

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) II
FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM (FIDS)
PADA UNIT AIRPORT TECHNOLOGY
DI BANDAR UDARA INTERNATIONAL DHOHO KEDIRI**



Disusun Oleh :

RUNI MUTHIA MUGNIY

NIT : 30223007

**PRODI STUDI DII TEKNIK NAVIGASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2026

LEMBAR PERSETUJUAN

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) II
FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM (FIDS)
PADA UNIT AIRPORT TECHNOLOGY
DI BANDAR UDARA INTERNATIONAL DHOHO KEDIRI**

Disusun oleh:

RUNI MUTHIA MUGNIY
NIT: 30233007

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

Disetujui oleh:

Supervisor/OJT I



IWAN KRISTIONO
NIK. 20246504

Dosen Pembimbing 1



Dr. BAMBANG BAGUS H., S.SiT, MM, MT
NIP. 19910915 200502 1 001

Dosen Pembimbing 2



NYARIS F. S.SiT, M.MTr
NIP. 19820525 200502 1 001

Mengetahui,
Airport Technology Manager,
PT Angkasa Pura Indonesia
Cabang Bandar Udara Internasional Doho Kediri



ADITYA KURNIAWAN
NIK. 20241674

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim penguji pada tanggal 11 bulan Maret tahun 2026 dan dinyatakan telah memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota


Dr. PARLAN, S.SiT, MT
NIP. 197701272002121001
Dr. BAMBANG BAGUSH, S.SiT, MM, MT
NIP. 199109152005021001
Dr. ADE IRFAN SYAH, ST, MT
NIP. 1982050720050

Catatan:

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat dan karunia-Nya telah memberikan kesempatan untuk dapat menambah ilmu dan pengalaman pada kegiatan OJT (On the Job Training) selama tiga bulan terhitung sejak 02 Januari 2026 sampai dengan tanggal 13 Maret 2026, sehingga penulis dapat menyusun laporan OJT (On the Job Training) di InJourney Airports Cabang Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri dengan tepat pada waktu yang telah ditentukan.

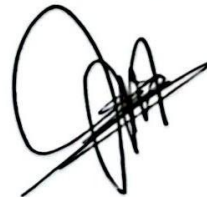
Selama pelaksanaan kegiatan OJT (On the Job Training) penulis mendapatkan banyak kesempatan untuk menambah pengetahuan dan dapat menerapkan teori yang telah dipelajari sebelumnya di Program Studi Teknik Navigasi Udara. Penulisan laporan merupakan salah satu aspek penilaian yang wajib terpenuhi dalam kegiatan OJT (On the Job Training). Dalam penyusunan laporan ini, penulis mengucapkan terima kasih atas bimbingan dan dukungan yang telah diberikan selama pelaksanaan kegiatan OJT (On the Job Training) di InJourney Airports Cabang Bandar Udara International Dhoho Kediri, terutama kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan kesehatan, kelancaran dan keselamatan selama melaksanakan kegiatan OJT (On the Job Training).
2. Ahmad Bahrawi, ST., MT. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Dr. Parjan, S.SiT, MT selaku Kepala Bagian Administrasi Akademik Dan Ketarunaan dan selaku Ketua penguji Laporan OJT (On the Job Training).
4. Dr. Ade Irfansyah, ST., MT. selaku Ketua Program Studi Teknik Navigasi Udara Politeknik Penerbangan dan selaku Anggota penguji Laporan OJT (On the Job Training).
5. Dr. Bambang Bagus H., S.SiT,MM, MT selaku dosen pembimbing OJT (On the Job Training) yang telah meluangkan waktu untuk membimbing, serta memberi saran dan selaku Sekretaris penguji Laporan OJT (On the Job Training).

6. Nyaris Pambudiyatno, S.SiT , M.MTr selaku dosen pembimbing OJT (On the Job Training) yang telah meluangkan waktu untuk membimbing, serta memberi saran.
7. Rahmat Yoni Saputra selaku General Manager InJourney International Airports Dhoho Kediri.
8. Aditya Kurniawan selaku Airport Technology Manager InJourney International Airports Dhoho Kediri.
9. Seluruh Airport Technology Supervisor.
10. Segenap teknisi Airport Technology.
11. Iwan Kristiono selaku OJT Instructor InJourney International Airports Dhoho Kediri.
12. Segenap staf dan karyawan InJourney International Airport Dhoho Kediri.
13. Seluruh rekan OJT (On the Job Training) di International Airport Dhoho Kediri.
14. Orangtua dan keluarga yang selalu mendoakan dalam setiap kegiatan.
15. Semua pihak yang telah membantu penulisan Laporan OJT (On the Job Training), yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Dalam penulisan laporan ini penulis menyadari masih belum sempurna, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun agar dapat menjadi masukan bagi penulis guna melengkapi laporan ini. Semoga laporan OJT (On the Job Training) ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Surabaya, 11 Maret 2026



Runi Muthia Mugniy
NIT. 30223007

DAFTAR ISI

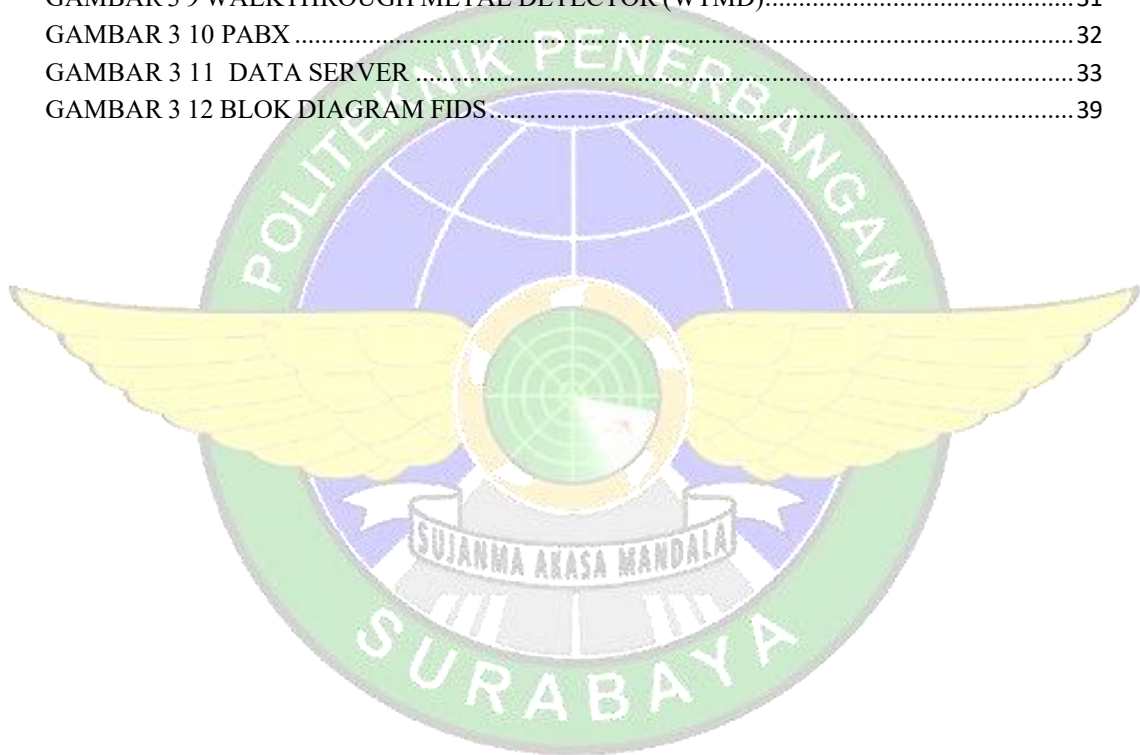
LEMBAR PERSETUJUAN	2
LEMBAR PENGESAHAN	3
KATA PENGANTAR	4
DAFTAR ISI	6
DAFTAR GAMBAR	8
BAB I	9
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	9
1.2 Maksud dan Tujuan	11
BAB II	12
2.1 Sejarah Singkat InJourney Airports	12
2.1.1 Penjelasan Logo InJourney Airports	13
2.1.2 Visi dan Misi	15
2.1.3 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Doho Kediri	15
2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Doho Kediri	17
2.2.1 Berikut data umum Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	17
2.3 Struktur dan Organisasi Perusahaan	18
2.3.1 Tugas dan Fungsi	19
BAB III	23
3.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	23
3.1.1 Fasilitas Information and Communication Technology (ICT)	25
3.2 Kegiatan OJT	34
3.3 Tinjau Teori	35
3.3.1 Pengertian Flight Information Display System (FIDS)	35
3.3.2 Tujuan dan Fungsi FIDS di Bandar Udara	36
3.3.3 Komponen Utama Sistem FIDS	36
3.3.4 Cara Kerja Sistem FIDS	37
3.3.5 Jenis Informasi yang Ditampilkan pada FIDS	38
3.3.6 Blok Diagram FIDS	39
3.3.7 Pemeliharaan dan Pengelolaan Sistem FIDS	40
3.4 Permasalahan	42
3.5 Penyelesaian Permasalahan	43

BAB IV.....	48
4.1 KESIMPULAN.....	48
4.1.1 Kesimpulan BAB III.....	48
4.1.2 Kesimpulan pelaksanaan On The Job Training.....	48
4.2 Saran.....	49
DAFTAR PUSTAKA.....	50
LAMPIRAN I	51
LAMPIRAN II	53
LAMPIRAN III	54



DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1 1 POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA.....	9
GAMBAR 2 1 LOGO INJOURNEY AIRPORTS INDONESIA	13
GAMBAR 2 2 BANDAR UDARA INTERNASIONL DHOHO KEDIRI	16
GAMBAR 2 3 <i>LAYOUT</i> BANDAR UDARA INTERNASIONAL DHOHO KEDIRI.....	18
GAMBAR 2 4 STRUKTUR DAN ORGANISASI PERUSAHAAN	18
GAMBAR 3 1 BANDAR UDARA INTERNASIONAL DHOHO KEDIRI	23
GAMBAR 3 2 FIDS	26
GAMBAR 3 3 CCTV BOSCH	27
GAMBAR 3 4 PUBLIC ADDRESS.....	28
GAMBAR 3 5 FIRE ALARM	28
GAMBAR 3 6 X-RAY	29
GAMBAR 3 7 X-RAY CARGO MEREK LEIDOS.....	30
GAMBAR 3 8 ACCESS CONTROL SYSTEM.....	30
GAMBAR 3 9 WALKTHROUGH METAL DETECTOR (WTMD).....	31
GAMBAR 3 10 PABX	32
GAMBAR 3 11 DATA SERVER	33
GAMBAR 3 12 BLOK DIAGRAM FIDS.....	39



BAB I

PENDAHULUAN

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

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridharma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan dunia penerbangan baik secara internasional, regional maupun domestik nasional mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Di era ini bidang penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat.



Gambar 1.1 Politeknik Penerbangan Surabaya
Sumber: Kompas TV

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya merupakan suatu unit pelaksana yang berada di bawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. Tugas utama lembaga ini adalah menjalankan pendidikan profesi diploma dalam bidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai institusi pendidikan dan pelatihan, POLTEKBANG memiliki fokus untuk mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia di sektor Perhubungan Udara. Program Studi Diploma III yang ditawarkan di POLTEKBANG Surabaya meliputi Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara

(TLB), Diploma III Teknik Navigasi Udara (TNU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma III Komunikasi Penerbangan (KP), dan Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan (TBL).

Salah satu persyaratan untuk lulus bagi mahasiswa adalah melakukan On the Job Training (OJT), yang pelaksanaannya ditentukan berdasarkan kurikulum setiap Program Studi. OJT ini bertujuan untuk menerapkan pengetahuan serta keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan ke dalam praktik di dunia kerja nyata, baik di bandara maupun di perusahaan atau industri yang relevan. Dengan adanya praktik ini, diharapkan calon tenaga kerja di bidang manajemen transportasi udara dapat menggunakan ilmu yang dipelajari, mengasah kemampuan berpikir, serta menangani permasalahan yang rumit yang muncul selama OJT.

Diharapkan dapat menganalisis situasi serta membuat keputusan yang cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam memberikan layanan transportasi udara. On the Job Training dapat dipahami sebagai kegiatan latihan kerja di bandara tertentu, yang bertujuan untuk mencetak sumber daya manusia yang memiliki keterampilan dan keahlian sesuai kriteria yang berlaku. Pendidikan dan pelatihan dilakukan melalui metode pertemuan langsung di kelas dan praktik di laboratorium, serta penerapan teori yang diperoleh di kelas dalam kegiatan OJT.

Oleh karena itu, diperlukan upaya dan tindakan konkret untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktivitas, dan etos kerja yang tinggi di antara sumber daya manusia yang ada. Melalui program pelatihan di tempat kerja ini, diharapkan para peserta dapat menerapkan semua aspek ilmu yang telah dipelajari dalam teori, serta mampu menyelesaikan berbagai masalah yang muncul di lapangan. On the Job Training merupakan salah satu cara untuk mempersiapkan mahasiswa transportasi udara agar menjadi manajer yang kompeten dan bertanggung jawab dalam bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan, sehingga saat bekerja, mahasiswa diharapkan dapat memanfaatkan pengalaman yang didapat dari instansi.

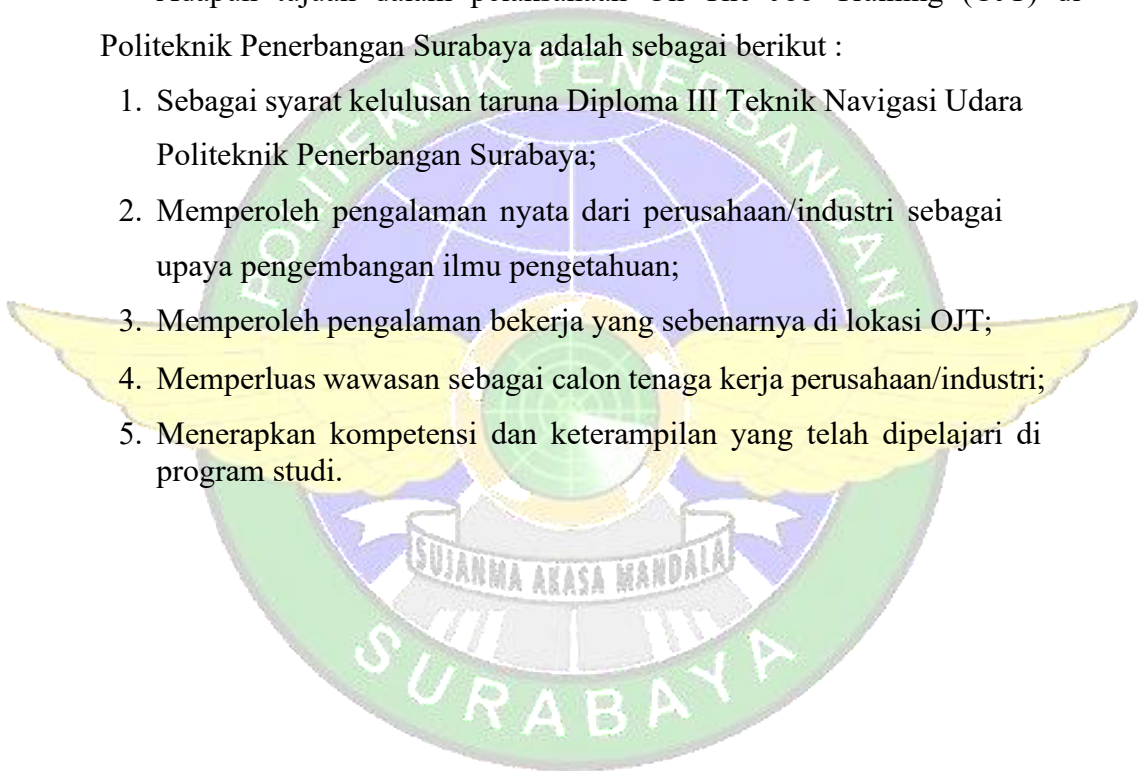
1.2 Maksud dan Tujuan

Kegiatan *On The Job Training* ini memiliki maksud dan tujuan. Maksud dalam pelaksanaan *On The Job Training* di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Taruna dapat menerapkan secara langsung ilmu yang sudah didapatkan di Pendidikan terhadap peralatan di tempat OJT;
2. Dapat memperoleh pengalaman kerja yang nyata sebagai upaya pengembangan ilmu pengetahuan;
3. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan Pendidikan.

Adapun tujuan dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Sebagai syarat kelulusan taruna Diploma III Teknik Navigasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya;
2. Memperoleh pengalaman nyata dari perusahaan/industri sebagai upaya pengembangan ilmu pengetahuan;
3. Memperoleh pengalaman bekerja yang sebenarnya di lokasi OJT;
4. Memperluas wawasan sebagai calon tenaga kerja perusahaan/industri;
5. Menerapkan kompetensi dan keterampilan yang telah dipelajari di program studi.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

2.1 Sejarah Singkat InJourney Airports

Sejarah pengelolaan bandar udara di Indonesia dimulai dari kebutuhan pemerintah untuk meningkatkan cara pengelolaan dan kualitas layanan bandar udara secara profesional, terpusat, serta tetap memprioritaskan aspek keselamatan dan pelayanan kepada masyarakat. Pada awalnya, pengelolaan bandar udara masih mengacu pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU) yang berada di bawah Kementerian Perhubungan. Namun, karena pesatnya pertumbuhan transportasi udara dan meningkatnya standar pelayanan internasional, pemerintah merasa perlu mendirikan sebuah badan usaha khusus yang bisa mengelola bandar udara secara komersial sekaligus tetap menjaga aspek keselamatan dan pelayanan kepada masyarakat.

Sebagai langkah pertama, didirikanlah sebuah perusahaan yang bertanggung jawab mengelola Bandar Udara Kemayoran. Selanjutnya, pada tahun 1974, perusahaan tersebut berubah menjadi Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura dan area yang dikelolanya semakin luas. Seiring berkembangnya industri penerbangan nasional, pada tahun 1986 Perum Angkasa Pura secara resmi dibagi menjadi dua perusahaan. Perusahaan pertama adalah PT Angkasa Pura I (Persero) yang bertugas mengelola bandara di wilayah tengah dan timur Indonesia. Perusahaan kedua adalah PT Angkasa Pura II (Persero) yang bertugas mengelola bandara di wilayah barat Indonesia.

Seiring berjalannya waktu, kedua perusahaan itu kemudian mengalami perubahan dalam struktur organisasinya. Pada tahun 2022, PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero) secara resmi digabungkan ke dalam Holding BUMN Pariwisata dan Pendukung, yaitu PT Aviassi Pariwisata Indonesia (Persero) yang dikenal dengan nama InJourney. Selanjutnya, semua bandar udara yang dikelola oleh Angkasa Pura digabungkan dalam satu unit operasional yang bernama PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports).

Sebagai bagian dari InJourney Airports, perusahaan menangani pengelolaan bandar udara yang mencakup fasilitas di sisi udara dan darat,

pelayanan bagi penumpang, keamanan serta keselamatan penerbangan, dan berbagai layanan terkait bandar udara lainnya, sesuai dengan standar nasional dan internasional. Dalam menjalankan aktivitasnya, InJourney Airports mengikuti aturan dalam penerbangan nasional dan standar yang dibuat oleh International Civil Aviation Organization (ICAO).

Selama operasionalnya, InJourney Airports terus memperbarui dan memperluas fasilitas bandar udara, mulai dari teknologi, layanan yang diberikan, hingga pengelolaan operasionalnya. Upaya itu diwujudkan dengan menerapkan konsep bandara modern, meningkatkan sistem keamanan penerbangan, melakukan digitalisasi layanan bagi penumpang, serta membangun bandar udara baru untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas antar daerah. Salah satu bentuk pengembangan tersebut adalah pengelolaan dan operasional Bandar Udara Dhoho Kediri, yang diharapkan bisa mendorong pertumbuhan ekonomi lokal dan meningkatkan akses transportasi udara di wilayah Jawa Timur.

2.1.1 Penjelasan Logo InJourney Airports



Gambar 2 1 Logo InJourney Airports Indonesia
Sumber: InJourney Airports Indonesia

Logo InJourney Airports merepresentasikan identitas perusahaan sebagai pengelola bandar udara nasional yang modern, terintegrasi, dan berstandar internasional. Elemen-elemen visual pada logo ini menggambarkan visi InJourney Airports dalam mendukung konektivitas udara, pariwisata, serta pertumbuhan ekonomi Indonesia melalui pengelolaan bandar udara yang profesional dan berkelanjutan. Makna atau filosofi dari logo PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Bentuk simbol yang dinamis dan modern mencerminkan transformasi pengelolaan bandar udara di Indonesia menuju sistem yang terintegrasi, adaptif terhadap perkembangan teknologi, serta berorientasi pada pelayanan kelas dunia.
2. Warna biru pada logo melambangkan profesionalisme, kepercayaan, dan keselamatan, yang merupakan aspek fundamental dalam operasional kebandarudaraan dan pelayanan penerbangan.
3. Aksen warna oranye merepresentasikan semangat inovasi, energi, dan pertumbuhan, sejalan dengan peran InJourney Airports sebagai motor penggerak konektivitas dan pengembangan sektor aviasi dan pariwisata nasional.
4. Bentuk grafis menyerupai jalur atau konektivitas menggambarkan fungsi utama InJourney Airports sebagai penghubung antarwilayah melalui jaringan bandar udara yang terintegrasi di seluruh Indonesia.
5. Tulisan “InJourney Airports” menunjukkan identitas perusahaan sebagai bagian dari Holding BUMN Pariwisata dan Pendukung, yang menegaskan komitmen perusahaan dalam menciptakan pengalaman perjalanan udara yang aman, nyaman, dan berkelas internasional.
6. Keseluruhan desain logo mencerminkan visi InJourney Airports untuk menjadi pengelola bandar udara yang berdaya saing global, berorientasi pada keselamatan, pelayanan prima, serta mendukung pembangunan ekonomi dan pariwisata Indonesia secara berkelanjutan.

Sebagai entitas di bawah PT Aviawi Pariwisata Indonesia (Persero) atau InJourney, InJourney Airports memiliki peran strategis dalam pengelolaan dan pengembangan bandar udara nasional, dengan mengedepankan standar keselamatan penerbangan, inovasi layanan, serta integrasi sistem kebandarudaraan guna meningkatkan konektivitas dan daya saing Indonesia di tingkat internasional.

2.1.2 Visi dan Misi

C. Visi InJourney Airports

“Menjadi pengelola bandar udara kelas dunia yang berdaya saing global dalam mendukung konektivitas udara, pariwisata, dan pertumbuhan ekonomi nasional.”

D. Misi InJourney Airports

1. Menyelenggarakan pengelolaan bandar udara yang mengutamakan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan sesuai dengan standar nasional dan internasional.
2. Meningkatkan kualitas pelayanan jasa kebandarudaraan melalui penerapan inovasi, digitalisasi, dan teknologi modern untuk menciptakan pengalaman pengguna jasa yang unggul.
3. Mengembangkan infrastruktur dan fasilitas bandar udara secara berkelanjutan guna meningkatkan kapasitas, efisiensi operasional, dan konektivitas antarwilayah.
4. Mendukung pengembangan pariwisata nasional dan perekonomian daerah melalui optimalisasi peran bandar udara sebagai gerbang utama destinasi.
5. Menerapkan tata kelola perusahaan yang baik (Good Corporate Governance) serta meningkatkan kompetensi sumber daya manusia secara profesional dan berintegritas.
6. Mewujudkan integrasi ekosistem aviasi dan pariwisata sebagai bagian dari Holding BUMN Pariwisata dan Pendukung (InJourney).

2.1.3 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri

Bandar Udara International Dhoho Kediri adalah bandara baru yang dibangun untuk membantu hubungan penerbangan, mendorong pertumbuhan wilayah, serta mendorong perkembangan ekonomi di bagian barat Provinsi Jawa Timur. Bandar udara tersebut berada di daerah Kabupaten Kediri dan sekitarnya, serta dibangun sebagai bandara modern yang bisa melayani penerbangan dalam negeri maupun luar negeri. Saat ini, Bandar Udara International Dhoho Kediri dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) sebagai bagian dari Holding BUMN Pariwisata dan Pendukung, PT Aviasi Pariwisata Indonesia (Persero) atau InJourney.

Pembangunan Bandar Udara International Dhoho Kediri dilatarbelakangi oleh semakin tingginya kebutuhan akan transportasi udara di wilayah Kediri Raya dan sekitarnya, yang hingga saat ini masih mengandalkan bandar udara di Surabaya dan Malang. Dibangunnya Bandara Dhoho diharapkan dapat mempercepat pergerakan masyarakat, meningkatkan hubungan antar daerah, serta mendorong pertumbuhan sektor industri, perdagangan, dan pariwisata di wilayah Jawa Timur bagian barat.



Gambar 2 2 Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri
Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

Bandar udara ini dirancang dengan konsep modern yang menekankan aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi para pengguna jasanya. Semua fasilitas di darat dan di udara dirancang sesuai dengan standar nasional serta internasional, termasuk aturan yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO). Selain itu, pengelolaan bandara dilakukan dengan menggunakan teknologi dan sistem terbaru untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas pelayanan.

Sebagai bagian dari InJourney Airports, Bandar Udara International Dhoho Kediri berperan penting dalam membantu menggabungkan sistem penerbitan dan pariwisata di Indonesia. Bandara ini tidak hanya digunakan sebagai sarana untuk berangkat dan tiba dengan pesawat, tetapi juga menjadi penggerak pertumbuhan ekonomi daerah serta meningkatkan kemampuan bersaing wilayah Kediri dan sekitarnya.

2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri

Bandar Udara Dhoho Kediri adalah bandara yang melayani daerah Kediri serta sekitarnya di Provinsi Jawa Timur. Bandar udara ini dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) dan dibangun sebagai bandara baru yang menawarkan pelayanan modern serta memenuhi standar internasional. Pembangunan Bandara Dhoho Kediri bertujuan untuk mempermudah akses transportasi udara dan mengatasi kemacetan pesawat di bandara lain di Jawa Timur.

Bandar udara ini memiliki fasilitas untuk melayani penerbangan dalam negeri dan akan dikembangkan untuk mendukung penerbangan ke luar negeri sesuai dengan kebutuhan dan pertumbuhan lalu lintas udara di masa depan. Dengan bantuan infrastruktur yang memadai dan pengelolaan yang profesional oleh InJourney Airports, Bandar Udara Dhoho Kediri diharapkan bisa menjadi pusat hub udara baru yang mendorong pertumbuhan ekonomi, pariwisata, dan pembangunan daerah secara berkelanjutan.

2.2.1 Berikut data umum Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri:



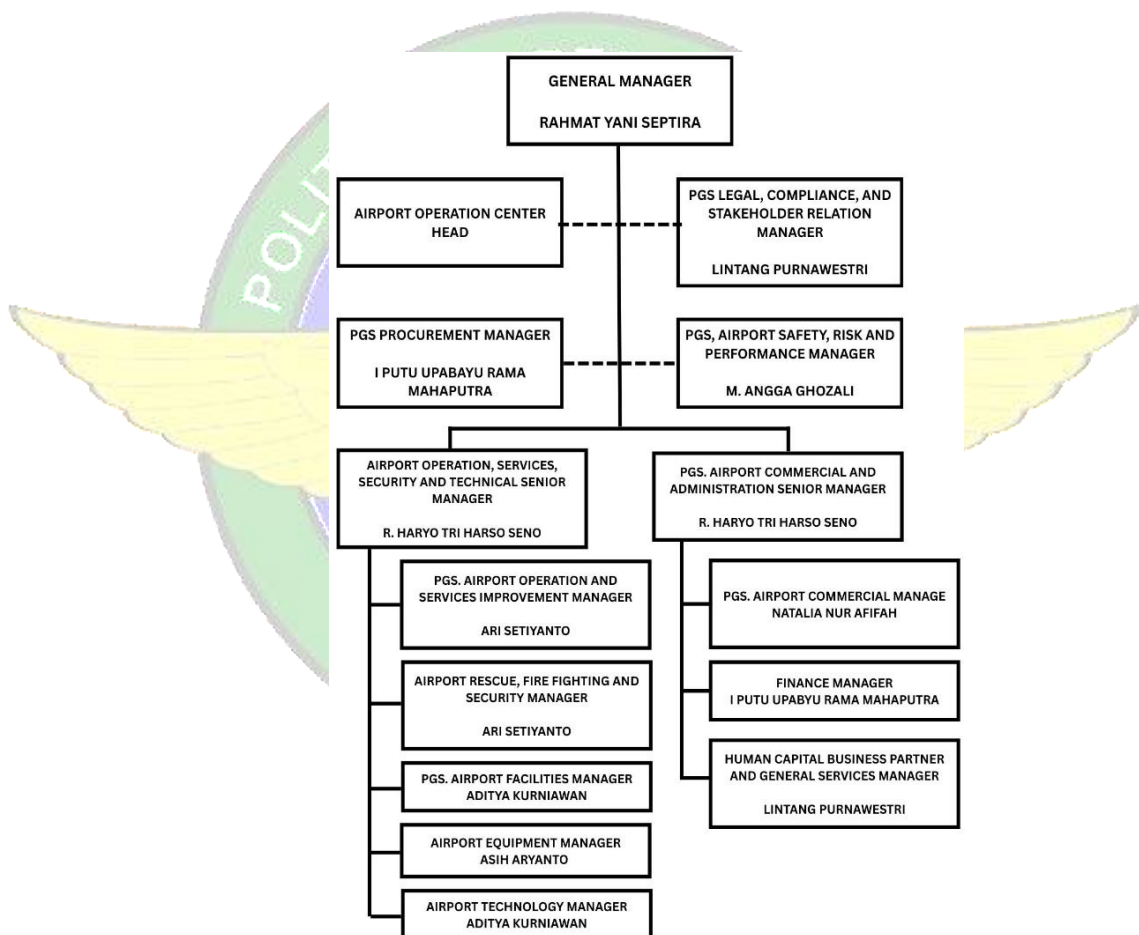
Nama Perusahaan	PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports)
Nama	Bandar Udara International Dhoho Kediri
Koordinat	07° 45' 18" South, 111° 56' 52" East
Jarak dari kota	± 15–20 km dari pusat Kota Kediri
Alamat	Wilayah Kabupaten Kediri, Provinsi Jawa Timur, Indonesia
Indicator Lokasi	Kode ICAO : WARD Kode IATA : DHX
Jam Operasi	24/7 Local Time
AFTN Address	WARRZPZX / WARRYOYX
Nama Runway	R14 / R32
Stand by Power	600 KVA
Apron Strenghts	PCN 89/F/C/X/T
Taxiway Strenghts	PCN 89/F/C/X/T



Gambar 2 3 *Layout* Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri

Sumber: Google Maps

2.3 Struktur dan Organisasi Perusahaan



Gambar 2 4 Struktur dan Organisasi Perusahaan
Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri

2.3.1 Tugas dan Fungsi

A. General Manager

Tugas, tanggung jawab dan tata laksana General Manager

Bandar Udara Dhoho Kediri sebagai berikut :

1. Memimpin, merancang, mengatur, serta mengawasi semua aktivitas operasional dan layanan di Bandar Udara Dhoho Kediri sesuai dengan panduan perusahaan.
2. Menyusun dan melaksanakan strategi operasi bandara untuk meningkatkan mutu pelayanan, keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi pengguna bandara.
3. Mengawasi pelaksanaan aktivitas bandara yang mencakup layanan penumpang, operasional penerbangan, fasilitas bandara, dan layanan pendukung lainnya.
4. Mengelola sumber daya manusia, sarana dan prasarana, serta aset perusahaan yang berada di area Bandar Udara Dhoho Kediri.
5. Melaksanakan kebijakan dan instruksi yang telah ditentukan oleh Direksi PT Angkasa Pura / InJourney Airports.
6. Menyusun rencana program kerja serta mengevaluasi pelaksanaan kegiatan operasional dan layanan di bandara.
7. Menjaga ketertiban, keamanan, dan keselamatan lingkungan kerja di bandar udara untuk mendukung kelancaran operasional penerbangan.
8. Menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan operasional bandara secara berkala kepada manajemen perusahaan.
9. Mengkoordinasikan seluruh unit kerja di area bandara untuk memastikan kelancaran operasional dan layanan kepada pengguna bandara.

B. Manager Fasilitas Teknik

Manager Airport Technology mempunyai tugas pokok dan fungsi menyusun, melaksanakan dan mengevaluasi program kerja di bidang pengelolaan teknologi dan fasilitas operasional bandara, meliputi :

1. Pengelolaan dan perawatan infrastruktur teknologi di bandara seperti Sistem Informasi Penerbangan (FIDS), Sistem Pemberitahuan Umum (PAS), jaringan komunikasi, dan sistem informasi bandara.
 2. Mengelola ketersediaan alat teknik serta perangkat yang mendukung operasional teknologi di bandara.
 3. Melaksanakan proses pengadaan barang dan layanan yang berkaitan dengan infrastruktur teknologi dan sistem operasional bandara.
 4. Mengatur administrasi serta dokumentasi yang berhubungan dengan infrastruktur teknologi bandara.
 5. Melakukan pencatatan, pelaporan, dan penilaian kondisi infrastruktur teknologi bandara secara rutin.
 6. Mengkoordinasikan teknisi serta tim teknik dalam pelaksanaan operasional dan perawatan infrastruktur teknologi di bandara.
- C. Manager Fasilitas Teknik dibantu oleh dua Junior Manager :

Junior Manager Sistem Informasi dan Teknologi Bandara, bertugas membantu :

1. Pengelolaan operasional dan pemeliharaan sistem informasi bandara seperti FIDS, jaringan komputer, dan sistem aplikasi operasional bandara.
2. Pengelolaan ketersediaan perangkat keras dan perangkat lunak sistem informasi bandara.
3. Melaksanakan pengadaan perangkat teknologi informasi yang dibutuhkan dalam operasional bandara.
4. Mengelola administrasi serta dokumentasi sistem teknologi informasi bandara.
5. Melakukan pencatatan dan pelaporan terkait operasional serta pemeliharaan sistem informasi bandara.

Junior Manager Fasilitas Teknologi Bandara, bertugas membantu :

1. Pengelolaan pemeliharaan fasilitas teknologi bandara seperti sistem komunikasi, display informasi penerbangan, dan perangkat operasional lainnya.
2. Pengelolaan ketersediaan suku cadang serta peralatan pemeliharaan fasilitas teknologi bandara.

3. Pengadaan barang dan jasa yang berkaitan dengan fasilitas teknologi bandara.
4. Pengelolaan administrasi fasilitas teknologi bandara.
5. Melakukan pencatatan dan pelaporan kondisi fasilitas teknologi bandara.

D. Manager Teknik

Manager Teknik mempunyai tugas bertanggung jawab atas pengoperasian serta pemeliharaan fasilitas teknis bandara yang meliputi sistem teknologi informasi, komunikasi, dan fasilitas operasional lainnya, meliputi :

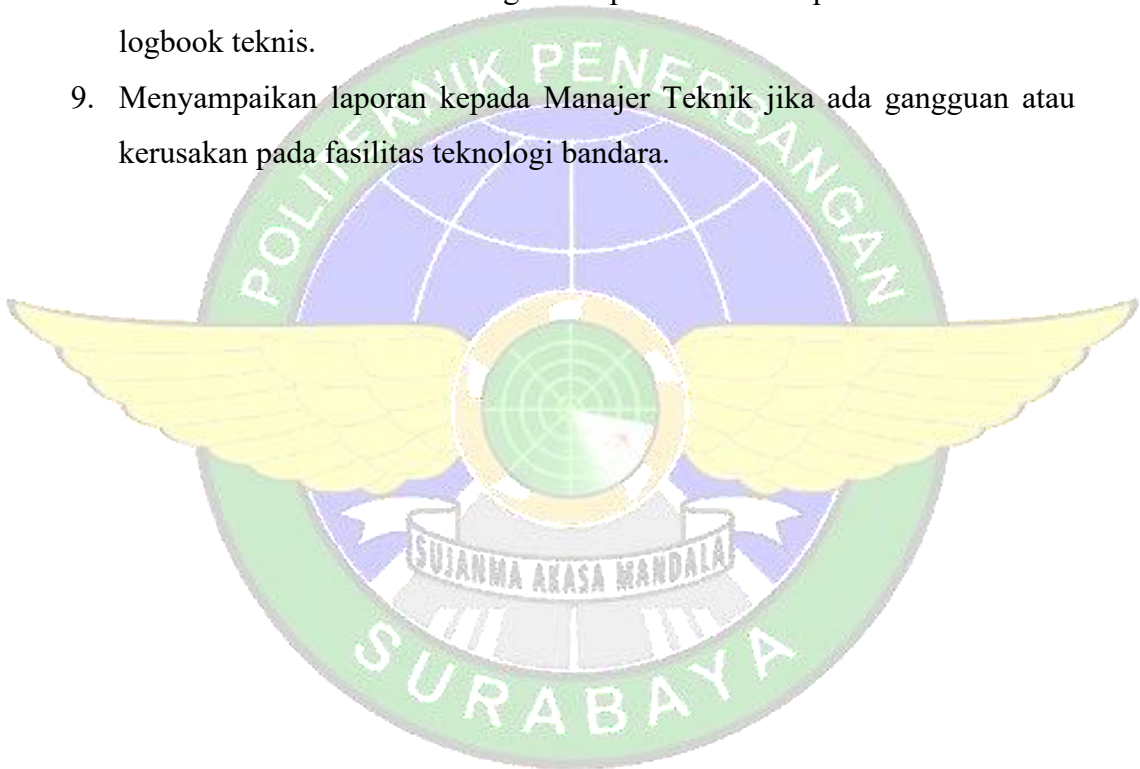
1. Memastikan semua infrastruktur teknologi di bandara siap untuk beroperasi sesuai dengan norma operasional yang ada.
2. Mengawasi pelaksanaan perawatan rutin fasilitas teknologi bandara sesuai dengan pedoman dan standar yang ditetapkan oleh perusahaan.
3. Menyelesaikan masalah teknis yang bisa mengganggu fungsi fasilitas di bandara.
4. Mempersiapkan informasi teknis yang dibutuhkan untuk audit, pemeriksaan, atau penilaian fasilitas bandara.
5. Mengajukan permintaan untuk peralatan teknis dan suku cadang yang diperlukan demi mendukung fungsi fasilitas bandara.
6. Mengajukan saran mengenai pengembangan sistem teknologi di bandara yang lebih efisien dan efektif.
7. Mengusulkan modifikasi terhadap prosedur operasional standar yang berkaitan dengan aspek teknis.
8. Mengatur tim teknis yang berada di bawahnya, termasuk penjadwalan kerja, menilai kinerja, dan peningkatan kemampuan.

E. Supervisor Teknik Airport Technology

Supervisor Teknik Airport Technology memiliki tugas dan fungsi pokok sebagai berikut :

1. Mendukung Manajer Teknik dalam melaksanakan tugas operasional serta pemeliharaan fasilitas teknologi di bandara.
2. Melakukan perawatan rutin pada fasilitas teknologi bandara seperti FIDS, sistem jaringan, dan perangkat teknologi lainnya.

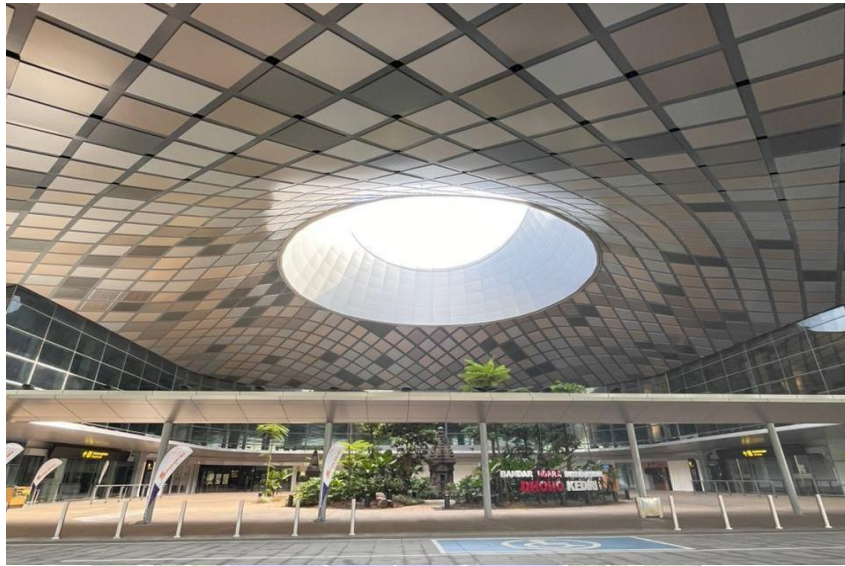
3. Mengevaluasi kerusakan pada fasilitas teknologi bandara dan segera melakukan perbaikan yang diperlukan.
4. Melakukan perbaikan pada fasilitas teknologi bandara sesuai dengan tingkat kerusakan yang terjadi.
5. Mengajukan permintaan untuk suku cadang dan alat pemeliharaan kepada Manajer Teknik.
6. Memberikan arahan kepada teknisi dalam menjalankan tugas operasional dan pemeliharaan fasilitas teknologi bandara.
7. Memimpin tim teknisi untuk menyelesaikan masalah atau gangguan yang terjadi pada fasilitas teknologi bandara.
8. Mendokumentasikan hasil kegiatan operasional dan pemeliharaan dalam logbook teknis.
9. Menyampaikan laporan kepada Manajer Teknik jika ada gangguan atau kerusakan pada fasilitas teknologi bandara.



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)



Gambar 3.1 Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri
Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

Lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) mencakup wilayah kerja yang disesuaikan dengan kompetensi di tempat pelaksanaan OJT. Pelaksanaan OJT bagi Taruna Program Diploma III Teknik Navigasi Udara (TNU) Tahun 2024 dilaksanakan pada awal Semester V yang dimulai pada tanggal 02 Januari 2026 dan difokuskan pada *InJourney Airports* di Bandar Udara Dhoho Kediri.

Secara teknis, pelaksanaan OJT tahap kedua ini dilaksanakan pada Unit Information and Communication Technology (ICT). Namun demikian, dalam struktur organisasi bandar udara terdapat beberapa unit kerja yang memiliki peran dan tanggung jawab berbeda dalam mendukung operasional penerbangan. Unit-unit kerja tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Unit Airport Operation (Operasi) merupakan unit yang bertanggung jawab terhadap kelancaran kegiatan operasional penerbangan baik di sisi udara (*airside*) maupun sisi darat (*landside*). Unit ini melakukan pengawasan terhadap pergerakan pesawat di apron, pemantauan kondisi runway dan taxiway, serta koordinasi jadwal penerbangan dengan maskapai dan pihak terkait guna memastikan kegiatan operasional berjalan sesuai prosedur keselamatan.

2. Unit Aviation Security (AVSEC) memiliki tanggung jawab dalam menjaga keamanan penerbangan sesuai dengan regulasi nasional dan standar yang ditetapkan oleh International Civil Aviation Organization. Tugasnya meliputi pemeriksaan penumpang dan barang bawaan menggunakan peralatan keamanan, pengawasan area terbatas (restricted area), serta pelaksanaan patroli keamanan di lingkungan bandar udara.
3. Unit Information and Communication Technology (ICT) bertanggung jawab dalam pengelolaan dan pemeliharaan seluruh sistem teknologi informasi dan komunikasi bandar udara. Ruang lingkup kerjanya mencakup pengelolaan server dan jaringan komputer, sistem informasi penerbangan seperti Flight Information Display System (FIDS), sistem CCTV, perangkat komunikasi internal, serta pengamanan dan pencadangan data.
4. Unit Elektronika dan Listrik berperan dalam menjamin ketersediaan serta kestabilan pasokan daya listrik yang menunjang seluruh kegiatan operasional. Unit ini menangani sistem distribusi listrik, pemeliharaan genset dan UPS, serta sistem penerangan sisi udara seperti lampu runway dan taxiway yang mendukung keselamatan penerbangan.
5. Unit Teknik dan Fasilitas bertanggung jawab terhadap pemeliharaan infrastruktur dan bangunan terminal. Kegiatan yang dilakukan meliputi perawatan gedung, sistem pendingin ruangan (HVAC), lift dan eskalator, serta fasilitas umum lainnya agar tetap dalam kondisi layak dan aman digunakan oleh penumpang.
6. Unit Komersial dan Pelayanan berfokus pada pengelolaan pelayanan penumpang serta kegiatan komersial di lingkungan bandar udara. Unit ini mengelola area usaha atau tenant, memberikan layanan informasi kepada penumpang, serta menangani pengaduan pelanggan guna menjaga kualitas pelayanan bandar udara.
7. Unit Keuangan dan Administrasi memiliki tanggung jawab dalam pengelolaan administrasi dan keuangan bandar udara, termasuk penyusunan anggaran, administrasi kepegawaian, pengarsipan dokumen, serta pelaporan keuangan dan operasional guna mendukung tata kelola organisasi yang efektif.

Selama pelaksanaan kegiatan OJT tahap kedua, taruna dibimbing dan diawasi langsung oleh OJT Instructor (OJTI), yaitu teknisi yang bertanggung jawab dalam memberikan arahan, pembelajaran, serta pendampingan teknis di lapangan. Dalam kegiatan OJT ini, taruna mengikuti berbagai aktivitas harian yang berkaitan dengan sistem dan peralatan pada Unit ICT, khususnya dalam kegiatan pemeliharaan dan pengawasan sistem teknologi informasi di lingkungan bandar udara.

Selama pelaksanaan kegiatan OJT tahap kedua, taruna dibimbing dan diawasi oleh OJT *Instructor*. Dalam hal ini adalah teknisi yang bertanggung jawab untuk membimbing Taruna. Pada kegiatan OJT ini Taruna telah mengikuti berbagai kegiatan setiap harinya, diantaranya sebagai berikut:

1. Pengenalan terhadap peralatan keamanan penerbangan dan pelayanan bandara serta penjelasan fungsi dan peran peralatan tersebut di Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri.
2. Mengikuti pemberian materi oleh OJT *Instructor* atau teknisi pelaksana untuk memperdalam pemahaman mengenai peralatan.
3. Mengikuti kegiatan pemeliharaan peralatan

3.1.1 Fasilitas Information and Communication Technology (ICT)

Fasilitas Information and Communication Technology (ICT) di Bandar Udara International Dhoho Kediri merupakan sistem pendukung operasional bandar udara yang mencakup pengelolaan informasi penerbangan, sistem keamanan elektronik, serta jaringan komunikasi data. Seluruh sistem ini berada di bawah tanggung jawab Unit ICT dan dipelihara secara berkala melalui kegiatan preventive maintenance dan corrective maintenance guna menjamin keandalan sistem serta keselamatan operasional penerbangan.

Adapun fasilitas yang berada dalam lingkup kerja Unit ICT adalah sebagai berikut:

1.) Flight Information Display System (FIDS)

Flight Information Display System (FIDS) merupakan sistem yang digunakan untuk menampilkan informasi penerbangan seperti jadwal keberangkatan (departure), kedatangan (arrival), nomor penerbangan, gate, dan status penerbangan secara real-time melalui layar monitor di area terminal.

Spesifikasi FIDS di Bandar Udara Dhoho Kediri



Gambar 3 2 FIDS
Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

Merk : SAMSUNG

Tahun Instalasi : bulan 10 tahun 2023

Penempatan : Area Terminal

2.) Closed Circuit Television (CCTV)

CCTV merupakan sistem kamera pengawas yang digunakan untuk mendukung keamanan dan pengawasan operasional di area terminal, apron, dan area terbatas (restricted area).



Gambar 3 3 CCTV BOSCH

Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

Spesifikasi CCTV di Bandar Udara Dhoho Kediri

Merk Kamera : BOSCH

Penempatan : Area Terminal, Apron, dan Ruang Server

3.) Public Address System (PA System)

Public Address System merupakan sistem pengeras suara yang digunakan untuk menyampaikan pengumuman kepada penumpang terkait informasi penerbangan dan informasi umum lainnya.



Gambar 3 4 Public Address
Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

PAS bekerja dengan mengubah suara dari mikrofon menjadi sinyal listrik, kemudian diperkuat oleh amplifier dan disalurkan ke speaker di berbagai area terminal. Petugas dapat mengatur zona, volume, dan jadwal pengumuman melalui panel kontrol. Sistem ini juga bisa terintegrasi dengan FIDS atau sistem keamanan bandara agar pengumuman berjalan otomatis dan efisien.

4.) Fire Alarm System

Fire Alarm System merupakan sistem pendeteksi dini kebakaran yang bekerja secara otomatis apabila terdeteksi asap atau panas yang melebihi ambang batas normal.

Spesifikasi Fire Alarm System di Bandar Udara Dhoho Kediri



Gambar 3 5 Fire Alarm
Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

- Cara Kerja

Sistem Alarm Kebakaran berfungsi dengan mendeteksi tanda-tanda awal kebakaran melalui alat penginderaan seperti detektor asap dan detektor panas yang dipasang di lokasi tertentu. Ketika kebakaran terjadi, partikel asap atau peningkatan suhu akan tertangkap oleh sensor, yang kemudian

mengirimkan sinyal ke Pusat Kontrol Alarm Kebakaran sebagai pengendali utama sistem.

Selanjutnya, Pusat Kontrol Alarm Kebakaran akan menganalisis sinyal yang diterima untuk memastikan bahwa situasi tersebut benar-benar merupakan tanda kebakaran. Setelah terkonfirmasi, panel akan mengaktifkan perangkat pemberitahuan seperti lonceng alarm, sirene, dan lampu indikator untuk memberi tahu penghuni gedung atau petugas. Di samping itu, dalam beberapa sistem, panel juga dapat mengirimkan sinyal ke pusat pemantauan atau terhubung dengan sistem lainnya seperti Sistem Pemadam Kebakaran, kontrol lift, dan sistem ventilasi untuk membantu proses evakuasi dan penanganan kebakaran.

5.) X-Ray Machine

X-Ray Machine merupakan peralatan pemeriksaan keamanan yang digunakan untuk memindai barang bawaan penumpang dan bagasi guna mendeteksi benda berbahaya.

Spesifikasi X-Ray Machine di Bandar Udara Dhoho Kediri



Gambar 3 6 X-Ray

Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

Merk : Leidos

Tipe : B220

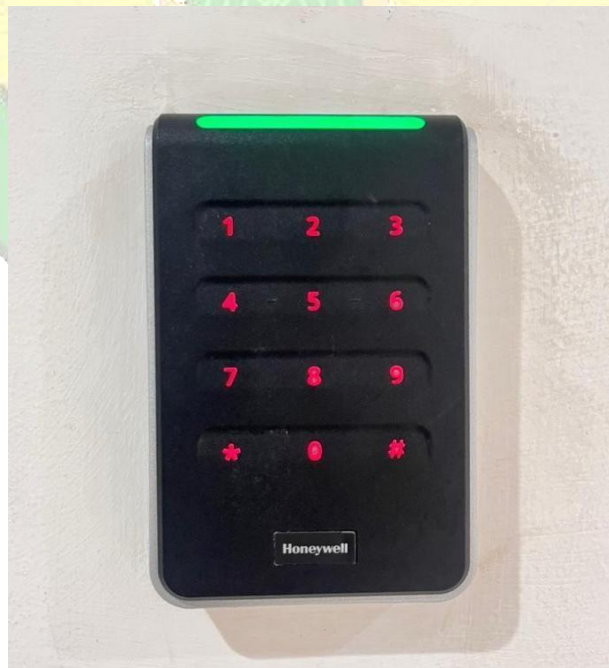


Gambar 3 7 X-Ray Cargo merek Leidos

Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

6.) Access Control System

Access Control System digunakan untuk membatasi dan mengontrol akses masuk ke area terbatas di lingkungan bandar udara.



Gambar 3 8 Access Control System

Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

7.) WalkThrough Metal Detector (WTMD)

Detektor Logam Walk-Through (WTMD) adalah perangkat keamanan yang berbentuk seperti pintu, yang diterapkan di bandara untuk mengidentifikasi benda logam yang dibawa oleh penumpang sebelum mereka memasuki terminal atau pesawat. WTMD berfungsi untuk mendukung keselamatan dan keamanan penerbangan dengan mencegah masuknya senjata atau benda logam berbahaya ke dalam area publik di bandara.



Gambar 3 9 WalkThrough Metal Detector (WTMD)

Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

Cara Kerja:

Penumpang diminta untuk melintasi pintu WTMD. Di dalam WTMD terdapat sensor elektromagnetik yang berfungsi untuk mendeteksi keberadaan benda logam di tubuh penumpang. Jika ada logam yang terdeteksi, sistem akan mengeluarkan alarm berupa suara dan lampu indikator, yang akan memberi tahu petugas keamanan untuk melakukan pemeriksaan manual guna memastikan tidak ada barang berbahaya yang sedang dibawa. WTMD umumnya dipasang di pintu masuk terminal, area check-in, dan akses menuju ruang keberangkatan, serta terintegrasi dengan

prosedur keamanan bandara untuk mendukung kelancaran dan keselamatan operasional.

8.) PABX

PABX merupakan sistem komunikasi internal yang terdapat di bandara, memungkinkan interaksi antara petugas atau departemen dalam terminal serta terkoneksi dengan jaringan telepon luar. Sistem ini berfungsi untuk mendukung pengelolaan operasional, pelayanan kepada penumpang, dan keamanan bandara dengan cara yang sangat efektif.



Gambar 3 10 PABX

Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

Cara kerja:

PABX mengelola jalur panggilan secara otomatis, menghubungkan telepon internal antara kantor atau area operasional tanpa memerlukan bantuan operator manusia. Sistem ini juga bisa menghubungkan panggilan ke telepon di luar bandara menggunakan jaringan publik, serta memiliki fitur tambahan seperti pengalihan panggilan, pesan suara, dan panggilan konferensi untuk mendukung koordinasi di area bandara.

9.) Explosive Trace Detector/ ETD

ETD adalah perangkat keamanan yang digunakan di bandara untuk menemukan jejak bahan peledak di barang bawaan penumpang, kargo, atau tas. Alat ini berperan penting dalam memastikan keselamatan penerbangan

dengan mendeteksi potensi bahan peledak sebelum barang-barang tersebut sampai di area umum atau pesawat.

Cara Kerja:

Barang atau tas akan diusap menggunakan swab khusus yang kemudian ditempatkan pada ETD. Perangkat ini akan menganalisis partikel yang menempel dan mencari tanda-tanda bahan peledak. Apabila bahan peledak terdeteksi, ETD akan mengeluarkan alarm sehingga petugas keamanan bisa melakukan pemeriksaan lebih lanjut secara manual.



Gambar 3 11 Data Server
Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

3.2 Kegiatan OJT

Selama pelaksanaan kegiatan On the Job Training (OJT) tahap kedua di Unit ICT (Information, Communication, and Technology) Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri yang dikelola oleh InJourney Airports, taruna mendapatkan bimbingan dan pengawasan langsung dari OJT Instructor (OJTI) serta teknisi ICT yang bertugas di lapangan. Selama kegiatan OJT, taruna terlibat secara aktif dalam berbagai kegiatan operasional, pemeliharaan, serta pengawasan peralatan ICT yang mendukung kelancaran operasional bandar udara.

Adapun kegiatan yang dilaksanakan selama OJT berlangsung antara lain sebagai berikut:

1. Pengenalan peralatan ICT di Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri, meliputi sistem jaringan (networking), server, perangkat komunikasi internal, sistem CCTV, sistem Public Address (PA), sistem telepon PABX, perangkat X-Ray pada BHS dan HBS, serta peralatan pendukung teknologi informasi lainnya, beserta penjelasan fungsi dan peran masing-masing peralatan dalam menunjang operasional bandar udara.
2. Mengikuti pemberian materi dan arahan dari OJT Instructor (OJTI) terkait sistem kerja Unit ICT di lingkungan Bandar Udara Dhoho Kediri, termasuk struktur sistem, alur distribusi jaringan, serta prosedur penanganan gangguan peralatan.
3. Melakukan daily check peralatan X-Ray pada sistem BHS (Baggage Handling System) dan HBS (Hold Baggage Screening) setiap pagi sebelum operasional penerbangan dimulai, guna memastikan seluruh peralatan dalam kondisi normal, siap digunakan, dan sesuai standar keamanan penerbangan.
4. Melakukan pengecekan dan monitoring perangkat ICT di ruang server maupun ruang distribusi jaringan untuk memastikan kestabilan koneksi, suhu ruangan, daya listrik, serta kondisi perangkat aktif seperti switch, router, dan server.
5. Melakukan kegiatan preventive maintenance pada peralatan ICT, seperti pembersihan perangkat, pengecekan kabel dan konektor, serta pengujian

fungsi sistem secara berkala guna mencegah terjadinya gangguan saat operasional.

6. Melakukan pengisian logbook dan dokumentasi kegiatan pemeliharaan, baik untuk peralatan ICT utama maupun fasilitas penunjang lainnya sebagai bentuk administrasi dan pelaporan teknis.
7. Membantu monitoring sistem keamanan berbasis teknologi, seperti CCTV dan sistem kontrol akses, untuk memastikan sistem berjalan optimal dan dapat mendukung pengawasan area operasional bandar udara.
8. Turut serta dalam pemeriksaan hingga perbaikan peralatan yang bermasalah atau mengalami kerusakan, dengan bimbingan langsung dari teknisi ICT di lapangan, mulai dari identifikasi gangguan, analisis penyebab kerusakan, hingga proses troubleshooting dan pengujian ulang setelah perbaikan dilakukan.

3.3 Tinjau Teori

3.3.1 Pengertian Flight Information Display System (FIDS)

Informasi Penerbangan Display System (FIDS) adalah sistem informasi yang diterapkan di bandara untuk menyajikan data penerbangan kepada penumpang secara visual melalui layar monitor yang terdapat di berbagai lokasi dalam terminal. Sistem ini berfungsi sebagai alat untuk menyampaikan informasi yang terkait dengan jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat secara langsung.

FIDS memainkan peranan krusial dalam mendukung kelancaran operasi di bandar udara, karena sistem ini memberikan informasi yang tepat dan jelas kepada penumpang mengenai status penerbangan mereka. Detail yang ditampilkan mencakup waktu penerbangan, kode penerbangan, nama maskapai, tujuan atau titik asal penerbangan, nomor gerbang, serta status penerbangan seperti boarding, keterlambatan, atau pembatalan.

Di Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri, sistem FIDS menjadi salah satu infrastruktur teknologi yang mendukung pelayanan informasi kepada penumpang. Dengan adanya FIDS, penumpang dapat dengan mudah mendapatkan informasi terkait penerbangan tanpa perlu bertanya langsung kepada petugas bandara, sehingga proses pelayanan menjadi lebih efektif dan efisien.

3.3.2 Tujuan dan Fungsi FIDS di Bandar Udara

Penerapan Sistem Tampilan Informasi Penerbangan di bandara bertujuan untuk memudahkan penumpang mendapatkan informasi penerbangan dengan cepat, tepat, dan mudah dimengerti. Sistem ini juga berperan dalam menjaga kelancaran operasi bandara serta meningkatkan kualitas layanan bagi pengguna jasa penerbangan. Berikut adalah beberapa fungsi utama FIDS di bandara:

1. Menyediakan informasi terkait jadwal keberangkatan dan kedatangan pesawat untuk penumpang.
2. Menginformasikan tentang perubahan jadwal penerbangan seperti keterlambatan, pergeseran jadwal, ataupun pembatalan penerbangan.
3. Menampilkan data mengenai nomor penerbangan, maskapai, serta tujuan atau asal penerbangan.
4. Memberikan informasi tentang pintu keberangkatan atau area boarding bagi penumpang.
5. Membantu penumpang dalam mempersiapkan perjalanan mereka melalui informasi penerbangan yang jelas dan mudah diakses.
6. Mendukung petugas bandara dalam menyampaikan informasi penerbangan kepada penumpang secara terintegrasi.

Dengan adanya FIDS, penyampaian informasi penerbangan di bandara dapat dilakukan dengan cara yang teratur dan terpusat, sehingga mengurangi kemungkinan kesalahan informasi yang bisa menyebabkan kebingungan bagi penumpang.

3.3.3 Komponen Utama Sistem FIDS

Sistem Flight Information Display System terdiri dari beberapa komponen utama yang saling terhubung untuk mendukung proses pengolahan dan penyampaian informasi penerbangan kepada penumpang. Komponen-komponen tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Server FIDS

Server FIDS merupakan pusat pengolahan data yang berfungsi untuk menerima, menyimpan, dan mengelola data penerbangan sebelum

ditampilkan pada layar monitor. Server ini mengatur distribusi informasi ke seluruh perangkat display yang berada di area bandara.

2. Database Penerbangan

Database penerbangan berfungsi sebagai tempat penyimpanan seluruh data yang berkaitan dengan jadwal penerbangan, maskapai, nomor penerbangan, waktu keberangkatan dan kedatangan, serta status penerbangan. Data ini biasanya terintegrasi dengan sistem operasional bandara lainnya.

3. Display Monitor / Layar Informasi

Display monitor merupakan perangkat output yang digunakan untuk menampilkan informasi penerbangan kepada penumpang. Monitor ini biasanya berupa layar LED atau LCD berukuran besar yang ditempatkan di berbagai area terminal bandara agar mudah dilihat oleh penumpang.

4. Jaringan Komunikasi (LAN / Fiber Optic)

Jaringan komunikasi berfungsi sebagai media penghubung antara server, database, dan perangkat display. Jaringan ini biasanya menggunakan teknologi Local Area Network (LAN) atau Fiber Optic agar proses pengiriman data dapat berlangsung dengan cepat dan stabil.

5. Workstation Operator

Workstation operator merupakan perangkat komputer yang digunakan oleh petugas bandara untuk melakukan penginputan, pengubahan, serta pengawasan terhadap data penerbangan yang ditampilkan pada sistem FIDS.

3.3.4 Cara Kerja Sistem FIDS

Sistem Display Informasi Penerbangan beroperasi dengan cara mendapatkan dan mengolah data penerbangan dari sistem operasional bandara, lalu menayangkan informasi tersebut di layar monitor yang ada di berbagai lokasi terminal bandara.

Langkah awal proses FIDS dimulai dengan penginputan jadwal penerbangan oleh petugas bandara atau melalui sistem database yang terhubung. Data tersebut akan kemudian diproses oleh server FIDS yang berfungsi sebagai pusat pengolahan informasi.

Setelah melalui proses pengolahan, data penerbangan akan dikirimkan melalui jaringan komunikasi ke perangkat tampilan yang ada di terminal bandara. Informasi tersebut ditampilkan di layar monitor dalam format tabel

yang mencakup jadwal penerbangan, nomor penerbangan, maskapai, tujuan atau asal penerbangan, serta status penerbangan. Jika terjadi perubahan pada informasi penerbangan seperti penundaan atau perubahan gerbang, petugas operator dapat memperbarui data dalam sistem, sehingga informasi terbaru akan segera ditampilkan di semua layar FIDS yang terhubung dengan sistem tersebut.

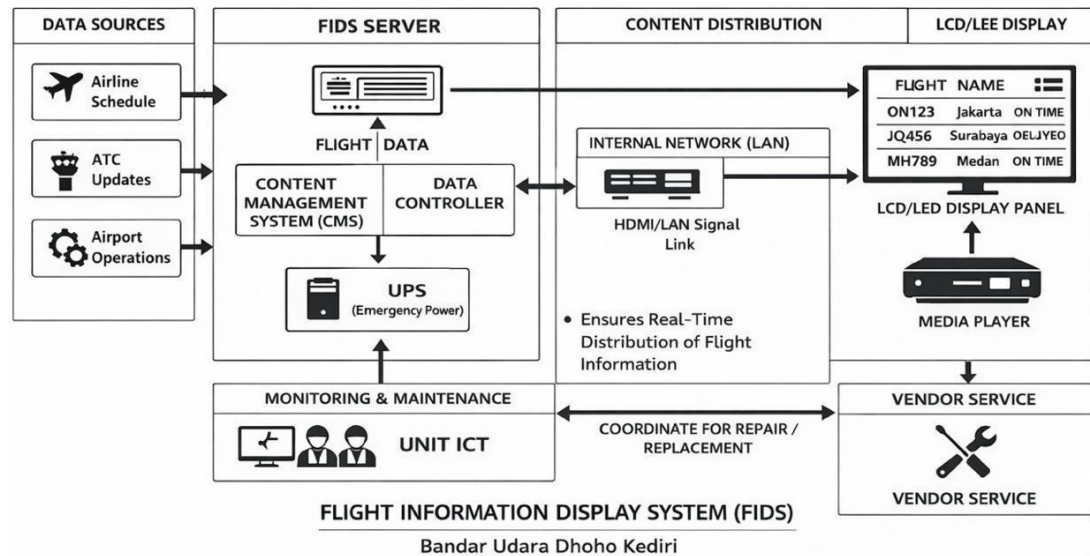
3.3.5 Jenis Informasi yang Ditampilkan pada FIDS

Informasi yang ditampilkan pada sistem Flight Information Display System umumnya berkaitan dengan data penerbangan yang dibutuhkan oleh penumpang. Informasi tersebut disajikan dalam bentuk tabel yang mudah dibaca dan dipahami. Beberapa jenis informasi yang biasanya ditampilkan pada layar FIDS antara lain sebagai berikut:

1. Jadwal keberangkatan penerbangan (Departure).
2. Jadwal kedatangan penerbangan (Arrival).
3. Nomor penerbangan (Flight Number).
4. Nama maskapai penerbangan (Airline).
5. Kota tujuan atau asal penerbangan.
6. Nomor gate atau boarding gate.
7. Status penerbangan seperti On Time, Boarding, Delay, Last Call, ataupun Cancelled.

Informasi tersebut sangat penting bagi penumpang karena dapat membantu mereka mengetahui perkembangan penerbangan secara cepat dan akurat.

3.3.6 Blok Diagram FIDS



Gambar 3 12 Blok Diagram FIDS
Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

Blok diagram Sistem Tampilan Informasi Penerbangan (FIDS) di Bandar Udara Dhoho Kediri menunjukkan proses pengumpulan dan penyampaian informasi penerbangan dari berbagai sumber hingga tampil di layar informasi di area bandara.

Sistem ini menerima data dari sejumlah sumber utama, yang mencakup Jadwal Maskapai, Pembaruan ATC, dan Operasional Bandara. Jadwal Maskapai memberikan informasi mengenai jadwal penerbangan dari setiap maskapai, Pembaruan ATC memberikan update dari Pengendalian Lalu Lintas Udara seperti perubahan waktu atau status penerbangan, sementara Operasional Bandara menyampaikan informasi mengenai aktivitas berkaitan dengan kedatangan dan keberangkatan pesawat.

Data yang dikumpulkan dari beberapa sumber ini kemudian dikirimkan ke Server FIDS untuk diproses. Di dalam server terdapat Sistem Manajemen Konten (CMS) yang bertugas untuk mengelola, memperbaharui, dan menyusun informasi penerbangan yang akan ditampilkan. Selain itu, terdapat Pengendali Data yang mengatur pengolahan dan distribusi data agar informasi yang disajikan tetap tepat dan sesuai dengan situasi terkini. Untuk

memastikan sistem tetap stabil saat terjadi gangguan listrik, server dilengkapi dengan UPS sebagai cadangan daya.

Informasi penerbangan yang telah diproses kemudian disebarkan melalui Jaringan Intern (LAN) dengan menggunakan sambungan HDMI atau sinyal LAN. Jaringan ini mentransfer data dari server ke perangkat tampilan secara langsung, memungkinkan informasi penerbangan diperbarui di layar secara real-time.

Data yang sudah dikirim melalui jaringan selanjutnya diterima oleh Pemutar Media yang terhubung dengan Panel Tampilan LCD/LED. Pemutar Media ini berfungsi untuk memproses dan menampilkan informasi penerbangan pada layar. Melalui layar ini, penumpang bisa melihat berbagai informasi seperti nomor penerbangan, tujuan penerbangan, dan status penerbangan seperti tepat waktu, tertunda, atau dalam proses boarding.

Seluruh sistem FIDS ini diawasi oleh Unit ICT yang bertanggung jawab untuk monitoring dan pemeliharaan. Unit ICT memastikan sistem berfungsi dengan baik dan melakukan perawatan jika terjadi masalah. Apabila ditemukan kerusakan pada perangkat atau sistem, Unit ICT akan bekerja sama dengan vendor untuk memperbaiki atau mengganti perangkat yang diperlukan. Dengan keberadaan sistem FIDS ini, informasi penerbangan di Bandar Udara Dhoho Kediri dapat disampaikan kepada penumpang dengan cepat, akurat, dan dalam waktu nyata melalui layar informasi yang tersedia di area bandara.

3.3.7 Pemeliharaan dan Pengelolaan Sistem FIDS

Pemeliharaan untuk sistem Display Informasi Penerbangan adalah aktivitas krusial yang bertujuan untuk memastikan semua perangkat dan sistem FIDS bekerja dengan baik dan mampu menyampaikan informasi penerbangan secara tepat kepada penumpang.

Proses pemeliharaan sistem FIDS meliputi pemeriksaan perangkat keras seperti server, layar tampilan, jaringan komunikasi, serta perangkat lunak yang terlibat dalam sistem ini. Di samping itu, teknisi juga melakukan pemantauan sistem secara rutin untuk mengidentifikasi potensi masalah atau kerusakan yang mungkin muncul.

Jika terjadi masalah pada sistem FIDS, teknisi akan melakukan analisis serta tindakan perbaikan agar sistem dapat kembali berjalan dengan normal. Proses pemeliharaan juga melibatkan pembaruan perangkat lunak, pemeriksaan konektivitas jaringan, serta penggantian komponen yang rusak.

Secara umum, pemeliharaan fasilitas bandara, termasuk sistem teknologi informasi seperti FIDS, bersumber dari beberapa regulasi dan standar yang berlaku, antara lain sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menegaskan bahwa setiap fasilitas yang mendukung penerbangan harus dirawat guna memastikan aspek keselamatan, keamanan, dan layanan penerbangan.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 139 yang menetapkan tanggung jawab pengelola bandara dalam menjaga keandalan operasional dan layanan fasilitas bandara.
3. Standar Operasional Prosedur (SOP) pemeliharaan fasilitas Teknologi Informasi dan Komunikasi (ICT) yang berlaku di lingkungan InJourney Airports. Ketentuan keamanan penerbangan yang merujuk pada Annex 17 ICAO mengenai Keamanan Penerbangan yang mengatur perlindungan fasilitas penerbangan dari tindakan yang dapat membahayakan keamanan.

Dengan adanya pemeliharaan yang terencana dengan baik, sistem FIDS di Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri dapat tetap berfungsi secara optimal, mendukung kelancaran operasional bandara, serta menyajikan layanan informasi yang berkualitas kepada para pengguna jasa penerbangan.

3.4 Permasalahan



Gambar 3. 1 Public Address

Sumber: Dokumentasi Penulis 2026

Selama pelaksanaan On the Job Training (OJT) Tahap II di Unit Teknologi Informasi dan Komunikasi (ICT) InJourney Airports Bandar Udara Dhoho Kediri, kegiatan pemeliharaan preventif dilaksanakan secara teratur terhadap sistem Flight Information Display System (FIDS) untuk memastikan semua perangkat berjalan dengan optimal dan dapat menampilkan informasi penerbangan dengan tepat dan stabil. Kegiatan ini mencakup pemeriksaan kondisi fisik tampilan, pengawasan kualitas visual, pengujian konektivitas jaringan, serta pengecekan sinkronisasi data dengan server pusat.

Dalam rangka pemeliharaan preventif ini, ditemukan gangguan pada beberapa unit tampilan FIDS yang berupa layar yang berkedip serta adanya garis horizontal dan vertikal pada bagian tertentu layar. Masalah ini tidak berasal dari sistem server atau jaringan distribusi data, melainkan teridentifikasi sebagai masalah yang berasal dari komponen panel display sebagai bagian dari perangkat keras. Keadaan ini menunjukkan adanya penurunan kinerja atau kerusakan dalam modul internal layar yang bisa memengaruhi kualitas informasi yang disajikan kepada pengguna bandara.

Temuan ini kemudian ditindaklanjuti oleh teknisi Unit ICT dengan melakukan identifikasi awal, dokumentasi masalah, dan melaporkan kepada pihak terkait sesuai dengan prosedur pemeliharaan yang berlaku. Berdasarkan hasil pemeriksaan, perangkat yang bermasalah masih berada dalam periode garansi vendor, sehingga tindakan perbaikan atau penggantian komponen internal tidak dilakukan secara langsung oleh pihak ICT, tetapi melalui mekanisme klaim dan kerja sama dengan vendor resmi.

Dengan demikian, masalah yang muncul tidak hanya berkaitan dengan aspek teknis perangkat, tetapi juga melibatkan prosedur pemeliharaan dan batasan otoritas dalam menangani gangguan. Hal ini menunjukkan betapa pentingnya pelaksanaan pemeliharaan preventif secara rutin untuk deteksi dini gangguan, sehingga masalah dapat segera dikenali dan ditindaklanjuti sebelum berdampak pada pelayanan informasi penerbangan di Bandar Udara Dhoho Kediri..

3.5 Penyelesaian Permasalahan

Penanganan masalah yang terjadi pada sistem Display Informasi Penerbangan (FIDS) di Bandar Udara Dhoho Kediri dilaksanakan dengan mengikuti prinsip perawatan fasilitas bandara yang merujuk pada regulasi keselamatan penerbangan nasional serta standar operasional yang ditetapkan oleh pengelola bandara.

Secara umum, perawatan fasilitas bandara mengacu pada:

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengenai Penerbangan, yang menekankan bahwa setiap fasilitas yang mendukung penerbangan harus dirawat untuk memastikan aspek keselamatan, keamanan, dan pelayanan.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 139, yang mengatur tanggung jawab penyedia bandar udara dalam menjaga keandalan operasional dan pelayanan fasilitas.
3. Standar Operasional Prosedur (SOP) pemeliharaan fasilitas Teknologi Informasi dan Komunikasi (ICT) yang berlaku di lingkungan InJourney Airports.

Walaupun FIDS tidak termasuk dalam kategori peralatan navigasi penerbangan, sistem ini tetap menjadi fasilitas yang penting dalam

memberikan informasi penerbangan yang mendukung kelancaran operasional dan kenyamanan bagi penumpang. Oleh karena itu, setiap masalah yang ditemukan harus segera diambil tindakan sesuai dengan prosedur yang ada.

Dalam setiap penanganan masalah perangkat di area bandar udara, terutama pada sistem penyampaian informasi seperti Flight Information Display System (FIDS), penting untuk mengikuti langkah-langkah kerja yang teratur dan tercatat. Tujuan dari hal ini adalah untuk menjamin bahwa setiap tindakan yang dilakukan tetap mengacu pada Standar Operasional Prosedur (SOP), menjaga keselamatan kerja, serta mengurangi kemungkinan terjadinya gangguan lebih lanjut pada sistem operasional bandara. Berdasarkan hasil observasi selama OJT, tahapan prosedur penanganan gangguan dilakukan sebagai berikut:

1. Deteksi Awal melalui Pemeliharaan Preventif

Masalah ditemukan selama kegiatan pemeliharaan preventif yang rutin, termasuk pemeriksaan visual terhadap kondisi layar, pengamatan kestabilan tampilan, serta pengawasan kinerja perangkat saat beroperasi.

2. Identifikasi dan Diagnosa Awal

Teknisi ICT memastikan bahwa masalah tersebut tidak berasal dari server atau jaringan dengan memeriksa konektivitas serta sistem distribusi data. Setelah sistem perangkat lunak dinyatakan berfungsi normal, masalah diidentifikasi berasal dari panel layar (perangkat keras).

3. Dokumentasi dan Pelaporan Teknis

Setiap temuan dicatat dalam laporan teknis yang mencakup lokasi unit, jenis masalah (flickering atau garis pada LCD), nomor seri perangkat, serta kondisi saat temuan terjadi.

4. Koordinasi dan Pengajuan Klaim Garansi

Karena perangkat masih dalam masa garansi, Unit ICT mengajukan klaim kepada vendor resmi dengan melampirkan dokumen kerusakan sesuai dengan prosedur administrasi yang berlaku.

5. Pelaksanaan Penggantian oleh Vendor

Vendor melakukan pembongkaran unit layar dan mengganti panel LCD dengan menggunakan peralatan teknis yang sesuai, di bawah pengawasan teknisi ICT untuk memastikan pekerjaan dilakukan secara aman dan memenuhi standar.

6. Pengujian dan Verifikasi Akhir

Setelah proses penggantian selesai, dilakukan pengujian tampilan untuk memastikan layar berfungsi normal tanpa flickering atau garis. Sistem kemudian dikembalikan ke kondisi operasional secara penuh.

Setelah semua tahap penanganan selesai dilaksanakan dan perangkat telah berfungsi kembali dengan normal, terlihat bahwa proses penyelesaian masalah tidak hanya terfokus pada aspek teknis penggantian komponen, tetapi juga mencakup koordinasi, prosedur administrasi, dan pengawasan operasional yang terencana. Aktivitas ini menunjukkan bahwa dalam sistem operasional bandara, setiap masalah harus ditangani dengan cara yang terstruktur, dengan memperhatikan batasan kewenangan, standar keselamatan kerja, serta kesinambungan layanan kepada pengguna bandara.

Untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam tentang faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya gangguan serta bagaimana menanganinya, masalah ini selanjutnya dianalisis dengan pendekatan model SHELL (Software, Hardware, Environment, Liveware). Metode ini membantu dalam mengidentifikasi hubungan antara sistem, perangkat, lingkungan operasional, dan manusia dalam menjaga keandalan Flight Information Display System (FIDS) di Bandar Udara Dhoho Kediri. Pendekatan ini digunakan untuk mengeksplorasi hubungan di antara sistem, perangkat, lingkungan kerja, serta faktor manusia yang terlibat dalam pengoperasian sistem.

1. Software (Perangkat Lunak)

Pada aspek perangkat lunak, sistem FIDS di Bandar Udara Dhoho Kediri memanfaatkan Content Management System (CMS) yang berfungsi untuk mengelola serta menampilkan informasi penerbangan yang diterima dari server. Berdasarkan pemeriksaan yang dilakukan oleh teknisi dari Unit ICT, tidak ditemukan gangguan pada sistem perangkat lunak. Data penerbangan berhasil diterima dengan baik dari server dan distribusi informasi melalui jaringan internal berjalan lancar. Ini menunjukkan bahwa masalah yang dialami tidak berasal dari kesalahan konfigurasi sistem, aplikasi, atau gangguan pada server FIDS.

2. Hardware (Perangkat Keras)

Komponen perangkat keras menjadi sumber utama permasalahan dalam kasus ini. Gangguan yang teridentifikasi berupa flickering serta garis-garis yang muncul pada layar LCD display informasi penerbangan. Keadaan ini mengindikasikan bahwa terdapat kerusakan pada panel LCD atau bagian internal layar. Kerusakan tersebut bisa disebabkan oleh umur komponen, kualitas panel yang digunakan, atau gangguan pada sistem display internal. Oleh karena itu, langkah yang diambil adalah mengganti panel layar oleh vendor resmi mengingat perangkat masih dalam masa garansi.

3. Environment (Lingkungan Operasional)

Faktor lingkungan juga merupakan salah satu aspek yang perlu diperhatikan untuk operasional perangkat display di area bandara. Layar FIDS umumnya dipasang di lokasi publik dengan tingkat aktivitas yang tinggi serta terpapar berbagai kondisi lingkungan seperti suhu ruangan, kelembaban, debu, serta penggunaan perangkat secara terus-menerus dalam waktu yang panjang. Meskipun ruang terminal biasanya telah dilengkapi dengan sistem pendingin udara yang baik, kondisi operasional 24 jam tetap dapat memengaruhi daya tahan komponen elektronik pada perangkat display.

4. Liveware (Manusia / Operator)

Komponen liveware berhubungan dengan peran manusia dalam pengoperasian serta pemeliharaan sistem. Dalam konteks ini, teknisi dari Unit ICT bertanggung jawab atas pemantauan, pemeliharaan preventif, serta penanganan awal masalah yang muncul pada sistem FIDS. Selama pelaksanaan OJT, teknisi melakukan pengecekan secara berkala untuk memastikan semua perangkat berfungsi dengan optimal. Ketika terjadi gangguan pada layar, teknisi segera melakukan identifikasi, dokumentasi, dan berkoordinasi dengan vendor untuk perbaikan. Ini menunjukkan bahwa faktor manusia memainkan peran penting dalam memastikan keandalan sistem melalui aktivitas monitoring dan pemeliharaan yang rutin.

Berdasarkan analisis menggunakan model SHELL, bisa disimpulkan bahwa gangguan yang terjadi pada sistem Flight Information Display System (FIDS) di Bandar Udara Dhoho Kediri terutama disebabkan oleh faktor perangkat keras, khususnya kerusakan pada panel LCD display. Sementara itu, komponen perangkat lunak, lingkungan, dan manusia masih dalam

kondisi mendukung operasional sistem. Melalui proses identifikasi, kerja sama dengan vendor, serta penggantian bagian yang rusak, sistem FIDS dapat berfungsi kembali secara normal dan terus menyediakan informasi penerbangan yang akurat kepada pengguna jasa bandara.



BAB IV

4.1 KESIMPULAN

Berdasarkan kegiatan OJT tahap kedua yang dilaksanakan penulis di *Injourney International Airports* Kantor Cabang Dhoho Kediri pada Unit *Airport Technology*, di dapat kesimpulan sebagai berikut.

4.1.1 Kesimpulan BAB III

Bab ini menjelaskan konsep dasar tentang sistem Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) di bandara, dengan fokus pada Sistem Tampilan Informasi Penerbangan (FIDS) yang merupakan salah satu sarana utama dalam memberikan informasi penerbangan kepada penumpang. Penjelasan mencakup definisi FIDS, perannya dalam operasional bandara, komponen penting sistem seperti server, jaringan komunikasi data, dan unit tampilan, serta cara kerja sistem dalam mengumpulkan, memproses, dan menunjukkan informasi penerbangan secara langsung di area terminal Bandar Udara Dhoho Kediri.

Berdasarkan uraian teori tersebut, dapat disimpulkan bahwa FIDS memiliki peranan krusial dalam mendukung kelancaran pelayanan operasional bandara dengan menyajikan informasi penerbangan yang tepat, jelas, dan tepat waktu kepada pengguna bandara. Di samping itu, keandalan FIDS sangat tergantung pada kondisi perangkat keras, perangkat lunak, jaringan komunikasi, serta kegiatan perawatan yang dilakukan secara rutin. Teori-teori yang dijelaskan dalam bab ini menjadi landasan untuk memahami aktivitas observasi, pemeliharaan, dan penanganan masalah yang terjadi pada sistem FIDS selama pelaksanaan Pelatihan Kerja Lapangan (OJT) di Unit TIK Bandar Udara Dhoho Kediri pada bab yang berikutnya.

4.1.2 Kesimpulan pelaksanaan On The Job Training

Kesimpulan dari pelaksanaan On the Job Training (OJT) adalah bahwa melalui kegiatan tersebut, taruna dapat mempelajari dan langsung mempraktekkan berdasarkan pengetahuan teori dan praktik yang telah diperoleh selama masa pendidikan, serta disesuaikan dengan sarana yang ada di bandar udara. Selama OJT, penulis juga memperoleh pengetahuan tambahan, peluang belajar, pengalaman kerja yang sebenarnya, dan pemahaman mengenai peran dan tanggung jawab seorang teknisi.

4.2 Saran

Selanjutnya, penulis merekomendasikan agar peluang untuk melakukan pengamatan langsung terhadap peralatan ICT dan cara kerja operasional bandara ditingkatkan, khususnya dalam aktivitas pemeliharaan preventif, pemantauan sistem, dan pendeteksian masalah perangkat. Melalui praktik yang terarah, taruna akan mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam tentang cara kerja sistem, prosedur perawatan, serta cara mengatasi gangguan yang mungkin terjadi pada fasilitas ICT seperti FIDS dan perangkat terkait lainnya.

Di samping itu, pencatatan aktivitas OJT sebaiknya dilakukan dengan cara yang lebih teratur melalui pengisian logbook harian yang rapi dan memiliki standar. Dokumentasi ini sangat berguna bagi taruna dalam mencatat berbagai aktivitas yang dilakukan, memahami prosedur kerja teknisi, serta menjadi acuan untuk mengevaluasi dan memperdalam pengetahuan tentang sistem ICT yang diterapkan di bandara.

Terakhir, penulis berharap agar kolaborasi antara lembaga pendidikan dan pihak InJourney Airports, terutama Unit ICT Bandar Udara Dhoho Kediri, dapat terus ditingkatkan. Dengan terjalinnya kerja sama yang baik, pelaksanaan OJT dapat menjadi metode pembelajaran yang efektif, memberikan pengalaman kerja yang nyata, serta mempersiapkan taruna untuk memasuki dunia kerja di sektor teknologi informasi dan komunikasi bandara dengan profesional.

DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. 2023. Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS). Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

ICAO. 2018. Annex 14 Aerodromes Volume I: Aerodrome Design and Operations. Montreal: International Civil Aviation Organization.

ICAO. 2016. Aerodrome Design Manual. Montreal: International Civil Aviation Organization.

InJourney Airports. 2024. Profil Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri. Kediri: PT Angkasa Pura Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2022. Statistik Transportasi Udara. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

PT Angkasa Pura Indonesia. 2023. Airport Operation Manual Bandar Udara Dhoho Kediri. Kediri.



LAMPIRAN I

Surat Pengantar On The Job Training (OJT)

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN BADAN LAYANAN UMUM POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	
Jl. Jemur Andayani I/73 Surabaya – 60236	Telepon : 031-8410871 031-8472936 Fax : 031-8490005	Email : mail@poltekbangsby.ac.id Web : www.poltekbangsby.ac.id

Nomor : SM.106/4/8/Poltekbang.Sby/2025 Surabaya, 18 Desember 2025
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : Satu lembar
Hal : Surat Pengantar OJT II Mahasiswa/i Prodi TNU XVI

Yth. *General Manager* Kantor Cabang PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara
Dhoho – Kediri

Berdasarkan Surat Kepala Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Nomor : SM.106/4/1/PPSDMPU/2025 tanggal 26 September 2025 Perihal Persetujuan Lokasi OJT Taruna, dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) II Mahasiswa/i Program Studi Diploma III Teknik Navigasi Udara Angkatan XVI Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2025/2026.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, berikut kami sampaikan nama Mahasiswa/i peserta *On The Job Training* (OJT) yang akan dilaksanakan pada tanggal 02 Januari 2026 – 31 Maret 2026 sebagaimana terlampir. Demi kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut, kami mohon kepada Bapak/Ibu Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Mahasiswa/i OJT dengan:

- Penerbitan Pas Bandara dalam rangka kegiatan operasional di Lokasi OJT (jika diperlukan);
- Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor *Handphone* Pembimbing Supervisor *On The Job Training* (OJT).

Untuk konfirmasi dan informasi lebih lanjut dapat menghubungi PIC OJT Prodi TNU a.n saudara Muhammad Rofi Hanif S.Tr.T (Nomor HP : 0857-1944-2886).

Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.

Direktur,

Ahmad Bahrawi, S.E., M.T.
NIP. 198005172000121003

Tembusan :
Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara

"Luruskan Niat dan Ikhlas Dalam Bekerja (Luna & Ija)"

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Besar Sertifikasi Elektronik (BSSE), Badan Siber dan Sandi Negara.



Lampiran Surat Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
Nomor : SM.106/4/8/Poltekbang.Sby/2025
Tanggal : 18 Desember 2025

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) II MAHASISWA/
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA TAHUN 2025

PROGRAM STUDI : D3 TEKNIK NAVIGASI UDARA
ANGKATAN : XVI
SEMESTER : 5 (LIMA)

No	Nama Mahasiswa	Lokasi OJT	Kompetensi	Waktu Pelaksanaan
1.	Fidelia Fernandes	Bandar Udara Dhoho	Elektronika Bandara	02 Januari – 31 Maret 2026
2.	Runi Muthia Mugniy			

Direktur,



Ahmad Bahrawi, S.E., M.T.
NIP. 198005172000121003

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Besar Sertifikasi Elektronik (BSrE), Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN).

LAMPIRAN II

Jadwal Dinas *On the Job Training* (OJT)

1. Jadwal Dinas Januari

JADWAL OJT DHOHO JANUARI 2026																	
JANUARI	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
FIDELIA FERNANDES	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L
RUNI MUTHIA MUGNIY	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L

JADWAL OJT DHOHO JANUARI 2026																	
Januari	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30				
FIDELIA FERNANDES	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH				
RUNI MUTHIA MUGNIY	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH				

MAULID NABI

2. Jadwal Dinas Februari

JADWAL OJT DHOHO FEBRUARI 2026																	
FEBRUARI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
FIDELIA FERNANDES	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH
RUNI MUTHIA MUGNIY	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH

JADWAL OJT DHOHO FEBRUARI 2026																	
FEBRUARI	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28						
FIDELIA FERNANDES	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH						
RUNI MUTHIA MUGNIY	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH						

3. Jadwal Dinas Maret

JADWAL OJT DHOHO MARET 2026																	
MARET	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
FIDELIA FERNANDES	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH
RUNI MUTHIA MUGNIY	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH

JADWAL OJT DHOHO MARET 2026																	
MARET	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
FIDELIA FERNANDES	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH			
RUNI MUTHIA MUGNIY	OH	OH	OH	OH	L	L	OH	OH	OH	OH	OH	L	L	OH			

LAMPIRAN III

Dokumentasi selama kegiatan OJT

