

**PERAN UNIT AMC TERHADAP PENGENDALIAN
PERGERAKAN DI APRON BANDARA INTERNASIONAL
YOGYAKARTA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 06 Januari - 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

OKTWINO ARDYA PRAKASA
NIT.30622095

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

**PERAN UNIT AMC TERHADAP PENGENDALIAN
PERGERAKAN DI APRON BANDARA INTERNASIONAL
YOGYAKARTA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 06 Januari - 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

OKTWINO ARDYA PRAKASA
NIT. 30622095

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

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) **PERAN UNIT AMC TERHADAP PENGENDALIAN PERGERAKAN DI APRON BANDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA**

Oleh :

OKTWINO ARDYA PRAKASA

NIT. 30622095

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh :

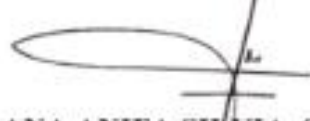
Supervisor



RISMAN NOERMANSYAH

NIP. 20242309

Dosen Pembimbing



MAULANA ANIFA SILVIA, S.E., M.M.

NIP. 199840513 200912 2 006

Mengetahui,
Airport Operation, Services, and Security
Senior Manager



RAHMAT FEBRIAN SYAHRANI

NIP. 20240200

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 5 bulan Maret Tahun 2025 dan telah dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

Ketua



MARYANTO MULJO S.
NIP. 20241735

Sekretaris



RISMAN NOERMANSYAH
NIP. 20242309

Anggota



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

Mengetahui,

Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Dengan penuh rasa syukur, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan Ridho, Rahmat, dan Hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menjalani *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta dari tanggal 06 Januari 2025 hingga 28 Februari 2025, serta berhasil menyelesaikan laporan *On The Job Training* ini.

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini merupakan salah satu persyaratan yang harus dipenuhi setelah menyelesaikan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan laporan ini, banyak bantuan dan bimbingan yang diberikan oleh berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, penulis ingin mengungkapkan rasa terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan mendukung selama pelaksanaan *On The Job Training* ini. antara lain:

1. Tuhan Yang Maha Esa.
2. Kedua orang tua saya.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E.,M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Kaprodi Manajemen Transportasi Udara.
5. Ibu Maulana Anifa Silvia, SE.,M.M., selaku Dosen Pembimbing yang telah memonitor serta membimbing kami selama pelaksanaan *On the Job Training*.
6. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. Bapak Ruly Artha selaku General Manager beserta jajarannya.
8. Bapak Rahmat Febrian Syahrani, selaku Airport Operation, Services, and Security Senior Manager.
9. Bapak Uly Ikhsan Fauzi, selaku PGS Airport Operation Landside and Terminal Departmen.

10. Ibu Fitri Kusamandari, selaku *supervisor* di unit AOLT yang membimbing dan memberikan evaluasi saat melaksanakan *On the Job Training* di Bandara Internasional Yogyakarta.
11. Bapak Risman Noermansyah, selaku *supervisor* di unit AMC yang membimbing dan memberikan evaluasi saat melaksanakan *On the Job Training* di Bandara Internasional Yogyakarta.
12. Bapak Harry Saputra Gumay, selaku senior yang membantu dan membimbing selama pelaksanaan OJT.
13. Ibu Yunita Setia Utami, selaku *supervisor* yang membantu dan membimbing penulis.
14. Seluruh pegawai dan karyawan PT Angkasa Pura Indonesia kantor cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang membantu secara langsung maupun tidak langsung kegiatan *On the Job Training*.
15. Teman – teman *On The Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Yogyakarta.
16. 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 jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan penulis dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua

Kulon Progo, 5 Maret 2025

OKTWINO ARDYA PRAKASA

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DARTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	10
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	10
1.2 Maksud dan Manfaat On the Job Training (OJT)	11
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING	13
2.1 Sejarah Singkat Bandara Internasional Yogyakarta	13
2.1.1 Konfigurasi Bandara Internasional Yogyakarta.....	15
2.2 Data Umum Bandara Internasional Yogyakarta	15
2.2.1 Fasilitas Sisi Darat (Landside)	16
2.2.2 Fasilitas Sisi Udara (Airside).....	18
2.3 Struktur Organisasi	20
BAB III TINJAUAN TEORI	22
3.1 Pengertian Bandara	23
3.1.1 Fasilitas Sisi Darat (Land Side).....	23
3.1.2 Fasilitas Terminal Keberangkatan	24
3.1.3 Fasilitas Terminal Kedatangan	24
3.1.4 Fasilitas Penunjang Bandara	24
3.1.5 Fasilitas Sisi Udara (Air Side)	25
3.2.....	25
Apron.....	25
3.2.1 Landasan Pacu (Runway).....	25
3.2.2 Taxiway	26
3.3 Terminal Kargo	26

3.4 Fasilitas Pengisian Bahan Bakar	26
3.5 Menara Pengawas (Air Traffic Control Tower).....	26
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	27
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	27
4.2 Wilayah Kerja	27
4.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas On the Job Training (OJT)	27
4.3.1 Apron Movement Control (AMC)	27
4.3.2 Airport Operation Land Side and Terminal	35
4.4 Jadwal dan Kegiatan.....	38
4.5 Permasalahan	38
4.5.1 Permasalahan 1.....	39
4.5.2 Permasalahan 2.....	39
4.6 Penyelesaian Masalah	40
4.6.1 Penyelesaian Masalah 1	41
4.6.2 Penyelesaian Masalah 2	43
BAB V PENUTUP	44
5.1 Kesimpulan	44
5.2.....
Saran	46
DAFTAR PUSTAKA	46
LAMPIRAN.....	48

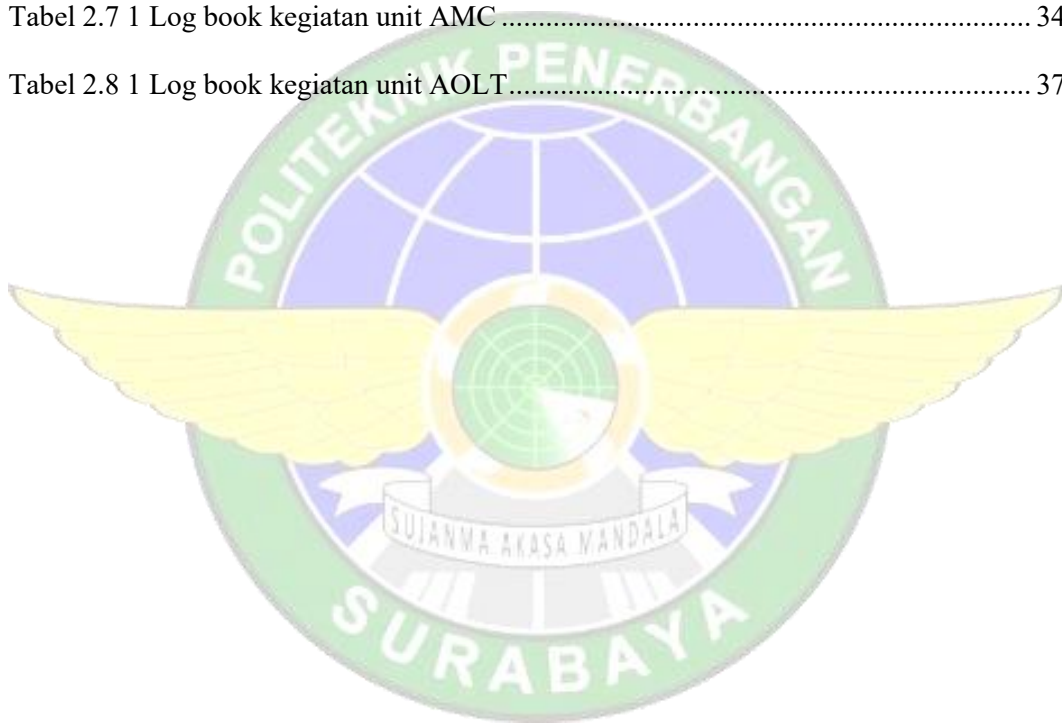
DARTAR GAMBAR

Gambar 2.1 1 Bandara Internasional Yogyakarta	13
Gambar 2.2 1 Layout Bandara Internasional Yogyakarta.....	15
Gambar 2.3 1 Struktur Organisasi bandara.....	20
Gambar 2.4 1 Jadwal OJT Taruna	38
Gambar 2.5 1 Foreign Object Debris (FOD)	39
Gambar 2.6 1 Personel Ground Handling.....	40



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 1 Maskapai di Bandara Internasional Yogyakarta	14
Tabel 2.2 1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandara	15
Tabel 2.3 1 Data Fasilitas Terminal penumpang	17
Tabel 2.4 1 Data Fasilitas Terminal kargo	18
Tabel 2.5 1 Data runway, apron, dan taxiway.....	18
Tabel 2.6 1 Data personel AMC	29
Tabel 2.7 1 Log book kegiatan unit AMC	34
Tabel 2.8 1 Log book kegiatan unit AOLT.....	37



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan bagian integral dari Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan, yang memiliki mandat untuk menyediakan pendidikan diploma profesional di bidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan, Politeknik Penerbangan Surabaya menekankan profesionalisme sebagai prioritas utama dalam penyelenggaraan programnya. Dukungan fasilitas dan tenaga pengajar berkualitas tinggi menjadi landasan penting dalam mencapai tujuan tersebut. Salah satu program studi unggulan yang ditawarkan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Diploma III Manajemen Transportasi Udara.

Tugas utama Politeknik Penerbangan Surabaya adalah mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara dengan komitmen yang kuat terhadap keselamatan penerbangan. Program studi ini menempatkan pentingnya *On the Job Training* (OJT) sebagai salah satu syarat kelulusan bagi para taruna. Pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap Program Studi, bertujuan untuk menerapkan pengetahuan dan ketrampilan yang diperoleh selama perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata, baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri terkait.

Tim pengajar Politeknik Penerbangan Surabaya terdiri dari dosen internal dan dosen tamu yang memiliki reputasi baik dan dianggap profesional dalam membimbing para taruna. Mereka memiliki peran krusial dalam menyampaikan ilmu secara teori dan praktik di kampus, memastikan bahwa setiap peserta didik siap menghadapi tantangan di dunia kerja.

Selain metode pemahaman teori, program studi ini menawarkan kesempatan berharga melalui Praktik Kerja Lapangan, atau yang dikenal dengan istilah *On the Job Training* (OJT). Pada tahap ini, peserta didik dapat mengalami langsung situasi kerja di berbagai daerah yang memiliki fasilitas dan infrastruktur kelistrikan penerbangan. OJT menjadi wadah bagi para peserta didik untuk mengaplikasikan

semua aspek ilmu yang telah dipelajari selama pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Melalui *On the Job Training* (OJT), diharapkan para peserta didik mampu menghadapi berbagai tantangan di lapangan dengan memberikan kontribusi pemikiran baru untuk kemajuan bandar udara. Mereka diundang untuk berpikir kritis dalam menghadapi setiap permasalahan yang muncul, menjadikan pengalaman lapangan sebagai wahana pembelajaran yang tidak hanya memperkaya pengetahuan praktis, tetapi juga membentuk karakter dan sikap profesionalisme yang diperlukan di dunia industri penerbangan.

1.2 Dasar Pelaksanaan

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 MTU Politeknik Penerbangan Surabaya .

1.3 Maksud dan Manfaat *On the Job Training* (OJT)

- A. Tujuan dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 semester 5 adalah sebagai berikut :
1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional

2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional
 3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan)
 4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan laporan *On the Job Training* (OJT) dan Tugas Akhir
 5. Untuk melatih kerja sama taruna dengan personil lain, maupun pada unit-unit yang lain. Sehingga tercipta suasana *teamwork* serta disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.
- B. Adapun manfaat dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :
1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT)
 2. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya
 3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On The Job Training* (OJT)
 4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan Perusahaan atau Lembaga instansi lainnya.

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

2.1 Sejarah Singkat Bandara Internasional Yogyakarta

Bandar Udara Internasional Yogyakarta – Kulon Progo adalah Bandar Udara yang dibangun di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta. Pada tahun 2013 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP.1164 tahun 2013, PT Angkasa Pura Indonesia (Persero) 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 DIY.



Gambar 2.1 1 Bandara Internasional Yogyakarta

Pada tahun 2014 tim persiapan pembangunan bandara internasional di Kulon Progo 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 (DJBUD) 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 bandara YIA.

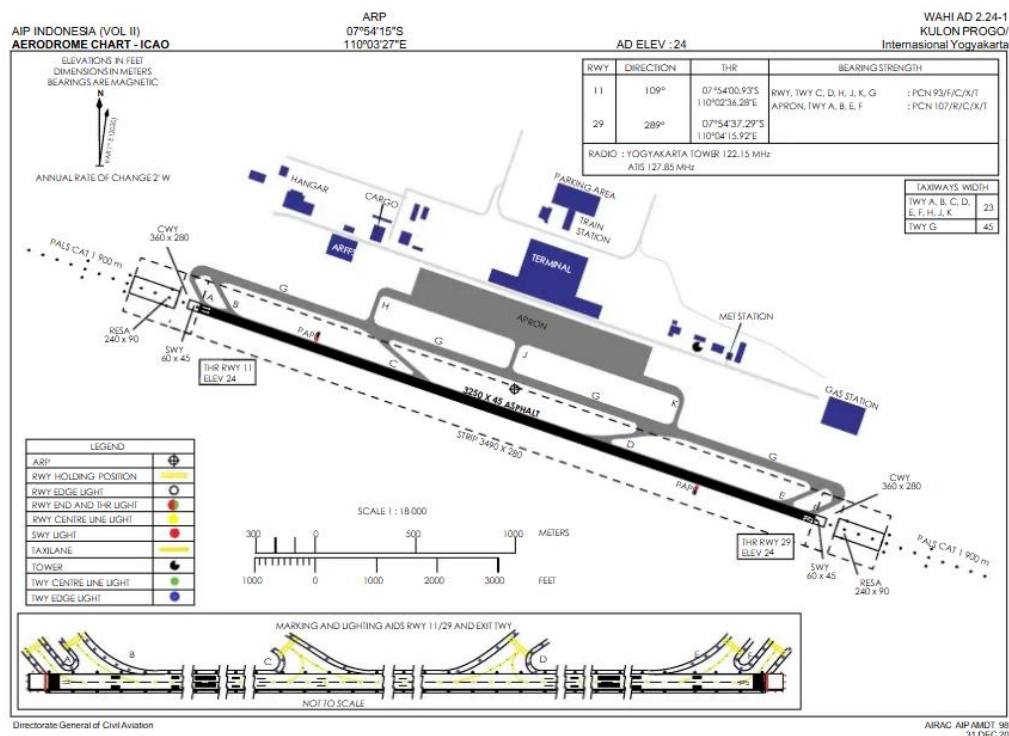
Bandara YIA berdiri di tanah seluas 600 hektar dan menelan biaya hingga Rp12 triliun. Pada tahap akhir, YIA direncanakan akan memiliki terminal seluas 210.000 meter persegi dengan kapasitas 20 juta penumpang per tahun dan dilengkapi dengan hanggar seluas 371.125 meter persegi yang sanggup menampung sebanyak 28 unit pesawat. Bandara ini juga dapat menampung pesawat berbadan lebar, seperti B77, B747, A380. Di samping itu terdapat 11 maskapai yang beroperasi di Bandara Internasional Yogyakarta.

Tabel 2.1 1 Maskapai di Bandara Internasional Yogyakarta

Maskapai	Tujuan
AirAsia	Kuala Lumpur - Internasional
Batik Air	Balikpapan, Berau, Jakarta – Halim Perdanakusuma, Jakarta – Soekarno Hatta
Citilink	Balikpapan, Jakarta – Soekarno Hatta, Pekanbaru
Garuda Indonesia	Denpasar, Jakarta – Soekarno Hatta
Lion Air	Balikpapan, Banjarmasin, Denpasar, Makassar, Medan, Pekanbaru
Malaysia Airlines	Kuala Lumpur - Internasional
Pelita Air	Balikpapan, Jakarta – Soekarno Hatta
Scoot	Singapura
Super Air Jet	Balikpapan, Batam, Jakarta – Soekarno Hatta, Jambi,

	Lombok, Padang, Palembang, Palangkaraya, Pangkal Pinang, Pontianak, Samarinda
TransNusa	Jakarta – Soekarno Hatta
Sriwijaya Air	Makassar

2.1.1 Konfigurasi Bandara Internasional Yogyakarta



Gambar 2.2 1 Layout Bandara Internasional Yogyakarta

2.2 Data Umum Bandara Internasional Yogyakarta

Tabel 2.2 1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandara

Nama Bandara	Bandara Internasional Yogyakarta
Kode ICAO	WAHI
Kode IATA	YIA
Status Operasi	Umum
Kantor Otoritas	OTBAN III Surabaya
Klasifikasi	4C

Kecamatan	Temon
Kabupaten/Kota	Kulon Progo
Provinsi	DIY
Alamat	Jl. Wates KM 42 Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta
Lokasi (ARP)	07°54'15" LS 110°03'27" BT
Elevasi/ referensi temperature	24.28 ft/26. 2° C
Elevasi masing-masing threshold	RWY 11 : 07° 54' 00.93" S 110° 02' 36.28" E 24.28 feet RWY 29 : 07° 54' 37.29" S 110° 04' 15.92" E 24.28 feet
Telepon	(+62274) 4606000
Fax	(+62274) 4606061
Email	via.tu@apl.co.id
Critical Aircraft	BOEING : 777-300ER
PKP-PK	Kategori 8
Transportasi	Kereta Bandara, Bus, Taksi, Ojek Online, Mobil Sewa

2.2.1 Fasilitas Sisi Darat (*Landside*)

a. Jumlah Toll Gate :

Gate in Roda 2	: 2 jalur
Gate in Roda 4	: 7 jalur
Gate in bus/truk	: 2 jalur
Gate out Roda 2	: 3 jalur
Gate out Roda 4	: 11 jalur
Gate out bus/truk	: 3 jalur

b. Luas Area Parkir :

Parkir Gedung	: 89.896,92 m ²
Kapasitas	: 4.929 motor, 131 sepeda dan 1.164 mobil
Parkir bus (non gedung)	: 8.249,29 m ²
Kapasitas	: 62 bus
Parkir Taxi (non gedung)	: 19.005,88 m ²
Kapasitas	: 557 mobil
c. Panjang Curbside	: 215 m
Jumlah Trolley	: 1.200 unit

Tabel 2.3 1 Data Fasilitas Terminal penumpang

	Terminal
Luasan	219.000m ² (kapasitas 20 jt pax/thn)
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 : 1 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
Conveyor Belt	5 unit

Tabel 2.4 1 Data Fasilitas Terminal kargo

	Terminal Kargo
Luas Terminal Kargo Total	5.760 m ²
Domestik	3.456 m ²
Internasional	2.304 m ²
Luas Kantor EMPU Total	1.179 m ²
Jumlah Kantor EMPU	11

2.2.2 Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)

Tabel 2.5 1 Data runway, apron, dan taxiway

RUNWAY					
AZIMUTH	DIMENSI	LUAS	PERMU KAAN	PCN	CAPACITY
11-29	3.250 x 45 m	146.250 m ²	Asphalt	93 F/C/X/T	Total : 28/jam - Reguler 22/jam - Irregular, charter, Extra : 6/jam

APRON & TAXIWAY					
URAIAN	DIMENSI	PERMUKAAN	STRENGTH		
Parking stand 1-11	1.051 m x 167 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T		
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	Concrete	PCN 93 F/C/X/T		
Taxiway E	198 m x 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T		
Taxiway F	3.430 m x 45 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T		
Taxiway G	159,5 m x 23 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 J	159,5 m x 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T		
Taxiway K	454 m x 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T		
Taxiway L	1231m x 23 m	Concrete	PCN 107 R/C/X/T		

Airfield Lighting System terdiri dari :

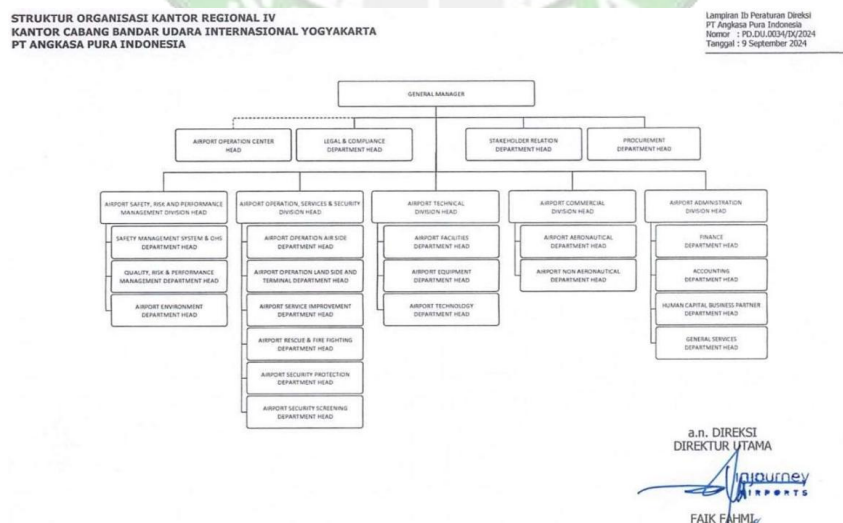
- a. Approach lights (PALS CAT 1 RWY11)
- b. Approach lights (PALS CAT 1 RWY29)
- c. Precision Approach Path Indicator (PAPI) RWY 11
- d. Precision Approach Path Indicator (PAPI) RWY 29
- e. Threshold Light and Wing Bar RWY 11
- f. Threshold Light and Wing Bar RWY 29
- g. Sequence Flashing Light (SFL) 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

2.3 Struktur Organisasi

Struktur organisasi adalah susunan atau komponen dalam sebuah perusahaan yang berfungsi untuk menghubungkan posisi kepemimpinan dengan setiap anggota organisasi. Struktur ini berperan dalam perencanaan dan tanggung jawab atas berbagai aspek dalam perusahaan.

Melalui struktur organisasi, tugas dan wewenang dapat dibagi secara jelas, komunikasi antar bagian dapat berlangsung dengan baik, serta hubungan antar bagian atau divisi dapat diatur dengan efektif



Gambar 2.3 1 Struktur Organisasi bandara

Tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut:

1. *General Manager*

General Manager menyelenggarakan dan mengendalikan kegiatan di bandara untuk menunjang strategi bisnis dan kegiatan operasional kantor cabang serta menerjemahkan kebijakan strategis perusahaan menjadi arahan taktis dan operasional terhadap seluruh kegiatan dan program kerja untuk memudahkan implementasi kegiatan dan program kerja yang sesuai dengan kebutuhan di lapangan; mengawasi Pengelolaan aset perusahaan; mengawasi dan mengarahkan ketertiban bandar udara.

2. *Legal and Compliance Manager*

Posisi ini memastikan bahwa semua kegiatan operasional bandara mematuhi regulasi yang berlaku, baik dari segi hukum nasional maupun peraturan penerbangan internasional. *Legal and Compliance Manager* juga menangani isu-isu hukum yang terkait dengan operasional bandara.

3. *Stakeholder Relation Manager*

Stakeholder Relation Manager bertugas membangun dan memelihara hubungan dengan pihak eksternal seperti regulator, maskapai penerbangan, otoritas pemerintah, serta masyarakat untuk memastikan kolaborasi yang efektif dan harmonis.

4. *Airline Industry, Slot, and Performance Management Senior Manager*

Posisi ini mengelola alokasi slot penerbangan di bandara, memantau kinerja maskapai penerbangan, serta berkoordinasi dengan operator penerbangan untuk memastikan kelancaran operasional dan efisiensi jadwal penerbangan.

5. *Airport Operation Control Center Head*

Airport Operation Control Center Head bertanggung jawab atas pengawasan dan koordinasi seluruh aktivitas operasional bandara, termasuk pergerakan pesawat, kendaraan apron, serta penanganan bagasi dan penumpang di area apron dan terminal.

6. *Airport Operation Service & Security Senior Manager*

Jabatan ini mengelola layanan operasional dan keamanan bandara secara keseluruhan. Beberapa posisi di bawahnya meliputi *Airport Operation Airside*

Manager yang mengawasi pergerakan di landasan pacu, taxiway, dan apron; *Airport Operation Landside & Terminal Manager* yang menangani operasional terminal serta area akses penumpang; *Airport Rescue and Fire Fighting Manager* yang bertanggung jawab atas pemadam kebakaran dan keadaan darurat; *Airport Security Protection Manager* yang mengelola keamanan bandara; dan *Airport Security Screening Manager* yang mengawasi proses pemeriksaan keamanan terhadap penumpang dan barang bawaan mereka.

7. *Airport Technical Senior Manager*

Airport Technical Senior Manager bertanggung jawab atas pengelolaan dan pemeliharaan fasilitas serta peralatan teknis yang digunakan di bandara. Posisi ini didukung oleh *Airport Facilities Manager* yang mengelola fasilitas bandara, *Airport Equipment Manager* yang menangani peralatan operasional, dan *Airport Technology Manager* yang bertanggung jawab atas pengembangan dan penggunaan teknologi di bandara.

8. *Airport Commercial Senior Manager*

Posisi ini berperan dalam mengembangkan bisnis komersial bandara untuk meningkatkan pendapatan. *Airport Aeronautical Manager* mengelola pendapatan yang terkait dengan aktivitas penerbangan seperti biaya pendaratan, sedangkan *Airport Non-Aeronautical Manager* menangani pendapatan dari layanan non-penerbangan seperti toko, restoran, dan parkir.

9. *Airport Administration Senior Manager*

Airport Administration Senior Manager mengelola fungsi administrasi dan keuangan bandara. *Finance Manager* bertanggung jawab atas pengelolaan keuangan dan perencanaan anggaran, sedangkan *Accounting Manager* menangani pencatatan dan laporan akuntansi. *Human Capital Business Partner Manager* mengelola pengembangan sumber daya manusia dan hubungan tenaga kerja, dan *General Services Manager* menangani layanan umum seperti kebersihan dan pengelolaan kantor.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandara

Bandara atau bandar udara menurut UU no.1 tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Suatu bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu atau helipad, sedangkan untuk bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunaannya seperti bangunan terminal dan hanggar.

Menurut Annex 14 dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, bandar udara merupakan area tertentu yang terletak di daratan atau di perairan yang dapat digunakan untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Area ini dapat digunakan secara keseluruhan atau hanya sebagian saja. Fasilitasnya meliputi bangunan, instalasi dan peralatan penerbangan.

3.1.1 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

Fasilitas sisi Darat mencakup area dan layanan yang berada di luar area keamanan atau sebelum penumpang melewati pemeriksaan keamanan. Fasilitas ini dirancang untuk memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi penumpang, pengunjung, dan staf bandara. Di dalam Terminal penumpang terbagi 3 (tiga) bagian yang meliputi Keberangkatan, Kedatangan serta Peralatan penunjang bandar udara.

3.1.2 Fasilitas Terminal Keberangkatan

Terminal keberangkatan bandar udara adalah area yang dirancang khusus untuk melayani penumpang yang akan melakukan perjalanan udara. Terminal ini mencakup berbagai fasilitas untuk memudahkan proses sebelum penerbangan, seperti loket *check-in*, mesin *self-check-in*, area drop bagasi, serta layanan pemeriksaan dokumen perjalanan. Selain itu, terminal keberangkatan biasanya dilengkapi dengan ruang tunggu yang nyaman, restoran, kafe, serta toko ritel untuk memenuhi kebutuhan penumpang. Di beberapa bandara, terminal juga menyediakan fasilitas seperti *lounge* eksklusif bagi penumpang kelas bisnis atau *first class*, layanan aksesibilitas untuk penyandang disabilitas, dan koneksi *Wi-Fi* gratis. Dengan desain yang modern dan efisien, terminal keberangkatan bertujuan memberikan pengalaman yang nyaman dan memudahkan penumpang selama proses keberangkatan.

3.1.3 Fasilitas Terminal Kedatangan

Terminal kedatangan bandar udara adalah area yang dirancang untuk melayani penumpang yang baru tiba. Di terminal ini, penumpang akan melewati beberapa proses penting seperti pemeriksaan imigrasi (untuk penerbangan internasional), pengambilan bagasi di area klaim bagasi, dan pemeriksaan bea cukai jika diperlukan. Terminal kedatangan juga dilengkapi dengan fasilitas untuk kenyamanan penumpang, seperti ruang tunggu, informasi bandara, toilet, dan layanan transportasi. Di area publik, terdapat zona penjemputan yang terhubung dengan taksi, bus, atau transportasi lainnya, serta area komersial seperti kafe, restoran, dan toko ritel. Beberapa terminal juga menyediakan layanan khusus seperti bantuan untuk penyandang disabilitas, *money changer*, dan pusat informasi wisata. Terminal kedatangan dirancang untuk memberikan pengalaman yang lancar dan nyaman bagi penumpang setelah perjalanan udara mereka.

3.1.4 Fasilitas Penunjang Bandara

Bandara menyediakan berbagai fasilitas transportasi, layanan publik, dan fasilitas penunjang untuk mendukung kenyamanan dan kebutuhan penumpang.

Fasilitas transportasi meliputi area parkir yang luas untuk kendaraan pribadi, layanan taksi resmi, shuttle bus, hingga koneksi ke moda transportasi lain seperti kereta atau MRT di beberapa bandara. Selain itu, tersedia juga layanan sewa mobil bagi penumpang yang membutuhkan kendaraan pribadi. Dalam layanan publik, bandara dilengkapi dengan pusat informasi, fasilitas kesehatan seperti klinik dan ruang pertolongan pertama, ruang ibadah, serta layanan keuangan seperti ATM dan money changer. Fasilitas penunjang lainnya meliputi ruang tunggu yang nyaman, Wi-Fi gratis, area bermain anak, ruang ganti bayi, serta layanan bagasi seperti locker penyimpanan. Bandara modern juga menyediakan fasilitas aksesibilitas, seperti ramp dan kursi roda, untuk memastikan kenyamanan bagi penyandang disabilitas. Semua fasilitas ini dirancang untuk memberikan pengalaman terbaik bagi penumpang dan pengunjung bandara.

3.1.5 Fasilitas Sisi Udara (Air Side)

Fasilitas sisi udara (airside) di bandara mencakup area dan peralatan yang mendukung operasi penerbangan, termasuk pendaratan, lepas landas, parkir, dan perawatan pesawat. Fasilitas ini berada di wilayah terbatas yang hanya dapat diakses oleh personel berizin dan ditujukan untuk mendukung kegiatan operasional pesawat secara optimal. Berikut adalah uraian fasilitas sisi udara:

3.2 Apron

Apron adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. Selain untuk parkir, pelataran pesawat digunakan untuk mengisi bahan bakar, menurunkan penumpang, dan mengisi penumpang pesawat terbang. Pelataran pesawat berada pada sisi udara (*air side*) yang langsung bersinggungan dengan bangunan terminal, dan juga dihubungkan dengan jalan rayap (*taxiway*) yang menuju ke landas pacu.

3.2.1 Landasan Pacu (Runway)

Landasan pacu adalah jalur utama tempat pesawat melakukan pendaratan dan lepas landas. Landasan ini dilengkapi dengan sistem pencahayaan, marka, dan

sistem navigasi, seperti *Instrument Landing System* (ILS), untuk membantu pilot dalam kondisi cuaca buruk atau visibilitas rendah.

3.2.2 Taxiway

Taxiway adalah jalur penghubung antara landasan pacu dan apron atau hanggar. Jalur ini dirancang untuk memudahkan pesawat bergerak secara aman saat menuju atau meninggalkan area parkir.

3.3 Terminal Kargo

Fasilitas khusus untuk pengelolaan barang kargo dan logistik udara. Terminal ini dilengkapi dengan gudang, alat pemindah barang seperti forklift, dan sistem keamanan canggih untuk memastikan keamanan kargo.

3.4 Fasilitas Pengisian Bahan Bakar

Area ini mencakup kendaraan pengisian bahan bakar (*fuel trucks*) atau sistem hydrant bawah tanah yang langsung terhubung ke pesawat. Proses ini dilakukan dengan standar keselamatan tinggi.

3.5 Menara Pengawas (*Air Traffic Control Tower*)

Menara ini berfungsi untuk mengelola lalu lintas udara, memberikan panduan kepada pesawat selama pendaratan, lepas landas, dan pergerakan di area bandara. Menara dilengkapi dengan radar, sistem komunikasi canggih, dan perangkat pengawasan lainnya

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Taruna/i DIII Manajemen Transportasi Udara (MTU) VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Berikut unit kerjanya antara lain meliputi :

1. Apron Movement Control (AMC)
2. Airport Operation Landside and Terminal (AOLT)

4.2 Wilayah Kerja

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilakukan di Bandara Internasional Yogyakarta. Berlokasi di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta.

4.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas *On the Job Training* (OJT)

4.3.1 Apron Movement Control (AMC)

Unit Apron Movement Control (AMC) adalah suatu unit pelaksana structural di lingkungan perusahaan yang berada dibawah Bidang Teknik dan Operasi Bandar 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) yang bertugas sesuai jam shift dengan hitungan 2 hari kerja 2 hari libur, yang perharinya bekerja sekitar 12 jam.

Berikut data personal *Apron Movement Control* (AMC).

NO	NAMA	JABATAN
1.	Maryanto Muljo	AMC Coordinator
2.	Danang Wijayanto	AMC Coordinator
3.	Devi Andri Putra	Airline Service Supervisor
4.	Benedictus Bagus W.	Airline Service Supervisor

5.	Habib Yuswanto	Airline Service Supervisor
6.	Ritzqi Jati Wahyudi	AMC Supervisor
7.	Junnani Jumanoro	AMC Supervisor
8.	Widada	AMC Supervisor
9.	Tulus Widiatmoko	AMC Supervisor
10.	Suksmono Prakoso	AMC Supervisor
11.	Dominicus Argasari Candra	AMC Supervisor
12.	Yahya Nopian	AMC Supervisor
13.	Devi Andri Putra	AMC Supervisor
14.	Arum Triwilasto	AMC Supervisor
15.	Risman Noermansyah	AMC Supervisor
16.	Robith Basyarul Alam	AMC Officer
17.	Aldilla Panji Kusumo	AMC Officer
18.	Rewanghadi Widagdo	AMC Officer
19.	Rusdian Permana	AMC Officer
20.	Radiyahna Yusuf	AMC Officer
21.	Asrul Sani	AMC Staff
22.	Sonny Wiratama	AMC Staff
NO	NAMA	JABATAN
1.	Maryanto Muljo	AMC Coordinator
2.	Danang Wijayanto	AMC Coordinator
3.	Ritzqi Jati Wahyugi	AMC Supervisor
4.	Junnani Jumanoro	AMC Supervisor
5.	Widada	AMC Supervisor
6.	Tulus Widiatmoko	AMC Supervisor
7.	Suksmono Prakoso	AMC Supervisor
8.	Dominicus Argasari Candra	AMC Supervisor
9.	Yahya Nopian	AMC Supervisor
10.	Devi Andri Putra	AMC Supervisor
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 Staff
18.	Sonny Wiratama	AMC Staff

Tabel 2.6 1 Data personel AMC

Unit Apron Movement Control (AMC) juga dapat disebut sebagai Unit *Airside Operation* adalah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah *Manager Of Airport Operation & Service*. Unit *Airside Operation* memiliki tugas pengawasan sisi udara yang meliputi pengawasan dan pengendalian GSE (*Ground Support Equipment*), pemanduan dan parkir pesawat, pengawasan pelayanan garbarata, dan penentuan alokasi *parking stand* pesawat udara, ruang tunggu, dan pengambilan bagasi pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Untuk melaksanakan tugas tersebut unit *Airside Operation* mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

1. Penempatan parkir pesawat udara;
 - a. Penempatan parkir pesawat udara/*aircraft parking stand allocation* ditujukan untuk keteraturan, kelancaran dan keselamatan operasi pesawat udara di apron baik untuk pesawat udara yang datang/berangkat, pesawat udara ke/dari hanggar, perpindahan pesawat udara dari satu *parking stand* ke *parking stand* lainnya (RSS) dan pesawat udara yang kembali ke *parking stand* atau *Return to Apron (RTA)/Return to Base (RTB)*.
2. Pengaturan alokasi ruang tunggu;
 - a. Pengaturan alokasi ruang tunggu/*boarding gate allocation* adalah suatu proses untuk menempatkan ruang tunggu/*boarding gate* diupayakan berdekatan dengan parkir pesawat udara yang akan digunakan.

3. Pengaturan alokasi konveyor pengambilan bagasi;
 - a. Pengaturan konveyor pengambilan bagasi/*baggage claim conveyor* adalah suatu proses untuk menginformasikan lokasi konveyor pengambilan bagasi yang ditampilkan pada layar monitor FIDS.
4. Pelayanan pemanduan pesawat udara;
 - a. Pelayanan pemanduan pesawat udara dalam prosedur ini adalah proses pemanduan oleh petugas bandar udara yang ditunjuk untuk melaksanakan pemanduan apabila pesawat udara sedang mengalami kondisi sebagai berikut:
 - b. Pemanduan pesawat udara yang mengalami ancaman bom, sabotase, dan pembajakan (*Hijacking*);
 - c. Pemanduan pesawat udara yang mengalami permasalahan teknis (*Trouble Engine, Emergency Landing Gear, dsb*);
 - d. Pemanduan pesawat udara yang mengalami disorientasi.
 - Pemanduan dilakukan oleh petugas yang sudah mengetahui layout bandar udara, dengan Kegiatan antar jemput bus jamaah Haji;
 - Rombongan kendaraan tamu negara;
 - Rombongan kendaraan polisi & TNI;
 - e. Kendaraan yang melakukan kegiatan bersifat insidental persyaratan pengemudi harus mempunyai TIM dan PAS yang masih berlaku dengan melaksanakan pemanduan menggunakan kendaraan *Follow Me*.
 - a. Pelayanan pemanduan non pesawat udara dalam prosedur ini adalah proses pemanduan oleh petugas bandar udara yang ditunjuk untuk melaksanakan pemanduan untuk kegiatan sebagai berikut:
6. Pelayanan pemanduan kendaraan vip/vvip berangkat;
 - a. Pemanduan kendaraan VIP/VVIP adalah proses pemanduan yang dilakukan oleh Petugas bandar udara untuk kendaraan protokoler Kenegaraan yang berisi Pejabat Negara setingkat Presiden/Kepala

Negara/Kepala Pemerintahan.

- b. Permintaan pemanduan kendaraan VIP/VVIP diterima dari petugas bandar udara/OIC/Protokoler VIP/VVIP Room atau penanggung jawab operasi atas permintaan protokoler kenegaraan.
- c. Pemanduan dilakukan menggunakan kendaraan *Follow me*.
- d. Pada saat melakukan pemanduan Petugas Bandara diharuskan menggunakan Alat Pelindung Diri (APD)
- e. Rute pemanduan kendaraan:
 - Berangkat VVIP Room – *Service Road* – Menuju Lokasi Keberangkatan
 - Kembali Lokasi Keberangkatan – *Service Road* – Menuju *VIP Room*

7. Pelayanan pemanduan kendaraan vip/vvip ;

- a. Pemanduan kendaraan VIP/VVIP datang adalah proses pemanduan yang dilakukan oleh petugas bandar udara untuk kendaraan protokoler kenegaraan yang berisi Pejabat Negara setingkat Presiden/Kepala Negara/Kepala Pemerintahan.
- b. Permintaan pemanduan kendaraan VIP/VVIP diterima dari Petugas bandar udara/OIC/Protokoler VIP/VVIP Room atau penanggung jawab operasi atas permintaan protokoler kenegaraan.
- c. Pemanduan dilakukan menggunakan kendaraan *Follow me*.
- d. Pada saat melakukan pemanduan Petugas bandar udara diharuskan menggunakan Alat Pelindung Diri (APD).

8. Pengawasan pelayanan *marshalling* pesawat udara;

- a. Pengawasan Pelayanan *Marshalling* pesawat udara adalah pengawasan terhadap pelayanan yang diberikan oleh seorang petugas/marshaller dalam memandu pesawat udara dari/ke 23 *parking stand* yang ditentukan

9. Pengawasan pelayanan garbarata;

- a. Pengawasan Pelayanan Garbarata merupakan proses pengawasan pengoperasian garbarata yang digunakan untuk menaikkan atau

menurunkan penumpang dan kru pesawat udara.

- b. Garbarata bekerja secara motorized yang dioperasikan oleh operator yang memiliki License berupa SKP yang masih berlaku.
- c. Operator Garbarata harus selalu memonitor jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat udara yang akan dilayani garbarata agar pelayanan yang diberikan tepat waktu.

10. Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara;

- a. Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara ditujukan untuk memastikan operasi pelayanan pergerakan pesawat udara di apron terbebas dari gangguan *obstacle & Foreign Object Debrish* (FOD).
- b. Petugas bandar udara melaksanakan pengawasan daerah pergerakan pesawat udara di apron baik untuk pesawat udara yang datang maupun berangkat, pesawat udara ke/dari hangar, perpindahan pesawat udara dari satu *parking stand* ke *parking stand* lainnya (RSS) dan pesawat udara yang kembali ke *parking stand* (RTA/RTB), sebagai upaya pencegahan terjadinya kerusakan pesawat udara akibat *obstacle & Foreign Object Debrish* (FOD) di apron.
- c. Pada saat melaksanakan inspeksi lapangan, petugas bandar udara diharuskan melengkapi diri dengan Alat Pelindung Diri (APD) dan alat komunikasi dua arah *Handy Talkie* (HT).
- d. Pengawasan pergerakan pesawat udara di apron, dapat dilakukan dengan 2 cara:
 - Monitor (*Closed Circuit Televison*) CCTV di ruang operasional
 - Bersama dengan kegiatan patroli di sisi udara
- e. Pengawasan kebersihan di sisi udara;
Pengawasan kebersihan ditujukan untuk memastikan kondisi kebersihan di area meliputi: *service road, baggage make up /break down area* dan apron agar terpenuhinya standar operasi keselamatan di wilayah sisi udara. Pengawasan kebersihan dilaksanakan secara

periodik bersama dengan kegiatan patroli di sisi udara.

f. Pengawasan kebersihan fasilitas garbarata;

Pengawasan kebersihan ditujukan untuk memastikan kondisi kebersihan di seluruh fasilitas garbarata. Ruang lingkup pengawasan kebersihan meliputi interior dan eksterior. Pengawasan kebersihan dilaksanakan secara periodik bersama dengan kegiatan patroli di sisi udara

11. Pengawasan fasilitas di sisi udara;

- a. Pengawasan dan pengkoordinasian fasilitas di sisi udara ditujukan untuk memastikan kelayakan dan atau kesiapan fasilitas di sisi udara yang meliputi: Apron, Garbarata, marka Apron, *Parking Stand Identification Box/Stand Number Light, Flood Light, Apron Edge Light, Apron Guidance Light, Hydrant Pit, dan Visual Docking Guidance System (VDGS)*.

12. Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara;

- a. Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara merupakan proses pengendalian terhadap ketertiban orang yang masuk di area apron yang dilakukan bersama dengan kegiatan patrol di sisi udara untuk menciptakan ketertiban di sisi udara dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.

13. Penanganan incident dan accident di sisi udara;

- a. Incident adalah suatu peristiwa selain kecelakaan (accident) yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang mempengaruhi atau dapat mempengaruhi keselamatan operasi pesawat udara.
- b. Accident adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius.

A. Fasilitas Pendukung pada Unit *Apron Movement Control (AMC)* :

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)

Tabel 2.7 1 Log book kegiatan unit AMC

Tanggal	Kegiatan
13 Januari 2025	Libur
14 Januari 2025	Libur
15 Januari 2025	Libur
16 Januari 2025	Mempelajari pengoperasian gaarbarata
17 Januari 2025	Random check pada kendaraan GSE
18 Januari 2025	Mengisi data docking dan undocking
19 Januari 2025	Libur
20 Januari 2025	Libur
21 Januari 2025	Libur
22 Januari 2025	Mengisi data arrival dan departure
23 Januari 2025	Mengisi lembar aviobridge
24 Januari 2025	Praktek undocking garbarata
25 Januari 2025	Libur
26 Januari 2025	Libur
27 Januari 2025	Libur

28 Januari 2025	Inspeksi atap rusak di area parking stand
29 Januari 2025	Mempelajari gerakan marshaller
30 Januari 2025	Mengisi daily rotation
31 Januari 2025	Libur
01 Februari 2025	Libur
02 Februari 2025	Libur
03 Februari 2025	Mengisi data block on dan block off
04 Februari 2025	Praktik undocking aviobridge
05 Februari 2025	Praktik undocking aviobridge
06 Februari 2025	Libur
07 Februari 2025	Libur
08 Februari 2025	Libur

4.3.2 Airport Operation Land Side and Terminal

Unit kerja *Airport Operation Land Side and Terminal* (AOLT) yang ada di Bandara Internasional Yogyakarta merupakan unit kerja yang bertugas untuk melaksanakan pengawasan terhadap seluruh fasilitas penunjang operasional di area sisi darat/ *land side* bandar udara yang mencakup, terminal bandar udara, trotoar, curb, area parkir/*Parking Area*, dan gedung terminal. Unit kerja AOLT ini mempunyai standar pelayanan dalam melayani pengguna jasa bandar udara. Menurut PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara, standar pelayanan adalah tolok ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur.

Unit kerja *Airport Operation Land Side and Terminal* (AOLT) memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak pakai. Dengan cara mengamati, memantau dan mengidentifikasi objek tertentu, hal ini dilakukan agar setiap kegiatan dapat berjalan sesuai tujuan yang ditetapkan, apabila ada permasalahan

dapat diatasi dengan segera. Pengawasan yang dilakukan mengacu pada peraturan menteri dan menjadi dasar pelaksanaan tugas *Airport Operation Land Side and Terminal* (AOLT) yaitu PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan SOP unit *Airport Operation Land Side and Terminal*. Standar pelayanan pada Bandara Internasional Yogyakarta terhadap penumpang meliputi:

1. Pelayanan pada fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang, diberikan sesuai dengan dokumen Standar Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara yang ditetapkan oleh Penyelenggara Bandar Udara.
 - a. Pelaporan keberangkatan penumpang (*check-in*)
 - b. Pemeriksaan penumpang dan bagasi
 - c. Ruang tunggu keberangkatan
 - d. Pelayanan bagasi pada terminal kedatangan
 - e. Area sirkulasi
2. Pelayanan pada fasilitas yang memberikan kenyamanan terhadap penumpang, diberikan sesuai dengan dokumen Standar Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara yang ditetapkan oleh Penyelenggara Bandar Udara.
 - a. Pengkondisian suhu ruangan
 - b. Pengkondisian cahaya
 - c. Kemudahan pengangkutan bagasi
 - d. Kebersihan
 - e. Pelayanan informasi
 - f. Toilet
 - g. Ruang laktasi (*nursery room*)
 - h. Fasilitas bagi pengguna berkebutuhan khusus
3. Pelayanan pada fasilitas yang memberikan nilai tambah, diberikan sesuai dengan dokumen Standar Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara yang ditetapkan oleh Penyelenggara Bandar Udara.
 - a. Tempat ibadah

- b. Ruang merokok
 - c. Ruang bermain anak
 - d. Internet atau wifi
 - e. Fasilitas maskapai penerbangan
 - f. Fasilitas *check-in counter*
 - g. Fasilitas air minum
 - h. *Charging station*
4. Kapasitas terminal bandar udara dalam menampung penumpang waktu sibuk, meliputi perhitungan kapasitas ideal, tingkat okupansi dan tingkat pelayanan (*level of service*). Untuk terminal domestik ditetapkan berdasarkan standar kebutuhan luas terminal per penumpang waktu sibuk sesuai dengan standar luasan terminal penumpang bandar udara yang ditetapkan oleh menteri. Luasan terminal untuk kegiatan operasional
5. paling sedikit 70% (tujuh puluh persen) dan luasan untuk kegiatan komersial paling banyak 30% (tiga puluh persen) dari total luas terminal penumpang setelah dikurangi luas untuk utilitas.

Tabel 2.8.1 Log book kegiatan unit AOLT

Tanggal	Kegiatan
10 Februari 2025	Libur
11 Februari 2025	Libur
12 Februari 2025	Inspeksi dan monitor ruang tunggu domestik
13 Februari 2025	Inspeksi area land side
14 Februari 2025	Libur
15 Februari 2025	Libur
16 Februari 2025	Inspeksi area check in dan ruang tunggu
17 Februari 2025	Inspeksi dan ruang tunggu
18 Februari 2025	Libur
19 Februari 2025	Libur

20 Februari 2025	Inspeksi area landside
21 Februari 2025	Inspeksi area check in
22 Februari 2025	Libur
23 Februari 2025	Libur
24 Februari 2025	Inspeksi area ruang tunggu
25 Februari 2025	Inspeksi area land side
26 Februari 2025	Libur
27 Februari 2025	Libur
28 Februari 2025	Inspeksi area check in

4.4 Jadwal dan Kegiatan

Pelaksanaan *On the Job Training* dilakukan mulai tanggal 06 Januari sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandara Internasional Yogyakarta. Dalam pelaksanaan OJT di unit AMC dilaksanakan dengan jadwal shift 3 hari kerja dan 3 hari libur. Sedangkan pada unit AOLT dilaksanakan dengan jadwal shift 2 hari kerja 2 hari libur.

	Januari				FEBRUARI			
	1	2	3	4	1	2	3	4
Oktwino								
Khairunnisa								
Elkhus								
Abi								
Laras								
Zahrah								

Ket : : AMC
 : AOLT

Gambar 2.4 1Jadwal OJT Taruna

4.5 Permasalahan

Setelah melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di Bandara Internasional Yogyakarta selama 2 bulan dengan pelaksanaan pada 2 unit, yaitu AMC dan AOLT yang masing-masing dengan jangka waktu 1 bulan. Penulis mendapati permasalahan yang ditemukan di lapangan khususnya pada unit AMC dan dapat mengganggu kegiatan operasional dalam memberikan pelayanan yang optimal di Bandara Internasional Yogyakarta.

4.5.1 Permasalahan 1

Penemuan *Foreign Object Debris* (FOD) di apron Bandara Internasional Yogyakarta (YIA) merupakan permasalahan serius yang dapat membahayakan keselamatan dan efisiensi operasional penerbangan. FOD yang ditemukan di apron dapat berupa serpihan logam, plastik, batu, atau benda-benda kecil lainnya yang tertinggal akibat aktivitas operasional, perawatan pesawat, atau pergerakan peralatan *ground handling*.



Gambar 2.5 Foreign Object Debris (FOD)

Keberadaan FOD di apron dapat menimbulkan risiko tinggi, seperti kerusakan pada ban pesawat atau komponen penting lainnya selama proses taxiing, parkir, atau pushback. Kondisi ini juga berpotensi memperlambat waktu operasi penerbangan karena penanganan pesawat harus dihentikan untuk memastikan apron bebas dari benda asing sebelum pesawat bergerak.

4.5.2 Permasalahan 2

Di Bandara Internasional Yogyakarta (YIA), salah satu standar operasional yang wajib diterapkan adalah penggunaan Personal Access Security (PAS) bagi seluruh petugas yang beroperasi di area kritis seperti apron. PAS merupakan identitas resmi dan tanda izin akses yang bertujuan untuk memastikan bahwa hanya personel yang berwenang dan telah melalui proses screening keamanan yang ketat yang dapat berada di area tersebut.



Gambar 2.6 1 Personel Ground Handling

Namun, ditemukan adanya beberapa petugas *Ground Handling* (GH) yang tidak menggunakan PAS saat berada di apron. Kondisi ini tidak hanya melanggar standar keamanan dan keselamatan penerbangan, tetapi juga berpotensi menimbulkan berbagai risiko, antara lain:

1. Ancaman Keamanan: Tanpa PAS, sulit untuk memverifikasi identitas dan otorisasi petugas yang berada di area apron. Hal ini berpotensi membuka celah bagi akses ilegal yang dapat membahayakan keamanan penerbangan.
2. Gangguan Operasional: Kehadiran petugas tanpa identitas resmi dapat menyebabkan kebingungan dalam koordinasi operasional dan menghambat kelancaran proses di apron.
3. Pelanggaran Regulasi: Tidak menggunakan PAS merupakan pelanggaran terhadap regulasi bandara yang dapat berujung pada sanksi administratif atau denda bagi pihak terkait.
4. Dampak pada Reputasi Bandara: Ketidakpatuhan terhadap protokol keamanan dapat merusak citra Bandara Internasional Yogyakarta sebagai bandara berstandar tinggi dalam aspek keselamatan dan keamanan.

4.6 Penyelesaian Masalah

Perlu adanya penyelesaian masalah yang relevan memadukan landasan teori yang ada sehingga tercapainya upaya yang dikehendaki untuk memecahkan masalah yang sudah dijelaskan sebelumnya. Dengan adanya penyelesaian permasalahan ini, penulis berharap agar dapat dijadikan evaluasi bagi Bandar Udara Internasional Yogyakarta untuk meningkatkan *system* keamanan dan keselamatan penerbangan baik itu penumpang maupun pesawat terbang.

4.6.1 Penyelesaian Masalah 1

Dalam menghadapi permasalahan penemuan Foreign Object Debris (FOD) di apron Bandara Internasional Yogyakarta (YIA), Apron Movement Control (AMC) memiliki peran penting dalam pengawasan dan pengendalian pergerakan di apron. Untuk menyelesaikan masalah tersebut secara efektif, beberapa langkah dapat diterapkan dengan fokus pada optimalisasi peran AMC sebagai berikut:

1. Penguatan Pengawasan dan Inspeksi FOD

- Inspeksi Rutin: AMC harus meningkatkan frekuensi inspeksi apron untuk mendeteksi dan mengidentifikasi FOD sebelum, selama, dan setelah pergerakan pesawat dan kendaraan ground handling.
- Pemeriksaan Visual yang Ketat: Setiap area apron harus diperiksa secara menyeluruh menggunakan kendaraan inspeksi yang dilengkapi dengan lampu sorot dan alat deteksi sederhana.

2. Penanganan Cepat FOD yang Ditemukan

- Tindakan Langsung: Jika ditemukan FOD selama inspeksi, AMC harus segera menginstruksikan penghentian pergerakan pesawat atau kendaraan hingga FOD dihilangkan.
- Penggunaan Peralatan Penanganan FOD: Menyediakan peralatan khusus seperti vakum atau alat penyapu untuk mempercepat proses pembersihan FOD di apron.

3. Optimalisasi Koordinasi Antar unit

- Sistem Komunikasi Cepat: AMC harus memiliki jalur komunikasi langsung dengan unit Ground Handling, Maintenance, dan Air Traffic Control (ATC) untuk segera melaporkan penemuan FOD dan mengoordinasikan pembersihan.
- Penerapan Prosedur Standar: AMC dapat menetapkan prosedur standar untuk setiap aktivitas operasional yang melibatkan ground

handling dan pergerakan pesawat agar semua personel memahami tanggung jawab mereka dalam menjaga apron bebas dari FOD.

4. Peningkatan Kesadaran dan Pelatihan Personel

- Sosialisasi Internal: AMC dapat mengadakan pelatihan rutin untuk meningkatkan kesadaran semua personel operasional terhadap pentingnya pengendalian FOD.
- Pelatihan Penanganan FOD: Memberikan pelatihan khusus kepada personel AMC terkait teknik inspeksi dan penanganan FOD yang efektif.

5. Implementasi Teknologi Deteksi FOD

- Penggunaan Kamera dan Sensor: AMC dapat mengadopsi sistem kamera pengawas atau sensor deteksi FOD yang ditempatkan di titik-titik rawan apron untuk memantau secara real-time keberadaan benda asing.
- Penerapan Drone untuk Inspeksi: Penggunaan drone untuk memantau area apron yang luas dan sulit dijangkau dapat mempercepat proses pendeteksian dan pengawasan.

6. Evaluasi dan Audit Kinerja

- Audit Berkala: AMC perlu melakukan audit rutin terhadap seluruh proses pengawasan dan penanganan FOD untuk mengidentifikasi celah atau kelemahan yang masih ada.
- Evaluasi Insiden: Setiap insiden penemuan FOD harus dievaluasi secara mendalam untuk menentukan penyebab dan mencegah kejadian serupa di masa depan.

7. Kolaborasi dengan Ground Handling dan Maintenance

AMC harus memastikan bahwa unit Ground Handling dan Maintenance ikut berperan aktif dalam menjaga kebersihan apron, terutama setelah aktivitas pemuatan, pembongkaran, atau perawatan pesawat selesai dilakukan.

4.6.2 Penyelesaian Masalah 2

Untuk mengatasi permasalahan petugas *Ground Handling* (GH) yang tidak menggunakan *Personal Access Security* (PAS) di apron, Apron Movement Control (AMC) sebagai unit pengendali pergerakan di apron dapat berperan secara aktif melalui beberapa langkah berikut:

A. Peningkatan Pengawasan di Area Apron

AMC dapat memperkuat pengawasan dengan melakukan inspeksi rutin dan patroli di area apron guna memastikan seluruh petugas yang beroperasi telah menggunakan PAS yang sesuai. Langkah-langkah ini dapat diterapkan:

- Patroli Intensif: Mengadakan patroli berkala oleh personel AMC untuk memeriksa keberadaan PAS pada setiap petugas di area apron.
- Checkpoint Verifikasi: Menetapkan beberapa titik pemeriksaan wajib di pintu masuk apron untuk memastikan semua petugas GH telah menggunakan PAS sebelum memasuki area apron.

B. Koordinasi dan Komunikasi dengan Unit Keamanan Bandara

AMC perlu berkoordinasi secara erat dengan unit keamanan bandara untuk mendeteksi dan menindak petugas yang tidak menggunakan PAS.

- Pelaporan Pelanggaran: AMC dapat membuat sistem pelaporan cepat untuk melaporkan setiap pelanggaran penggunaan PAS yang ditemukan di apron.
- Penegakan Aturan: AMC, bersama pihak keamanan, dapat menetapkan sanksi tegas bagi petugas yang melanggar, seperti larangan sementara akses ke apron atau teguran tertulis.

C. Edukasi dan Sosialisasi Pentingnya PAS

AMC dapat bekerja sama dengan unit *Ground Handling* untuk memberikan edukasi dan sosialisasi kepada semua petugas terkait pentingnya penggunaan PAS. Beberapa langkah yang dapat dilakukan:

- Sosialisasi Rutin: Mengadakan sesi sosialisasi secara berkala untuk mengingatkan semua petugas tentang prosedur dan

pentingnya PAS dalam menjaga keamanan bandara.

- Penyebaran Informasi Visual: Menyebarkan poster, banner, atau pengumuman terkait kewajiban penggunaan PAS di area apron sebagai pengingat bagi semua personel.

D. Penerapan Sistem Identifikasi Digital

AMC dapat mendorong pengelola bandara untuk mengadopsi sistem identifikasi digital berbasis teknologi yang terintegrasi dengan pengawasan AMC:

- Sistem Pemindai PAS: Memasang pemindai otomatis di beberapa titik masuk apron untuk mendeteksi validitas PAS setiap petugas yang masuk.
- Monitoring Real-Time: Sistem ini dapat diintegrasikan dengan pusat kendali AMC untuk memantau penggunaan PAS secara real-time dan mendeteksi adanya pelanggaran.

E. Evaluasi dan Audit Kepatuhan

AMC dapat melakukan evaluasi dan audit rutin terhadap kepatuhan penggunaan PAS di apron:

- Audit Berkala: Mengevaluasi efektivitas pengawasan penggunaan PAS dan membuat laporan audit sebagai dasar perbaikan kebijakan.
- Feedback Sistem: Memberikan masukan kepada pengelola bandara terkait penguatan kebijakan penggunaan PAS berdasarkan hasil audit lapangan.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan Bab IV

Dari Permasalahan tersebut, selama melaksanakan *On the Job Training* di Unit AMC pada Bandara Internasional Yogyakarta yang bertugas sebagai

pengawas sisi udara dapat disimpulkan bahwa masih kurangnya pengawasan di wilayah tersebut. Dikarenakan kelalaian petugas sedikit pun dapat berakibat fatal jika selalu dibiarkan dan terus berlanjut demi keselamatan seluruh pihak. Keberadaan AMC sangat penting dalam mengatasi kedua masalah ini. AMC harus berfungsi sebagai pengawas dan pengendali untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan dan prosedur. Melalui penerapan regulasi yang ketat, audit berkala, serta program pelatihan yang komprehensif, AMC dapat meningkatkan kesadaran keselamatan di antara semua personel yang bekerja di area apron.

5.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Melalui program *On the Job Training* (OJT) penulis dapat memperoleh wawasan dan pengalaman kerja sebelum memasuki dunia kerja serta mampu menghasilkan kerja sama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT). *On the Job Training* (OJT) ini dilaksanakan di Bandara Internasional Yogyakarta. *On the Job Training* merupakan salah satu persyaratan untuk taruna/taruni memenuhi syarat untuk bisa menyelesaikan pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Tetapi tidak hanya sebagai persyaratan untuk menyelesaikan tugas akhir saja, kegiatan *On the Job Training* (OJT) juga menjadi gambaran penting untuk para taruna sebagai bekal menghadapi dunia kerja sebenarnya.

Setelah mengikuti OJT selama 2 bulan, para taruna memiliki ilmu baru yang bisa dikembangkan menjadi keterampilan dan para taruna mampu membentuk etika bekerja yang baik dan benar, kami mendapatkan kesempatan untuk dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang sudah kami miliki semenjak berada di Politeknik Penerbangan Surabaya dan kami bisa menerapkan ilmu tersebut ke dalam dunia nyata.

5.3 Saran Bab IV

Berdasarkan Berdasarkan kesimpulan mengenai penemuan Foreign Object Debris (FOD) dan penggunaan Personal Alerting System (PAS) oleh personel ground handling, terdapat beberapa saran yang dapat diterapkan untuk meningkatkan keselamatan operasional. Pertama, penting untuk menerapkan

prosedur pembersihan FOD yang rutin melalui audit dan inspeksi berkala di area apron. Penggunaan teknologi seperti drone atau sistem CCTV juga dapat dipertimbangkan untuk mendeteksi FOD yang mungkin terlewatkan oleh penglihatan manusia. Selain itu, program pelatihan yang komprehensif perlu dikembangkan untuk semua personel ground handling agar mereka bisa memahami manfaat dan cara menggunakan PAS dengan efektif. Simulasi dan latihan secara berkala juga harus dilakukan untuk memastikan kesiapan dalam situasi darurat.

5.4 Saran

Berdasarkan pengalaman yang telah di dapat melalui *On the Job Training* (OJT), penulis memiliki saran-saran bagi semua pihak yang diharapkan dapat berguna agar kegiatan *On the Job Training* (OJT) dapat berjalan lebih baik dikemudian hari. Berikut saran-saran dikemukakan :

- a. Agar dapat selalu terjalin kedekatan hubungan kerja antara senior dan junior sehingga terciptanya kondisi yang baik dalam bekerja.
- b. Tetap dapat mempertahankan kedisiplinan personil dalam menjalankan tugas sehari-hari.
- c. Tetap menjaga komunikasi antara senior dengan junior dengan baik.
- d. Tetap menjaga kerja sama yang baik dalam bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

International Civil Aviation Organization (ICAO). Facilitation, Annex 9

Keputusan Menteri No. 155 Tahun 2019 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Peraturan Menteri 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan Bandar

Udara

Peraturan Menteri 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional

Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik Penyelenggaraan Pelayanan Publik

Pedoman Laporan On the Job Training – OJT Manajemen Transportasi Udara 2024



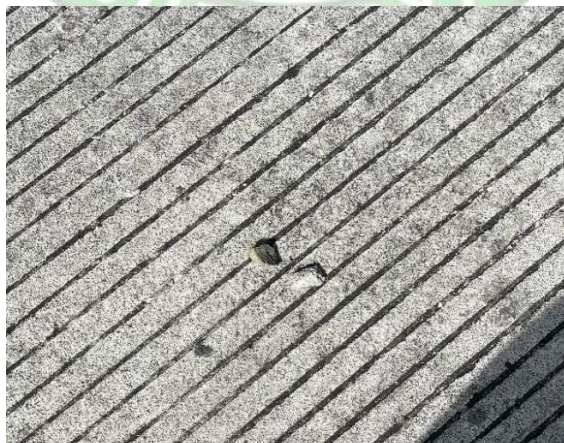
LAMPIRAN

DOKUMEN SELAMA PELAKSANAAN OJT

F. Kegiatan pada Unit AMC



Kegiatan ramp check Ground Handling



Penemuan FOD di apron



Kegiatan Personel Ground Handling



Dokumentasi bersama Supervisor Unit AMC



Pengoperasian Garbarata

G. Kegiatan pada Unit AOLT



Inspeksi di area baggage claim



Monitor area check in



Monitor area baggage claim