

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* II
PERUBAHAN TAMPILAN FIDS PADA COUNTER CHEK-IN
PT. ANGKASA PURA INDONESIA
BANDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA**



Di susun Oleh:

ADITYA ALAM FIRMANSYAH

NIT. 30222001

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK NAVIGASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* II PERUBAHAN TAMPILAN FIDS PADA COUNTER CHEK-IN PT. ANGKASA PURA INDONESIA BANDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA

Disusun Oleh :

ADITYA ALAM FIRMANSYAH
NIT. 30222001

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

Disetujui Oleh :

OJT Instructor

Dosen Pembimbing

MUH. HATTA HIDAYATULLAH

NIP. 0887245-M

BAMBANG BAGUS H, SiT, MM

NIP. 198109152005021001

Mengetahui,

Airport Technology Manager Departemen Health
Bandar Udara Internasional Yogyakarta

HERMAN PRAYITNO

NIK. 0776081-H

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 27 Februari 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris


BAMBANG BAGUS H, S.SiT, MM

NIP. 198109152005021001


MUHI. HATTA HIDAYATULLAH

NIP. 0887245-M


Mengetahui,

Ketua Program Studi

Diploma III Teknik Navigasi Udara


ADE IRFANSYAH, ST., MT.

NIP. 198011252002121002

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya ucapkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena dengan rahmat dan karunia-Nya yang telah memberikan Kesehatan, pengetahuan, keterampilan sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the job Training* (OJT) di PT. Angkasa Pura Indonesia Bandara Internasional Yogyakarta selama 2 bulan terhitung sejak 02 Januari 2025 sampai dengan tanggal 28 Februari 2025.

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 PT. Angkasa Pura Indonesia Bandara Internasional Yogyakarta, terutama kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan kesehatan, kelancaran dan keselamatan selama melaksanakan kegiatan OJT (*On the Job Training*).
2. Orangtua dan keluarga yang selalu mendoakan dalam setiap kegiatan.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, ST., MT. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Ade Irfansyah, ST., MT. selaku Ketua Program Studi Teknik Navigasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Bambang Bagus H, S.SiT., M.M. selaku dosen pembimbing OJT (*On the Job Training*) .
6. Bapak Rully Artha selaku General Manager PT. Angkasa Pura I Bandara Internasional Yogyakarta
7. Bapak Herman Prayitno selaku Manager Airport Technology.
8. Bapak Muh. Hatta Hidayatullah selaku On The Job Training Instructor

9. Segenap staf dan teknisi Unit Airport Technology PT. Angkasa Pura Indonesia I Bandara Internasional Yogyakarta.

10. 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.



Yogyakarta, 28 Februari 2025

Aditya Alam Firmansyah
NIT. 30222001

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud Dan Tujuan Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	1
1.2.1 Maksud Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	2
1.2.2 Tujuan Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	3
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Yogyakarta.....	3
2.2 Data Umum Bandara Udara Internasional Yogyakarta	3
2.2.1 Aerodrome Manual.....	4
2.2.2 Layout Bandar Udara Internasional Yogyakarta	16
2.3 Struktur Organisasi.....	18
BAB III PELAKSANAAN OJT.....	19
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	19
3.1.1 Serangkaian kegiatan selama pelaksanaan OJT di Bandar Udara Internasional Yogyakarta	19
3.1.2 Fasilitas Keamanan Bandar Udara pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta	19
3.1.3 Fasilitas Elektronika Bandar Udara pada Bandar Udara Internasional	

Yogyakarta	28
3.1.4 Fasilitas Sistem Pusat Kendali Operasi pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta.....	31
3.2 Jadwal Pelaksanaan OJT.....	33
3.3 Tinjauan Teori.....	34
3.3.1 Flight Information Display System (FIDS).....	34
3.3.2 Stasiun Data	35
3.3.3 Komputer.....	36
3.3.4 IP Address.....	37
3.4 Permasalahan	38
3.4.1 Analisa Permasalahan.....	39
3.4.2 Penyelesain Masalah.....	39
BAB IV PENUTUP	42
4.1 Kesimpulan.....	42
4.2 Saran	42
DAFTAR PUSTAKA	43
LAMPIRAN	44

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Lokasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta	3
Gambar 2. 2 Runway, Taxiway, Apron	16
Gambar 2. 3 Terminal, Parkir Kendaraan, dan Bagunan Lainnya.....	16
Gambar 2. 4 Batas-Batas Daerah Lingkungan Kerja	17
Gambar 2. 5 Jarak antar Bandar Udara ke Kota	17
Gambar 2. 6 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta.....	18
Gambar 3. 1 X-Ray di Bandara Internasional Yogyakarta	20
Gambar 3. 2 WTMD di Bandara Internasional Yogyakarta	23
Gambar 3. 3 HHMD di Bandara Internasional Yogyakarta	25
Gambar 3. 4 CCTV pada Bandara Internasional Yogyakarta.....	26
Gambar 3. 5 Acces Door	27
Gambar 3. 6 FIDS Bandara Internasional Yogyakarta	28
Gambar 3. 7 PAS Bandara Internasional Yogyakarta.....	29
Gambar 3. 8 Master Clock	30
Gambar 3. 9 Contoh tampilan FIDS	34
Gambar 3. 10 Contoh ruangan Server	36
Gambar 3.11 Komputer.....	37
Gambar 3. 12 Contoh IP Address.....	38
Gambar 3. 13 Halaman utama setting frame FIDS.....	40
Gambar 3. 14 Setting Frame FIDS	40
Gambar 3.15 Form Add New Image	41
Gambar 3.16 FIDS Check-in counter	41

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Fasilitas PKP-PK.....	6
Tabel 2. 2 Data Apron & Taxiway Bandar Udara Internasional Yogyakarta.....	7
Tabel 2. 3 Petunjuk Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu.....	8
Tabel 2. 4 Lokasi dan Designation Standar Taxi Route	9
Tabel 2. 5 Parking stand pesawat udara dan kordinat.....	9
Tabel 2. 6 Aerodrome Obstacle In Area 2.....	10
Tabel 2. 7 Aerodrome Obstacle In Area 3.....	12
Tabel 2. 8 Karakteristik Fisik Runway	13
Tabel 2. 9 Declared Distance.....	14
Tabel 2. 10 Approach and Runway Lighting.....	14
Tabel 2. 11 Other Lighting, Secondary Power Supplay	15
Tabel 2. 12 Helicopter Landing Area	15
Tabel 3. 1 Spesifikasi X-Ray	20
Tabel 3. 2 Spesifikasi WTMD	23
Tabel 3. 3 Spesifikasi HHMD.....	25
Tabel 3. 4 Spesifikasi CCTV	26
Tabel 3. 5 Spesifikasi ACCESS DOOR	27
Tabel 3. 6 Spesifikasi FIDS.....	28
Tabel 3. 7 Spesifikasi PAS	29
Tabel 3. 8 Spesifikasi Master Clock	30
Tabel 3. 9 Spesifikasi PABX.....	31
Tabel 3. 10 Spesifikasi BMS	32
Tabel 3. 11 Spesifikasi Fire Alarm	33

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma di bidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan yang memiliki tugas utama mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan kegiatan, fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional dan handal.

Pelaksanaan On The Job Training (OJT) merupakan kewajiban bagi peserta On The Job Training (OJT) Program Studi Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara/Teknik Navigasi Udara, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.09/BPSDM-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan Dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan. Kegiatan ini berfungsi untuk memberikan pengetahuan dan keterampilan lebih yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata, baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait.

Dengan adanya On The Job Training (OJT) ini diharapkan bagi seluruh Taruna/i dapat menambah pengetahuan dan wawasan yang lebih nyata mengenai lingkungan kerja. Sehingga melalui program ini bisa menghasilkan SDM yang berkompeten dibidang Teknik Navigasi Udara.

1.2 Maksud Dan Tujuan Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Adapun maksud dan tujuan dari pelaksanaan OJT selama di PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

1.2.1 Maksud Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

- a. Sebagai salah satu syarat kelulusan Taruna Program Studi D.III Teknik Navigasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya
- b. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat On The Job Training (OJT).
- c. Mempersiapkan diri baik sikap maupun mental dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
- d. Menjalin hubungan silaturahmi kepada seluruh karyawan yang ada di lingkungan kerja sebagai dasar untuk memperoleh masa depan yang lebih baik pada saat bekerja.

1.2.2 Tujuan Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

- a. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar dan memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
- b. Memberikan banyak pengalaman, wawasan, pengetahuan, kesempatan dan gambaran baru tentang situasi yang terjadi di lapangan kerja secara nyata baik secara teknis dan operasional kepada Taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya, khususnya dibidang Teknik Navigasi Udara.
- c. Mempelajari situasi serta permasalahan peralatan CNS-A yang nyata di lapangan.
- d. Melatih kedisiplinan, sikap, mental dan kesiapan pada situasi baru yang dihadapkan kepada Taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya, dengan situasi dan kondisi yang tidak terduga dan kerap terjadi di lapangan kerja.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Yogyakarta berada di wilayah Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, yaitu pada koordinat $7^{\circ}54'27''$ S dan $110^{\circ}03'16''$ E. Bandar Udara Internasional Yogyakarta dengan kode registrasi (IATA : YIA, ICAO : WAHI). Bandar Udara Internasional Yogyakarta tampak dari satelit dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 2. 1 Lokasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta
(Sumber : Google Earth diakses pada tanggal 20 Januari 2025)

Bandar Udara Internasional Yogyakarta secara resmi dibangun pada tanggal 27 Januari 2017, hal ini ditandai dengan prosesi “Babat Alas Mangun Kridha”, yaitu peletakan batu merah yang dilakukan oleh Presiden RI Joko Widodo. Kemudian Bandar Udara Internasional Yogyakarta mulai beroperasi sejak 29 April 2019, akan tetapi aktivitas maskapai berpindah secara keseluruhan pada tanggal 29 Maret 2020. Bandar udara ini diresmikan oleh Presiden Indonesia Joko Widodo pada tanggal 28 Agustus 2020.

2.2 Data Umum Bandara Udara Internasional Yogyakarta

Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang berada di yang terletak di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta (Angkasa Pura, 2020). Berikut merupakan data sarana dan prasarana yang ada pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta:

2.2.1 Aerodrome Manual

A. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

1. Indikator Lokasi : WAHI
2. Nama Bandar Udara : Bandara Udara Internasional Yogyakarta
3. Nama Kota : Yogyakarta

B. Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinat Referensi Bandar Udara : 07°54'15"S 110°03'27"E
2. Arah dan Jarak ke Kota : 246.49°/35.56 km dari Yogyakarta
3. Magnetik Var/Tahun Perubahan : 1°E (2020)/0.04° decreasing
4. Elevasi/referensi temperatur : 24.28 ft/26.2°C
5. 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
6. Elevasi tertinggi Touch Down Zone pada precision approach runway :
RWY 11 .28 feet
RWY 29 .28 feet
7. Rincian Rotating Beacon :
 - a. Merk : ADB
 - b. Type : L802/HPIT 400 Watt
 - c. Lokasi : ATC Tower
 - d. Koordinat : -
 - e. Frekuensi : 50 Hz
 - f. Warna : Putih dan Hijau
8. Penyelenggara Bandar Udara : PT. Angkasa Pura Indonesia
9. Alamat : Jl/ Wates KM 42 Kulon Progo,
Yogyakarta 55282
10. Nomor Telepon : 0274 – 4606000
11. Telefax : 0274 – 4606061
12. Telex : NIL

13. Email : via.tu@ap1.co.id
14. Tipe lalu lintas penerbangan yang diizinkan : VFR dan IFR
15. Keterangan : NIL

C. Jam Operasi

1. Pelayanan Pesawat Udara : 24 Jam
2. Administrasi Bandar Udara :
 Senin – Kamis : 01.00 s/d 09.30 UTC
 08.00 s/d 16.30 WIB
 Jumat : 01.00 s/d 08.30 UTC
 08.00 s.d 15.30 WIB
3. Bea Cukai dan Imigrasi : 24 Jam
4. Kesehatan dan Sanitasi : 24 Jam
5. Handling : 24 Jam
6. Keamanan Bandar Udara : 24 Jam
7. Keterangan : -

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

1. Fasilitas Penanganan Kargo :
 • 1 Unit *Forklift capability up to 5 ton*
 • *Cargo terminal capacity up to 68000 ton*
2. Bahan Bakar/Oli/Type :
 • Jet A-1 avtur
3. Fasilitas Pengisian Bahan Bakar/Kapasitas Fasilitas :
 - 2 Unit Fuel Truck @16000 L (13L/sec)
 - 1 Unit Fuel Truck @12000 L (13L/sec)
4. Ruang hanggar untuk perbaikan pesawat udara Fasilitas :
 - NIL
5. Fasilitas perbaikan untuk pesawat udara :
 - NIL

6. Keterangan :

- NIL

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

1. Hotel : Tersedia di Bandara
2. Restoran : Tersedia di Bandara
3. Transportasi : Kereta, Bus, Taxi, Angkutan Sewa
Khusus, Rent Car Tersedia di Bandara
4. Fasilitas kesehatan : Tersedia di Bandara
5. Bank dan Kantor Pos : Bank tersedia di bandara dan kantor pos
6. Kantor pariwisata : Tersedia di Bandara
7. Pelayanan bagasi : Tersedia di Bandara
8. Keterangan : NIL

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

Tabel 2. 1 Data Fasilitas PKP-PK
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

1.	Kategori bandar udara untuk PKP – PK	- 8 (Delapan)
2.	Fasilitas PKP-PK	- 3 Unit Foam Tender Type I (12.500 Liter) - 1 Unit Foam Tender Type IV - 1 Unit Comando Car - 3 Unit Ambulans - 1 Utility Car - 2 Unit Rubber Boat - 2 Unit Rigid Inflatable Boat - 1 Unit Nurse Tender
3.	Ketersediaan peralatan pemindahan pesawat udara yang rusak	- Cranes and aircraft mover with serviceability landing gear available up to B747-400
4.	Keterangan	(Follow Cluster Juanda Surabaya)

	Contact Person 0312986417 (ext. 417)
--	--------------------------------------

G. Availability Clearing

1. Type of clearing equipment : Not Applicable
2. Clearance : Not Applicable
3. Keterangan : NIL

H. Apron, Taxiway dan Check Location Data

Tabel 2. 2 Data Apron & Taxiway Bandar Udara Internasional Yogyakarta
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

No	Uraian	Dimensi	Permukaan	Strength
1.	Apron	1051 x 167 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T
2.	Taxiway A	198 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T
3.	Taxiway B	198 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T
4.	Taxiway C	318 x 23 m	Asphalt	PCN 89 F/C/X/T
5.	Taxiway D	318 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T
6.	Taxiway E	198 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T
7.	Taxiway F	198 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T
8.	Taxiway G	3430 x 45 m	Asphalt (C-D) Concrete (A-C & D-F)	PCN 89 F/C/X/T ; PCN 108 R/C/X/T
9.	Taxiway H	407,5 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T
10.	Taxiway J	159,5 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T
11.	Taxiway K	454 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T

ACL Location dan Elevation : NIL

VOR Checkpoints : NIL

INS Checkpoints : see Aircraft Parking/Docking Chart

Remarks : Apron : Slope 0,5%

TWY A,B,C,D,E,F,G,H,J,K,L :
Slope 1,5%

I. Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu

Tabel 2. 3 Petunjuk Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

NO	Uraian	Keterangan
1.	Penggunaan tanda identifikasi pesawat udara, taxiway guidelines, visual docking/parking guidance system untuk parkir pesawat udara, Sistem Aircraft Stand	- ID Sign of Aircraft : 1A, 1B, 1C, 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 4A, 4B, 4C, 5A, 5B, 5C, 6A, 6B, 6C, 7A, 7B, 7C, 8A, 8B, 8C, 9A, 9B, 9C, 10A, 10B, 10C, 11A, 11B, 11C - TWY Guide lines : See Aircraft - Visual docking : NIL - Parking guidance : Tersedia - Taxi line : Tersedia - Lead in line : Tersedia - Centreline : Tersedia - Marshaller stop line : Tersedia
2.	Marka dan Lampu Runway dan Taxiway	- Marka Runway : Designation, Centre line, Side stripe, THR, Aiming point, TDZ, RWY End. - Lampu Runway : Sequence Flashing, Apch THR, Centre Line, RWY Edge, RWY End - Marka Taxiway : Centre line, Side stripe, RWY Holding position, Intermediate Holding Position. - Lampu Taxiway : - Guidance sign, Edge
3.	Stop bars	- Marka Stop bars : Tersedia - Lampu Stop bars : Tidak Tersedia
4.	Keterangan	-

J. Lokasi dan *Destination of Standard Taxi Route*

Seluruh tipe pesawat udara yang beroperasi dapat melakukan taxi in dan taxi out menuju Runway 11 dan Runway 29 melalui taxiway

A,B,C,D,E,F,G,H,J dan K. Pesawat dapat taxi route dengan heading west maupun heading east sesuai dengan kondisi (subject ATC clearence). Berikut adalah tabel lokasi dan *designation standar taxi route* :

Tabel 2. 4 Lokasi dan Designation Standar Taxi Route
(**Sumber** : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

Taxiing Routes – Arrival Runway 11 & 29		
Apron	Path	Taxi Routes
Terminal	Taxiway D	Rwy 11 – Taxiway D – Taxiway K – Apron
		Rwy 11 – Taxiway D – Taxiway G – Taxiway J - Apron
	Taxiway E/F	Rwy 11 – Taxiway E/F – Taxiway G – Taxiway K - Apron
		Rwy 11 – Taxiway E/F – Taxiway G – Taxiway J - Apron
	Taxiway C	Rwy 29 – Taxiway C – Taxiway H - Apron
		Rwy 29 – Taxiway C – Taxiway G – Taxiway J - Apron
	Taxiway A/B	Rwy 29 – Taxiway A/B – Taxiway G – Taxiway H - Apron
		Rwy 29 – Taxiway A/B – Taxiway G – Taxiway J - Apron

K. Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

Tabel 2. 5 Parking stand pesawat udara dan kordinat
(**Sumber** : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

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

Apron	4B	07°54'01.34"S	110°03'26.11"E	B773ER
	4C	07°54'01.41"S	110°03'26.50"E	B739ER/A320
	5A	07°54'02.81"S	110°03'27.68"E	B739ER/A320
	5B	07°54'02.37"S	110°03'28.86"E	B773ER
	5C	07°54'02.45"S	110°03'29.25"E	B739ER/A320
	6A	07°54'03.84"S	110°03'20.44"E	B739ER/A320
	6B	07°54'03.40"S	110°03'31.61"E	B773ER
	6C	07°54'03.47"S	110°03'32.00"E	B739ER/A320
	7A	07°54'04.87"S	110°03'33.18"E	B739ER/A320
	7B	07°54'04.44"S	110°03'34.36"E	B773ER
	7C	07°54'04.50"S	110°03'34.75"E	B739ER/A320
	8A	07°54'05.90"S	110°03'35.94"E	B739ER/A320
	8B	07°54'05.46"S	110°03'37.11"E	B773ER
	8C	07°54'05.53"S	110°03'37.50"E	B739ER/A320
	9A	07°54'06.92"S	110°03'38.67"E	B739ER/A320
	9B	07°54'06.48"S	110°03'39.85"E	B773ER
	9C	07°54'06.56"S	110°03'40.42"E	B739ER/A320
	10A	07°54'07.96"S	110°03'41.42"E	B739ER/A320
	10B	07°54'07.51"S	110°03'42.60"E	B773ER
	10C	07°54'07.58"S	110°03'42.99"E	B739ER/A320
	11A	07°54'08.98"S	110°03'44.17"E	B739ER/A320
	11B	07°54'08.54"S	110°03'45.35"E	B773ER
	11C	07°54'08.61"S	110°03'45.74"E	B739ER/A320

L. Aerodrome Obstacle

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

In-Area 2

Tabel 2. 6 Aerodrome Obstacle In Area 2
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

No	Obstacle ID/ Designated	Obstacle type	Obstacle Position	Elevation/ HGT	Marking /Type,color	Remark
1.	NIL	Antenna	075314. 40S 1100432. 54E	241ft/271ft	NIL	Radio Antenna 01
2.	NIL	Antenna	075209. 73S 1100234. 68E	269ft/245ft	NIL	Base Transceiver Station 04
3.	NIL	Antenna	075241. 87S 1100230. 96E	232ft/208ft	NIL	Base Transceiver Station 05

4.	NIL	Antenna	075325. 54S 1100230. 84E	321ft/297ft	NIL	Base Transceiver Station 08
5.	NIL	Antenna	075317. 68S 1100443. 74E	218ft/194ft	NIL	Base Transceiver 09
6.	NIL	Antenna	075314. 69S 1100443. 81E	248ft/224ft	NIL	Base Transceiver Station 10
7.	NIL	Antenna	075312. 35S 1100442. 19E	250ft/226ft	NIL	Base Transceiver Station 11
8.	NIL	Antenna	075304. 47S 1100541. 36E	255ft/231ft	NIL	Base Transceiver Station 12
9.	NIL	Antenna	075445. 64S 1100544. 57E	246ft/222ft	NIL	Base Transceiver Station 13
10.	NIL	Hill	075133.99S 1100309. 33E	574ft/550ft	NIL	Hill 01
11.	NIL	Hill	075121. 42S 1100258. 47E	666ft/642ft	NIL	Hill 02
12.	NIL	Hill	075102. 42S 1100200. 14E	728ft/704ft	NIL	Hill 03
13.	NIL	Hill	075029. 58S 1100200. 74E	679ft/655ft	NIL	Hill 04
14.	NIL	Hill	075138. 78S 1100416. 74E	472ft/48ft	NIL	Hill 05
15.	NIL	Hill	075146. 42S 1100404. 02E	467ft/443ft	NIL	Hill 06
16.	NIL	Antenna	075157. 74S 1100124. 48E	241ft/217ft	NIL	Electrical Tower 07
17.	NIL	Antenna	075203. 41S 1100133. 85E	239ft/215ft	NIL	Electrical Tower 08
18.	NIL	Antenna	075208. 56S 1100142. 29E	261ft/237ft	NIL	Electrical Tower 09
19.	NIL	Antenna	075216. 25S 1100155. 18E	255ft/231ft	NIL	Electrical Tower 10
20.	NIL	Antenna	075222. 15S 1100204. 74E	269ft/245ft	NIL	Electrical Tower 11
21.	NIL	Antenna	075229. 93S 1100217. 65E	266ft/242ft	NIL	Electrial Tower 12
22.	NIL	Antenna	075237. 13S 1100229. 48E	248ft/224ft	NIL	Electrical Tower 13
23.	NIL	Antenna	075243. 22S 1100239. 51E	269ft/245ft	NIL	Electrical Tower 14
24.	NIL	Antenna	075251. 51S 1100253. 19E	267ft/243ft	NIL	Electrical Tower 15
25.	NIL	Antenna	075259. 22S 1100319. 73E	272ft/248ft	NIL	Electrical Tower 16

26.	NIL	Antenna	075307. 29S 1100319. 73E	266ft/242ft	NIL	Electrical Tower 17
27.	NIL	Antenna	075314. 57S 1100331. 23E	259ft/235ft	NIL	Electrical Tower 18
28.	NIL	Antenna	075321. 76S 1100343. 12E	247ft/223ft	NIL	Electrical Tower 19
29.	NIL	Antenna	075328. 87S 1100354. 39E	243ft/219ft	NIL	Electrical Tower 20
30.	NIL	Antenna	075335. 92S 1100406. 00E	249ft/225ft	NIL	Electrical Tower 21
31.	NIL	Antenna	075342. 75S 1100417. 32E	249ft/225ft	NIL	Electrical Tower 22
32.	NIL	Antenna	075349. 97S 1100429. 03E	241ft/217ft	NIL	Electrical Tower 23
33.	NIL	Antenna	075352. 31S 1100442. 07E	237ft/213ft	NIL	Electrical Tower 24
34.	NIL	Antenna	075355. 88S 1100455. 65E	367ft/243ft	NIL	Electrical Tower 25
35.	NIL	Antenna	075358.69S 1100525. 44E	283ft/ 259ft	NIL	Electrical Tower 26
36.	NIL	Antenna	075402. 22S 1100525. 44E	242ft/218ft	NIL	Electrical Tower 27
37.	NIL	Antenna	075405. 33S 1100539. 06E	261ft/237ft	NIL	Electrical Tower 28
38.	NIL	Antenna	075409. 07S 1100555. 46E	271ft/247ft	NIL	Electrical Tower 29
39.	NIL	Antenna	075412. 12S 1100608. 80E	245ft/221ft	NIL	Electrical Tower 30
40.	NIL	Building	075541. 5S 1100618.3E	NIL/99ft	Lighted	NIL

In Area 3

Tabel 2. 7 Aerodrome Obstacle In Area 3
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

No	Obstacle ID/Designated	Obstacle type	Obstacle Position	Elevation/HGT	Marking/Type.col or	Remark
1.	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

M. Ketersediaan Informasi Meteorologi

1. Associated MET Office : MET Stations Kulon Progo
2. Hours of Service : 21.00 – 17.00 UTC

3. Office Responsible for TAF : MET Stations Kulon Progo 24
preparation period of validity : hours & 6 hours
4. Trend Forecast & Interval of : TREND 2 hours
issuance
5. Flight Documentation – : Charts, Abbreviated plain –
Language Used : language texts English
6. ATS Provided with Information : ADC TWR, Jogja APP
(Yogyakarta Tower)
7. Additional Information : Tlp 0275 – 2880151 (Temporary)

N. Karakteristik Fisik Runway

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

Tabel 2. 8 Karakteristik Fisik Runway
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

1	2	3	4	5	6
Runway Designator	True & MAG BRG	Dimensi Runway	Kekuatan (PCN) dan Permukaan Runway	Koordinat Threshold	Elevasi Threshold dan Ketinggian Elevasi dari Touchdown Zone untuk Precision Approach Runway
11	110.10°	3250 m x 45 m	89 F/C/X/T Asphalt	07°54'00.93 "S 110°02'36.28 "E	24.28 ft
29	290.10°			07°54'37.29 "S 110°04'15.92 "E	24.28 ft

7	8	9	10	11	12	13
Slope Runway - Nomor	Dimensi Stopway	Dimensi Clearway	Dimensi Runway Strip	Dimensi RESA	OFZ	Keterangan
Longitudinal 0%	60 m x 45 m	360 m x 280 m	3490 m x 280 m	240 m x 120 m	NIL	NIL
Tranversal 1.5%	60 m x 45 m	360 m x 280 m	3490 m x 280 m	240 m x 120 m	NIL	NIL

O. Declared Distance

Tabel 2. 9 Declared Distance

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Keterangan
11	3250 M	3610 M	3310 M	3250 M	NIL
29	3250 M	3610 M	3310 M	3250 M	NIL

P. Approach and Runway Lighting

Tabel 2. 10 Approach and Runway Lighting

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

1	2	3	4	5
RWY Designator	Approach Light type/Lenght	THR Light colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LIGHT LEN
11	PALS CAT 1, 900lm, LIH	Green supplement by green light WBAR	PAPI Left/3,00°	NIL
29	PALS CAT 1, 900lm, LIH	Green supplement by green light WBAR	PAPI Left/3,00°	NIL

6	7	8	9	10
RWY Centre line Light length spacing color	RWY Edge Light Colour	RWY End Light Colour	Stopway LGT LEN (M) Colour	Keterangan
30 m Red and White, LIH	60 m, White and Yellow clear, LIH	Red	Red	NIL
30 M Red and White, LIH	60 m, White and Yellow clear, LIH	Red	Red	NIL

Other Lighting, Secondary Power Supplay

Tabel 2. 11 Other Lighting, Secondary Power Supplay
(**Sumber** : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

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

Q. Helicopter Landing Area

Tabel 2. 12 Helicopter Landing Area
(**Sumber** : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

Coordinates TLOF of THR FATO	NIL
TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	NIL
TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	NIL
True baring and MAG brg of FATO	NIL
Declared distance available	NIL
APP and FATO lighting	NIL

R. Jarak *Intersection Take Off* dari Setiap *Runway*

Pada kondisi saat ini Helicopter Landing Area di Bandar Udara Internasional Yogyakarta masih belum tersedia atau NIL.

S. Koordinat *Intersection Taxiway*

Pada kondisi saat ini Jarak *Intersection Take Off* dari setiap runway di Bandar Udara Internasional Yogyakarta masih belum tersedia atau NIL.

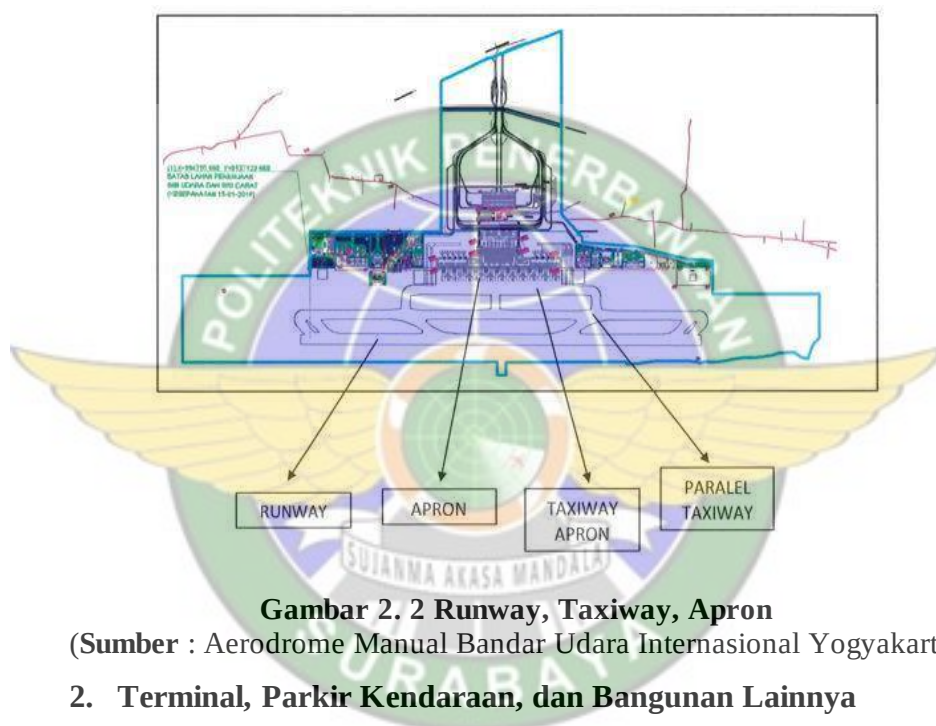
T. Lokasi untuk *Pre Flight Altimeter Check* yang dipersiapkan di *Apron*

Pada kondisi saat ini Koordinat *Intersection Taxiway* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta masih belum tersedia atau NIL.

2.2.2 Layout Bandar Udara Internasional Yogyakarta

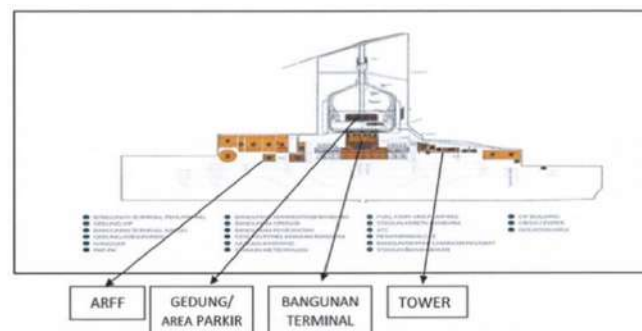
1. Runway, Taxiway, Apron

Berikut ini merupakan layout Runway, Taxiway dan Apron Bandar Udara Internasional Yogyakarta :



2. Terminal, Parkir Kendaraan, dan Bangunan Lainnya

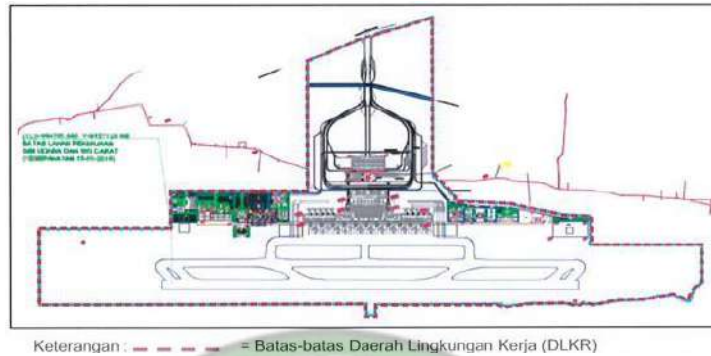
Berikut ini merupakan layout Terminal, Parkir kendaraan dan Bangunan lainnya di Bandar Udara Internasional Yogyakarta :



Gambar 2. 3 Terminal, Parkir Kendaraan, dan Bagunan Lainnya
Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta

3. Batas-Batas Daerah Lingkungan Kerja

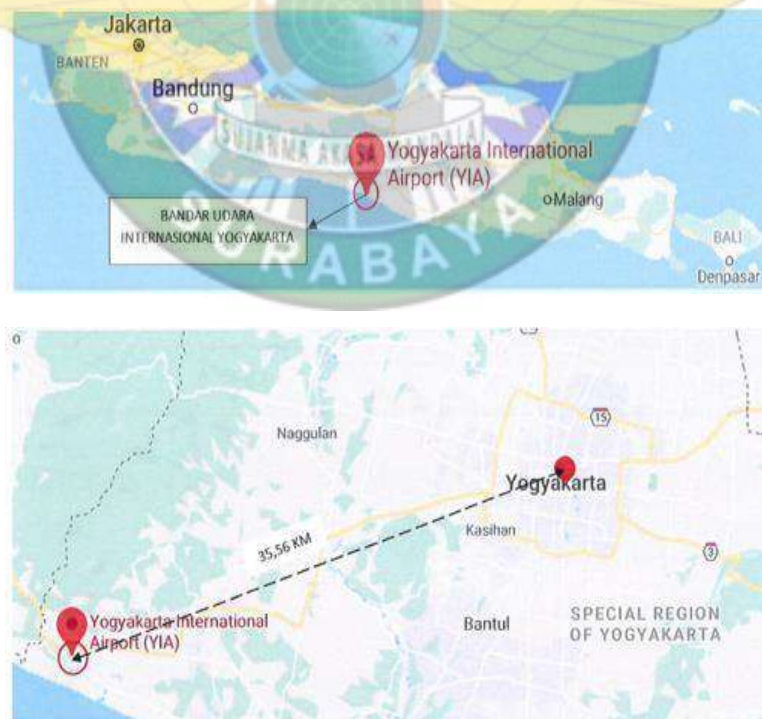
Berikut ini daerah layout batas – batas daerah lingkungan kerja di Bandar Udara Internasional Yogyakarta :



Gambar 2. 4 Batas-Batas Daerah Lingkungan Kerja
Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta

4. Jarak Antar Bandar Udara ke Kota Terdekat atau Daerah Penduduk

Berikut ini merupakan jarak antara bandar udara ke kota :



Gambar 2. 5 Jarak antar Bandar Udara ke Kota
Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta

2.3 Struktur Organisasi

Struktur Organisasi Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Yogyakarta dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 2. 6 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

BAB III

PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

3.1.1 Serangkaian kegiatan selama pelaksanaan OJT di Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training*. Penulis mengikuti serangkaian kegiatan bersama dengan teknisi yaitu :

1. Pengenalan terhadap peralatan yang ada di Bandar Udara Internasional Yogyakarta serta penjelasan mengenai fungsi dan peran alat tersebut dalam penerbangan.
2. Pengarahan tentang kegiatan yang dilakukan teknisi sebagai tugas dan kewajiban dalam pemeliharaan peralatan.
3. Pengecekan pada peralatan fasilitas Elektronika Bandara dan ICT (Information and Communication of Technology).
4. Melakukan pembelajaran mengenai peralatan Elektronika Bandara dan ICT secara umum dan data peralatan serta dilakukan kegiatan ujian sebagai evaluasi taruna tentang peralatan yang digunakan oleh Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Dalam penulisan Laporan *On The Job Training* ini, penulis menambahkan data-data spesifik mengenai peralatan yang dipergunakan untuk keselamatan dan keamanan di Bandar Udara, khususnya untuk peralatan, Elektronika Bandara di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

3.1.2 Fasilitas Keamanan Bandar Udara pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta

1. X-Ray

a. Pengertian

X-Ray adalah Alat untuk mendeteksi barang-barang berbahaya seperti senjata tajam, granat, pistol, bom dan obat-obatan terlarang yang di bawah oleh penumpang baik kabin

maupun bagasi menuju pesawat terbang tanpa dibuka kemasannya dan dapat dilihat pada layar monitor baik hitam maupun berwarna dalam bentuk gambar yang sebenarnya. X-Ray berfungsi Mencegah terjadinya sabotase, penyelundupan dan pembajakan pesawat terbang. Peralatan X-Ray pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta ini tentu dapat dikelompokkan menurut fungsinya dan kapasitasnya yang terdiri dari X-Ray Cabin, X-Ray Baggage, X-Ray Cargo dengan Merk Smith Detection.



Gambar 3. 1 X-Ray di Bandara Internasional Yogyakarta
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

Tabel 3. 1 Spesifikasi X-Ray

Nama Peralatan	X-Ray
Merk/Tipe	Rapiscan 628 DV, Smith Heiman 100100T 2is
Lokasi	Random B-1, Random C, Main Gate, Transit Dom, dll
Jumlah	23
Status Kondisi	-

b. Bagian X-Ray

1. X-Ray Generator berfungsi sebagai pembangkit dan pemancar sinar-X, dilengkapi dengan collimator yang berfungsi sebagai pengatur arah pancaran sinar-X ke arah ruang deteksi/ tunnel
2. Ruang Deteksi/ Tunnel adalah ruang yang dikelilingi bahan timah yang berfungsi sebagai ruang deteksi terhadap barang-barang yang diperiksa
3. Conveyor adalah alat pengangkut yang bergerak secara terus menerus dan berfungsi memasukkan dan mengeluarkan barang yang diperiksa ke dan dari ruang deteksi/ tunnel
4. Kontrol Sistem adalah modul-modul yang berfungsi sebagai alat pengolah data, pengontrol, pengendali dan pengaman dari semua sistem yang dipergunakan pada mesin X-Ray
5. Modul Detector berfungsi sebagai alat deteksi terhadap sinar-X yang telah dideteksi di dalam ruang deteksi/ tunnel dengan sistem photo diode yang menghasilkan data analog
6. Filter dan Stabilizer berfungsi sebagai alat penyalaras frekuensi dan tegangan listrik agar mesin X-Ray tetap dapat bekerja sempurna
7. Tombol Emergency Switch berfungsi untuk menghidupkan dan mematikan X-Ray dalam keadaan darurat yang terletak di atas tunnel dan pada keyboard
8. Monitor hitam putih dan berwarna berfungsi sebagai penyaji gambar informasi dari barang-barang sebenarnya maupun dalam bentuk susunan warna
9. Keyboard berfungsi sebagai alat pengendali dari seluruh sistem yang dipergunakan pada mesin X-Ray

c. Cara Kerja

Barang-barang yang akan diperiksa akan dideteksi oleh sejumlah light barrier pada saat barang tersebut masuk ke dalam mesin x-ray. Sensor akan mendeteksi adanya barang masuk dan

mengirimkan sinyal ke unit pengontrol untuk mengaktifkan sinar x.

Sinar x akan menembus barang yang berada dalam terowongan x-ray sebagai bagian dari proses pemeriksaan. Barang yang berada di dalam terowongan x-ray tersebut akan menyerap sinar yang dipancarkan oleh x-ray generator.

Sinar yang dipancarkan akan mengenai detektor-detektor yang ada pada dua sisi terowongan. Sinar x yang berbentuk kipas akan menembus object yang berada di atas sabuk konveyor. Setelah itu, potongan dan sinyal gambar yang diterima oleh detektor-detektor kemudian akan dikumpulkan dan membentuk sebuah pixel pada layar monitor.

Karena tiap barang yang ditangkap sinar X punya bahan yang berbeda, gambar yang muncul pada monitor memungkinkan operator mesin melihat barang yang berbeda dalam tas. Semua barang yang masuk ke mesin xray akan tampil dengan tiga warna berbeda, tergantung bahannya mulai dari organik, anorganik dan logam.

2. WTMD (Walk-Through Metal Detector)

a. Pengertian

Alat bantu ini merupakan peralatan detector berupa pintu yang berfungsi untuk mendeteksi semua barang bawaan penumpang yang terdapat pada pakaian atau pun badan. Cara kerjanya, alat WTMD akan berbunyi ketika ada sesuatu yang terdeteksi berupa barang bawaan yang terbuat dari metal dan dapat membahayakan keselamatan dalam penerbangan. Contohnya seperti senjata tajam, senjata api, dan benda jenis lainnya.



Gambar 3. 2 WTMD di Bandara Internasional Yogyakarta
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

Tabel 3. 2 Spesifikasi WTMD

Nama Peralatan	Walk-Through Metal detector
Merk/Tipe	Ceia SMD600PLUSS/PZ
Lokasi	Random B-1, Random C, Main Gate, Transit Dom, dll
Jumlah	8
Status Kondisi	-

b. Bagian WTMD

1. Console unit terdiri dari processing dan control unit, serta magnetic field generator dan receiver. Console unit terletak di bagian atas dari Walk Through Metal Detector (WTMD)
2. Transmitter panel dan receiver panel masing-masing terletak di kanan dan kiri panel Walk Through Metal Detector (WTMD)

c. Cara Kerja

WTMD biasanya menggunakan teknologi Pulse Induction (PI). Sistem PI mengirimkan semburan (pulsa) arus yang kuat dan pendek melalui kumparan kawat. Setiap pulsa menghasilkan medan magnet pendek. Ketika sepotong logam melewati medan magnet, medan magnet pantulan tercipta. Medan magnet ini kemudian bereaksi dengan kumparan penerima, yang selanjutnya memicu sistem alarm. Lonjakan awal ini berlangsung beberapa

mikro detik (sepersepuluh detik) dan menyebabkan arus mengalir melalui kumparan. Arus selanjutnya ini disebut Reflected Pulse dan hanya berlangsung sekitar 30 mikro detik.

Detektor logam berbasis PI biasanya mengirimkan sekitar 100 pulsa per detik, namun jumlahnya dapat bervariasi berdasarkan pabrikan dan model, mulai dari sekitar 25 pulsa per detik hingga lebih dari 1.000.

Detektor logam walk-through menciptakan medan magnet besar yang menutupi seluruh ruang di dalam lengkungan persegi panjang detektor logam. Jika seseorang berjalan melewati detektor logam dan menyalakan alarm, keamanan bandara akan diberitahu bahwa orang tersebut berpotensi menyembunyikan senjata berbahaya berbahan logam, seperti pisau atau pistol, dan penelitian lebih lanjut akan dilakukan.

Detektor logam terbaru memiliki beberapa zona yang tidak hanya membunyikan alarm tetapi juga dapat memberi tahu petugas keamanan di mana lokasi benda logam tersebut.

Multi-zone walk-through metal detector berisi beberapa kumparan yang menciptakan zona deteksi terpisah. Mereka dapat mendeteksi banyak objek, dan menampilkan semua area di mana objek tersebut dapat ditemukan. Sistem tersedia hingga 33 zona. Terdapat lampu alarm di bagian samping unit sehingga memudahkan petugas keamanan menemukan benda tersebut.

3. HHMD (Han-Held Metal Detector)

Alat bantu tugas AVSEC yang satu ini penggunaannya langsung dipegang oleh personil AVSEC. Fungsi dari alat bantu ini adalah untuk mendeteksi posisi/letak semua barang bawaan yang terdapat pada pakaian atau badan calon penumpang.

Sebenarnya fungsi dari HHMD ini hampir sama dengan WTMD yaitu mendeteksi barang bawaan yang terbuat dari metal atau unsur logam dan dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Maka dari itu, harus dipastikan jika menemui calon penumpang yang terdeteksi atas barang bawaan yang dilarang, segeralah untuk melepaskan dan mengamankan.

Hand-Held Metal Detector berguna untuk mendeteksi posisi/letak barang bawaan yang terdapat di pakaian atau di badan calon penumpang yang berbahan dasar metal ataupun logam. Pada Bandara Internasional Yogyakarta menggunakan HHMD dengan merek CEIA/PD140N.



Gambar 3. 3 HHMD di Bandara Internasional Yogyakarta
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

Tabel 3. 3 Spesifikasi HHMD

Nama Peralatan	Hand Held Metal Detector
Merk/Tipe	CEIA/PD140N(HHMD)
Lokasi	-
Jumlah	12
Status Kondisi	-

4. Closed Circuit Televison (CCTV)

CCTV adalah kamera kecil yang ditempatkan di sebuah lokasi untuk memantau dan merekam suatu keadaan atau kejadian. Tujuannya untuk keperluan keamanan. Kamera CCTV biasanya akan terhubung ke sebuah layar monitor di tempat lain. Monitor itu ditempatkan di ruangan tersendiri dan akan dipantau oleh petugas keamanan.

CCTV berfungsi sebagai perangkat keamanan yang bisa memantau, menyiarkan, dan merekam kejadian di suatu tempat. Di Indonesia, penggunaan CCTV paling banyak adalah untuk publik seperti lalu lintas dan tempat-tempat umum ini bertujuan untuk merekam dan menyimpan kejadian atau pelanggaran aturan agar kelak bisa digunakan sebagai barang bukti yang valid.

Peralatan CCTV pada Bandara Internasional Yogyakarta memiliki 730 unit CCTV yang telah dipasang diberbagai titik pada Bandara Internasional Yogyakarta.



Gambar 3. 4 CCTV pada Bandara Internasional Yogyakarta
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

Tabel 3. 4 Spesifikasi CCTV

Nama Peralatan	Closed Circuit Television
----------------	---------------------------

Merk/Tipe	SONY, LG, DELL
Lokasi	Diseluruh Lingkungan Bandara
Jumlah	776
Status Kondisi	-

5. Acces Door

Acces Door merupakan sebuah system yang berguna untuk membatasi seseorang untuk mengakses suatu ruangan secara bebas, hanya orang – orang tertentu yang memiliki akses kedalam ruangan.

Fungsi pemasangan acces door ini tentu saja untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman dari segala tindakan yang tidak diinginkan seperti kriminalitas (pencurian, dll). Acces Door ini juga dapat dikombinasikan dengan system CCTV dan alarm serta fitur keamanan lain yang dapat terintegrasi dalam satu system.



Gambar 3. 5 Acces Door

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

Tabel 3. 5 Spesifikasi ACCESS DOOR

Nama Peralatan	Acces Door/Access Control
Merk/Tipe	BOSCH
Lokasi	Terminal, Gd. Penghubung lt. 1 dan 2, Gd. MMR lt.1
Jumlah	54
Status Kondisi	-

3.1.3 Fasilitas Elektronika Bandar Udara pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta

1. *Flight Information Display System*

Flight Information Display System (FIDS) adalah layar berukuran besar yang dibuat dengan sistem komputer, alat ini bertujuan untuk menampilkan informasi penerbangan kepada para penumpang. Informasi yang muncul bersifat real-time, artinya apabila ada perubahan seperti keterlambatan dan perubahan jadwal akan langsung muncul di layar FIDS secara otomatis. FIDS dibuat dengan menggunakan layar LCD berukuran cukup besar, di-maintenance secara berkala oleh teknisi profesional untuk memastikan sistem tampilan informasi berfungsi dengan baik.



Gambar 3. 6 FIDS Bandara Internasional Yogyakarta
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

Tabel 3. 6 Spesifikasi FIDS

Nama Peralatan	FIDS
Merk/Tipe	INALIX, LG, DELL

Lokasi	Terminal, Data Center, Departure, Mezzanine, Arrival, Gedung Penunjang
Jumlah	466
Status Kondisi	-

2. Public Address System (PAS)

Public Address System (PAS) adalah suatu sistem peralatan tata suara (audio) yang dipergunakan untuk menyampaikan informasi atau berita penerbangan kepada para pengguna jasa penerbangan berupa informasi audio di terminal keberangkatan maupun kedatangan Bandara. Public Address System terdiri dari seperangkat sistem tata suara yang terdiri dari sebuah microphone, mic chime, penguat dan speaker yang telah dipasang pada tempat tempat tertentu.



Gambar 3. 7 PAS Bandara Internasional Yogyakarta
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025

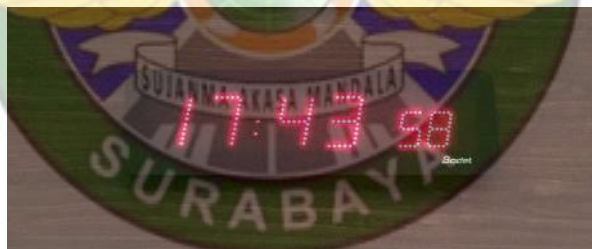
Tabel 3. 7 Spesifikasi PAS

Nama Peralatan	Public Addressing System
Merk/Tipe	TOA

Lokasi	Terminal, PKPPK, Gedung Admin, Lantai Mezzanine, Lantai Basement, Lantai Dasar, Gedung Penghubung, Crisis Center.
Jumlah	3391
Status Kondisi	-

3. Master Clock

Master Clock atau Clock System adalah suatu sistem waktu (time) yang terpusat, dimana sumber informasi waktu disuplai oleh Master Clock (NTP Server), dan mendistribusikan kesemua Slave Clock atau peralatan system lain yang membutuhkan seperti FIDS, Server, IP CCTV dan lain-lain. Waktu yang ditampilkan oleh slave clock atau system lain akan sama persis dengan Master Clock. Master Clock ini akurat karena master clock tersinkron dengan satelit GPS, sehingga waktu yang ditampilkan pada master clock akan sama persis dengan waktu internasional / GMT atau waktu local GMT (-/+).



Gambar 3. 8 Master Clock

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025

Tabel 3. 8 Spesifikasi Master Clock

Nama Peralatan	Master Clock
Merk/Tipe	BODET, LG
Lokasi	NTP Server, Slave Digital Clock, World Clock
Jumlah	25
Status Kondisi	-

4. *Private Automatic Branch Exchange (PABX)*

Private Automatic Branch eXchange (PABX) adalah seperangkat teknologi yang memungkinkan pelanggan untuk berkomunikasi langsung tanpa melalui operator. Artinya, penelepon dapat langsung melakukan panggilan ke nomor yang dituju dengan menekan nomor khusus. PABX yang juga dikenal sebagai sentral kecil dari suatu jaringan peripheral peralatan komunikasi berperan sebagai alat penyambung (Switch) untuk mengatur komunikasi telepon masuk dan telepon keluar.



Gambar 3.9 PABX

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025

Tabel 3. 9 Spesifikasi PABX

Nama Peralatan	PABX
Merk/Tipe	UNIFY
Lokasi	Terminal dan Data Center
Jumlah	255
Status Kondisi	-

3.1.4 Fasilitas Sistem Pusat Kendali Operasi pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta

1. *Building Management System*

Building Management System (BMS) adalah suatu sistem pengendalian dan pemantauan yang terpusat dari seluruh peralatan mekanikal dan elektrik yang terdapat di suatu gedung. Ini adalah

stand alone system tanpa dilengkapi dengan fungsi manajemen. BMS biasanya dilengkapi dengan DDC control panel (Direct Digital Control) dan hand held terminal operator.



Gambar 3. 10 BMS
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025

Tabel 3. 10 Spesifikasi BMS

Nama Peralatan	Building Management System
Merk/Tipe	DELL
Lokasi	Gedung MPH, Ruang Panel, Ruang Serever
Jumlah	173
Status Kondisi	-

2. *Fire Alarm System*

Fire Alarm System adalah sistem yang dibangun dengan tujuan untuk mendeteksi adanya gejala kebakaran pada sebuah bangunan, terutama untuk bangunan bertingkat. Tujuan adanya alat ini memudahkan tim pengamanan gedung untuk cepat mengetahui area kebakaran secara spesifik. Sehingga, proses evakuasi dan pemadaman dapat dilakukan dengan cepat. Salah satunya adalah alat pendeteksi kebakaran/fire detector yang memiliki beberapa jenis,

seperti Heat Detector, Smoke Detector, Beam Detector, Flame Detector, dan Gas Detector.



Gambar 3.11 Fire Alarm
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025

Tabel 3. 11 Spesifikasi Fire Alarm

Nama Peralatan	Fire Alarm
Merk/Tipe	Honeywell
Lokasi	Lantai (dasar, mezzanine, keberangkatan, basement), Gedung penunjang
Jumlah	2930
Status Kondisi	-

3.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan OJT sesuai dengan kalender pendidikan tahun akademik 2024 program studi DIII Teknik Navigasi Udara dimulai sejak tanggal 2 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 dan difokuskan pada bidang Elektronika Bandara dan ICT di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Adapun ruang lingkup pelaksanaannya 1 minggu pertama (Jadwal Dinas Office Hours) mulai dari pukul 08.00 - 17.00 WIB dan minggu berikutnya sampai akhir OJT (Jadwal Dinas shift pagi pukul 08.00 – 18.00). Selama kegiatan OJT berlangsung, Taruna di bimbing serta diawasi oleh Pembimbing Elektronika Bandara dan ICT dari Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Flight Information Display System (FIDS)

Flight Information Display System yang disingkat menjadi FIDS atau dalam Bahasa Indonesia system tampilan informasi penerbangan yang merupakan suatu system informasi yang ada pada setiap Bandar Udara yang membantu dalam manajemen penumpang baik keberangkatan (*Departure*), transit atau kedatangan (*Arrival*) *domestic* maupun internasional (Shelly Meilani, 2022). System ini bekerja dengan memanfaatkan fasilitas jaringan computer yang ada di Bandar Udara untuk berkordinasi antara bagian satu dengan bagian lain yang ada pada FIDS. Pada gambar 3.9 merupakan tampilan dari monitor FIDS yang ada di bandara internasional Yogyakarta. Sistem FIDS berfungsi dengan memanfaatkan fasilitas jaringan yang ada di Bandar Udara dan akan digunakan untuk menginformasikan kepada pengunjung bandara dengan data penerbangan yang beroperasi sehingga data yang ditampilkan akan memberikan informasi berupa nomor penerbangan maskapai, jadwal keberangkatan dan kedatangan, asal dan tujuan penerbangan, keterangan yang berisi seperti (*estimated time, boarding atau delay*)



Gambar 3. 9 Contoh tampilan FIDS
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025)

Sistem Flight Information Display System (FIDS) adalah suatu papan atau layar televisi yang akan menampilkan data keberangkatan dan kedatangan penumpang dengan data waktu yang berbeda di setiap wilayah yang akan dikunjungi sehingga FIDS akan menampilkan urutan jadwal penerbangan yang beroperasi setiap harinya. Tampilan FIDS yang akan ditampilkan pada layar monitor tersebut secara umum yaitu dapat dilihat

seperti nama maskapai, nomor penerbangan, waktu keberangkatan dan kedatangan, dan keterangan informasi yang diberikan oleh Bandar Udara kepada pengunjung yang berada di terminal bandara, sehingga sistem tampilan FIDS berfungsi untuk mengarahkan pengunjung yang berada di Bandar Udara. FIDS juga meliputi berbagai fitur yang mudah digunakan dengan sistem yang tersedia seperti jadwal penerbangan penumpang harian, yang secara otomatis diatur dan staff informasi yang bertugas untuk mengoperasikan sudah mengetahui jadwal pada hari yang sudah ditetapkan, dengan adanya daily flight management di unit informasi juga harus mengatur jadwal penerbangan dengan status penerbangan untuk keberangkatan, kedatangan, hingga memasuki ruang tunggu penumpang, Adapun fasilitas Bandar Udara yang di berikan kepada penumpang, sehingga data yang sudah terinput harus sesuai dengan code IATA agar data tersebut mudah ditemukan di setiap Bandar Udara.

3.3.2 Stasiun Data

Server adalah seperangkat komputer yang berisi program-program yang mampu menghasilkan informasi dan informasi tersebut didistribusikan kepada komputer client yang mengaksesnya (Dimas Prakoso, 2018). Server secara sederhana dapat berupa satu buah komputer untuk beberapa layanan aplikasi, atau jika jaringannya lebih kompleks dan rumit, maka server dapat disetting hanya untuk memberikan satu atau beberapa layanan saja, sementara layanan yang lain diserahkan kepada server yang lain, jadi disini terjadi kolaborasi dan kerjasama dari beberapa server untuk memberikan layanan dan informasi kepada beberapa client. Biasanya konfigurasi server yang kompleks dan rumit ini diterapkan pada organisasi yang besar seperti perusahaan-perusahaan kelas atas.



Gambar 3. 10 Contoh ruangan Server
(Sumber : www.masterdc.com)

Database Server adalah kumpulan data yang diperoleh untuk kemudian disimpan di dalam komputer. Pada gambar 3.10 terdapat contoh stasiun data yang ada. Adapun penggunaan database dalam komputer ini ditujukan untuk mempermudah pengguna dalam mengolah data. Sederhananya, database terdiri dari kumpulan tabel-tabel yang menyimpan data serta informasi. Salah satu fungsi database adalah untuk menghindari data ganda yang tersimpan. Suatu software DBMS bisa di-setting agar mampu mengenali duplikasi data yang terjadi saat diinput. Hal ini karena sifat database dapat diakses oleh lebih dari satu pengguna. Fungsi dari Database Server adalah sebagai analisa data, penyimpanan data, pengarsipan data dan lain-lain.

3.3.3 Komputer

Komputer merupakan seperangkat benda yang dapat kita jumpai di berbagai tempat khususnya di perkantoran atau rumah-rumah sebagai alat bantu menyelesaikan berbagai pekerjaan (Budi Aprianto, 2013). Dalam bahasa Yunani, komputer disebut “computare” yang berarti “menghitung” sehingga pengertian komputer secara sederhana adalah sebuah alat untuk melakukan proses perhitungan aritmatika, sedangkan secara umum adalah peralatan elektronika yang berfungsi sebagai penginput data kemudian mengolahnya dan memberikan keluaran informasi dalam bentuk teks, gambar, suara maupun video. Adapun contoh dari komputer terdapat pada gambar 3.11 . Komputer Oleh Sanderes disebut suatu sistem elektronik yang memiliki kemampuan memanipulasi data dengan cepat dan benar.

Komputer juga didesain agar secara otomatis dapat menerima dan menyimpan data, memproses data, dan menghasilkan keluaran (output) di bawah pengawasan sistem operasi yang bertugas.



Gambar 3.11 Komputer
(Sumber : <https://siplah.tokoladang.co.id/>)

Output pada computer tersebut disimpan dalam media penyimpanan. Oleh karena itu, Wiliam dan Sawyer menyebutkan bahwa komputer adalah mesin multiguna yang dapat diprogram sesuai kebutuhan pengguna. Dari beberapa pengertian di atas dapat disimpulkan komputer adalah satu set peralatan elektronik yang memiliki kemampuan dalam meng-input data dan mengolahnya sesuai kebutuhan pengguna, serta menghasilkan keluaran berupa informasi dalam berbagai tampilan, seperti teks, gambar, audio, video, maupun audio-visual.

3.3.4 IP Address

IP address merupakan alamat logika yang di berikan ke semua perangkat jaringan yang menggunakan protokol TCP/IP (Dwi Setiawan & Raharjo, 2023). IP address memungkinkan host pada jaringan yang berbeda maupun pada jaringan yang sama untuk bisa saling berkomunikasi walaupun dalam platform yang berbeda. Untuk mengatasi kesulitan dalam perhitungan alamat IP munculah suatu metode yang dinamakan subnetting yang berfungsi memperbanyak Network ID dimiliki dengan cara mengorbankan sebagian Host ID untuk membuat Network ID tambahan. Sebuah IP Address terdiri dari sekumpulan angka-angka. Pengaturan Ip

pada komputer dapat diatur secara mandiri dan diubah secara langsung seperti gambar 3.12. Angka-angka tersebut dikelompokkan menjadi 4. Setiap kelompok angka tersebut terdiri dari 1 sampai 3 digit angka. Rentang angka dalam IP Address berkisar antara 0 sampai dengan 255. Di dalam sebuah IP Address terdapat 2 bagian yaitu Network ID dan Host ID. Network ID adalah bagian dari IP Address yang memberitahu dimana jaringan itu aktif. Sedangkan Host ID adalah bagian dari IP address yang merujuk pada identitas perangkat dalam jaringan. Disebuah jaringan, Network ID dapat dianalogikan sebagai sebuah perumahan, sedangkan Host ID adalah nomor-nomor rumah yang ada dalam perumahan tersebut



Gambar 3. 12 Contoh IP Address
(Sumber : <https://lasernet.co.id/>)

3.4 Permasalahan

Unit Airport Technology menerima laporan dari salah satu maskapai yang meminta perubahan tampilan pada FIDS di counter check-in. FIDS adalah sistem yang menampilkan informasi penerbangan secara real-time kepada penumpang dan petugas bandara. Permintaan perubahan tampilan bisa disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kebutuhan branding maskapai, tampilan informasi yang kurang jelas, atau adanya ketidaksesuaian dengan standar operasional maskapai.

3.4.1 Analisa Permasalahan

1. Tampilan FIDS di counter check in pada salah satu maskapai ingin mengganti tampilan FIDS.
2. Tampilan FIDS ingin diperbarui karena ada informasi terbaru.

3.4.2 Penyelesaian Masalah

Sebelum melakukan penyelesaian masalah kita melakukan identifikasi kebutuhan apa saja yang dibutuhkan seperti tampilan FIDS yang diinginkan oleh client.

Setelah melakukan identifikasi kebutuhan maka dilakukan penyelesaian masalah :

1. Setting Frame (Templating) FIDS

Frame (template) FIDS dapat dicustom sesuai keinginan, misal: dibuat tampilan klasik dengan menampilkan list jadwal penerbangan berjajar ke bawah, dibuat tampilan kanan-kiri dengan scope domestik-internasional, disetting warna background, ditambahkan gambar, video atau templating yang lain hanya dengan add komponen frame, set ukuran, dan drag and drop komponen yang telah ditambahkan. Setting Frame seperti ini hanya dapat dilakukan pada web console FIDS versi terbaru. Berikut langkah yang dapat dilakukan untuk setting frame FIDS:

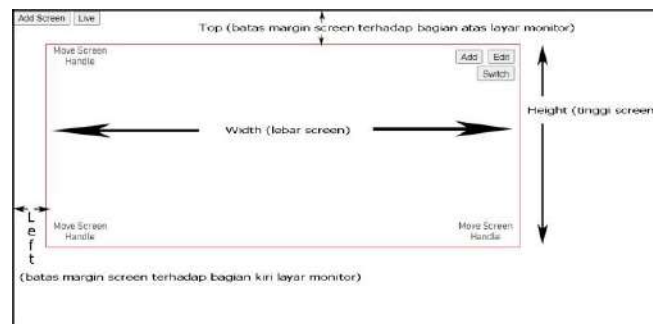
- Masuk ke halaman yang menampilkan list device FIDS (masuk ke halaman Application -> Device)
- Klik tombol  akan menampilkan templating FIDS
- Klik keyboard “ctrl+shift+?” untuk memunculkan pengaturan frame seperti berikut :



Gambar 3. 13 Halaman utama setting frame FIDS
(Sumber : Dokumentasi Pribadi,2025)

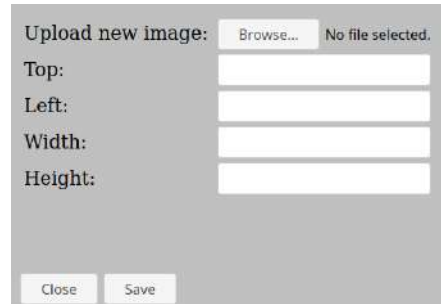
Halaman di atas adalah halaman utama setting frame FIDS. Untuk pengaturan konfigurasi device dengan option frame dipilih blank, maka akan muncul tampilan blank putih dan muncul tombol Add screen dan live dipojok kiri atas.

- Klik Add Screen, akan muncul form pengaturan ukuran screen :
 - Top : isi batas margin screen bagian atas dengan satuan px, missal 50px
 - Left : isi bats margin screen bagian kiri dengan satuan px, missal 50px
 - Width : isi lebar screen dengan satuan px (sesuaikan dengan ukuran layer webOS atau monitor PCTV), misal 700px
 - Height : isi tinggi screen dengan satuan px (sesuaikan dengan ukuran layer webOS atau monitor PCTV), misal 300px
 - Klik save maka akan muncul screen seperti berikut :



Gambar 3. 14 Setting Frame FIDS
(Sumber : Dokumen Pribadi, 2025)

- Setelah menambahkan screen, klik Add lalu pilih image, maka akan muncul form add new image seperti berikut :



Gambar 3.15 Form Add New Image
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025)

- Isi form di atas :
 - Top : batas margin atas gambar terhadap screen, isi dengan satuan px, misal 20px
 - Left : batas margin kiri gambar terhadap screen, isi dengan satuan px, misal 20px
 - Width : lebar gambar, isi dengan satuan px, misal 100px
 - Height : tinggi gambar, isi dengan satuan px, misal 50px
- Lalu klik **Browse** untuk mencari gambar yang di inginkan
- Setelah memilih gambar yang di inginkan klik **save** untuk menyimpan konfigurasi setting gambar, atau **Close** untuk membatalkan.
- Setelah melakukan setting lalu dilakukan pengecekan untuk memastikan tampilan FIDS sudah tergantikan atau belum.



Gambar 3.16 FIDS Check-in counter
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025)

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan

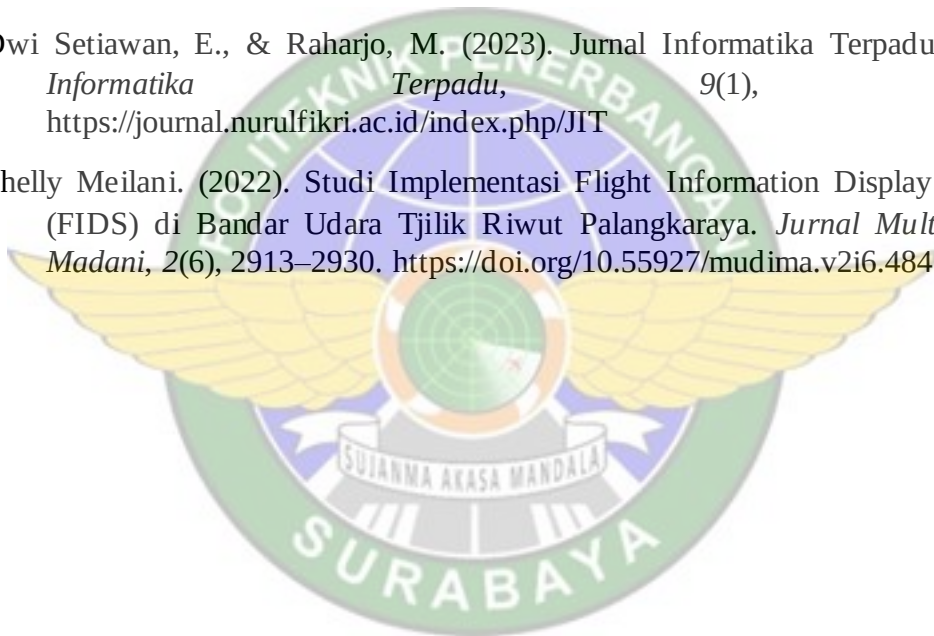
1. Dalam pelaksanaan OJT, Taruna dapat menambah wawasan serta pengalaman di dunia kerja khususnya pada fasilitas keamanan dan penunjang bandar udara.
2. Dalam pelaksanaan OJT di Bandara Internasional Yogyakarta, terdapat aktivitas rutin dalam perawatan peralatan keamanan dan penunjang bandar udara sebagai pembelajaran bagi Taruna OJT.
3. Perubahan tampilan FIDS dapat dilakukan dengan beberapa langkah strategis, mulai dari identifikasi kebutuhan, evaluasi sistem, koordinasi dengan pihak terkait, uji coba, hingga implementasi penuh. Dengan proses yang sistematis, perubahan ini dapat dilakukan dengan lancar tanpa mengganggu operasional check-in di bandara.

4.2 Saran

Sebagai langkah antisipasi terhadap kemungkinan kendala dalam implementasi tampilan baru FIDS, disarankan untuk menyiapkan opsi rollback atau pemulihan ke tampilan lama. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa jika terjadi masalah teknis, kesalahan tampilan, atau ketidaksesuaian dengan kebutuhan operasional, sistem dapat segera dikembalikan ke versi sebelumnya tanpa mengganggu layanan di counter check-in. Dengan adanya mekanisme rollback yang efektif, proses perubahan tampilan dapat dilakukan dengan lebih aman dan minim risiko terhadap operasional bandara.

DAFTAR PUSTAKA

- Angkasa Pura. (2020). *AERODROME MANUAL YIA VERSI 2*.
- Budi Aprianto. (2013). *SISTEM INFORMASI LAPORAN DATA PERTAMBANGAN PADA DINAS PERTAMBANGAN DAN ENERGI TEMBILAHAN BERBASIS WEB*.
- Dimas Prakoso, R. (2018). *Implementasi dan Perbandingan Performa Proxmox dalam Virtualisasi dengan Tiga Virtual Server (Studi Kasus : Jurusan Teknik Informatika UNESA) IMPLEMENTASI DAN PERBANDINGAN PERFORMA PROXMOX DALAM VIRTUALISASI DENGAN TIGA VIRTUAL SERVER (Studi Kasus : Information Technology of UNESA) Asmunin*.
- Dwi Setiawan, E., & Raharjo, M. (2023). Jurnal Informatika Terpadu. *Jurnal Informatika Terpadu*, 9(1), 34–39. <https://journal.nurulfikri.ac.id/index.php/JIT>
- Shelly Meilani. (2022). Studi Implementasi Flight Information Display System (FIDS) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya. *Jurnal Multidisiplin Madani*, 2(6), 2913–2930. <https://doi.org/10.55927/mudima.v2i6.484>



LAMPIRAN

Lampiran 1

Kegiatan selama OJT

1. Pengarahan tentang safety Awareness



2. Mengupload content FIDS



3. Merapikan kabel CCTV



4. Pemasangan kabel LAN pada CCTV parimeter



Lampiran 2

Surat Pengantar OJT Bandara Internasional Yogyakarta

 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN BADAN LAYANAN UMUM POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			 
Jl. Jemur Andayani 073 Surabaya – 60236	Telepon : 031-8410871 031-8472936 Fax : 031-8490005	Email : mail@poltekbangsby.ac.id Web : www.poltekbangsby.ac.id	

Nomor :	SM.106/5/PPSDMPU/2024	Surabaya, 12. Desember 2024.
Klasifikasi :	Biasa	
Lampiran :	Dua lembar	
Hal :	Pelaksanaan On The Job Training (OJT) II Mahasiswa/i Prodi TNU Angkatan XV	

Yth. Daftar Terlampir.

Dengan hormat, mendasari surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/5/PPSDMPU/2024 perihal Persetujuan Lokasi OJT Taruna Program Studi Teknik Navigasi Udara tanggal 26 Agustus 2024 dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan On The Job Training (OJT) II Mahasiswa/i Program Studi Diploma III Teknik Navigasi Udara Angkatan XV Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2024/2025.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, berikut kami sampaikan nama Mahasiswa/i peserta On The Job Training (OJT) II yang akan dilaksanakan pada tanggal 02 Januari 2025 – 21 Maret 2025 sebagaimana terlampir. Demi kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut, kami mohon kepada Bapak/Ibu Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Mahasiswa/i OJT sebagai berikut.

- Penerbitan Pass Bandara dalam rangka kegiatan operasional di Air Side Bandara (jika diperlukan);
- Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Rekening Pembimbing Supervisor On The Job Training (OJT), dengan ketentuan 1 (satu) Supervisor OJT untuk 2 (dua) Mahasiswa/i atau menyesuaikan kondisi di lapangan.

Demikian disampaikan, atas perkenan dan kerjasama Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.


Ahmad Baruwati, SE., MT.
NIP. 198005172000121003

Tembusan:
Kepala Pusat Pengembangan SDM
Perhubungan Udara

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



Lampiran I : Surat Direktur
Politeknik Penerbangan Surabaya
Nomor : SA-106/11/Poltekbang.Sby/2024
Tanggal : 12 Desember 2024

Kepada Yth:

1. General Manager PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta;
2. General Manager PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional Surabaya;
3. General Manager PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai;
4. General Manager PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional Yogyakarta;
5. General Manager PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Sultan Hasanuddin.



Lampiran II : Surat Direktur
 Politeknik Penerbangan Surabaya
 Nomor : 0006/111/1g/Poltekbang Sby/2024
 Tanggal : 12 Desember 2024

Daftar Nama Mahasiswa/
 Peserta CBT Teknik Navigasi Udara Angkatan XV

NO.	NAMA	NIT	
1	Aditya Alam Firmansyah	30222001	PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional Yogyakarta
2	Amelia Putri Karikasari	30222006	
3	Deny Kurniawan Prasetyo	30222009	
4	Gesti Putri Aulia	30222013	
5	Agostinho Da Costa	30222002	PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Sultan Hasanuddin - Makassar
6	Aswandi	30222007	
7	M. Zainul Muttaqin	30222016	
8	Rifqi Zazwan	30222019	
9	Alan Maulana Adams	30222003	PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta - Jakarta
10	Denandaru Sektyasidi	30222008	
11	Niken Ayu Dwi Andini	30222017	
12	Rifal Faisal	30222018	
13	San Nasrili Nizartha	30222022	PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai - Bali
14	Antonio Mouzinho D.D.P	30222005	
15	Dimas Anung Nugroho	30222010	
16	Dw. Angger Lakatuli Rifa	30222011	
17	Safira Whinar Pramesli	30222021	PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional Juanda - Surabaya
18	Fiel Salvador Rangel D.C.B	30222012	
19	Lydia Cascadia	30222014	
20	M Roin	30222015	
21	Safira Cahinda Putri	30222020	
22	Sony Setyawan	30222023	

Direktur
 POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
 Ahmad Barrowi, SE., MT.
 NIP. 198003172000121003

Nomor : AP.1.2709/DL.13/2024/YIAAD-B
Lampiran : 1
Perihal : Persetujuan OJT Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara

Kepada Yth,
VICE PRESIDENT TRAINING AND PEOPLE DEVELOPMENT
di -
Tempat

Menunjuk surat Vice President Training & People Development, Nomor : AP.1.4807/DL.13.04/2024/DUD-B tanggal 26 Juli 2024 perihal Permohonan Ijin Lokasi OJT Tanam, pada prinsipnya Manajemen PT Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Yogyakarta menyetujui Permohonan dimaksud mulai tanggal 08 September 2024 – 31 Maret 2026 di unit Airport Operational, Services and Security Departemen dan Airport Technical Departemen.

Sehubungan dengan perihal diatas, sebelum pelaksanaan mohon disampaikan kepada para mahasiswa agar dapat mengisi formulir terlampir dan memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- 
- Menyertakan data KTP, KTM;
 - Membawa kendaraan pribadi;
 - Mengisi surat permohonan terlampir;
 - Siap mengikuti jadwal kedatangan perusahaan;
 - Menjaga semua kerahasiaan perusahaan;
 - Memakai seragam hitam putih & jas almamater;
 - Pas photo warna 3x4 1 (satu) lembar;
 - Menyerahkan SKCK untuk pembuatan pas bandara;
 - Mendaftarkan BPJS Ketenagakerjaan ke Disnakertrans Kulon Progo;
 - Membawa laptop;
 - Memberikan laporan inovasi dan laporan kegiatan magang/PKL dalam bentuk tertulis sebagai syarat penerbitan sertifikat;
 - Pelaksanaan praktik kerja lapangan secara langsung dan tidak daring kecuali ada usulan system;
 - Mengikuti program pengenalan Bandara YIA (akan dikordinasikan lebih lanjut oleh tim Human Capital Business Partner).

Untuk teknis pelaksanaannya dapat menghubungi Human Capital Business Partner Section dan pada saat masuk mendapatkan Safety Briefing dari Kantor Cabang PT. Angkasa Pura I Bandara Internasional Yogyakarta.

Bagi seluruh peserta baik OJT/Magang/PKL/Penelitian, berkewajiban menjaga kerahasiaan data Perusahaan PT Angkasa Pura I secara langsung atau tidak langsung dalam bentuk apa pun, baik tertulis, lisan, format elektronik, ide maupun informasi dan wajib menjaga nama baik PT. Angkasa Pura I dan Institusi/Instansi masing-masing.

Manajemen PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Yogyakarta akan melakukan tindakan tegas terhadap pelanggaran tersebut.

Apabila terjadi kecelakaan pada peserta dari dan atau menuju kepulauan Praktik Kerja Lapangan, untuk melaksanakan pengobatan sampai dengan dinyatakan sehat dan menjadi tanggung jawab universitas/instansi peserta Praktik Kerja Lapangan.

Terkait dengan pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan, Manajemen PT Angkasa Pura I (Persero) Bandara Internasional Yogyakarta tidak memungut biaya dalam proses Praktik Kerja Lapangan.

Apabila ingin mengundurkan diri, dimohon untuk memberikan surat keterangan resmi dari Instansi Pendidikan / Universitas.

Demikian, atas perhatiannya kami sampaikan Terima Kasih.

Kulon Progo, 29 Agustus 2024
a.n. GENERAL MANAGER
PGS. AIRPORT ADMINISTRATION SENIOR
MANAGER,



Ditandatangani secara elektronik
ACHMAD AGUNG SYAHPUTRA

Tambahan Yth. :

1. GENERAL MANAGER BANDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA (YIA)
2. AIRPORT OPERATION, SERVICES AND SECURITY SENIOR MANAGER (YIA)
3. PGS. AIRPORT TECHNICAL SENIOR MANAGER (YIA)
4. KEPALA PUSAT PENGEMBANGAN SCM PERHUBUNGAN UDARA BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

WATKADGETT1111@AIRINDONESIA

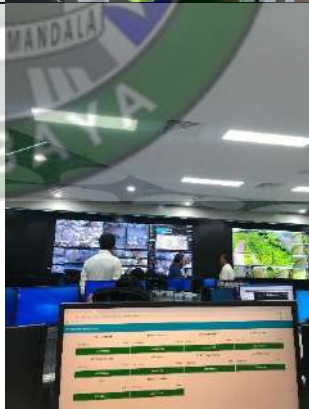


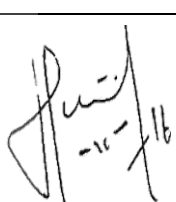
LAMPIRAN 3

CATATAN KEGIATAN HARIAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> PROGRAM STUDI TEKNOLOGI NAVIGASI UDARA PROGRAM DIPLOMA TIGA				
 Nama Taruna : Aditya Alam Firmansyah Unit Kerja : PT. Angkasa Pura Indonesia <b style="text-align: center;">Bandar Udara Internasional Yogyakarta				
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Kamis, 2 Januari 2025	- Hari pertama masuk ke Lokasi OJT - Menghadap pimpinan di Lokasi OJT - Perkenalan lingkungan kerja, tata kerja, dan latar belakang perusahaan		
2.	Jumat, 3 Januari 2024	Proses pembuatan pas bandara		

3.	Senin,6 Januari 2025	• pengecekan modul transmittirer power amplifler yang rusak • mengikuti kegiatan pembukaan ojt oleh kampus via zoom		
4.	Selasa,7 Januari 2025	• Melakukan ujian penerbitan pas bandara		
5.	Rabu,8 Januari 2025	• Pengambilan PAS Bandara		

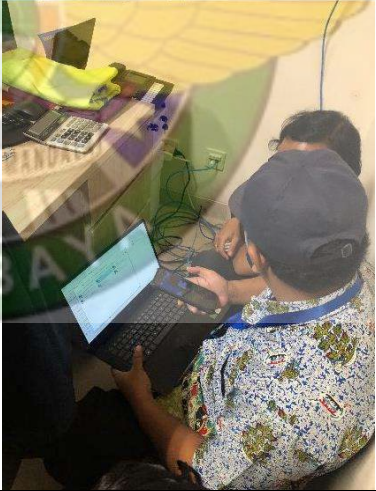
6.	Kamis 9 Januari 2025	Melakukan kegiatan inspeksi pengecekan terhadap Fids sekitar bandara		
7.	Jumat, 10 Januari 2025	Melakukan kegiatan pengecekan terhadap CCTV parameter		
8.	Senin, 13 Januari 2025	Melakukan perbaikan pada FIDS di wilayah scp keberangkatan		

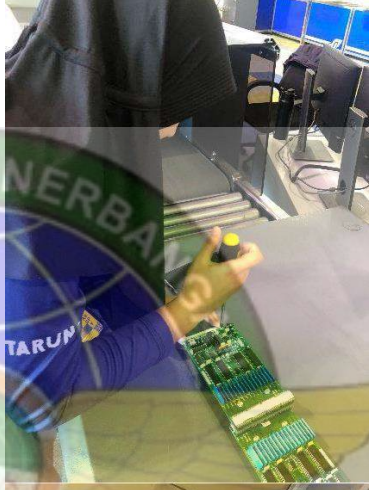
9.	Selasa, 14 Januari 2025	Pengenalan server(PABX,X-RAY,CCTV) di ruang server bandara Yia		
10.	Rabu, 15 Januari 2025	Melakukan pengecekan kecepatan koneksi internet di sekitar area bandara		
11.	Kamis, 16 Januari 2025	Mengikuti sosialisasi tentang CCTV		

12.	Jumat , 17 Januari 2025	Penggantian kabel pada tampilan fids pada check in keberangkatan		
13.	Senin, 20 Januari 2025	- Pengecekan WiFi - Pergantian tampilan FIDS		
14.	Selasa, 21 Januari 2025	Standby, dan speedtest wifi		

15.	Jumat, 24 January 2025	Pergantian tiang CCTV Parameter		
16.	Sabtu, 25 January 2025	Memperbaiki CCTV Parameter		
17.	Sabtu, 1 Februari 2025	Memasang kabel krimping ke CCTV Parameter		

18.	Minggu, 2 Februari 2025	Pengecekan WiFi Bandara		
19.	Rabu, 5 Februari 2025	Pergantian tirai timbal atau lead curtains di mesin X-Ray		
20.	Kamis, 6 Februari 2025	Perbaikan tampilan FIDS bandara		
21.	Minggu, 9 Februari 2025	Rute baru pesawat Sriwijaya		

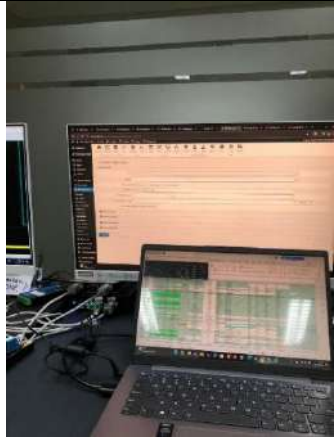
22.	Senin, 10 Februari 2025	Pembersihan tiang CCTV parameter yang sudah berkarat		
23.	Kamis, 13 Februari 2025	Pengecekan WiFi bandara		
24.	Jumat, 14 Februari 2025	Perbaikan WiFi di kantor GMF		
25.	Senin, 17 Februari 2025	Pergantian tampilan FIDS bandara		

26.	Selasa, 18 Februari 2025	Pembersihan rutin mesin X-Ray Bagasi		
25.	Jumat, 21 Februari 2025	Mengganti detector pada X-Ray		
26.	Sabtu, 22 Februari 2025	Pembersihan CCTV di atas Garbarata		

27.	Selasa, 25 Februari 2025	Standby dan Speedtest WiFi		
28.	Rabu, 26 Februari 2025	Perbaikan server di MMR		
29.	Kamis, 27 Februari 2025	Zoom Penutupan On the Job Training		

30.	Jumat, 28 Februari 2025	Sidang OJT		
-----	-------------------------------	--	--	---



22.	Kamis , 31 Oktober 2024	Menggabungkan setiap data menggunakan wpDataTable dan wpData Access		
-----	-------------------------	---	---	---



Superv
isor

Spesialis
Perbaikan



ERDIN KAMARUDIN,
S.Kom, MM

NIK.
10083
591