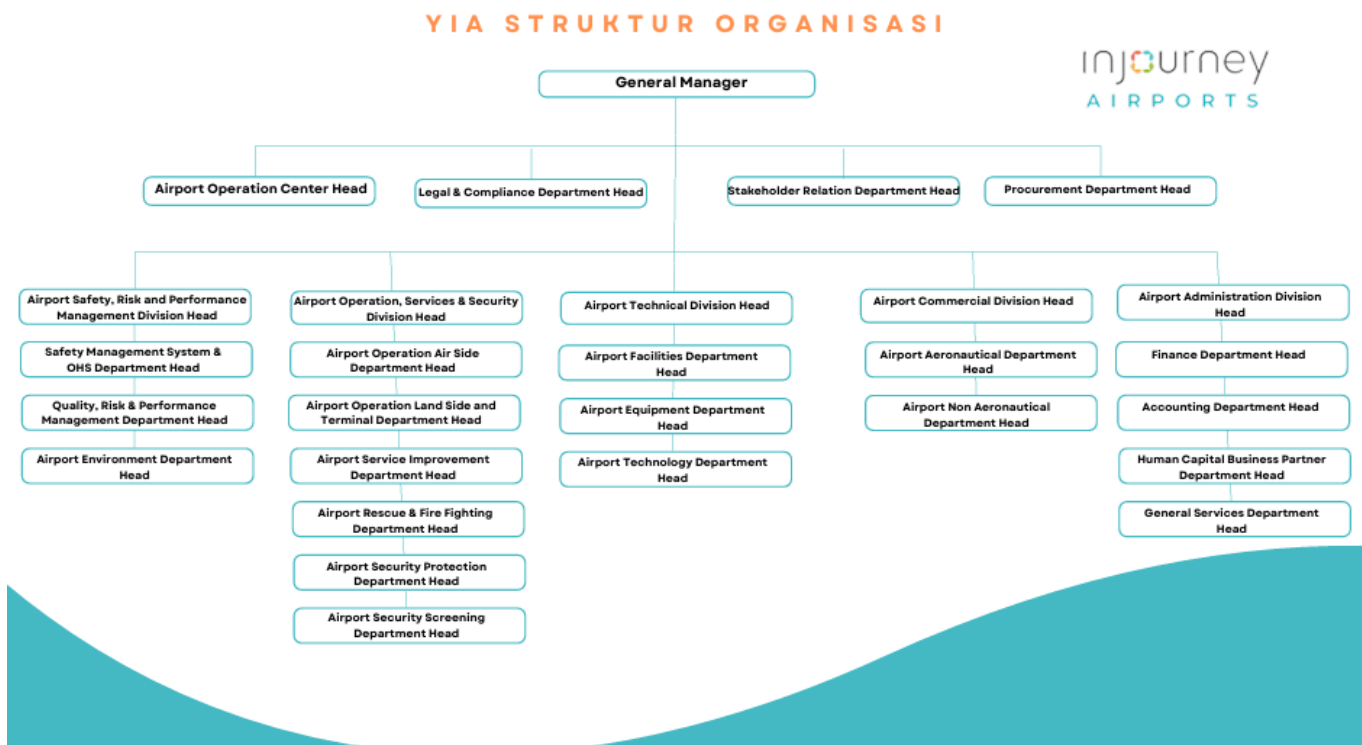
G. Pemindahan Kuasa (Perjanjian *Leasing Property* Tempat Bandar Udara)

Tidak adanya pemindahan dan penyewaan properti pada bandara.

2.3 Struktur Organisasi

A. Struktur Organisasi Bandara Udara Internasional Yogyakarta

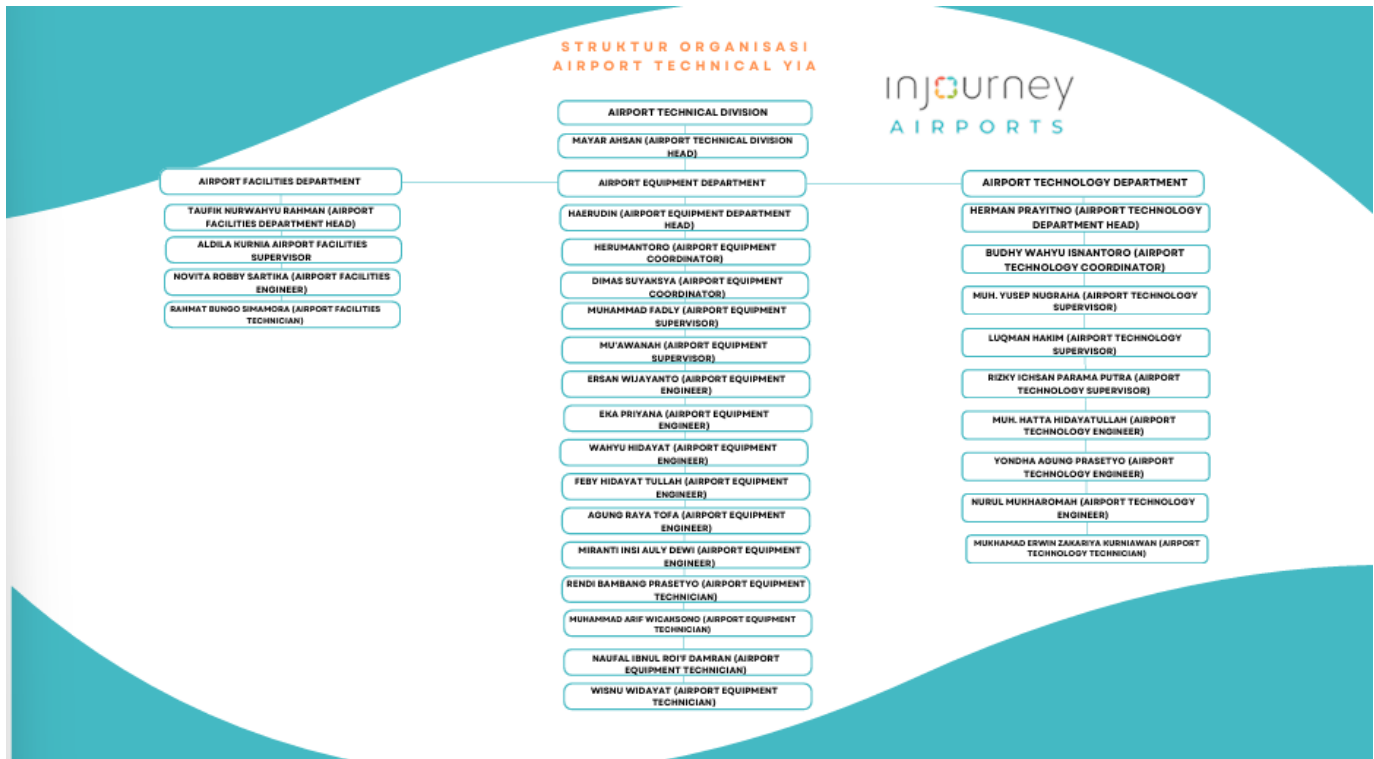
Berikut ini adalah struktur organisasi pada bandara.



Gambar 2. 8 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta
(Sumber : Data Kantor ,2024)

B. Struktur Organisasi Airport Technical Bandar Udara *Yogyakarta Internasional Airport*

Berikut ini adalah struktur organisasi pada Divisi Teknikal bandara.



Gambar 2. 9 Struktur Organisasi Airport Technical Bandar Udara Internasional Yogyakarta
(Sumber : Data Kantor, 2024)

2.4 Tinjauan Pustaka

Berikut beberapa Pustaka atau publikasi terkait Bandar Udara Internasional Yogyakarta antara lain sebagai berikut :

1. Dikutip dari www.sobatjogja.com yang ditulis oleh Rahmad Setia Budi yang berjudul “Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA): Fasilitas, Layanan, Keamanan” bahwa YIA diresmikan pada tanggal 28 Agustus 2020 oleh Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo. Bandara ini memiliki luas 1.000 hektar dan mampu menampung hingga 20 juta penumpang per tahun. Memiliki terminal dengan luas 27.000 meter persegi, memiliki 2 lantai yaitu lantai 1 untuk area kedatangan dan lantai 2 untuk area keberangkatan. Bandara ini juga memiliki landas pacu dengan panjang 3.250 meter dan lebar 45 meter.
2. Pembangunan Bandar Udara International Yogyakarta juga telah mempertimbangkan berbagai akses, diantaranya kesiapan mitigasi bencana seperti likuifikasi, gempa bumi, tsunami, banjir, dan abu vulkanik. Infrastruktur Bandara YIA telah dirancang dan di bangun dengan ketahanan terhadap gempa hingga 8,8 Magnitudo, dengan pusat gempa 400 meter dari bibir pantai (Puspasari Setyaningrum, 2023)
3. Nurul Rahman & Arif Fakhrudin (2022) menyimpulkan bahwa Lokasi Dan Fasilitas Transportasi memiliki pengaruh sebesar 41% terhadap Minat Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Dalam (*International Civil Aviation Organization, 2016*) *Annex 14*) disebutkan bahwa Bandar Udara diartikan sebagai suatu kawasan baik di daratan maupun perairan (yang di dalamnya mencakup bangunan, instalisasi dan peralatan) yang difungsikan secara total atau pun parsial untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Sedangkan, pada Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 11 Tahun 2010 pasal 1 pengertian 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 antarmoda transportasi dengan dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang lainnya seperti, bandar udara umum dan bandar udara khusus.

Adapun, menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara pada SKEP/77/VI/2005, lapangan terbang yang didesain lengkap dengan fasilitas keamanan penerbangan untuk menunjang aktivitas-aktivitas seperti lepas landas ataupun mendaratnya pesawat udara, tempat sirkulasi penumpang untuk naik turun, tempat bongkar muat kargo dan atau pos serta tempat perpindahan antar moda didefinisikan sebagai bandar udara.

3.2 Fasilitas Sisi Udara (*Air Side*)

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 Tahun 2002 menyebutkan bahwa Sisi Udara suatu bandar udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang,

dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

Dalam KM 47 Tahun 2002 tentang sertifikasi Operasi Bandar Udara disebutkan fasilitas-fasilitas yang ada pada sisi udara meliputi:

- a) Fasilitas Landas Pacu (*Runway*), adalah fasilitas yang berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk pesawat melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas.
- b) Fasilitas penghubung landas pacu (*Taxiway*), adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position taxiline*, *apron taxiway*, dan *rapid exit taxiway*.
- c) Fasilitas Pelataran parkir pesawat udara (*Apron*), adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat

3.2. Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 Tahun 2002 menyebutkan bahwa Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan.

Dalam KM 47 Tahun 2002 tentang sertifikasi Operasi Bandar Udara disebutkan fasilitas-fasilitas yang ada pada sisi darat meliputi :

- a) Terminal Fasilitas Bangunan terminal penumpang adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan.

- b) Fasilitas Bangunan Terminal Barang (Kargo) adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- c) Fasilitas Bangunan Operasi yang meliputi :
 - 1) Gedung Operasional antara lain : PKP-PK, Menara control, stasiun meteorologi, Gedung NDB, Gedung VOR dan Gedung DME.
 - 2) Bangunan Teknik Penunjang yang terdiri dari power house dan stasiun bahan bakar merupakan fasilitas yang terkait dengan jaminan kelangsungan operasional bandar udara dari aspek kelistrikan dan pergerakan pesawat.
 - 3) Bangunan Administrasi dan Umum terdiri dari Kantor Bandara, Kantor Keamanan dan Rumah Dinas Bandara Udara serta bangunan kantin dan tempat ibadah.

3.3 Pengertian Pemeliharaan

Pemeliharaan/perawatan merupakan sebuah aktivitas yang bertujuan untuk memastikan suatu fasilitas secara fisik bisa secara terus menerus melakukan apa yang pengguna/pemakai inginkan. Untuk pengertian pemeliharaan lebih jelas adalah suatu kombinasi dari berbagai Tindakan yang dilakukan untuk menjaga suatu barang atau memperbaikinya sampai suatu kondisi yang bisa diterima.

3.4 Pemeliharaan Pembersihan Endapan Karet (*Rubber Deposit*)

Rubber deposit merupakan suatu lapisan yang melekat pada permukaan landasan pacu (*runway*) yang timbul akibat gesekan roda pesawat udara ketika aktivitas *landing* akumulasinya tinggi di permukaan landas pacu, dengan adanya *rubber deposit* yang nilainya tinggi maka harus segera dihilangkan.

Penumpukan karet (*rubber deposit*) disebabkan oleh banyaknya aktivitas pesawat udara melakukan pendaratan (*landing*) di *runway* yang mengakibatkan permukaan perkerasan *runway* menjadi licin. Dengan bertambah jumlah rute

internasional, secara otomatis juga meningkatnya jumlah pergerakan *take off* dan *landing* maka penggunaan runway semakin meningkat. *Rubber deposit* adalah penebalan lapisan karet diatas permukaan runway sebagai akibat dari gesekan karet roda pesawat pada saat melakukan *take off* dan *landing*, sehingga mengakibatkan karet ban terkikis dan menempal di runway yang dapat mengakibatkan resiko bahaya pesawat tergelincir apabila pesawat akan melakukan *take off* dan *landing* diatas permukaan runway.

Berdasarkan KP 94 Tahun 2015 tentang peraturan yang berlaku dalam pembersihan *rubber deposit*, pembersihan dilakukan dengan 3 cara yaitu tahapan persiapan, pelaksanaan, pembersihan dan pelaporan. Faktor penyebab tebalnya *rubber deposit* pada landas pacu (*runway*) yaitu adanya faktor frekuensi pergerakan pesawat pada landas pacu, faktor banyaknya roda pendaratan dan faktor cuaca. Berdasarkan KP 94 Tahun 2015 pembersihan *rubber deposit* dijadwalkan sebagai berikut.

Tabel 3. 1 Data Frekuensi Pendaratan Pesawat

Frekuensi Pendaratan Per Hari	Pembersihan Rutin
≥ 15	Tiap 2 tahun
16 – 30	Setiap 1 Tahun
31 – 90	Setiap 6 Bulan
91 - 150	Setiap 4 Bulan
151 -210	Setiap 3 Bulan
≥ 210	Setiap 2 Bulan

(Sumber : KP 94 Tahun 2015)

Bedasarkan KP 94 Tahun 2015 ada beberapa metode pembersihan *Rubber Deposit* sebagai berikut:

a. Menggunakan Air Bertekanan Tinggi

Menghilangkan endapan karet yang menempel di permukaan perkerasan dapat dilakukan dengan penyemprotan air bertekanan tinggi. Metode ini disebut juga *Hydrocleaning* dengan menggunakan alat bernama *High Water Pressure* yang memiliki prinsip untuk memecah endapan karet yang menempel di permukaan perkerasan.

Metode ini dilakukan termasuk efektif untuk menghilangkan endapan *rubber deposit* tersebut. Penyemprotan endapan dilakukan menggunakan penyemprotan air dengan tekanan tinggi, sehingga dapat tetap menjaga kehalusan dari permukaan perkerasan

b. Menggunakan Bahan Kimia

Bahan kimia baik juga digunakan untuk menghilangkan endapan karet yang terdapat di permukaan perkerasan aspal maupun beton. Sehingga dari bahan kimia ini mempunyai bahan dasar *cresylic acid* (suatu derivatif cairan pengawet kayu) dan suatu campuran benzene dengan *synthetic detergent* untuk memisahkan air dari aspal digunakan bahan kimia yang bersifat alkaline.

Metode ini melibatkan alat pembersihan yang berputar dan disikatkan ke permukaan perkerasan untuk kemudian dicuci bersih dengan air. Ada jeda waktu antara proses penyikatan dengan pembersihan untuk menunggu bahan kimia menyerap dan menghancurkan sisa-sisa karet tersebut.

c. Menghapus dengan Partikel Kecepatan Tinggi

Prinsip utama metode ini dilakukan dengan cara menekan bahan abrasive dengan kecepatan tinggi sehingga menghancurkan endapan karet yang terdapat di permukaan perkerasan. Abrasif merupakan material yang keras dan tajam sehingga yang digunakan untuk mengikis bagian yang lebih lunak di

suatu permukaan perkerasan. Metode ini dapat digunakan juga untuk menghasilkan kerataan dari permukaan yang ingin dihasilkan.

d. **Pembersihan secara Mekanis**

Metode ini digunakan dengan memutar peralatan yang berupa gilingan kasar yang dapat menghilangkan endapan karet yang di permukaan perkerasan dan dapat digunakan untuk jenis permukaan perkerasan aspal maupun beton. Metode ini dapat menghilangkan lapisan sisa-sisa karet di permukaan perkerasan antara 1/8 dan 3/16 (3.2 mm dan 4.8 mm) secara efektif.

3.5 Kaca *Backpainted*

Kaca *Backpainted* adalah kaca yang permukaan belakangnya dilapisi dengan cat khusus. Proses pembuatannya melibatkan penerapan cat pada permukaan kaca, biasanya dengan teknik semprot atau kuas, dan kemudian dikeringkan. Hasil akhirnya adalah kaca yang memiliki warna seragam dengan kilau yang indah. Ini adalah teknik dekoratif yang digunakan untuk memberikan sentuhan estetika pada kaca, serta memberikan pilihan warna yang beragam, fungsinya dalam bangunan dengan beragam dan dapat memberikan sentuhan estetika yang menarik.

Berikut ini adalah beberapa cara mengaplikasikan back-painted glass dan perawatan rutin yang diperlukan :

a. **Dinding *Interior***

Kaca backpainted dapat digunakan sebagai lapisan dinding *interior* yang memberikan tampilan yang bersih dan modern. Dengan permukaan kaca yang rata dan warna yang konsisten, kaca *backpainted* memberikan setuhan elegan ruangan.

b. **Panel Pintu**

Kaca *backpainted* juga diaplikasikan pada panel pintu, baik pada pintu masuk utama atau pintu ruangan tertentu. Permukaan kaca yang berwarna menciptakan tampilan yang menarik dan menyatu dengan desain *interior*.

Selain itu, kaca *backpainted* pada pintu juga dapat memberikan privasi dan memungkinkan cahaya masuk dalam ruangan.

c. Partisi Ruangan

Dalam desain *interior modern*, kaca *backpainted* sering digunakan sebagai partisi ruangan. Partisi semacam ini memisahkan ruangan dengan tampilan yang transparan dan elegan. Penggunaan kaca *backpainted* pada partisi juga dapat menciptakan efek visual yang menarik dengan permainan cahaya dan warna.

d. Meja dan *Countertop*

Kaca *Backpainted* juga bisa diaplikasikan pada meja atau *countertop*. Dengan permukaan yang tahan terhadap goresan dan mudah dibersihkan, kaca *backpainted* memberikan tampilan yang elegan dan memberikan keindahan pada meja dan *countertop*.

Mejaga tampilan dan keindahan kaca *backpainted*, perawatan rutin yang diperlukan. Bersihkan permukaan dengan lap lembut yang telah di basahi dengan pembersih kaca yang aman. Hindari penggunaan bahan kimia abrasives yang dapat merusak lapisan cat. Jika ada noda membandel, gunakan pembersih kaca yang disarankan oleh produsen.

BAB 4

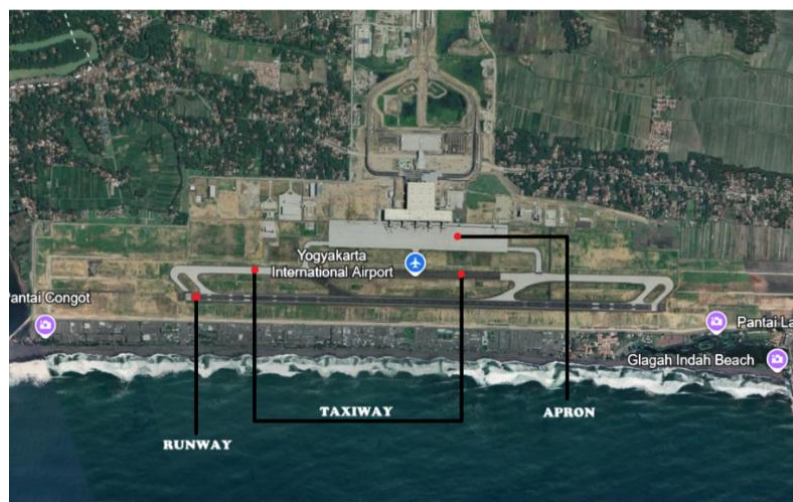
PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan oleh taruna diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya di *Yogyakarta International Airport*. *On The Job Training* dilaksanakan selama 6 bulan, mulai 2 Oktober 2024 sampai 31 Maret 2025. Penyusunan laporan ini difokuskan pada unit *Facilities Aiport*, yakni Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara. Berikut adalah peta ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training*. Adapun yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* adalah sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara yang ada di *Yogyakarta International Airport* :



Gambar 4. 1 *Layout Runway, Apron, Taxiway*
(Sumber : Google Earth, 2025)

A. *Apron*

Apron adalah tempat pesawat udara untuk parkir dan menaikan/menurunkan penumpang, kargo, pos, maupun mengisi bahan bakar. Pada bandar udara internasional biasanya terdapat garbarata untuk menghubungkan antar pesawat dan terminal. Pada *Apron* Bandar Udara Internasional Yogyakarta terdapat 11 *Parking Stand* yang berdimensi 1.051 m x 167 m.



Gambar 4. 2 *Apron*
(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

B. *Taxiway*

Taxiway atau landas hubung adalah sebuah jalur tertentu pada bandar udara yang digunakan pesawat udara untuk melakukan *taxy* dan menjadi penghubung antara *apron* dan *runway*. *Taxiway* pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta terdapat *Taxiway* A,B,D,E,F, G(A-C & D-F),H,J,K,L dimana *Taxiway* tersebut dengan permukaan *Concrete* dan *Taxiway* C, G (C-D) dengan permukaan *asphalt*.



Gambar 4. 3 *Taxiway*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

C. *Runway*

Runway atau landasan pacu adalah suatu tempat berbentuk persegi Panjang yang berada pada suatu bandar udara di daratan atau perairan yang digunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara. Runway di Bandar Udara Internasional Yogyakarta dengan azimuth 11-29 berdimensi 3.250 x 45 m.



Gambar 4. 4 *Runway*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

4.1.2 Terminal dan Fasilitas Sisi Darat (*Landside*)

Fasilitas sisi darat dan Terminal merupakan fasilitas di bandar udara yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada di sisi darat bandar udara yang dengan sengaja dirancang dan dikelola untuk penunjang pergerakan kendaraan darat, penumpang maupun angkutan lainnya di kawasan bandar udara. Berikut ini adalah gambar dari layout Fasilitas Sisi Darat dan Terminal Bandar Udara Internasional Yogyakarta.



Gambar 4. 5 *Layout Gedung Utama*
(Sumber : *Google Earth*, 2024)

A. Cargo Terminal

Cargo terminal merupakan salah satu fasilitas pokok pelayanan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta untuk memproses maupun bongkar muat barang, baik domestic maupun internasional. Dengan luas 8,381 m².



Gambar 4. 6 Terminal Kargo
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

B. Domestic Terminal

Domestic Terminal adalah tempat bagi calon penumpang maskapai akan melakukan penerbangan domestic maupun turun dari pesawat domestic dengan melewati bagian terminal tersebut. Dikarenakan Bandar Udara Internasional Yogyakarta mempunyai terminal domestic dan terminal internasional yang terpisah.



Gambar 4. 7 Terminal Domestik
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

C. *Connection Building*

Pada bagian gedung ini berfungsi sebagai penghubung antar parkir area dengan terminal bandar udara. Didalam *connection builing* terdapat berbagi macam stand usaha kecil dan menengah local dari Yogyakarta. Dengan luas 14,179 m².



Gambar 4. 8 Terminal Penghubung
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

D. *International Terminal*

International Terminal adalah tempat calon penumpang maskapai akan melakukan penerbangan maupun setelah melakukan penerbangan internasional dengan melewati terminal tersebut. Luasan Seluruh Terminal baik *domestic* maupun *international* adalah 219,512 m².



Gambar 4. 9 Terminal Internasional
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

E. Yogyakarta International Airport Train Station

Yogyakarta international airport train station merupakan fasilitas yang diberikan kepada calon penumpang maskapai untuk mempermudah ketika menuju atau dari Bandar Udara International Yogyakarta melalui moda transportasi kereta api listrik.



Gambar 4. 10 Terminal Kereta Bandara
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

F. Parking Area

Parking area Bandar Udara Internasional Yogyakarta digunakan sebagai tempat parkir dari calon penumpang maskapai yang akan melakukan penerbangan dengan kapasitas parkir roda 2 yakni 4.000 kendaraan, kapasitas parkir roda 4 yakni 1.230 kendaraan dan kapasitas parkir roda 4 atau lebih yakni 62 kendaraan. Dengan luasan 89,897 m².



Gambar 4. 11 Gedung Parkir
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

G. Tol Gate

Tol gate adalah tempat pengambilan tiket secara otomatis (*manless*) sebelum masuk kedalam bandar udara. Terdapat 2 jalur yaitu jalur masuk dan jalur keluar dimana pada jalur masuk ada 2 *tol gate* motor, 9 *tol gate* mobil dan 2 *tol gate* bis sedangkan pada jalur keluar terdapat 2 *tol gate* motor, 9 *tol gate* mobil dan 2 *tol gate* bus.



Gambar 4. 12 Tol Gate
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

H. Sewage Treatment Plant (STP)

Sewage Treatment Plant (STP) adalah bangunan instalasi sistem pengolahan limbah maupun kotoran. Gedung ini memanfaatkan teknologi terkini untuk menghilangkan kandungan berbahaya dalam limbah sehingga dapat menghasilkan sisa produksi limbah menjadi aman dan ramah lingkungan. Dengan luasan 2,497 m².



Gambar 4. 13 Sewage Treatment Plant (STP)
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

I. Alat - Alat Berat (A2B)

Gedung penunjang Alat-alat Berat (A2B) dipergunakan untuk melakukan sebuah *maintenance* dan perbaikan dari kendaraan bedar yang ada di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Dengan luasan 2,227 m².



Gambar 4. 14 Alat-alat Berat (A2B)
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

J. *Main Power House (MPH)*

Main Power House (MPH) Adalah bangunan dimana semua mesin dan peralatan tenaga Listrik berada di dalamnya. Dengan luasan 5,388 m².



Gambar 4. 15 *Main Power House (MPH)*
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

K. Ground Water Tank (GWT)

Ground Water Tank (GWT) bersebelahan dengan *Main Power House (MPH)*. Pada gedung ini terdapat tangka tanam atau tempat penampungan air sehingga dapat memaksimalkan penataan ruang yang ada. Gedung ini menjadi pusat perawatan dari unit *water technic* dan *Heating Ventilation and Air Conditioning (HVAC)*. Dengan luasan 7,736 m².



Gambar 4. 16 *Ground Water Tank (GWT)*
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

L. Masjid

Masjid terletak di samping barat *connection bulding* yang digunakan untuk memudahkan calon penumpang maskapai ketika melaksanakan ibadah bagi umat Islam. Dengan luasan 757 m².



Gambar 4. 17 Masjid
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

M. *Ground Support Equipment (GSE)*

Ground Support Equipment (GSE) adalah tempat peralatan GSE dilakukan perbaikan dan maintenance sebelum digunakan untuk keperluan maskapai penerbangan. Dengan luasan 2,924 m². Dengan luasan 2,942 m².



Gambar 4. 18 *Ground Support Equipment (GSE)*
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

N. *Crisis Canter*

Crisis Canter digunakan untuk mengantisipasi apabila terjadi kecelakaan pesawat atau terjadi bencana alam maka korban akan di bawa ke gedung *crisis center* untuk mendapatkan pertolongan pertama. Dengan luasan 5,284 m².



Gambar 4. 19 Crisis Center
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

O. Main Fire Station

Main Fire Station adalah markas pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (PKP-PK) yang berada di sisi udara memiliki peruntukan untuk melindungi berbagai peristiwa yang ada di lapangan terbang. Dengan luasan 2,718 m².



Gambar 4. 20 Main Fire Station
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

P. Sub Fire Station

Sub Fire Station berfungsi sebagai tempat stand by kendaraan PKP-PK kedua setelah *Main Fire Station* yang nantinya apa bila terjadi kecelakaan dapat diatasi dengan sesegara mungkin sesuai dengan peraturan yang ada. Dengan luasan 1,924 m².



Gambar 4. 21 Sub Fire Station
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

Jadwal pelaksanaan program *On the Job Training* (OJT) bagi Taruna/i Program Studi Teknik Bangunan dan landasan angkatan VII dilaksanakan kurang lebih 5 bulan terhitung dari 2 Oktober 2024 – 28 Februari 2025. Jadwal kegiatan selama pelaksanaan OJT tertera pada table dibawah ini.

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

No	Hari, Tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
1	2 Oktober 2024	Taruna tiba di Lokasi OJT II dan menghadap <i>Supervisor</i> sekaligus <i>Aiport Technical Division Head</i>	Pengenalan taruna (orientasi) ke unit-unit yang ada di Bandar Udara Internasional Yogyakarta
2	2 Oktober 2024 – 28 Februari 2025	Taruna melaksanakan dinas harian secara normal	Taruna melaksanakan dinas sesuai jadwal yang telah diberikan oleh <i>Supervisor</i>
3	28 Februari 2025	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training II</i>	Taruna telah selesai melaksanakan <i>On the Job Training II</i> Bandara Udara Internasional Yogyakarta.

4.3 Permasalahan

Bandar Udara Internasional Yogyakarta merupakan salah satu bandara yang di kelolah oleh Angkasa Pura Indonesia. Bandar udara ini memiliki peran dan tanggung jawab yang besar demi terwujudnya keselamatan penerbangan yang di harapkan oleh para pengguna jasa penerbangan. Dengan semakin berkembangnya Bandar Udara Internasional Yogyakarta maka harus dilakukan peningkatan pelayanan yang optimal sehingga meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan.

Selama melaksanakan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta pemeriksaan fasilitas adalah hal utama yang harus dilakukan, baik fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara. Pengecekan yang dilakukan setiap hari terhadap seluruh fasilitas yang ada di bandara tersebut penulis menemukan beberapa permasalahan pada fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara, diantaranya sebagai berikut :

4.3.1 Pekerjaan Pembersihan *Rubber Deposit* Pada Area *Runway* 11

Banyaknya pergerakan pesawat setiap harinya maka penggunaan *runway* akan semakin menurun, sebagai salah satu contoh permasalahan yang terjadi di *runway* Bandar Udara Internasional Yogyakarta yaitu sudah tebalnya *rubber deposit*. Maka dari itu dibutuhkan perawatan dan pembersihan secara rutin yang sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku sehingga dapat terhindar dari resiko kecelakaan pesawat lebih besar.

4.3.2 Pemasangan Klem Pada Dinding Kaca *Backpainted* Terminal

Dinding terminal pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta menggunakan kaca *Backpainted* yang dimana menambah suasana elegan di setiap sudut nya. Tetapi, kaca yang digunakan pada terminal tersebut sering terjatuh dikarenakan sudah tidak erat lagi dengan lem yang digunakan saat masa proyek. Dimana kejadian tersebut dapat mengganggu kenyamanan dan keamanan para penumpang.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pekerjaan Pembersihan *Rubber Deposit* Pada *Runway* 11

Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki 1 buah *runway* sepanjang 3250 m dengan lebar 45 m. Perawatan *runway* khususnya untuk masalah *rubber deposit* pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta berpedoman pada peraturan KP 94 Tahun 2015 yang membahas tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil dan Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara.

Maka dengan demikian kondisi *runway* harus dipelihara untuk menghasilkan kondisi yang maksimal yaitu *rubber deposit removal* yang harus dibersihkan dengan secara berkala sesuai dengan peraturan yang ditentukan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara agar permukaan *runway* tetap dalam keadaan kesat dan kasar.

Tabel 4. 2 Data Pergerakan Pesawat Tahun 2024

JUMLAH KESELURUHAN		
Bulan	Jumlah	
JANUARI	54	Pesawat
FEBRUARI	46	Pesawat
MARET	42	Pesawat
APRIL	64	Pesawat
MEI	46	Pesawat
JUNI	47	Pesawat
JULI	46	Pesawat
AGUSTUS	46	Pesawat
SEPTEMBER	45	Pesawat
OKTOBER	47	Pesawat
NOVEMBER	47	Pesawat
DESEMBER	47	Pesawat
TOTAL	13364	Pesawat

(Sumber : Data AMC, 2024)

Pekerjaan pembersihan *rubber deposit* dilakukan pada tanggal 27 November 2024 – 6 Desember 2024 secara bertahap dimulai dari titik lokasi :

Tabel 4. 3 Titik Lokasi Perkerjaan Pembersihan Rubber Deposit

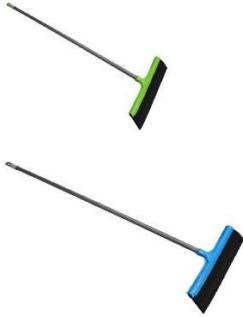
No	Hari/Tanggal	Dimensi Sisi Selatan (m)	Dimensi Sisi Utara (m)	Dimensi Panjang Pekerjaan (m)	Titik Lokasi
1.	Rabu, 27 November 2024	5	5	250	Runway STA 0+400 s/d 0+425
2.	Kamis, 28 November 2024	5	5	250	Runway STA 0+425 s/d 0+450
3.	Jumat, 29 November 2024	5	5	300	Runway STA 0+450 s/s 0+480
4.	Sabtu, 30 November 2024	5	5	350	Runway STA 0+480 s/d 0+515
5.	Senin, 2 Desember 2024	5	5	400	Runway STA 0+515 s/d 0+555

6.	Selasa, 3 Desember 2024	5	5	400	Runway STA 0+400 s/d 0+360
7.	Rabu, 4 Desember 2024	5	5	400	Runway STA 0+360 s/d 0+320
8.	Kamis, 5 Desember 2024	5	5	400	Runway STA 0+280 s/d 0+360
9.	Jumat, 6 Desember 2024	5	5	250	Runway STA 0+555 s/d 0+580

Pekerjaan pembersihan *rubber deposit* ini di lakukan dengan cara manual dengan bahan kimia dan tenaga manusia untuk mencapai kondisi yang ideal dengan sesuai persyaratan yang diperlukan. Berikut ini adalah alat dan bahan yang digunakan dalam pekerjaan pembersihan *rubber deposit* :

Tabel 4. 4 Alat dan Bahan

No.	Alat dan Bahan	Gambar
1.	Mesin Polisher	
2.	Sikat kawat Polisher	
3.	Zat kimia <i>Aquasol 758</i>	
4.	Mobil tangki air	
5.	Gembor	
6.	Gayung	

7.	Ember	
8.	Genset	
9.	Lampu	
10.	Selang	
11.	Sekop Air	

Pekerjaan pembersihan *rubber deposit* dilakukan dengan cara manual, berikut ini tahap-tahapan yang dilakukan dalam pembersihan *rubber deposit* :

1. Pekerjaan Persiapan

Sebelum melaksanakan pekerjaan pembersihan *rubber deposit* dilakukan pengecekan alat yang akan digunakan serta mengangkut alat tersebut masuk ke *runway* yang akan dikerjakan. Mempersiapkan alat seperti mesin polisher, gembor, zat kimia, genset dan lampu untuk penerangan.



Gambar 4. 22 Akomodasi Alat
(Sumber: Dokumentasi Penulis,2024)

2. Pengukuran Dimensi

Pengukuran dimensi yang akan dikerjakan. Untuk dimensi Selatan dan Utara *center line* sudah menjadi ketetapan yaitu 5 m. untuk panjang disetiap hari nya berbeda beda tatapi secara keseluruhan adalah 3.000 m.



Gambar 4. 23 Pengukuran Dimensi di Titik Lokasi
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

3. Pekerjaan pembersihan

a) Penyiraman air

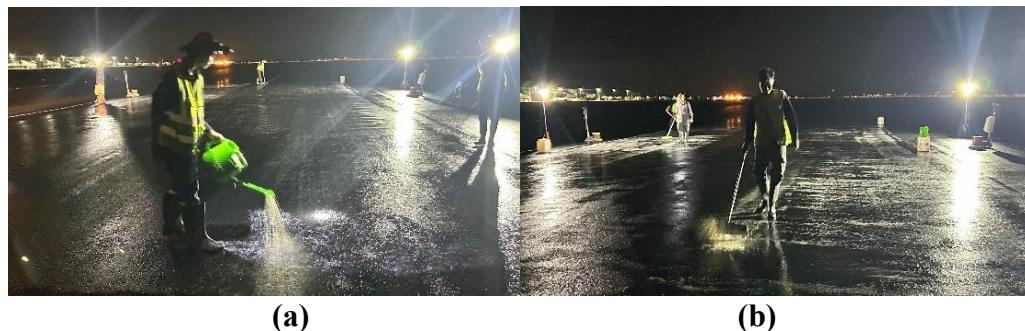
Penyiraman air dilakukan sebelum pekerjaan pembersihan ini bertujuan agar aspal *runway* yang akan dibersihkan *rubber depositnya* tetap basah yang dimana dapat mempermudah pekerjaan tersebut.



Gambar 4. 24 Penyiraman air menggunakan gembor (a), penyiraman air menggunakan gayung (b)
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

b) Penyiraman zat kimia

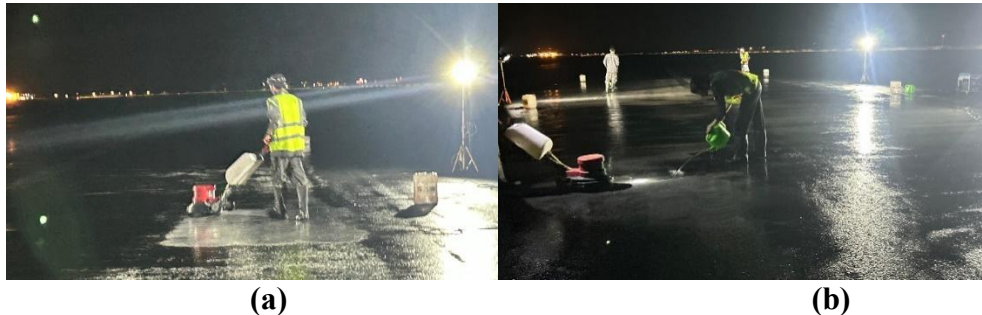
Penyiraman zat kimia ke aspal dengan menggunakan gembor dan gayung lalu di ratakan dengan menggunakan sekop air agar lebih merata dan penyiraman zat kimia tersebut dilakukan dengan dimensi 5m dari centerline baik ke sisi utara dan sisi Selatan dan dengan panjang dimensi yang berbeda setiap hari nya. Setelah dilakukan penyiraman zat kimia tersebut didiamkan 15 menit s/d 30 menit.



Gambar 4. 25 Penyiraman zat kimia aquasol 758 (a), Perataan zat kimia (b)
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

c) Penyikatan *rubber deposit*

Penyikatan *rubber deposit* pada aspal tersebut dilakukan setelah zat kimia tersebut didiamkan 15 menit s/d 30 menit dengan menggunakan alat polisher dan juga menggunakan sikat kawat polisher. Pada tahap penyikatan ini pekerja di bagi di beberapa titik agar pembersihan tersebut merata. Setelah disikat dengan menggunakan polisher dicek dengan penyiraman air dititik tertentu untuk melihat apakah pembersihan *rubber deposit* tersebut sudah maksimal.



Gambar 4. 26 Penyikatan rubber deposit menggunakan polisher (a), Pengecekan ulang hasil sikatan (b)
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

d) Pembersihan bekas penyikatan

Pemberishan bekasr penyikatan ini menggunakan air yang merupakan tahap akhir dalam pekerjaan pembersihan *rubber deposit* secara manual. Penyiraman air tersebut dilakukan dengan menggunakan selang berukuran besar yang dialirkan dari mobil tangka air. Dengan waktu yang bersamaan saat bekas pembersihan *rubber deposit* disiram dengan air lalu, air tersebut dibawa ke arah *runway strip*. Penyiraman tersebut dilakukan hanya di titik Lokasi yang dikerjakan pada saat itu saja.



(a)

(b)

Gambar 4. 27 Pembersihan bekas sikatan rubber deposit menggunakan air
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

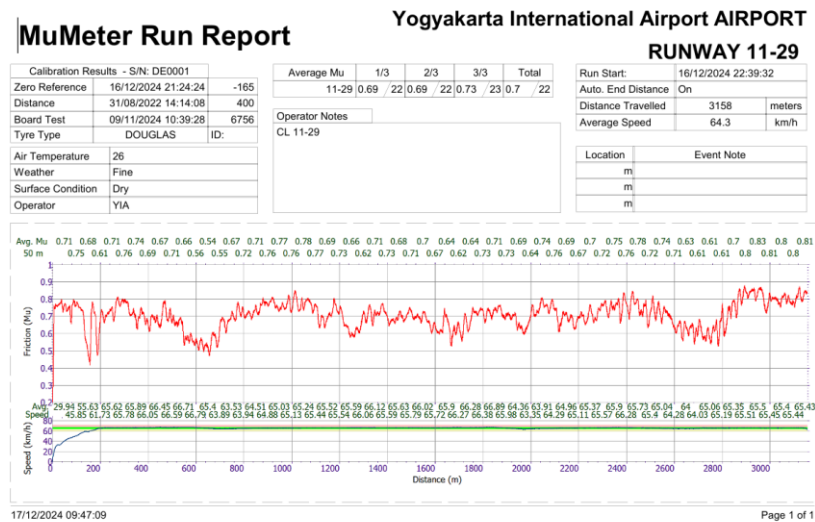
e) Hasil Pembersihan *Rubber Deposit*



Gambar 4. 28 Hasil pembersihan rubber deposit
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

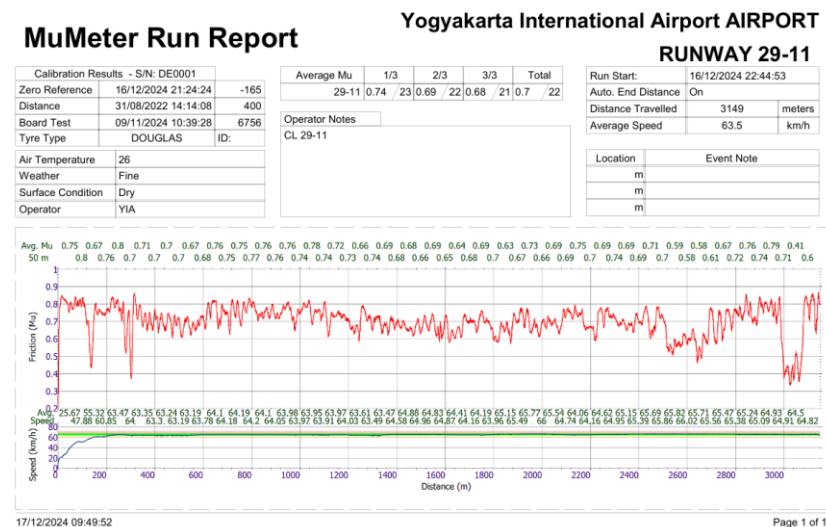
Sesudah melaksanakan pekerjaan pembersihan *rubber deposit* biasanya dilakukan uji kekesatan pada *runway* menggunakan alat MuMeter, berikut adalah hasil dari uji kekesatan pada *runway* :

1. *Center Line* 11 – 29



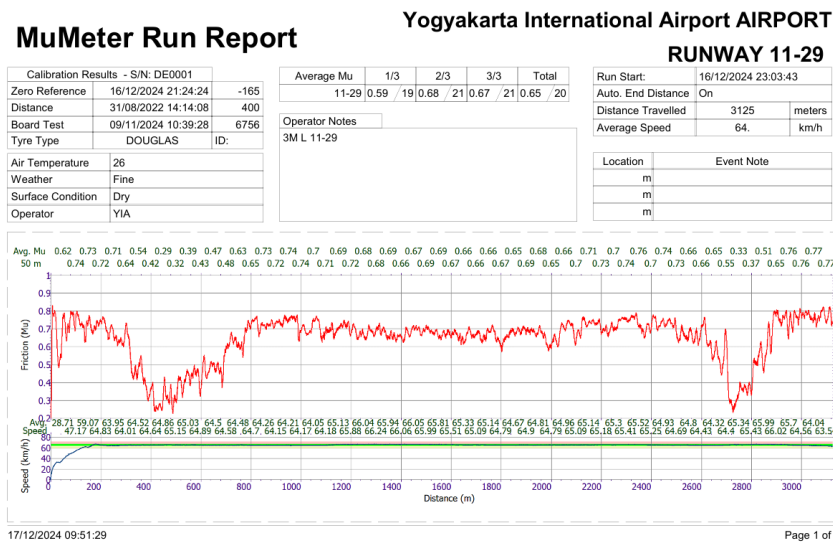
(a)

2. *Center Line* 29 -11



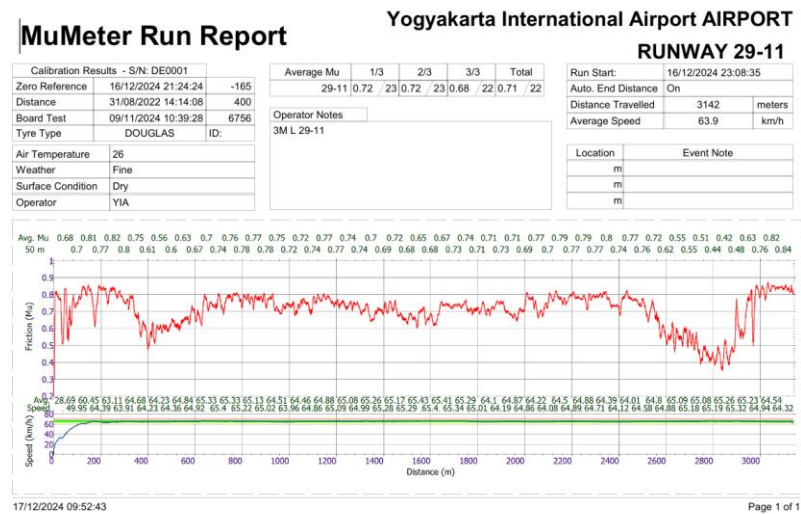
(b)

3. 3m Left 11-29



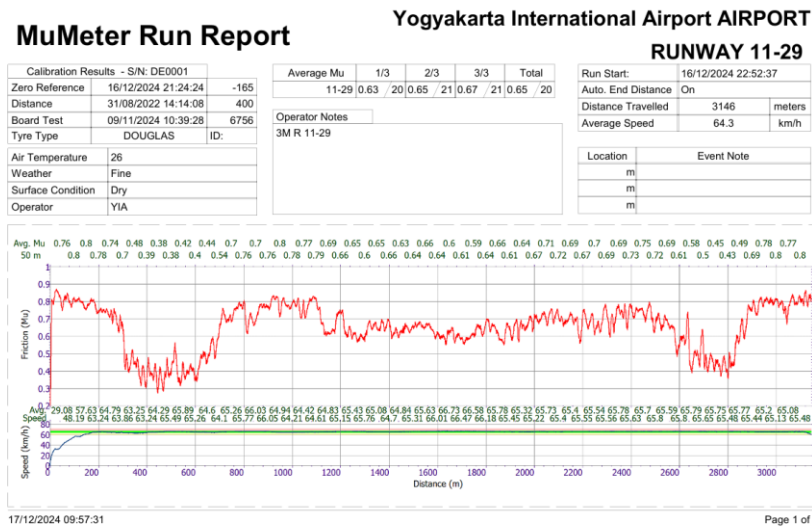
(c)

4. 3m Left 29-11



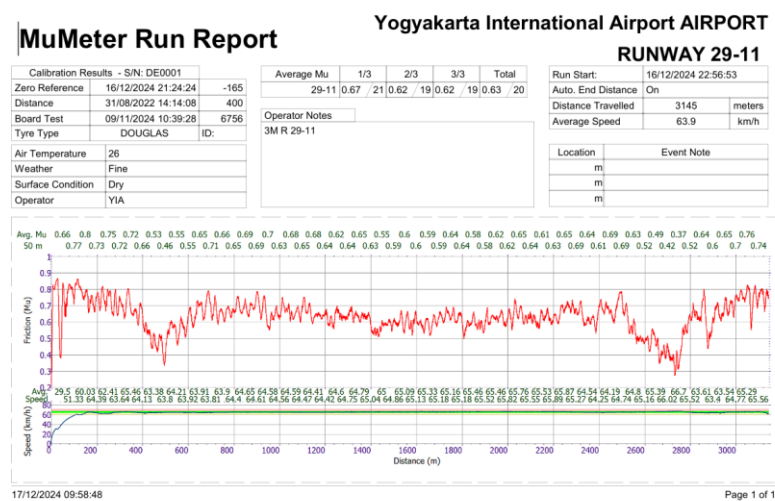
(d)

5. 3m Right 11-29



(e)

6. 3m Right 29-11



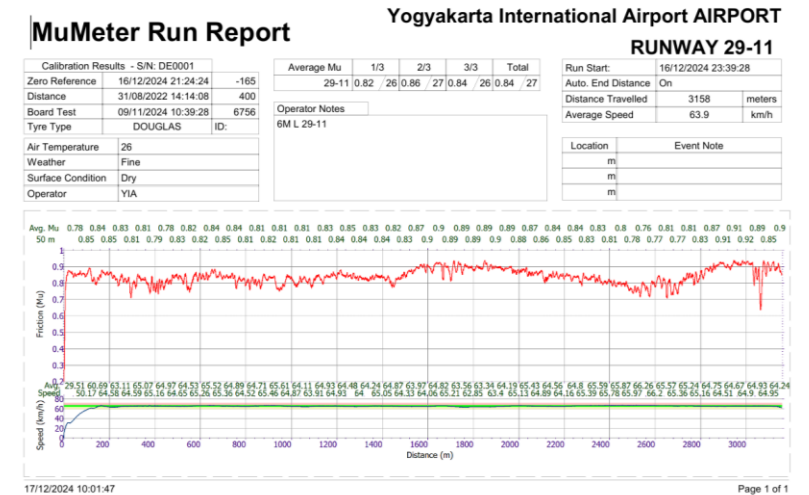
(f)

7. 6m Left 11-29



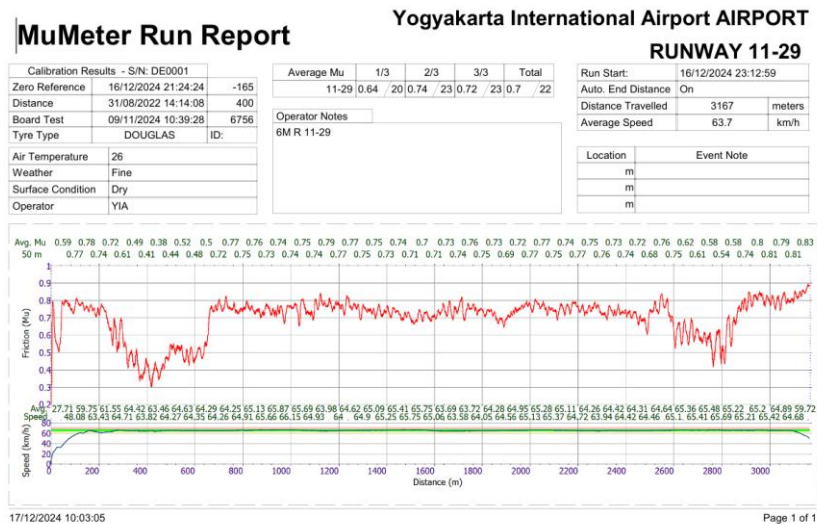
(g)

8. 6m Left 29-11



(h)

9. 6m Right 11-29



(i)

10. 6m Right 29-11



(j)

Gambar 4. 29 Hasil Uji Skid (a-j)
(Sumber ; Data Bandara, 2025)

4.4.2 Pemasangan Klem Pada Dinding Kaca Backpainted Terminal

Klem kaca adalah alat yang dirancang khusus untuk mengencangkan dan memegang kaca dengan kuat di dalam rangka atau struktur. Klem kaca terbuat dari bahan yang kuat dan tahan lama, seperti baja tahan karat atau aluminium. Mereka biasanya terdiri dari dua bagian yang saling berhubungan, kaki klem yang dipasang pada bingkai dan cincin klem yang menekan kaca ke dalam posisi yang diinginkan.

Kegunaan klem kaca tidak hanya terbatas pada instalasi kaca dalam konstruksi bangunan. Klem kaca juga dapat digunakan dalam desain interior, seperti memasang kaca sebagai pemisah ruangan atau penghalang suara. Klem kaca memungkinkan kaca dipasang dengan aman dan memberi tampilan yang elegan dan transparan pada desain ruangan.

Pemasangan klem dinding kaca adalah langkah yang penting dalam memastikan kaca tetap terpasangan aman dan stabil. Berikut adalah langkah-langkah umum dalam pemasangan klem dinding kaca :

1. Persiapan alat dan bahan

Persiapan alat dan bahan bertujuan untuk memastikan bahwa semua langkah dalam proses pemasangan klem dapat dilakukan dengan efisien dan tepat. Alat dan bahan yang dibutuhkan seperti :

Tabel 4. 5 Alat dan bahan pemasangan klem kaca

No	Alat dan Bahan	Gambar
1.	Klem kaca	
2.	Sekrup	
3.	Bor	
4.	Spidol	
5.	Tangga	
6.	Kabel Olor	

2. Pengukuran dan Penandaan

Ukur area dimana kaca akan dipasang dan tanda titik-titik dimana klem kaca yang akan dipasang. Pastikan tanda tersebut tepat dan sesuai dengan ukuran kaca.



Gambar 4. 30 Penandaan titik klem menggunakan spidol
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

3. Pengeboran lubang

Gunakan bor untuk membuat lubang pada tanda-tanda yang telah dibuat. Pastikan ukuran lubang sesuai dengan sekrup yang akan digunakan.



Gambar 4. 31 Pengeboran lubang menggunakan bor
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

4. Pemasangan klem

Pemasangan klem dinding menggunakan sekrup. Pastikan klem terpasang dengan kuat dan tepat pada posisi yang ditandai.



Gambar 4. 32 Pemasangan klem
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

5. Pengecekan dan penyesuaian

Setelah klem terpasang pastikan posisi dan kestabilan kaca. Lakukan penyesuaian jika diperlukan untuk memastikan kaca terpasang dengan benar.



Gambar 4. 33 Pengecekan klem
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

Pemasangan klem kaca ini dilakukan di beberapa titik pada terminal berikut ini adalah titik lokasi pemasangan klem kaca dan jumlah klem kaca yang terpasang :

Tabel 4. 6 Titik Lokasi dan jumlah pemasangan klem

JUMLAH CHECK KLEM KACA TERMINAL		
NO	LOKASI	JUMLAH
1	Kedatangan Remote Domestik	793
2	Transit Domestik	326
3	Transit Internasional	322
4	Mezzanine Domestik	1189
5	Mezzanine Internasional	1314
6	Crew Lounge Domestik	370
7	BCA Domestik	315
8	BCA Internasional	437
9	Ruang Tunggu Remote Domestik	250
10	Ruang Tunggu Internasional	395
11	Lobby Kedatangan	86
12	SCP Internasional	369
TOTAL		6166

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan mengenai pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandara Udara Internasional Yogyakarta berdasarkan teori kondisi lapangan dan pembahasan dari bab sebelumnya dapat disimpulkan dalam uraian berikut

5.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB IV

Berdasarkan dari hasil pembahasan maka telah ditarik Kesimpulan sebagai berikut :

A. Kesimpulan Pekerjaan *Rubber Deposit*

Berdasarkan pengamatan yang telah dilakukan di lapangan, berdasarkan KP 94 Tahun 2015 seharusnya pekerjaan pembersihan dilakukan rentan waktu 6 bulan sekali.

Diharapkan setelah adanya pembersihan *Rubber Deposit* ini kegiatan fasilitas sisi udara di Bandar Udara dapat berjalan dengan aman dan nyaman, sehingga kegiatan penerbangan dapat berjalan dengan lancar.

B. Pemasangan Klem Kaca

Pemasangan Klem Kaca pada dinding terminal berfungsi untuk membantu kaca tetap stabil dan aman pada posisinya, menghindari risiko jatuh atau pecah yang dimana dapat membahayakan penumpang. Pemasangan klem ini juga berfungsi untuk membantu menyerap getaran atau tekanan yang mungkin terjadi pada kaca, sehingga mengurangi risiko getaran.

5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT Secara Keseluruhan

Bandar Udara Internasional Yogyakarta adalah Bandar udara yang di kelola oleh Angkasa Pura Indonesia. Bandar udara ini memiliki peranan dan tanggung jawab yang besar demi terwujudnya keselamatan dan keamanan penerbangan. Sama halnya dengan mendapatkan kesempatan melaksanakan *On The Job Training*

(OJT) dan menjadi bagian dari unit Bangunan dan Landasan yang memiliki tugas dan tanggung jawab besar akan tercapainya keamanan dan keselamatan penerbangan.

Dalam masa *On The Job Training* (OJT) kami dituntut untuk mampu berinteraksi dengan lingkungan baru dan individu yang baru, sehingga mampu untuk bekerjasama dalam mencari solusi yang memecahkan masalah yang dihadapi sehingga kami mendapatkan pengalaman kerja baru dalam lingkungan yang berbeda dan budaya baru di Lokasi *On The Job Training* (OJT).

5.2 Saran

dalam melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta diharapkan taruna mendapatkan ilmu dalam berbagai macam pemasalahan, perbaikan dan perawatan bandar udara ilmu yang sudah didaparkan saat berada di kampus diharapkan dapat tersalurkan dan diterapkan secara langsung saat berada di lapangan.

5.2.1 Saran Terhadap BAB IV

Saran terhadap permasalahan yang terjadi di Bandar Udara Internasional Yogyakarta yaitu sebagai berikut :

A. Pekerjaan Pembersihan *Rubber Deposit*

Demi terwujudnya penerbangan yang aman dan nyaman maka dilaksanakan pekerjaan pembersihan *rubber deposit* berkala sesuai dengan aturan frekuensi sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan demi menunjang keamanan dan keselamatan penerbangan.

B. Pemasangan Klem Dinding Kaca Terminal

Pemeliharaan dan perawatan fasilitas sisi darat, maka dilaksanakan pekerjaan pemasangan klem pada dinding kaca terminal secara berkala guna untuk lebih memperhatikan dinding kaca pada terminal seluruh nya menggunakan klem kaca agar tercipta kenyamanan dan keamanan pada penumpang.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT Secara Keseluruhan

Selama kurang lebih 6 bulan melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta mendapatrkan banyak ilmu pengetahuan dan pengalaman yang tentunya sangat bermanfaat bagi kedepannya.

Selain ucapan terimakasih, penulis juuga ingin memberi pesan guna meningkatkan pelayanan di Bandara Udara Internasional Yogyakarta agar setiap insan agar dapat menunaikan tugas pokok dan kewajibannya dengan menjalankan tugas dengan baik dan belajar bagaimana mengatasi masalah serta merencanakan pengembangan bandara ke depannya.

DAFTAR PUSTAKA

AM 2.0 31 MARET 2023.pdf. (n.d.).

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. (2020). *Pedoman Pelaksanaan On the Job Training (OJT) Tahun 2020*.

International Civil Aviation Organization. (2016). Aerodrome Design Manual Part 5 – Electrical Systems. *International Civil Aviation Organization, December*, 1–21. [https://www.icao.int/APAC/Meetings/2016 ICAOPIS/3 ICAO Annex 14 Standards and Aerodrome Certification.pdf](https://www.icao.int/APAC/Meetings/2016%20ICAOPIS/3%20ICAO%20Annex%2014%20Standards%20and%20Aerodrome%20Certification.pdf)

Kemenhub, R. (2010). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Tata n Kbandarudaraan Nasional. *Menteri Perhubungan Republik Indonesia*, 1–33.

Kementerian Perhubungan. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2015 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 91 (Civil Aviation Safety Regulations Part 91) Tentang Pengoperasian Pesawat Udara (General Operating And Flight Rules) . *Kementerian Perhubungan*.

keputusan-menteri-perhubungan-nomor-km-47-tahun-2002-tentang-sertifikasi-operasi-bandar-udara-menteri-perhubungan_convert_compress.pdf. (n.d.).

Udara, D. P. Di. J. P. (2005). Skep/77/Vi/2005. *Kementerian Perhubungan*, 1–140.

LAMPIRAN

Lampiran 1. 1 Data pesawat yang mendarat per hari di Bandar Udara Internasional Yogyakarta pada tahun 2024

NO	BULAN	HARI, TANGGAL	JUMLAH PENDARATAN	NO	BULAN	HARI, TANGGAL	JUMLAH PENDARATAN	
1	JANUARI	Senin, 1	54 Pesawat	1	FEBRUARI	Kamis, 1	46 Pesawat	
2		Selasa, 2	48 Pesawat	2		Jumat, 2	38 Pesawat	
3		Rabu, 3	44 Pesawat	3		Sabtu, 3	35 Pesawat	
4		Kamis, 4	38 Pesawat	4		Minggu, 4	43 Pesawat	
5		Jumat, 5	41 Pesawat	5		Senin, 5	36 Pesawat	
6		Sabtu 6	39 Pesawat	6		Selasa, 6	32 Pesawat	
7		Minggu, 7	46 Pesawat	7		Rabu, 7	40 Pesawat	
8		Senin, 8	31 Pesawat	8		Kamis, 8	46 Pesawat	
9		Selasa, 9	38 Pesawat	9		Jumat, 9	35 Pesawat	
10		Rabu, 10	39 Pesawat	10		Sabtu, 10	36 Pesawat	
11		Kamis, 11	35 Pesawat	11		Minggu, 11	50 Pesawat	
12		Jumat, 12	38 Pesawat	12		Senin, 12	36 Pesawat	
13		Sabtu, 13	40 Pesawat	13		Selasa, 13	31 Pesawat	
14		Minggu, 14	46 Pesawat	14		Rabu, 14	27 Pesawat	
15		Senin, 15	38 Pesawat	15		Kamis, 15	32 Pesawat	
16		Selasa, 16	34 Pesawat	16		Jumat, 16	34 Pesawat	
17		Rabu, 17	36 Pesawat	17		Sabtu, 17	33 Pesawat	
18		Kamis, 18	34 Pesawat	18		Minggu, 18	42 Pesawat	
19		Jumat, 19	40 Pesawat	19		Senin, 19	37 Pesawat	
20		Sabtu, 20	38 Pesawat	20		Selasa, 20	34 Pesawat	
21		Minggu, 21	45 Pesawat	21		Rabu, 21	37 Pesawat	
22		Senin, 22	37 Pesawat	22		Kamis, 22	38 Pesawat	
23		Selasa, 23	34 Pesawat	23		Jumat, 23	38 Pesawat	
24		Rabu, 24	37 Pesawat	24		Sabtu, 24	38 Pesawat	
25		Kamis, 25	38 Pesawat	25		Minggu, 25	44 Pesawat	
26		Jumat, 26	37 Pesawat	26		Senin, 26	38 Pesawat	
27		Sabtu, 27	33 Pesawat	27		Selasa, 27	37 Pesawat	
28		Minggu, 28	45 Pesawat	28		Rabu, 28	43 Pesawat	
29		Senin, 29	40 Pesawat	29		Kamis, 29	37 Pesawat	
30		Selasa, 30	31 Pesawat					
31		Rabu, 31	38 Pesawat					
TOTAL			1212 Pesawat	TOTAL			1093 Pesawat	

NO	BULAN	HARI, TANGGAL		JUMLAH PENDARATAN	NO	BULAN	HARI, TANGGAL		JUMLAH PENDARATAN
1	MARET	Jumat,	1	39 Pesawat	1	APRIL	Senin,	1	42 Pesawat
2		Sabtu,	2	33 Pesawat	2		Selasa,	2	41 Pesawat
3		Minggu,	3	40 Pesawat	3		Rabu,	3	46 Pesawat
4		Senin,	4	33 Pesawat	4		Kamis,	4	51 Pesawat
5		Selasa,	5	30 Pesawat	5		Jumat,	5	61 Pesawat
6		Rabu,	6	35 Pesawat	6		Sabtu,	6	64 Pesawat
7		Kamis,	7	32 Pesawat	7		Minggu,	7	64 Pesawat
8		Jumat,	8	38 Pesawat	8		Senin,	8	60 Pesawat
9		Sabtu,	9	33 Pesawat	9		Selasa,	9	52 Pesawat
10		Minggu,	10	38 Pesawat	10		Rabu,	10	39 Pesawat
11		Senin,	11	25 Pesawat	11		Kamis,	11	37 Pesawat
12		Selasa,	12	25 Pesawat	12		Jumat,	12	36 Pesawat
13		Rabu,	13	34 Pesawat	13		Sabtu,	13	45 Pesawat
14		Kamis,	14	26 Pesawat	14		Minggu,	14	63 Pesawat
15		Jumat,	15	29 Pesawat	15		Senin,	15	58 Pesawat
16		Sabtu,	16	25 Pesawat	16		Selasa,	16	57 Pesawat
17		Minggu,	17	33 Pesawat	17		Rabu,	17	50 Pesawat
18		Senin,	18	27 Pesawat	18		Kamis,	18	41 Pesawat
19		Selasa,	19	21 Pesawat	19		Jumat,	19	44 Pesawat
20		Rabu,	20	30 Pesawat	20		Sabtu,	20	46 Pesawat
21		Kamis,	21	21 Pesawat	21		Minggu,	21	54 Pesawat
22		Jumat,	22	29 Pesawat	22		Senin,	22	42 Pesawat
23		Sabtu,	23	25 Pesawat	23		Selasa,	23	40 Pesawat
24		Minggu,	24	35 Pesawat	24		Rabu,	24	41 Pesawat
25		Senin,	25	31 Pesawat	25		Kamis,	25	38 Pesawat
26		Selasa,	26	27 Pesawat	26		Jumat,	26	43 Pesawat
27		Rabu,	27	35 Pesawat	27		Sabtu,	27	40 Pesawat
28		Kamis,	28	37 Pesawat	28		Minggu,	28	48 Pesawat
29		Jumat,	29	41 Pesawat	29		Senin,	29	37 Pesawat
30		Sabtu,	30	35 Pesawat	30		Selasa,	30	36 Pesawat
31		Minggu,	31	42 Pesawat					
TOTAL				984 Pesawat	TOTAL				1416 Pesawat

NO	BULAN	HARI, TANGGAL	JUMLAH PENDARATAN
1	MEI	Rabu, 1	41 Pesawat
2		Kamis, 2	32 Pesawat
3		Jumat, 3	40 Pesawat
4		Sabtu, 4	35 Pesawat
5		Minggu, 5	46 Pesawat
6		Senin, 6	37 Pesawat
7		Selasa, 7	31 Pesawat
8		Rabu, 8	40 Pesawat
9		Kamis, 9	39 Pesawat
10		Jumat, 10	36 Pesawat
11		Sabtu, 11	35 Pesawat
12		Minggu, 12	49 Pesawat
13		Senin, 13	40 Pesawat
14		Selasa, 14	33 Pesawat
15		Rabu, 15	35 Pesawat
16		Kamis, 16	34 Pesawat
17		Jumat, 17	44 Pesawat
18		Sabtu, 18	33 Pesawat
19		Minggu, 19	46 Pesawat
20		Senin, 20	37 Pesawat
21		Selasa, 21	31 Pesawat
22		Rabu, 22	41 Pesawat
23		Kamis, 23	45 Pesawat
24		Jumat, 24	36 Pesawat
25		Sabtu, 25	31 Pesawat
26		Minggu, 26	46 Pesawat
27		Senin, 27	36 Pesawat
28		Selasa, 28	31 Pesawat
29		Rabu, 29	35 Pesawat
30		Kamis, 30	31 Pesawat
31		Jumat, 31	39 Pesawat
TOTAL			1165 Pesawat

NO	BULAN	HARI, TANGGAL	JUMLAH PENDARATAN
1	JUNI	Sabtu, 1	34 Pesawat
2		Minggu, 2	42 Pesawat
3		Senin, 3	37 Pesawat
4		Selasa, 4	30 Pesawat
5		Rabu, 5	35 Pesawat
6		Kamis, 6	34 Pesawat
7		Jumat, 7	35 Pesawat
8		Sabtu, 8	34 Pesawat
9		Minggu, 9	39 Pesawat
10		Senin, 10	39 Pesawat
11		Selasa, 11	34 Pesawat
12		Rabu, 12	36 Pesawat
13		Kamis, 13	33 Pesawat
14		Jumat, 14	45 Pesawat
15		Sabtu, 15	46 Pesawat
16		Minggu, 16	44 Pesawat
17		Senin, 17	33 Pesawat
18		Selasa, 18	42 Pesawat
19		Rabu, 19	43 Pesawat
20		Kamis, 20	41 Pesawat
21		Jumat, 21	41 Pesawat
22		Sabtu, 22	42 Pesawat
23		Minggu, 23	49 Pesawat
24		Senin, 24	45 Pesawat
25		Selasa, 25	44 Pesawat
26		Rabu, 26	44 Pesawat
27		Kamis, 27	46 Pesawat
28		Jumat, 28	44 Pesawat
29		Sabtu, 29	46 Pesawat
30		Minggu, 30	47 Pesawat
TOTAL			1204 Pesawat

NO	BULAN	HARI, TANGGAL	JUMLAH PENDARATAN	NO	BULAN	HARI, TANGGAL	JUMLAH PENDARATAN		
1	JULI	Senin, 1	45 Pesawat	1	AGUSTUS	Kamis, 1	46 Pesawat		
2		Selasa, 2	46 Pesawat	2		Jumat, 2	43 Pesawat		
3		Rabu, 3	43 Pesawat	3		Sabtu, 3	41 Pesawat		
4		Kamis, 4	46 Pesawat	4		Minggu, 4	42 Pesawat		
5		Jumat, 5	43 Pesawat	5		Senin, 5	38 Pesawat		
6		Sabtu, 6	45 Pesawat	6		Selasa, 6	41 Pesawat		
7		Minggu, 7	47 Pesawat	7		Rabu, 7	40 Pesawat		
8		Senin, 8	45 Pesawat	8		Kamis, 8	43 Pesawat		
9		Selasa, 9	46 Pesawat	9		Jumat, 9	40 Pesawat		
10		Rabu, 10	43 Pesawat	10		Sabtu, 10	43 Pesawat		
11		Kamis, 11	46 Pesawat	11		Minggu, 11	45 Pesawat		
12		Jumat, 12	44 Pesawat	12		Senin, 12	39 Pesawat		
13		Sabtu, 13	44 Pesawat	13		Selasa, 13	37 Pesawat		
14		Minggu, 14	46 Pesawat	14		Rabu, 14	39 Pesawat		
15		Senin, 15	44 Pesawat	15		Kamis, 15	40 Pesawat		
16		Selasa, 16	41 Pesawat	16		Jumat, 16	40 Pesawat		
17		Rabu, 17	44 Pesawat	17		Sabtu, 17	36 Pesawat		
18		Kamis, 18	44 Pesawat	18		Minggu, 18	41 Pesawat		
19		Jumat, 19	42 Pesawat	19		Senin, 19	39 Pesawat		
20		Sabtu, 20	44 Pesawat	20		Selasa, 20	39 Pesawat		
21		Minggu, 21	43 Pesawat	21		Rabu, 21	40 Pesawat		
22		Senin, 22	40 Pesawat	22		Kamis, 22	40 Pesawat		
23		Selasa, 23	41 Pesawat	23		Jumat, 23	41 Pesawat		
24		Rabu, 24	42 Pesawat	24		Sabtu, 24	41 Pesawat		
25		Kamis, 25	43 Pesawat	25		Minggu, 25	44 Pesawat		
26		Jumat, 26	42 Pesawat	26		Senin, 26	39 Pesawat		
27		Sabtu, 27	43 Pesawat	27		Selasa, 27	36 Pesawat		
28		Minggu, 28	46 Pesawat	28		Rabu, 28	40 Pesawat		
29		Senin, 29	44 Pesawat	29		Kamis, 29	42 Pesawat		
30		Selasa, 30	41 Pesawat	30		Jumat, 30	43 Pesawat		
31		Rabu, 31	41 Pesawat	31		Sabtu, 31	42 Pesawat		
TOTAL				1354 Pesawat	TOTAL				1260 Pesawat

NO	BULAN	HARI, TANGGAL		JUMLAH Pendaratan		NO	BULAN	HARI, TANGGAL		JUMLAH Pendaratan	
1	SEPTEMBER	Minggu,	1	44	Pesawat	1	OKTOBER	Selasa,	1	37	Pesawat
2		Senin,	2	39	Pesawat	2		Rabu,	2	39	Pesawat
3		Selasa,	3	37	Pesawat	3		Kamis,	3	40	Pesawat
4		Rabu,	4	40	Pesawat	4		Jumat,	4	41	Pesawat
5		Kamis,	5	42	Pesawat	5		Sabtu,	5	40	Pesawat
6		Jumat,	6	39	Pesawat	6		Minggu,	6	45	Pesawat
7		Sabtu,	7	41	Pesawat	7		Senin,	7	35	Pesawat
8		Minggu,	8	43	Pesawat	8		Selasa,	8	36	Pesawat
9		Senin,	9	38	Pesawat	9		Rabu,	9	39	Pesawat
10		Selasa,	10	38	Pesawat	10		Kamis,	10	40	Pesawat
11		Rabu,	11	41	Pesawat	11		Jumat,	11	42	Pesawat
12		Kamis,	12	43	Pesawat	12		Sabtu,	12	41	Pesawat
13		Jumat,	13	42	Pesawat	13		Minggu,	13	44	Pesawat
14		Sabtu,	14	43	Pesawat	14		Senin,	14	40	Pesawat
15		Minggu,	15	43	Pesawat	15		Selasa,	15	34	Pesawat
16		Senin,	16	43	Pesawat	16		Rabu,	16	40	Pesawat
17		Selasa,	17	43	Pesawat	17		Kamis,	17	42	Pesawat
18		Rabu,	18	37	Pesawat	18		Jumat,	18	43	Pesawat
19		Kamis,	19	42	Pesawat	19		Sabtu,	19	39	Pesawat
20		Jumat,	20	41	Pesawat	20		Minggu,	20	43	Pesawat
21		Sabtu,	21	42	Pesawat	21		Senin,	21	39	Pesawat
22		Minggu,	22	45	Pesawat	22		Selasa,	22	37	Pesawat
23		Senin,	23	40	Pesawat	23		Rabu,	23	37	Pesawat
24		Selasa,	24	39	Pesawat	24		Kamis,	24	42	Pesawat
25		Rabu,	25	37	Pesawat	25		Jumat,	25	43	Pesawat
26		Kamis,	26	40	Pesawat	26		Sabtu,	26	40	Pesawat
27		Jumat,	27	42	Pesawat	27		Minggu,	27	47	Pesawat
28		Sabtu,	28	41	Pesawat	28		Senin,	28	41	Pesawat
29		Minggu,	29	45	Pesawat	29		Selasa,	29	39	Pesawat
30		Senin,	30	38	Pesawat	30		Rabu,	30	36	Pesawat
								31	Kamis,	31	43
TOTAL				1228	Pesawat	TOTAL				1244	Pesawat

NO	BULAN	HARI, TANGGAL		JUMLAH Pendaratan		NO	BULAN	TANGGAL		JUMLAH Pendaratan	
1	NOVEMBER	Jumat,	1	45	Pesawat	1	DESEMBER	Senin,	1	44	Pesawat
2		Sabtu,	2	39	Pesawat	2		Selasa,	2	48	Pesawat
3		Minggu,	3	44	Pesawat	3		Rabu,	3	42	Pesawat
4		Senin,	4	42	Pesawat	4		Kamis,	4	38	Pesawat
5		Selasa,	5	36	Pesawat	5		Jumat,	5	41	Pesawat
6		Rabu,	6	36	Pesawat	6		Sabtu,	6	39	Pesawat
7		Kamis,	7	45	Pesawat	7		Minggu,	7	46	Pesawat
8		Jumat,	8	43	Pesawat	8		Senin,	8	37	Pesawat
9		Sabtu,	9	38	Pesawat	9		Selasa,	9	38	Pesawat
10		Minggu,	10	47	Pesawat	10		Rabu,	10	39	Pesawat
11		Senin,	11	43	Pesawat	11		Kamis,	11	35	Pesawat
12		Selasa,	12	33	Pesawat	12		Jumat,	12	38	Pesawat
13		Rabu,	13	39	Pesawat	13		Sabtu,	13	40	Pesawat
14		Kamis,	14	42	Pesawat	14		Minggu,	14	46	Pesawat
15		Jumat,	15	43	Pesawat	15		Senin,	15	38	Pesawat
16		Sabtu,	16	40	Pesawat	16		Selasa,	16	34	Pesawat
17		Minggu,	17	44	Pesawat	17		Rabu,	17	36	Pesawat
18		Senin,	18	41	Pesawat	18		Kamis,	18	34	Pesawat
19		Selasa,	19	36	Pesawat	19		Jumat,	19	40	Pesawat
20		Rabu,	20	40	Pesawat	20		Sabtu,	20	38	Pesawat
21		Kamis,	21	40	Pesawat	21		Minggu,	21	45	Pesawat
22		Jumat,	22	44	Pesawat	22		Senin,	22	37	Pesawat
23		Sabtu,	23	39	Pesawat	23		Selasa,	23	34	Pesawat
24		Minggu,	24	46	Pesawat	24		Rabu,	24	37	Pesawat
25		Senin,	25	35	Pesawat	25		Kamis,	25	38	Pesawat
26		Selasa,	26	33	Pesawat	26		Jumat,	26	37	Pesawat
27		Rabu,	27	30	Pesawat	27		Sabtu,	27	33	Pesawat
28		Kamis,	28	41	Pesawat	28		Minggu,	28	45	Pesawat
29		Jumat,	29	41	Pesawat	29		Senin,	29	40	Pesawat
30		Sabtu,	30	39	Pesawat	30		Selasa,	30	31	Pesawat
								31		Rabu,	31
TOTAL				1204 Pesawat		TOTAL				1206 Pesawat	