

**KETIADAAN PAPAN PETUNJUK *TRANSIT* SEBAGAI
SARANA DALAM PENINGKATAN AKSESIBILITAS DI
AREA *BAGGAGE CLAIM DOMESTIC* BANDAR UDARA
INTERNASIONAL YOGYAKARTA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**
Tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

ABI ISTA KHALFANI KHANSA
NIT. 30622026

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**KETIADAAN PAPAN PETUNJUK *TRANSIT* SEBAGAI
SARANA DALAM PENINGKATAN AKSESIBILITAS DI
AREA *BAGGAGE CLAIM DOMESTIC* BANDAR UDARA
INTERNASIONAL YOGYAKARTA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**
Tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

ABI ISTA KHALFANI KHANSA
NIT. 30622026

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

KETIADAAN PAPAN PETUNJUK TRANSIT SEBAGAI SARANA DALAM PENINGKATAN AKSESIBILITAS DI AREA *BAGGAGE CLAIM DOMESTIC* BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA

Oleh:

ABI ISTA KHALFANI KHANSA

NIT. 30622026



Supervisor

Dosen Pembimbing

THEODERY MARLIWANTO R
NIP. 20246574

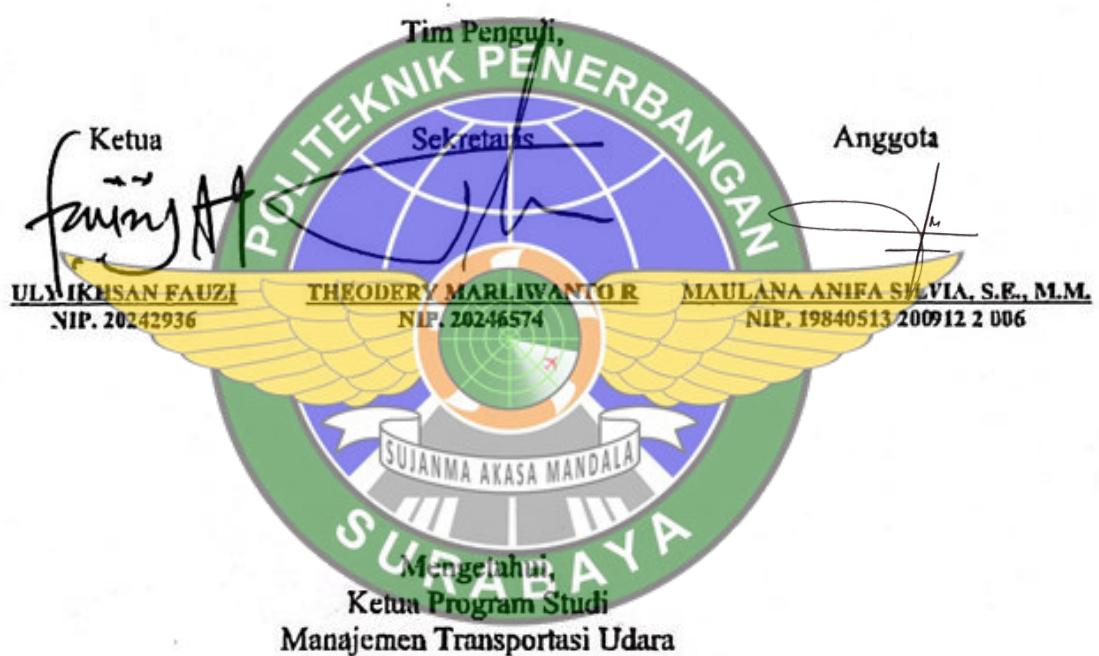
MAULANA ANIFA SILVIA, S.E., M.M.
NIP. 19840513 200912 2 006

Mengetahui,
Airport Operation, Services, and Security
Division Head

RAHMAT FEBRIAN SYAHRANI
NIP. 20240200

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Pengaji pada tanggal 05 Maret 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*



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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Dengan diadakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang di inginkan, diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktik yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan pengetahuan dalam dunia penerbangan.

Dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dan proses penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini penulis banyak menerima dukungan, bantuan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya, kepada:

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugrah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang selalu memberikan doa, dukungan, baik moril maupun materil, serta motivasi sehingga dapat memaksimalkan diri dalam melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT).
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
5. Ibu Maulana Anifa Silvia S.E., M.M., selaku Pembimbing OJT.
6. Bapak Ruly Artha selaku *General Manager* PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
7. Bapak Rahmat Febrian Syahrani selaku *Airport Operation, Services, and Security Senior Manager*.
8. Bapak Uly Ikhsan Fauzi selaku PGS *Airport Operation Landside and*

Terminal Department Head.

9. Bapak Maryanto Muljo Suharto selaku PGS *Airport Operation Airside Department Head*.
10. Ibu Fitri Kusumandari selaku *Supervisor* di unit AOLT.
11. Bapak Risman Noermansyah selaku *Supervisor* di unit AMC.
12. Bapak Aldony Nerroviisy yang telah membimbing kegiatan OJT.
13. Bapak Harry Saputra Gumay selaku senior yang membantu dan membimbing selama pelaksanaan OJT.
14. Ibu Yunita Setia Utami selaku Pembimbing Lapangan.
15. Bapak Theodery Marliwanto yang telah memberi ilmu dan pengalamannya.
16. Seluruh Pegawai PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang telah membantu praktikan secara langsung maupun tidak langsung dalam melaksanakan kegiatan OJT.
17. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
18. Sahabat seperjuangan *On the Job Training* (OJT).
19. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan *On the Job Training* (OJT) dan selama membuat laporan ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun penulis harapkan dari pembaca demi karya yang lebih baik. Penulis juga berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Kulon Progo, 05 Maret 2025



Abi Ista Khalfani Khansa

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Dasar Pelaksanaan	3
1.3 Maksud dan Manfaat	3
1.3.1 Maksud pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
1.3.2 Manfaat pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	4
BAB II PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA)	5
2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA)	7
2.2.1 Gambar lokasi bandar udara yang menunjukkan fasilitas utama Bandar Udara dan penunjuk arah angin	7
2.2.2 Gambar batas-batas daerah lingkungan kerja	9
2.2.3 Gambar jarak antara bandar udara ke kota terdekat atau daerah yang berpenduduk padat	9
2.2.4 Data fasilitas dan peralatan bandar udara di dalam daerah lingkungan kerja bandar udara	10
2.2.5 Data fasilitas dan peralatan bandar udara di luar daerah lingkungan kerja bandar udara	14
2.2.6 Sertifikat tanah dan batas-batas Tanah lokasi bandar udara	14
2.2.7 Pemindahan kuasa (Perjanjian leasing properti tempat bandar udara)	14
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA)	14

2.3.1	<i>General Manager</i>	15
2.3.2	<i>Airport Operation, Services and Security Senior Manager</i>	15
2.3.3	<i>Airport Technical Senior Manager</i>	15
2.3.4	<i>Airport Safety, Risk, and Performance Management Senior Manager</i>	
	15	
BAB III TINJAUAN TEORI		17
3.1	Bandar Udara	17
3.2	Terminal Bandar Udara.....	17
3.3	<i>Apron</i>	18
3.4	Papan Petunjuk.....	20
3.5	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	21
3.6	<i>Airport Operation Landside and Terminal (AOLT)</i>	23
BAB IV PELAKSANAAN OJT		24
4.1	Lingkup Pelaksanaan OJT.....	24
4.1.1	Wilayah kerja.....	24
4.1.2	Deskripsi jurnal aktivitas OJT	29
4.2	Jadwal Pelaksanaan.....	32
4.2.1	Unit Airport Operation Landside and Terminal (OJT).....	33
4.2.2	Unit Apron Movement Control (AMC).....	33
4.3	Permasalahan.....	34
4.4	Penyelesaian Masalah	35
BAB V PENUTUP		36
5.1	Kesimpulan	36
5.1.1	Kesimpulan bab IV	36
5.1.2	Kesimpulan pelaksanaan OJT	36
5.2	Saran.....	37
5.2.1	Saran bab IV	37
5.2.2	Saran pelaksanaan OJT	37
DAFTAR PUSTAKA		38
LAMPIRAN		39

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Yogyakarta.....	5
Gambar 2. 2 Runway, taxiway, dan apron.....	7
Gambar 2. 3 Windsock	8
Gambar 2. 4 Terminal, parkir kendaraan, dan bangunan lainnya.....	8
Gambar 2. 5 Lokasi bandar udara yang menunjukkan batas-batas daerah lingkungan kerja bandar udara.....	9
Gambar 2. 6 Lokasi bandar udara yang memperlihatkan jarak bandar udara ke kota terdekat	9
Gambar 2. 7 Struktur organisasi Bandar Udara Internasional (YIA)	14
Gambar 4. 1 Melakukan inspeksi di area Check-In.....	25
Gambar 4. 2 Melakukan monitoring kedatangan.....	25
Gambar 4. 3 Memberikan informasi terkait fasilitas	26
Gambar 4. 4 Melakukan inspeksi	27
Gambar 4. 5 Papan petunjuk di area baggage claim domestic	34

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA)	7
Tabel 2. 2 Data Fasilitas Runway	10
Tabel 2. 3 Data Fasilitas Apron & Taxiway	10
Tabel 2. 4 Data Terminal	12
Tabel 4. 1 Data personil AMC	27
Tabel 4. 2 Aktivitas taruna	29
Tabel 4. 3 Aktivitas taruna	32
Tabel 4. 4 Jadwal OJT taruna	33
Tabel 4. 5 Jadwal taruna unit AOLT	33
Tabel 4. 6 Jadwal taruna unit AMC	33



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kampus Politeknik Penerbangan Surabaya atau Poltekbang Surabaya adalah perguruan tinggi kedinasan vokasi yang bernaung di bawah Kementerian Perhubungan RI. Sekolah kedinasan ini terletak di Jalan Jemur Andayani I No.73, Surabaya. Poltekbang Surabaya memiliki visi yaitu menjadi perguruan tinggi vokasi yang unggul, menghasilkan lulusan yang kompeten di bidang penerbangan, serta mampu bersaing secara nasional dan global. Sedangkan, misi dari Poltekbang Surabaya yaitu menyelenggarakan pendidikan di bidang penerbangan sesuai dengan standar dan didukung dengan prasarana dan sarana kompetensi baik nasional maupun internasional sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi penerbangan, sehingga dapat mencetak dan menciptakan sumber daya manusia yang prima, profesional, beretika dan berkarakter.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) merupakan kewajiban bagi peserta OJT Program Studi Manajemen Transportasi Udara, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan.

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training* (OJT) dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap program studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait. Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training* (OJT). Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara.

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu OJT mendorong peserta untuk menjadi individual kompeten dari berbagai pengalaman baik pekerjaan maupun bermasyarakat. Politeknik Penerbangan Surabaya menjalankan program OJT ini dengan tujuan memberikan pengalaman praktis kepada taruna Diploma III Manajemen Transportasi Udara. Melalui kerjasama dengan perusahaan atau industri terkait, para taruna diberi kesempatan untuk mengaplikasikan pengetahuan dan keterampilan yang mereka peroleh selama proses belajar di perkuliahan dalam konteks pekerjaan nyata. Dalam hal ini, Politeknik Penerbangan Surabaya bertindak sebagai fasilitator, memastikan bahwa taruna dapat menyesuaikan diri dengan lingkungan kerja dan mempraktikkan pengetahuan mereka dalam situasi yang sesuai dengan dunia industri penerbangan. Melalui OJT, taruna diharapkan dapat mengembangkan keterampilan yang relevan dengan pekerjaan yang mereka tuju, serta memahami secara lebih mendalam dinamika dan tuntutan yang ada dalam lingkungan kerja sehari-hari.

Diadakannya kegiatan OJT juga bertujuan untuk memberikan bekal pengalaman yang penting bagi taruna Poltekbang Surabaya saat mereka memasuki dunia kerja secara profesional setelah lulus. Pengalaman praktis yang diperoleh selama OJT akan membantu mereka lebih siap dan percaya diri dalam menghadapi tugas-tugas yang dihadapi di dunia industri. Selain itu, kegiatan ini juga dapat menjadi wadah untuk mengasah kemampuan komunikasi, kerjasama tim, dan pemecahan masalah, yang merupakan keterampilan penting dalam dunia kerja modern. Dengan demikian, OJT tidak hanya memberikan pengalaman kerja yang berharga, tetapi juga merupakan bagian integral dari proses pendidikan yang mempersiapkan taruna untuk menjadi profesional yang kompeten dan siap menghadapi tantangan di masa depan.

1.2 Dasar Pelaksanaan

Dasar pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
2. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia 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 5500).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. SM 106 Pengantar OJT Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Manfaat

1.3.1 Maksud pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Maksud dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) agar setiap taruna memiliki keterampilan dan keahlian siap pakai yang diperlukan untuk melakukan pekerjaan penunjang pada manajemen transportasi udara itu sendiri. Adapun maksud adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui kondisi lapangan, keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu Bandar Udara lingkungan tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).

- 
2. Mengetahui permasalahan apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara dalam menyelesaikan masalah tersebut.
 3. Meningkatkan produktifitas dalam bekerja serta membentuk sikap kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar.
 4. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
 5. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

1.3.2 Manfaat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Manfaat dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan oleh Taruna Program Studi D-III Manajemen Transportasi Udara adalah sebagai berikut:

1. Memperoleh pengalaman kerja nyata di lingkungan industri penerbangan.
2. Mengembangkan keterampilan berpikir kritis, pemecahan masalah, dan pengambilan keputusan.
3. Meningkatkan pemahaman terhadap prosedur, teknologi, dan regulasi di industri penerbangan.
4. Membangun jaringan profesional yang dapat bermanfaat di masa depan.
5. Meningkatkan kesiapan dan kepercayaan diri dalam menghadapi dunia kerja setelah menyelesaikan studinya.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA)



Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Bandar Udara Internasional Yogyakarta (IATA: YIA, ICAO: WAHI) adalah sebuah Bandar Udara Internasional yang terletak 45 kilometer dari kota tepatnya di Kapanéwon Temon, Kulon Progo. YIA menggantikan Bandar Udara Internasional Adisutjipto (JOG) yang sudah tidak mampu lagi menampung kapasitas penumpang dan pesawat. Bandara YIA melayani penerbangan domestik ke beberapa kota-kota di Indonesia serta penerbangan internasional ke Kuala Lumpur dan Singapura. Per 29 April 2024, bandar udara ini merupakan satu-satunya bandar udara internasional untuk Daerah Istimewa Yogyakarta dan seluruh Provinsi Jawa Tengah.

Pada tahun 2014 tim persiapan pembangunan bandara internasional di Kulonprogo melakukan tahapan sosialisasi pembangunan bandara yang memiliki konsep *airport city* kepada warga terdampak pada 12 September 2014. Tahapan sosialisasi berikut konsultasi publik ini berjalan lancar dalam rentang waktu tiga bulan. 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.

Pada tahun 2019 Bandara Internasional Yogyakarta (YIA) siap untuk dioperasikan seiring dengan penerbitan Sertifikat Bandar Udara Bandara Internasional Yogyakarta dengan nomor 149/SBU-DBU/IV/2019 oleh Direktorat Jenderal Bandar Udara (DJBU) Kementerian Perhubungan pada 26 April 2019. Sertifikat bandar udara tersebut juga mendasari perubahan nama Bandar Udara dari *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 tahun 2020 Tanggal 29 Maret 2020 Bandara Internasional Yogyakarta dapat beroperasi secara penuh. Yang berdasarkan Surat Direktur nomor AU-004/2/4/DRJU.DAU-2020 tentang Penataan Rute Penerbangan Bandara Udara Adisutjipto dan Bandar Udara YIA dan Surat Direktur Bandar Udara nomor AU.201/4/21/DBU-2020 tentang Jam Operasional. Pada Tanggal 28 Agustus 2020 Presiden Republik Indonesia meresmikan Bandar Udara Internasional Yogyakarta disertai Menara Airnav dan sistem peringatan dini tsunami. Presiden menegaskan bahwa YIA dapat menampung pesawat berbadan besar dan diharapkan dapat menampung wisatawan.

Bandara Internasional Yogyakarta berdiri di tanah seluas 583 hektar. Pada tahap akhir, YIA direncanakan akan memiliki terminal seluas 219.000 meter persegi dengan kapasitas 20 juta penumpang per tahun. (YIA 2020)

2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA)

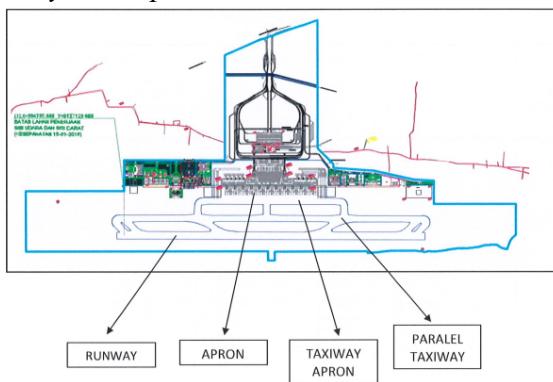
Adapun data umum dari Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA) adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA)

Alamat	:	Jl. Wates KM. 42, Kulon Progo Yogyakarta 55282
E-mail	:	yogyakarta-airport.co.id
Jam Operasi	:	23.00 – 14.00 UTC (05.00 – 21.00 WIB)
ICAO – IATA Code	:	WAHI – YIA
Koordinat ARP	:	07°54'15"S 110°03'27"E
Status Penggunaan	:	Umum - Internasional
Penyelenggara	:	PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Banda Udara Internasional Yogyakarta – Kulon Progo
Kode	:	4E
Referensi Bandara	:	

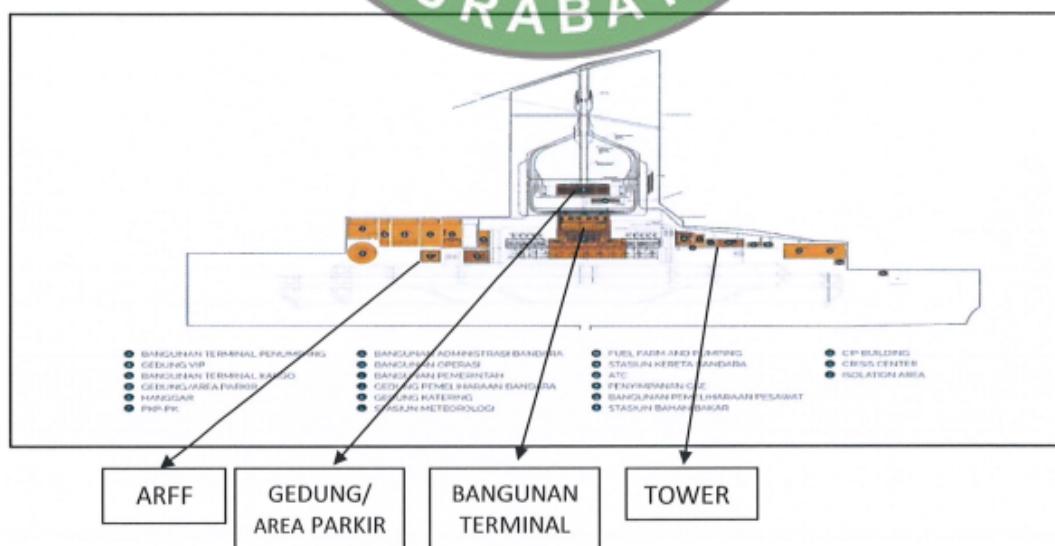
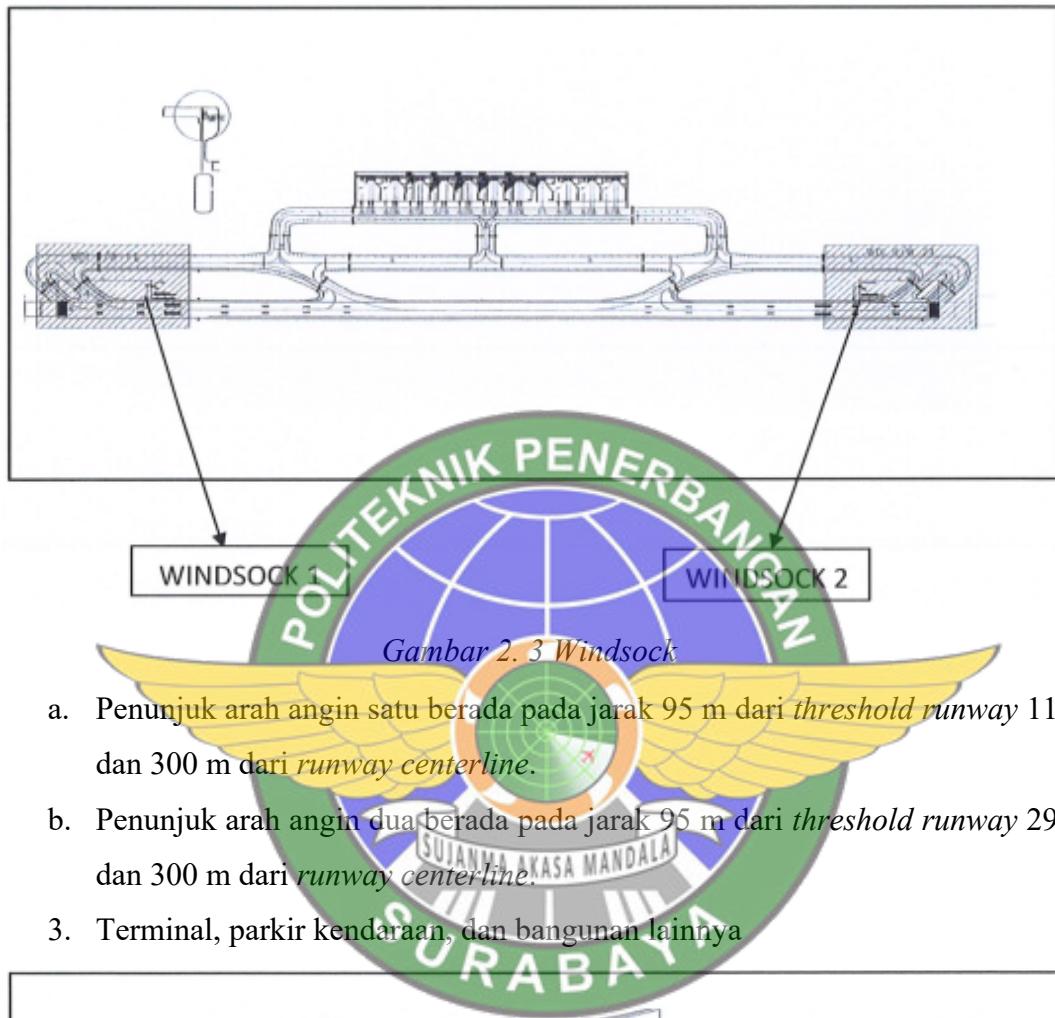
2.2.1 Gambar lokasi bandar udara yang menunjukkan fasilitas utama Bandar Udara dan penunjuk arah angin

1. Runway, taxiway, dan apron



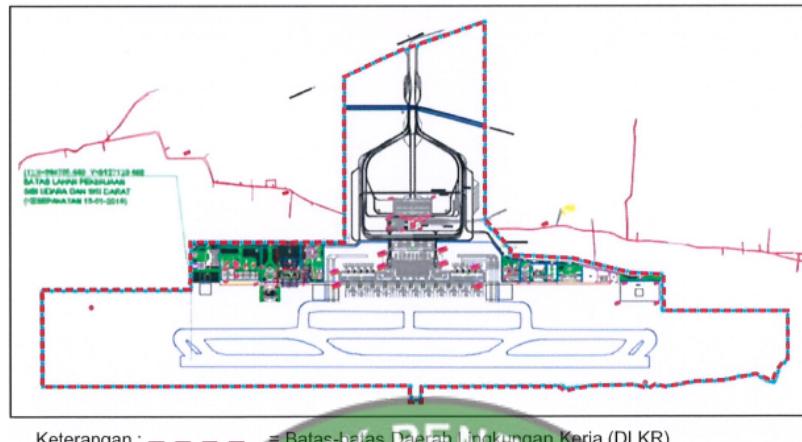
Gambar 2. 2 Runway, taxiway, dan apron

2. Windsock



Gambar 2. 4 Terminal, parkir kendaraan, dan bangunan lainnya

2.2.2 Gambar batas-batas daerah lingkungan kerja



Gambar 2. 5 Lokasi bandar udara yang menunjukkan batas-batas daerah lingkungan kerja bandar udara

2.2.3 Gambar jarak antara bandar udara ke kota terdekat atau daerah yang berpenduduk padat



Gambar 2. 6 Lokasi bandar udara yang memperlihatkan jarak bandar udara ke kota terdekat

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

2.2.4 Data fasilitas dan peralatan bandar udara di dalam daerah lingkungan kerja bandar udara

Tabel 2. 2 Data Fasilitas Runway

RUNWAY						
No	Azimuth	Dimensi	Luas	Permukaan	PCN	Capacity
1.	11-29	3.250 X 45 m	146.250 m ²	Asphalt	93 F/C/X/T	Total: 28/jam <ul style="list-style-type: none"> • Regular: 22/jam • Irregular, charter, extra: 6/jam

Tabel 2. 3 Data Fasilitas Apron & Taxiway

APRON & TAXIWAY				
No	Uraian	Dimensi	Permukaan	Strength
1	Parking Stand 1-11	1.051 m X 167 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T
2	Taxiway A	198 m X 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T
	Taxiway B	198 m X 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T
	Taxiway C	318 m X 23 m	Asphalt	PCN 93 F/C/X/T
	Taxiway D	318 m X 23 m	Asphalt	PCN 93 F/C/X/T
	Taxiway E	198 m X 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T
	Taxiway F	198 m X 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T
	Taxiway G	3.430 m X 45 m	Asphalt (C-D) Concrete (A-C & D-F)	PCN 93 F/C/X/T; PCN 107 R/C/X/T
	Taxiway H	406,5 m X 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T
	Taxiway I	159,5 m X 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T
	Taxiway J	454 m X 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T

APRON & TAXIWAY				
No	Uraian	Dimensi	Permukaan	<i>Strength</i>
	Taxiway K	1231 m X 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T

Airfield Lighting System terdiri dari:

- a. *Approach lights* (PALS CAT 1 RWY11)
- b. *Approach lights* (PALS CAT 1 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 Centre line Light*
- k. *Taxiway Edge Light*
- l. *Taxiway Guidance Sign*
- m. *Taxiway Center line Light*
- n. *Rapid Exit Taxiway Centre 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. *Sirene*

Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA) merupakan salah satu bandara modern di Indonesia yang dirancang untuk memberikan kenyamanan dan efisiensi bagi penumpang serta operasional penerbangan. Sebagai gerbang udara utama di wilayah Yogyakarta, bandara ini dilengkapi dengan berbagai fasilitas, termasuk fasilitas *landside*, fasilitas terminal, dan terminal kargo, yang mendukung kelancaran perjalanan dan distribusi logistik. Berikut adalah fasilitas dari *landside*, terminal, dan terminal kargo:

1. Fasilitas landside

a. Jumlah *Toll Gate*:

Gate In Roda 2: 2 lajur

Gate In Roda 4: 7 lajur

Gate In bus/truk: 2 lajur

Gate Out Roda 2: 3 lajur

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 bis

Parkir *taxi* (*non*-gedung) : 19.005,88 m²

Kapasitas : 557 mobil

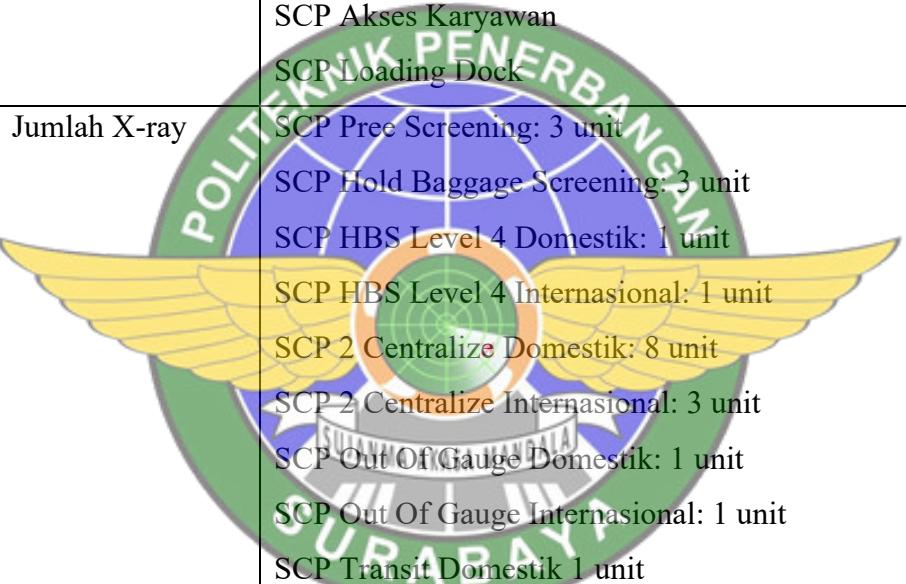
c. Panjang *Curbside* : 215 m

Jumlah *Trolley* : 1.200 unit

2. Fasilitas terminal

Tabel 2. 4 Data Terminal

Luasan	TERMINAL
	219.000 m ² (kapasitas 20 jt pax/ tahun)
Jumlah SCP	SCP Pree Screening SCP Hold Baggage Screening



	SCP HBS Level 4 Domestik SCP HBS Level 4 Internasional SCP 2 Centralize Domestik SCP 2 Centralize Internasional SCP Out Of Gauge Domestik SCP Out Of Gauge Internasional SCP Transit Domestik SCP Transit Internasional SCP Akses Karyawan SCP Loading Dock
Jumlah X-ray	SCP Pree Screening: 3 unit SCP Hold Baggage Screening: 3 unit SCP HBS Level 4 Domestik: 1 unit SCP HBS Level 4 Internasional: 1 unit SCP 2 Centralize Domestik: 8 unit SCP 2 Centralize Internasional: 3 unit SCP Out Of Gauge Domestik: 1 unit SCP Out Of Gauge Internasional: 1 unit SCP Transit Domestik 1 unit SCP Transit Internasional: 1 unit SCP Akses Karyawan: 1 unit SCP Loading Dock: 1 unit
Jumlah Check in	96 unit (dengan BHS)
Conveyor Belt	5 unit

3. Terminal cargo

a. Luas terminal kargo total : 5.760 m²

Domestik : 3.456 m²

Internasional : 2.304 m²

b. Luas kantor EMPU total : 1.179 m²

c. Jumlah kantor EMPU : 11

2.2.5 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.

2.2.6 Sertifikat tanah dan batas-batas Tanah lokasi bandar udara

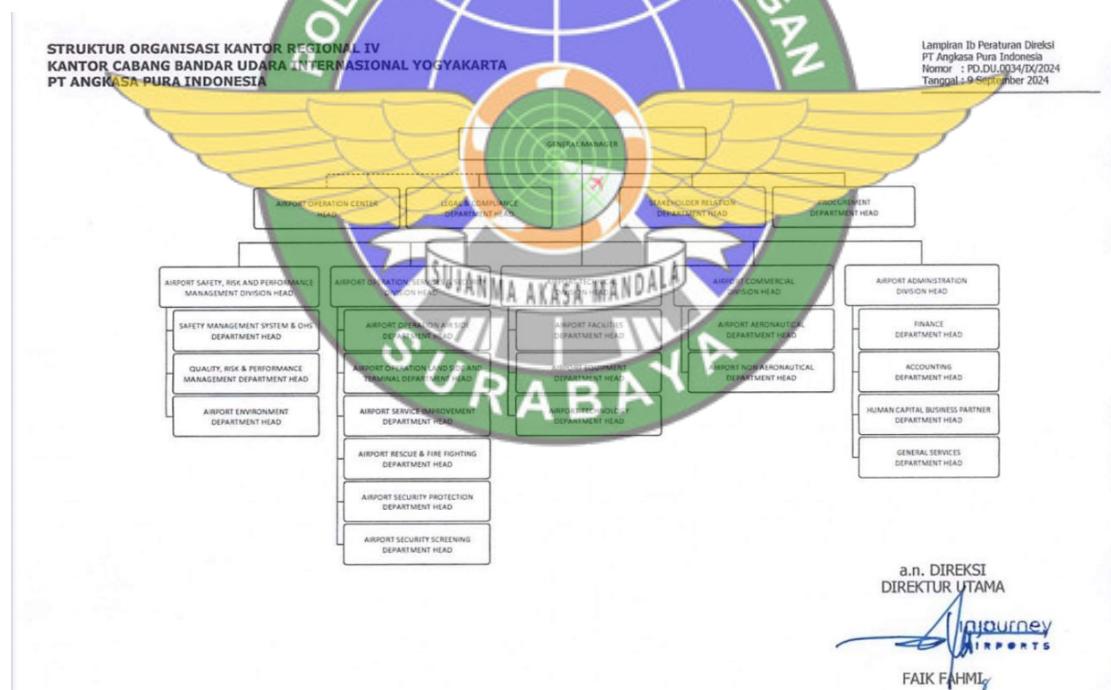
NIL (Kep. Gubernur DIY nomor 49/kep/2017 tentang Perpanjangan Penetapan lokasi pembangunan untuk pengembangan bandara baru di DIY).

Luas tanah: ± 583,8 ha

2.2.7 Pemindahan kuasa (Perjanjian leasing properti tempat bandar udara)

NIL

2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA)



Gambar 2. 7 Struktur organisasi Bandar Udara Internasional (YIA)

Rincian tugas dan tanggung jawab pejabat/personel utama yang bertanggung jawab terhadapa operaasi bandar udara:

2.3.1 *General Manager*

Tugas *General Manager* adalah memastikan tercapainya target yang telah disepakati dalam kontrak manajemen melalui pengelolaan aktivitas kebandaraudaraan yang efektif guna mendukung peningkatan kinerja perusahaan berdasarkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internal perusahaan.

2.3.2 *Airport Operation, Services and Security Senior Manager*

Tugas *Airport Operation, Services and Security Senior Manager* adalah memastikan kelancaran kegiatan di bidang *airport operation air side*, *airport operation landside and terminal*, *airport service improvement*, dan *airport rescue and fire fighting* serta pengelolaan kegiatan perlindungan keamanan (*security protection*) wilayah bandar udara dan pemeriksaan keamanan (*security screening*) penumpang dan barang berlandaskan *Safety, Security, Service and Compliance* (3S+1C) sesuai dengan standar layanan dan peraturan yang berlaku guna mendukung tercapainya *Customer Satisfaction Index* (CSI) berdasarkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internal perusahaan.

2.3.3 *Airport Technical Senior Manager*

Tugas *Airport Technical Senior Manager* adalah memastikan ketersediaan (*availability*) dan keandalan (*reliability*) fasilitas (*facilities*), peralatan (*equipment*), dan perangkat teknologi guna mendukung aktivitas bandar udara dan tercapainya *Customer Satisfaction Index* (CSI) berdasarkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internal perusahaan.

2.3.4 *Airport Safety, Risk, and Performance Management Senior Manager*

Tugas *Airport Safety, Risk and Performance Management Senior Manager* adalah memastikan tersedianya rencana, arahan, dan koordinasi serta evaluasi seluruh kegiatan pengendalian *safety management system*, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3), sistem manajemen mutu, manajemen risiko, dan implementasi rencana strategis (*strategic plan*) Perusahaan serta sistem

manajemen lingkungan di Kantor Cabang guna mendukung tercapainya *Customer Satisfaction Index* (CSI), pencapaian *safety level*, dan berkontribusi terhadap lingkungan berdasarkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internal perusahaan.



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara adalah wilayah tertentu di darat atau air (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang dimaksudkan untuk digunakan, baik seluruhnya atau sebagian, untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan darat pesawat.

Bandar udara menurut UU No. 1 Tahun 2009 pada Bab 1 Pasal 1 Ayat 33 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, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.



Bandar Udara menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau Sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan definisi bandar udara menurut Angkasa Pura adalah "lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat".

Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Bandar Udara adalah suatu kawasan di daratan maupun di perairan yang berfungsi sebagai tempat pergerakan pesawat, penumpang, dan barang yang dilengkapi berbagai fasilitas keselamatan, keamanan, serta pendukung lainnya.

3.2 Terminal Bandar Udara

Terminal Bandar Udara merupakan sebuah bangunan di bandar udara di mana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. Di area terminal, penumpang melakukan pembelian tiket, menyerahkan bagasi untuk didaftarkan dan disimpan di bagian kargo, serta menjalani pemeriksaan keamanan sebelum melanjutkan ke ruang tunggu keberangkatan. Terminal bandar udara ini dilengkapi dengan berbagai

fasilitas, seperti ruang tunggu, restoran, dan beragam toko untuk memenuhi kebutuhan penumpang. Bangunan yang menghubungkan terminal dengan pesawat melalui gerbang keberangkatan disebut sebagai *concourse*. Namun, dalam beberapa kasus, istilah "terminal" dan "*concourse*" dapat digunakan secara bergantian, bergantung pada desain dan konfigurasi bandara.

Berdasarkan surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/347/XII/1999 tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 1999), dinyatakan bahwa bangunan terminal penumpang adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi Udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat Udara atau sebaliknya; pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dan ke pesawat udara. Terminal penumpang harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi dan komersil serta harus memenuhi persyaratan keamanan beserta keselamatan operasi penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan masalah bangunan.

3.3 *Apron*

Apron adalah suatu bidang tertentu di dalam bandara yang disediakan untuk tempat parkir pesawat serta kegiatan teknis saat pesawat berada di darat. Peraturan *apron* diatur dalam *Annex 14 “Aerodromes” Chapter I, 6th Edition, July (2013)* dan KP 39 Tahun 2015. (Zikra Kirana & lain-lain. 2022)

Berdasarkan SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar udara (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 1985), *Apron* adalah suatu daerah atau tempat di bandar udara yang telah ditentukan guna menempatkan pesawat udara, menurunkan dan menaikkan penumpang, kargo, pos, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat udara.

Berdasarkan *Annex 14 “Aerodromes”* (*Annex 14 - International Civil Aviation Organization, 2018*) Volume I disebutkan bahwa *Apron* merupakan daerah tertentu pada bandar udara, yang ditujukan untuk mengakomodasi pesawat untuk tujuan memuat, atau membongkar penumpang, surat atau kargo, pengisian

bahan bakar, parkir atau pemeliharaan. Menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2005), *apron* adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat. Daerah sisi udara (*airside*) terdapat 2 area yaitu:

1. *Maneuvering Area* dan,
2. *Movement Area*, berkaitan dengan keselamatan penerbangan.

Berikut tata tertib berlalu lintas di daerah pergerakan sesuai Kep. Dirjen Hubud SKEP/140/VI/1999 (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 1999) pasal 28. Setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan, yaitu:

1. Di luar *apron* (*access road*) 40 km/jam;
2. Pada jalan-jalan lingkungan perparkiran pesawat udara (*service road*) 25 km/jam;
3. Di daerah *make-up / break down* area 15 km/jam; dan
4. Pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (*apron*) 10 km/jam.

Berikut beberapa hal yang dilarang jika berada di kawasan sisi udara atau *apron*:

1. Meninggalkan kendaraan tanpa pengawasan;
2. Mendahulu kendaraan lain yang menuju kearah yang sama;
3. Memarkir kendaraan dan lintas garbarata, selain daerah yang diijinkan untuk itu, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat udara;
4. Mengemudikan kendaraan menuju atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor dan atau badan pesawat udara kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan ke pada pesawat udara;
5. Menghidupkan mesin kendaraan pada jarak kurang dari 15 meter dari pesawat udara yang sedang mengisi bahan bakar;

- 
6. Memundurkan atau menyebabkan kendaraan berjalan mundur kearah pesawat udara, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara dan dipandu oleh petugas yang berwenang;
 7. Menjalankan kendaraan menuju pesawat udara yang mesinnya dalam keadaan hidup;
 8. Menarik kendaraan lainnya, bilamana tidak menggunakan kendaraan khusus untuk maksud tersebut;
 9. Mengisi bahan bakar;
 10. Mengemudikan kendaraan sedemikian rupa sehingga membahayakan kendaraan lain atau orang disekitarnya;
 11. Menempatkan atau menjalankan kendaraannya di depan pesawat udara yang sedang bergerak atau ditarik;
 12. Menempatkan atau mengemudikan kendaraan pada jarak kurang dari 8 meter di depan atau 80 meter di belakang mesin jet yang dalam keadaan hidup;
 13. Melakukan perbaikan kendaraan.

3.4 Papan Petunjuk

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2005, signage (papan petunjuk) atau rambu-rambu di terminal bandar udara didefinisikan sebagai tanda yang memberikan informasi kepada pengguna jasa mengenai prosedur dan ketentuan yang harus diikuti. Rambu-rambu ini bertujuan untuk memfasilitasi pergerakan penumpang dan memastikan keselamatan serta kenyamanan di dalam terminal. Peraturan ini mengharuskan setiap area dalam terminal dilengkapi dengan tanda yang jelas dan mudah dipahami, termasuk dalam dua bahasa (Indonesia dan Inggris) untuk menjangkau semua pengguna. Signage harus mencakup berbagai kategori, seperti fasilitas operasional, fasilitas umum, serta peringatan dan larangan, sesuai dengan standar yang ditetapkan dalam SNI 03-7094-2005. Berikut adalah beberapa fungsi papan petunjuk di bandara:

1. Memberikan informasi arah: Membantu penumpang menemukan lokasi penting seperti *check-in counter*, *gate* keberangkatan, *baggage claim*, area *transit*, *toilet*, dan *transportasi darat*.

- 
2. Meningkatkan kelancaran pergerakan penumpang: Mengurangi kebingungan penumpang dalam mencari jalur yang benar, sehingga arus lalu lintas di bandara tetap tertib.
 3. Mempercepat proses *transit*: Memudahkan penumpang yang harus berpindah penerbangan agar dapat menemukan gerbang keberangkatan atau area *transfer* dengan cepat.
 4. Meningkatkan keamanan dan keselamatan: Memberikan informasi penting terkait jalur evakuasi, lokasi alat pemadam kebakaran, titik kumpul darurat, serta peraturan keamanan bandara.
 5. Mengurangi beban petugas bandara: Meminimalisir ketergantungan penumpang pada petugas bandara untuk mendapatkan informasi arah, sehingga operasional bandara lebih efisien.
 6. Meningkatkan pengalaman penumpang: Dengan papan petunjuk yang jelas dan mudah dipahami, penumpang merasa lebih nyaman dan dapat menikmati fasilitas bandara tanpa kesulitan.

3.5 *Apron Movement Control (AMC)*

Apron Movement Control (AMC) adalah personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk menjalankan tugas sebagai penanggung jawab operasional penerbangan di area sisi udara. Tugas utama AMC mencakup pengawasan pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, pergerakan penumpang, serta kebersihan di *apron*. Selain itu, AMC juga bertanggung jawab dalam pencatatan data penerbangan. Pengawasan yang dilakukan bertujuan untuk memastikan keamanan dan keselamatan operasional penerbangan serta menegakkan kedisiplinan bagi pengguna jasa, yang berkontribusi terhadap kelancaran aktivitas di sisi udara.

Berdasarkan Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, mengatakan bahwa *Apron Movement Control* adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima *estimate time* dari unit ADC (*Tower*). Secara umum, AMC merupakan unit *airport service* yang berperan dalam pengawasan segala pergerakan lalu lintas di *apron* yang meliputi pelayanan penempatan *Parking Stand* pesawat, lalu lintas

orang, kendaraan dan pengaturan *Ground Handling*, serta administrasi data penerbangan wilayah *airside* (sisi udara) juga perizinan kendaraan yang beroperasi di *apron*. Berdasarkan Standar *Operational Procedure Apron Movement Control* fungsi kerja dan tanggung jawab Unit *Apron Movement Control* yaitu:

Fungsi kerja Unit *Apron Movement Control*:

1. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan terjadinya tabrakan antara pesawat udara dan antara pesawat udara dengan obstacle.
2. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar dari *apron*.
3. Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan juga pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya.

Menurut (Besse Novariani Amri 2022) menyatakan bahwa peran Unit AMC yang maksud adalah pelayanan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat Udara dan kendaraan di sisi udara, pengawasan terhadap kebersihan sisi udara, pengawasan terhadap tumpahan bahan bakar minyak dan oli (*oil and fuel spillage*), pengawasan terhadap fasilitas di sisi udara, pelayanan pemanduan pesawat udara, kegiatan razia di sisi udara (*airside*) yang dimaksud adalah di daerah *apron*, serta *input* data penerbangan, pencatatan, pelaporan data *logbook*, dan pelaporan pelaksanaan tugas. Adapun kewenangan junior AMC seperti melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*, melakukan pengaturan parkir pesawat udara di *apron*, menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi yang baik, menjamin keselamatan pergerakan orang, peralatan dan pesawat udara di *apron*. Selain itu, terdapat kewenangan senior AMC seperti melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*, melakukan pengaturan parkir pesawat udara di *apron*, menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi yang baik, menjamin kebersihan di *apron*, menjamin keselamatan pergerakan orang, peralatan dan pesawat udara di *apron*, memantau seluruh kegiatan dan fasilitas di *apron*, merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi darurat, mengevaluasi dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron* (Hermawan & Widyastuti, 2021).

3.6 *Airport Operation Landside and Terminal (AOLT)*

Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT) adalah salah satu unit pelayanan yang ada di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, unit AOLT ini adalah salah satu unit pelayanan dibawah *Airport Operation Control Center* (AOCC). Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT) bertugas mengawasi operasional di area sisi udara dan sisi darat, yang mencakup seluruh aktivitas kedatangan dan keberangkatan. Selain itu, unit ini juga bertanggung jawab dalam pengecekan fasilitas pelayanan bagi pengguna jasa serta menyediakan berbagai informasi terkait operasional di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT) dipimpin oleh *Airport Operasional Landside and Terminal Manager* (YIA 2020).

Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT) memiliki peran penting dalam memastikan kelayakan dan ketersediaan fasilitas di terminal bandara guna meningkatkan kenyamanan dan keselamatan penumpang. Selain itu, unit ini juga bertanggung jawab untuk memastikan bahwa standar pelayanan yang diberikan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan peraturan yang berlaku, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara.

AOLT melakukan inspeksi rutin terhadap fasilitas utama di terminal, seperti ruang tunggu, konter *check-in*, *boarding gate*, *baggage claim*, dan fasilitas keamanan untuk memastikan semuanya berfungsi dengan baik. Selain itu, unit ini juga bertanggung jawab dalam menjaga kebersihan area terminal, termasuk toilet dan ruang tunggu, agar memenuhi standar kenyamanan bagi pengguna jasa bandara. Pengecekan terhadap peralatan operasional seperti eskalator, *lift*, sistem penunjuk arah, serta fasilitas layanan penumpang dilakukan secara berkala untuk memastikan kinerjanya optimal. AOLT juga memastikan sistem informasi penerbangan, papan petunjuk, serta layanan informasi berjalan dengan baik agar penumpang mendapatkan informasi yang akurat dan jelas. Jika ditemukan kendala atau kerusakan fasilitas, AOLT akan berkoordinasi dengan pihak terkait seperti pengelola fasilitas, teknisi, atau manajemen bandara untuk melakukan perbaikan.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

4.1.1 Wilayah kerja

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) Taruna D-III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Berikut wilayah kerjanya antara lain meliputi:

- a. Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT)
- b. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

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

Unit *Airport Operation Landside and Terminal* adalah salah satu unit pelayanan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Unit ini memiliki tugas untuk mengawasi aktivitas operasional di sisi udara dan sisi darat, yang mencakup seluruh aktivitas kedatangan dan keberangkatan, serta melakukan pengecekan fasilitas pelayanan bagi pengguna jasa. Selain itu, unit ini juga bertanggung jawab dalam memberikan berbagai informasi yang berkaitan dengan operasional bandara.

Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT) bertanggung jawab dalam memastikan kesiapan operasional di area sisi darat (*landside*) dan terminal. Tanggung jawab ini mencakup ketersediaan serta keandalan fasilitas, sumber daya manusia (SDM), dan prosedur yang mendukung kelancaran operasional sesuai dengan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP). Selain itu, unit ini juga memastikan seluruh kegiatan operasional berjalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan serta kebijakan internal perusahaan.

Tugas-tugas personil Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT). Adapun tugas-tugasnya adalah sebagai berikut:

1. Pengecekan fasilitas

Melakukan inspeksi rutin terhadap fasilitas pelayanan di bandara, seperti di area *check-in*, ruang tunggu, toilet, area parkir, dan fasilitas penunjang lainnya juga memastikan semua fasilitas berfungsi dengan baik.



Gambar 4. 1 Melakukan inspeksi di area Check-In

2. Pengawasan terhadap aktivitas operaional

Unit AOLT melakukan monitoring seluruh aktivitas operasional di area landside (darat) dan terminal, termasuk proses kedatangan dan keberangkatan penumpang. Serta memastikan semua prosedur operasional berjalan sesuai dengan standar yang ditetapkan.

3. Memberikan Informasi



Gambar 4. 2 Melakukan monitoring kedatangan

Unit ini bertanggung jawab dalam menyediakan informasi yang akurat dan terkini kepada penumpang, pengunjung, dan pihak terkait mengenai jadwal penerbangan, lokasi fasilitas, serta prosedur keamanan. Sebagai titik kontak utama bagi pengguna jasa bandara, AOLT memastikan bahwa sistem informasi penerbangan, papan petunjuk, serta layanan informasi berfungsi dengan baik agar penumpang dapat memperoleh informasi yang jelas dan akurat.



Gambar 4. 3 Memberikan informasi terkait fasilitas

4. Koordinasi dengan Unit Lain

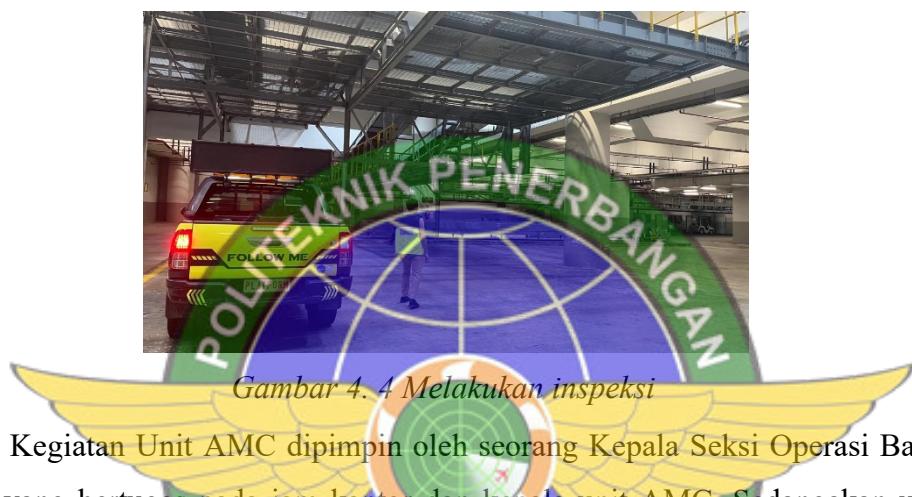
Unit AOLT akan berkoordinasi dengan pihak terkait, seperti pengelola fasilitas, teknisi, dan manajemen bandara, untuk memastikan setiap kendala atau kerusakan fasilitas segera ditangani dengan cepat dan tepat. Koordinasi ini bertujuan agar operasional bandara tetap berjalan lancar, serta kenyamanan dan keselamatan pengguna jasa tetap terjaga. Selain itu, AOLT juga berperan dalam memantau proses perbaikan hingga fasilitas kembali berfungsi secara optimal sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

4.1.1.2 Unit Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk menjalankan tugas sebagai penanggung jawab operasional penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan. Dalam melaksanakan tugas tersebut unit AMC mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

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

5. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara;
6. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan;
7. Pelayanan uji laik kendaraan dan GSE (*Ground Support Equipment*) yang beroperasi di sisi udara;
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi Udara.



Kegiatan Unit AMC dipimpin oleh seorang Kepala Seksi Operasi Bandar Udara yang bertugas pada jam kantor dan kepala unit AMC. Sedangkan untuk bagian Pelaksana Operasi (petugas AMC) bertugas dengan sistem kerja shift, yaitu dengan hitungan 2 hari kerja 2 hari libur dan dalam sehari bekerja sekitar 12 jam.

Berikut adalah data personil *Apron Movement Control* (AMC):

Tabel 4. 1 Data personil AMC

No	Nama	Jabatan
1	Maryanto Muljo	AMC Coordinator
2	Danang Wijayanto	AMC Coordinator
3	Ritzqi Jati Wahyugi	AMC Supervisor
4	Junnani Jumantoro	AMC Supervisor
5	Widada	AMC Supervisor
6	Tulus Widiatmoko	AMC Supervisor
7	Suksmono Prakoso	AMC Supervisor
8	Dominicius Argasari Candra	AMC Supervisor
9	Yahya Nopian	AMC Supervisor
10	Devi Andri Putra	AMC Supervisor

No	Nama	Jabatan
11	Arum Triwilasto	AMC Supervisor
12	Risman Noermansyah	AMC Supervisor
13	Robith Basyarul Alam	AMC Officer
14	Aldilla Panji Kusumo	AMC Officer
15	Rewanghadi Widagdo	AMC Officer
16	Rusdian Permana	AMC Officer
17	Asrul Sani	AMC Officer
18	Sonny Wiratama	AMC Officer

Apron Movement Control (AMC) memiliki fasilitas pendukung di bandara yang membantu mengatur pergerakan pesawat, kendaraan, dan personel di apron untuk memastikan operasi yang aman, tertib, dan efisien.

Berikut fasilitas pendukung pada unit Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta:

1. *Handy Talky Hytera* (9 unit)
2. *Handy Talky Yaesu* (2 unit)
3. Komputer (5 unit)
4. *Binocular* (1 unit)
5. *Radiobase* (3 unit)
6. *Megaphone* (2 unit)
7. *Ear Muff* (10 unit)
8. *Flash Light* (2 pasang)
9. *Bat Marshaller* (4 pasang)
10. *Printer* (1 unit)
11. *Telephone* (1 unit)
12. Sepeda (5 unit)
13. *Box paper test* (2 unit)
14. *Scooter listrik* (2 unit)
15. *Follow Me Car* (1 unit)

4.1.2 Deskripsi jurnal aktivitas OJT

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

Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT), taruna terlibat langsung dalam berbagai aktivitas operasional di area *landside* dan terminal bandara. Kegiatan yang dilakukan mencakup pemantauan dan pengelolaan fasilitas terminal, memastikan kebersihan serta ketersediaan sarana dan prasarana bagi penumpang, serta mengoordinasikan pelayanan untuk meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pengguna bandara. Selain itu, taruna juga berperan dalam mendukung kelancaran arus penumpang, mengawasi penerapan prosedur keamanan di area publik, serta berkoordinasi dengan berbagai unit terkait untuk memastikan operasional bandara berjalan sesuai standar yang telah ditetapkan. Melalui OJT ini, taruna memperoleh wawasan mendalam tentang dinamika kerja di lingkungan bandara serta keterampilan yang diperlukan dalam menjalankan tugas di unit *Airport Operation Landside and Terminal*.

Berikut merupakan *logbook* aktivitas taruna selama melakukan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT):

Tabel 4. 2 Aktivitas taruna

Tanggal	Aktivitas
06 Januari 2025	Pengumpulan berkas PAS bandara
07 Januari 2025	Security Awareness
08 Januari 2025	Pembagian jobdesk di unit admin Graha Angkasa Pura
09 Januari 2025	Pengenalan unit AOLT
10 Januari 2025	Libur
11 Januari 2025	Inspeksi fasilitas bandara di area Landside
12 Januari 2025	Inspeksi fasilitas bandara di area Check-In
13 Januari 2025	Libur
14 Januari 2025	Libur
15 Januari 2025	Inspeksi dan melakukan cek kerapian fasilitas di area Check-In bandara

Tanggal	Aktivitas
16 Januari 2025	Inspeksi dan melakukan cek kerapian fasilitas di area boarding gate
17 Januari 2025	Inspeksi pagi dan monitoring
18 Januari 2025	Libur
19 Januari 2025	Inspeksi fasilitas bandara di area ruang tunggu domestic dan melakukan monitoring proses boarding
20 Januari 2025	Inspeksi fasilitas bandara di area Check-In dan melakukan Level of Service pada antrian penumpang
21 Januari 2025	Libur
22 Januari 2025	Libur
23 Januari 2025	Inspeksi dan melakukan cek kerapian fasilitas di area Check-In bandara serta mengikuti diskusi materi
24 Januari 2025	Inspeksi dan melakukan cek kerapian fasilitas ruang tunggu domestik serta mengikuti diskusi materi
25 Januari 2025	Inspeksi pagi dan melakukan Level of Service pada antrian penumpang di Check-In
26 Januari 2025	Libur
27 Januari 2025	Inspeksi fasilitas bandara di area ruang tunggu internasional dan melakukan Level of Service imigrasi
28 Januari 2025	Inspeksi fasilitas bandara di area Landside meliputi area drop zone, pick up zone, Gedung penghubung, dan Gedung parkir
29 Januari 2025	Libur
30 Januari 2025	Libur
31 Januari 2025	Inspeksi dan cek kerapian fasilitas di area Check-In
01 Februari 2025	Inspeksi fasilitas bandara di area ruang tunggu domestik dan cek kerapian fasilitas di area boarding gate
02 Februari 2025	Inspeksi fasilitas bandara di area mezzanine & baggage claim internasional

Tanggal	Aktivitas
03 Februari 2025	Libur
04 Februari 2025	Inspeksi fasilitas bandara di area landside meliputi area drop zone, pick up zone, Gedung penghubung, dan Gedung parkir
05 Februari 2025	Inspeksi fasilitas bandara di area ruang tunggu domestic, monitoring proses boarding pesawat, dan belajar untuk announcement
06 Februari 2025	Libur
07 Februari 2025	Libur
08 Februari 2025	Inspeksi dan cek kerapian fasilitas di area boarding gate serta mengerjakan check list fasilitas bandara
09 Februari 2025	Inspeksi fasilitas bandara di area mezzanine & baggage claim internasional

4.1.2.2 Unit *Apron Movement Control* (AMC)

On the Job Training (OJT) di unit *Apron Movement Control* (AMC) memberikan kesempatan bagi taruna untuk memahami dan terlibat langsung dalam pengawasan operasional di area *apron*. Tugas utama AMC mencakup pengawasan pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, pergerakan penumpang, serta kebersihan di *apron*. Selain itu, AMC juga bertanggung jawab dalam pencatatan data penerbangan untuk memastikan kelancaran dan ketertiban operasional. Pengawasan yang dilakukan bertujuan untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan serta menegakkan kedisiplinan bagi pengguna jasa, sehingga seluruh aktivitas di sisi udara dapat berjalan dengan efisien sesuai dengan prosedur dan regulasi yang berlaku. Melalui OJT ini, taruna memperoleh pengalaman praktis dalam mengelola pergerakan di *apron* serta meningkatkan pemahaman terhadap standar keselamatan dan koordinasi antarunit di bandara.

Berikut merupakan *logbook* aktivitas taruna selama melakukan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di unit *Apron Movement Control* (AMC):

Tabel 4. 3 Aktivitas taruna

Tanggal	Aktivitas
12 Februari 2025	Pengenalan unit AMC
13 Februari 2025	Melakukan inspeksi di area apron
14 Februari 2025	Mengisi data arrival dan departure
15 Februari 2025	Libur
16 Februari 2025	Libur
17 Februari 2025	Libur
18 Februari 2025	Mengisi data block on dan block off
19 Februari 2025	Mempelajari pengoperasian garbarata
20 Februari 2025	Melakukan random check pada kendaraan GSE
21 Februari 2025	Libur
22 Februari 2025	Libur
23 Februari 2025	Libur
24 Februari 2025	Praktik undocking garbarata
25 Februari 2025	Mengisi data block on dan block off
26 Februari 2025	Mengisi data arrival dan departure
27 Februari 2025	Libur
28 Februari 2025	Libur

4.2 Jadwal Pelaksanaan

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dilakukan selama 2 bulan terhitung mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandara Udara Internasional Yogyakarta.

Tabel 4. 4 Jadwal OJT taruna

Nama	Januari				Februari			
	1	2	3	4	1	2	3	4
Abi	Pembuatan Pas Bandara	AOLT				AMC		
Laras		AOLT				AMC		
Zahrah		AOLT				AMC		
Oktwino		AMC				AOLT		
Khairunnisa		AMC				AOLT		
Elkius		AMC				AOLT		

4.2.1 Unit Airport Operation Landside and Terminal (OJT)

Tabel 4. 5 Jadwal taruna unit AOLT

Hari	Waktu	Keterangan
1 dan 2	08.00-20.00 WIB	Shift pagi
3 dan 4	-	Libur
5 dan 6	20.00-08.00 WIB	Shift malam
7 dan 8	-	Libur
dst	Berulang	Berulang

4.2.2 Unit Apron Movement Control (AMC)

Tabel 4. 6 Jadwal taruna unit AMC

Hari	Waktu	Keterangan
1, 2, dan 3	13.00-19.00 WIB	Shift siang
4, 5, dan 6	-	Libur
7, 8, dan 9	07.00-13.00 WIB	Shift pagi
10, 11, dan 12	-	Libur
dst	Berulang	Berulang

Selama melakukan *On the Job Training* (OJT) para taruna didampingi oleh pembimbing lapangan/*Supervisor* dari unit.

4.3 Permasalahan

Setelah melakukan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta selama 1 bulan 2 minggu, penulis menemukan adanya permasalahan yang dapat menghambat kelancaran operasional dan pelayanan di bandara. Salah satu permasalahan yang ditemukan adalah ketiadaan papan tanda *transit* di area *baggage claim domestic*, yang dapat mempengaruhi aksesibilitas penumpang, terutama bagi mereka yang harus melanjutkan penerbangan.

Ketiadaan papan tanda *transit* di area *baggage claim domestic* merupakan permasalahan yang cukup serius karena situasi ini dapat memperlambat arus pergerakan penumpang, meningkatkan risiko keterlambatan, serta menurunkan kualitas pelayanan di bandara. Selain itu, kurangnya informasi yang mudah diakses dapat menghambat efisiensi operasional, karena petugas bandara khususnya unit *Airport Operation Landside and Terminal* harus memberikan arahan secara manual kepada penumpang yang mengalami kesulitan dalam menemukan jalur *transit*. Kondisi ini juga berpotensi menimbulkan ~~kepadatan~~ di area *baggage claim domestic*, yang dapat berdampak pada kenyamanan penumpang.



Gambar 4. 5 Papan petunjuk di area baggage claim domestic

Berdasarkan gambar di atas dapat dilihat bahwa di area *baggage claim domestic* Bandar Udara Internasional Yogyakarta tidak ada papan petunjuk untuk penumpang *transit* yang ingin melanjutkan penerbangan ke tujuan akhir. Hal tersebut membuat penumpang *transit* dapat mengalami kebingungan dalam

mencari jalur menuju area *transit* sehingga papan petunjuk *transit* sangat diperlukan untuk para penumpang yang akan melanjutkan penerbangan agar dapat meningkatkan aksesibilitas di area *baggage claim domestic*.

4.4 Penyelesaian Masalah

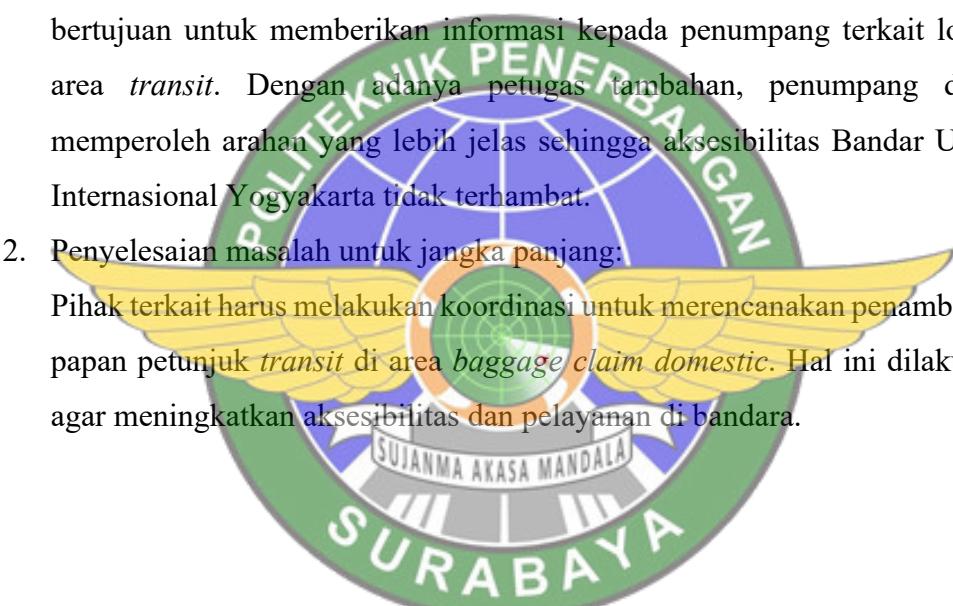
Berdasarkan permasalahan yang telah penulis jabarkan diatas, ada beberapa langkah yang bisa menjadi solusi penyelesaian masalah.

1. Penyelesaian masalah untuk jangka pendek sebagai berikut:

Melakukan penambahan petugas di area *baggage claim domestic* yang bertujuan untuk memberikan informasi kepada penumpang terkait lokasi area *transit*. Dengan adanya petugas tambahan, penumpang dapat memperoleh arahan yang lebih jelas sehingga aksesibilitas Bandar Udara Internasional Yogyakarta tidak terhambat.

2. Penyelesaian masalah untuk jangka panjang:

Pihak terkait harus melakukan koordinasi untuk merencanakan penambahan papan petunjuk *transit* di area *baggage claim domestic*. Hal ini dilakukan agar meningkatkan aksesibilitas dan pelayanan di bandara.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan bab IV

Pada bab IV penulis menerangkan mengenai permasalahan dan penyelesaian masalah yang terjadi di Bandara Internasional Yogyakarta. Dalam permasalahan ketiadaan papan petunjuk *transit* di area *baggage claim domestic*, dapat diambil kesimpulan bahwa aksesibilitas penumpang masih terhambat karena kurangnya informasi yang membuat penumpang *transit* mengalami kebingungan dalam mencari jalur menuju area *transit* sehingga mengganggu kelancaran operasional dan pelayanan di bandara.

5.1.2 Kesimpulan pelaksanaan OJT

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) bagi taruna dan taruni Diploma III Manajemen Transportasi Udara bertujuan untuk mengaplikasikan pengetahuan yang diperoleh selama masa belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya serta untuk memperoleh gambaran langsung tentang dunia kerja di industri penerbangan. Selain itu, OJT juga diharapkan dapat memberikan pengetahuan tambahan yang tidak bisa diperoleh selama proses belajar di kelas.

Selama masa OJT, para taruna dan taruni akan ditempatkan langsung di lapangan untuk mengamati dan belajar dari proses kerja personil bandara. Mereka akan dibimbing dan diawasi oleh supervisor yang berpengalaman dalam industri ini. Dengan adanya kegiatan OJT ini sangat membantu para taruna dan taruni karena memberikan bekal pengalaman yang penting bagi taruna Poltekbang Surabaya saat mereka memasuki dunia kerja secara profesional setelah menempuh pendidikan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran bab IV

Di sini penulis, memberikan saran kepada pihak Bandar Udara Internasional Yogyakarta yaitu:

1. Pentingnya melakukan pengecekan terhadap papan petunjuk di area Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
2. Penambahan personil di area yang tidak terdapat papan petunjuk untuk membantu penumpang mendapatkan informasi dan arahan yang lebih jelas.
3. Peletakkan papan petunjuk yang strategis agar mudah dilihat oleh penumpang dan pengunjung Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

5.2.2 Saran pelaksanaan OJT

Ada beberapa saran yang dapat diberikan dari Pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta:

1. Meningkatkan kerjasama antara Politeknik Penerbangan Surabaya, Bandar Udara Internasional Yogyakarta, dan bandara atau perusahaan penerbangan lainnya untuk memastikan terselenggaranya pelatihan yang terintegrasi dan berkesinambungan.
2. Akan lebih baik untuk *On the Job Training* (OJT) periode selanjutnya, taruna/i dipersiapkan lebih matang mengenai teori yang didapat dalam masa pendidikan di kelas sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan.
3. Diharapkan agar durasi pelaksanaan *On The Job Training* bisa diperpanjang dan tidak dipersingkat secara mendadak, mengingat waktu tersebut dianggap kurang memadai untuk mendalami pengetahuan dan mengatasi permasalahan di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

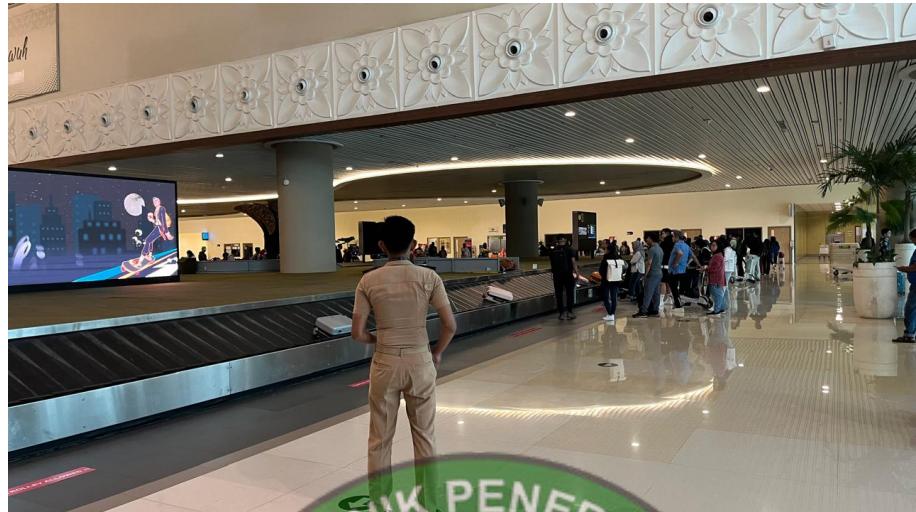
- Besse Novariani Amri. 2022. "Peran Unit Apron Movement Control (Amc) Dalam Menjamin Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar." *Jurnal Publikasi Ekonomi Dan Akuntansi* 2 (3): 307–17. <https://doi.org/10.51903/jupea.v2i3.367>.
- YIA, Bandara. 2020. "Pedoman Pengoperasian Bandar Udara."
- Zikra Kirana, Galih, Arnaz Olieve, Politeknik Penerbangan Surabaya, and Jl Jemur Andayani. 2022. "PROSIDING Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan (SNITP) Tahun 2022 PENGOPTIMALAN MARKA APRON UNTUK MENJAMIN KETERTIBAN KENDARAAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT DI BANDARA KALIMARAU BERAU," 1–6.
- SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar udara (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 1985)
- Aerodromes*" (Annex 14 - *International Civil Aviation Organization*, 2018) Volume I
- Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2005)
- Kep. Dirjen Hubud SKEP/140/VI/1999 (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 1999) pasal 28
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara
- Azalia, G. (2019, November). Analisis Lokasi Penempatan Papan Petunjuk (Signage System) di Terminal Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang. In *Prosiding SNITP (Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan)* (Vol. 3, No. 3, pp. 1-6).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2005

LAMPIRAN

A. Kegiatan taruna di unit Airport Operation Landside and Terminal



Memberi informasi kepada penumpang



Monitoring di area kedatangan



Dokumentasi bersama personil unit *Airport Operation Landside and Terminal*

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan:
A. UNIT KERJA: AOLT (Airport Operation Landside & Terminal)			Januari Minggu Ke-2 (Kedua)
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	10-01-2025	Libur	
Selasa	11-01-2025	Libur	
Rabu	12-01-2025	Inspeksi dan melakukan cek kesiapan fasilitas di area check-in bandara	
Kamis	13-01-2025	Inspeksi dan melakukan cek kesiapan fasilitas di area boarding gate	
Jumat	14-01-2025	Inspeksi pagi dan monitoring	
Sabtu	15-01-2025	Libur	
Minggu	16-01-2025	Inspeksi fasilitas bandara di area check-in dan melakukan monitoring boarding gate	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Memahami dan mempraktikkan aturan yang ada di bandara			
2. Memahami dan mempraktikkan inspeksi fasilitas di bandara			
3. Memahami dan mempraktikkan Level of Service pada aktifitas pokok			
C. CATATAN PENTING (disi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan:
A. UNIT KERJA: AOLT (Airport Operation Landside & Terminal)			Januari Minggu Ke-3 (Ketiga)
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	20-01-2025	Inspeksi fasilitas bandara di area Check-in dan melakukan Level of Service pada aktifitas pokok	
Selasa	21-01-2025	Libur	
Rabu	22-01-2025	Libur	
Kamis	23-01-2025	Inspeksi dan melakukan cek kesiapan fasilitas di bandara serta mengikuti check-in materi	
Jumat	24-01-2025	Inspeksi dan melakukan cek kesiapan fasilitas di area boarding gate	
Sabtu	25-01-2025	Inspeksi pagi dan melakukan Level of Service pada aktifitas pokok	
Minggu	26-01-2025	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Berorientasi dengan baik kepada penumpang dan karyawan unit lain			
2.			
3.			
C. CATATAN PENTING (disi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan:
A. UNIT KERJA: AOLT (Airport Operation Landside & Terminal)			Februari Minggu Ke-4 (Keempat)
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	27-01-2025	Libur	
Selasa	28-01-2025	Inspeksi fasilitas bandara di area check-in dan melakukan Level of Service pada aktifitas pokok	
Rabu	29-01-2025	Inspeksi fasilitas bandara di area check-in dan melakukan Level of Service pada aktifitas pokok	
Kamis	30-01-2025	Libur	
Jumat	31-01-2025	Inspeksi fasilitas bandara di area check-in dan melakukan Level of Service pada aktifitas pokok	
Sabtu	01-02-2025	Inspeksi fasilitas bandara di area check-in dan melakukan Level of Service pada aktifitas pokok	
Minggu	02-02-2025	Inspeksi fasilitas bandara di area check-in dan melakukan Level of Service pada aktifitas pokok	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Memahami dan mempraktikkan aturan yang ada di bandara			
2. Memahami dan mempraktikkan program check list fasilitas bandara			
3.			
C. CATATAN PENTING (disi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	

Logbook kegiatan taruna di unit AOLT

B. Kegiatan taruna di unit Aprom Movement Control (AMC)



Melakukan random check kendaraan GSE



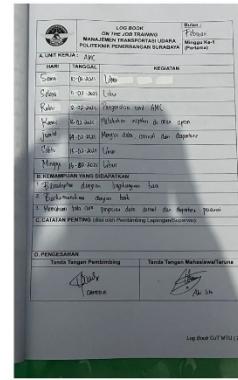
Pengisian data *block on* dan *block off*



Pengoperasian garbarata



Dokumentasi fasilitas di unit AMC (*follow me car*)

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Januari Minggu Ke-1 (Ketiga)
A. UNIT KERJA : AMC		
HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Sabtu	11-01-2024	Ubur
Sabtu	12-01-2024	Ubur
Rabu	17-01-2024	Reponde dan ANC
Rabu	18-01-2024	Melakukan inspeksi di area operasi
Rabu	19-01-2024	Mengikuti proses dan depakir
Sabtu	20-01-2024	Ubur
Rabu	24-01-2024	Ubur
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN		
1.	Berdapat pengalaman kerja	
2.	Tahu tentang bagaimana kerja	
3.	Mengetahui bagaimana kerja dan arah dan depakir	
C. CATATAN PENTING (dilis oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi)		
D. PENGESAHAN		
Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 Log Book GJ/T MTU 2		

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Februari Minggu Ke-3 (Ketiga)
A. UNIT KERJA : AMC		
HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Sabtu	24-02-2024	Proses undocking garbarik
Sabtu	25-02-2024	Mengikuti start block on dan block off
Rabu	28-02-2024	Mengikuti start arival dan depakir
Kamis	29-02-2024	Ubur
Jumat	28-02-2024	Ubur
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN		
1.		
2.		
3.		
C. CATATAN PENTING (dilis oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi)		
D. PENGESAHAN		
Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 Log Book GJ/T MTU 4		

Logbook kegiatan taruna di unit AMC



Saran Papan Petunjuk

Kepadatan penumpang