

**EVALUASI PENGAWASAN BERKALA DALAM
MEMASTIKAN GARBARATA BEBAS DARI KEBOCORAN
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

KHAIRUNNISA ARIFIASANTI
NIT. 30622016

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

**EVALUASI PENGAWASAN BERKALA DALAM
MEMASTIKAN GARBARATA BEBAS DARI KEBOCORAN
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

KHAIRUNNISA ARIFIASANTI

NTT. 30622016

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

LEMBAR PERSETUJUAN

EVALUASI PENGAWASAN BERKALA DALAM MEMASTIKAN GARBARATA BEBAS DARI KEBOCORAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA

Oleh:

KHAIRUNNISA ARIFIASANTI
NIT. 30622016

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

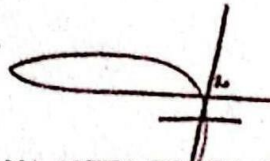
Disetujui Oleh:

Supervisor



RISMAN NOERMANSYAH
NIP. 20242309

Dosen Pembimbing



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

Mengetahui,
Airport Operation, Services, and Security
Senior Manager



RAHMAT FEBRIAN SYAHRANI
NIP. 2040200

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 05 bulan Maret tahun 2025 dan telah dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



MARYANTO MULJO S.

NIP. 20241735



RISMAN NOERMANSYAH

NIP. 20242309



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

NIP. 19840513 200912 2 006

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara



LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.

NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, saya dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 06 Januari 2025 hingga 28 Februari 2025 di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Kegiatan OJT ini dirancang untuk mempersiapkan taruna agar mampu mengenal dunia kerja secara langsung, menerapkan ilmu yang telah diperoleh di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya, serta memperluas wawasan dan meningkatkan kompetensi di bidang penerbangan melalui praktik nyata di lapangan. Melalui kegiatan OJT ini, penulis juga dapat mengembangkan *soft skills* yang sangat dibutuhkan di dunia kerja, seperti kemampuan berkomunikasi, kerjasama tim, manajemen waktu, dan pemecahan masalah. Pengalaman berinteraksi dengan berbagai pihak, baik rekan kerja maupun supervisor, turut melatih kedewasaan dalam bersikap profesional dan menghadapi situasi kerja yang dinamis.

Dalam melaksanakan kegiatan OJT dan menyusun laporan ini, penulis memperoleh berbagai dukungan, bimbingan, serta arahan dari banyak pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan penghargaan dan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa.
2. Orang tua dan keluarga yang selalu memberikan doa dan dukungan moral maupun material, serta motivasi yang senantiasa menguatkan.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
5. Ibu Maulana Anifa Silvia, S.E., M.M., selaku pembimbing dalam penyusunan laporan OJT.
6. Bapak Ruly Artha selaku *General Manager* PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

7. Bapak Rahmat Febrian Syahrani, selaku *Airport Operation, Services, and Security Division Head*.
8. Bapak Uly Ikhsan Fauzi, selaku *PGS Airport Operation Landside and Terminal Department Head*.
9. Bapak Maryanto Muljo, selaku *PGS Airport Operation Airside Department Head*.
10. Bapak Risman Noermansyah, selaku *Supervisor*.
11. Ibu Yosi Amrina Rosidah dan Bapak Tulus Widiatmoko, selaku Pembimbing Lapangan.
12. Bapak Harry Saputra Gumay, selaku senior yang sudah membantu dan membimbing selama pelaksanaan OJT.
13. Seluruh pegawai PT Angkasa Pura Indonesia yang dengan tulus memberikan bimbingan dan dukungan, baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga kegiatan magang dapat berjalan dengan lancar dan penuh pembelajaran.
14. Keluarga besar Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara atas semangat dan kebersamaan yang sangat berarti.
15. Rekan-rekan tim OJT yang selalu mendukung, berbagi pengalaman, dan bekerja sama dalam menyelesaikan tugas-tugas selama pelaksanaan kegiatan ini.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan sebagai bahan perbaikan di masa mendatang. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat yang berarti bagi para pembaca.

Kulonprogo, 05 Maret 2025



Penulis

DAFTAR ISI

KHAIRUNNISA ARIFIASANTI NIT. 30622016	i
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	3
1.3 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	4
1.3.1 Maksud Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	4
1.3.2 Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	4
BAB II PROFIL TEMPAT <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	6
2.1 Sejarah Singkat	6
2.1.1 PT Angkasa Pura Indonesia	6
2.1.2 Visi Perusahaan.....	9
2.1.3 Misi Perusahaan	9
2.1.4 Nilai Perusahaan	9
2.1.5 Bandar Udara Internasional Yogyakarta	10
2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Yogyakarta	11
2.2.1 Data Umum Fasilitas Sisi Udara	13
2.2.2 Data Umum Fasilitas Sisi Darat.....	15
2.2.3 Data Umum Fasilitas Terminal	16
2.2.4 Data Lokasi Bandar Udara.....	18
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta.....	19
BAB III TINJAUAN TEORI	20
3.1 Bandar Udara	20
3.2 Fasilitas Bandar Udara	20
3.3 <i>Apron</i>	25
3.3.1 <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	25

3.3.2	Tugas Pokok dan Fungsi Pengawasan Unit AMC	25
3.3.3	Personel Bandara.....	27
3.4	Garbarata (<i>Aviobridge</i>)	27
3.4.1	Operator Garbarata.....	28
3.4.2	Pelayanan Jasa Pemakaian Garbarata	29
3.4.3	Standar Operasional Pelayanan Jasa Garbarata	30
3.4.4	Pemeliharaan Garbarata.....	30
3.5	Penumpang.....	31
3.6	Keamanan	31
3.7	Keselamatan Penerbangan	31
3.8	Pengawasan.....	32
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING		33
4.1	Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	33
4.1.1	Wilayah Kerja	33
4.1.2	Prosedur Pelayanan.....	38
4.1.3	Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT	38
4.2	Jadwal Pelaksanaan.....	41
4.3	Permasalahan	43
4.4	Penyelesaian Masalah	45
4.4.1	Inspeksi dan Pemeliharaan Rutin.....	45
4.4.2	Pelatihan Operator Garbarata.....	45
4.4.3	Evaluasi dan Peningkatan Material Garbarata	46
4.4.4	Koordinasi dan Pengawasan Berkala.....	46
BAB V PENUTUP.....		47
5.1	Kesimpulan	47
5.1.1	Kesimpulan Terhadap Bab IV	47
5.1.2	Kesimpulan Pelaksanaan OJT.....	47
5.2	Saran	48
5.2.1	Saran Terhadap Bab IV	48
5.2.2	Saran Terhadap OJT.....	48
DAFTAR PUSTAKA.....		49
LAMPIRAN.....		52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Logo Angkasa Pura	7
Gambar 2. 2 Logo <i>Injourney Airports</i>	7
Gambar 2. 3 <i>Runway, Taxiway, dan Apron</i>	18
Gambar 2. 4 <i>Windshock</i>	18
Gambar 2. 5 Terminal, Parkir Kendaraan, dan Bangunan Lainnya	19
Gambar 2. 6 Batas Daerah Lingkungan Kerja	19
Gambar 2. 7 Struktur Organisasi.....	19
Gambar 3. 1 Sistem Bandar Udara.....	20
Gambar 3. 2 <i>Runway</i>	21
Gambar 3. 3 <i>Taxiway</i>	21
Gambar 3. 4 <i>Apron</i>	22
Gambar 3. 5 Terminal Penumpang	22
Gambar 3. 6 Gedung Kantor	23
Gambar 3. 7 Tower ATC	23
Gambar 3. 8 Gedung PKP-PK	24
Gambar 3. 9 Tempat Parkir Kendaraan.....	24
Gambar 3. 10 <i>Power house</i>	24
Gambar 3. 11 Bagian - Bagian Garbarata	28
Gambar 3. 12 <i>Aviobridge Utilization Services</i>	29
Gambar 4. 1 Data Personel AMC dan Jadwal Dinasnya	35
Gambar 4. 2 Prosedur SOP	38
Gambar 4. 3 Jadwal Dinas Unit AMC	42
Gambar 4. 4 Jadwal Dinas Unit AOLT.....	43
Gambar 4. 5 Penemuan Kebocoran Garbarata	43
Gambar 4. 6 Jadwal Pemeliharaan Rutin Garbarata	45
Gambar 4. 7 Pelatihan Operator Garbarata	45
Gambar 4. 8 Evaluasi dan Peningkatan Material Garbarata	46
Gambar 4. 9 Koordinasi dan Pengawasan Berkala	46

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara.....	11
Tabel 2. 2 Data Fasilitas <i>Apron</i>	13
Tabel 2. 3 Data Fasilitas <i>Runway</i>	14
Tabel 2. 4 Data Fasilitas <i>Taxiway</i>	14
Tabel 2. 5 Data Fasilitas <i>Landside</i>	15
Tabel 2. 6 Data Fasilitas Terminal.....	16
Tabel 4. 1 Jurnal Aktivitas OJT Unit AMC.....	38
Tabel 4. 2 Jurnal Aktivitas OJT Unit AOLT.....	40
Tabel 4. 3 Jadwal OJT Taruna.....	41
Tabel 4. 4 Pembagian <i>Shift</i> Unit AMC.....	42
Tabel 4. 5 Pembagian <i>Shift</i> Unit AOLT.....	42



BAB I

PENDAHULUAN

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

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang bertugas menyelenggarakan pendidikan diploma profesional di bidang Teknik, Manajemen, dan Keselamatan Penerbangan. Dengan fasilitas yang modern dan tenaga pengajar profesional, POLTEKBANG Surabaya berkomitmen untuk mendukung pencapaian 3S+1C, yaitu *safety, security, service, dan compliance*. Program Studi Diploma III yang ditawarkan meliputi Teknik Listrik Bandara (TLB), Teknik Navigasi Udara (TNU), Lalu Lintas Udara (LLU), Teknik Pesawat Udara (TPU), Manajemen Transportasi Udara (MTU), Komunikasi Penerbangan (KP), serta Teknik Bangunan dan Landasan (TBL). Setiap program studi di POLTEKBANG Surabaya dirancang untuk memenuhi kebutuhan industri penerbangan melalui kurikulum yang mencakup teori, praktik, dan pelatihan lapangan. Dengan dukungan kerja sama berbagai pihak, seperti operator bandara dan maskapai, POLTEKBANG berkomitmen mencetak sumber daya manusia unggul dan kompeten di sektor penerbangan. (Winiasri et al., 2020).

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) adalah bagian penting dari kegiatan taruna Program Studi Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya. OJT bertujuan memperdalam pemahaman lapangan atas materi yang diajarkan dalam kurikulum, sekaligus mencetak sumber daya manusia yang terampil, responsif, dan ahli sesuai standar yang berlaku. Sebagai salah satu syarat kelulusan, OJT dirancang untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata, baik di bandar udara maupun perusahaan atau industri terkait. Melalui praktik ini, taruna diharapkan mampu mengaplikasikan ilmu, mengembangkan daya pikir, dan melakukan analisis terhadap permasalahan kompleks yang muncul di lapangan. Selain itu, OJT juga melatih mereka untuk mengambil keputusan yang cepat, tepat, dan bertanggung

jawab dalam memberikan layanan transportasi udara secara profesional (Sugiarti, 2020).

On the Job Training (OJT) adalah pelatihan praktis di lapangan bagi taruna atau mahasiswa Diploma III yang dirancang sesuai dengan ilmu yang telah dipelajari selama masa perkuliahan. Seluruh proses pembelajaran berlangsung di lingkungan kerja, sehingga peserta dapat memahami dinamika nyata dunia kerja. Tujuan utama OJT adalah membekali mahasiswa dengan keterampilan praktis serta kemampuan analisis yang relevan dengan kebutuhan industri. Hasil dari program ini menjadi modal penting bagi mahasiswa untuk melanjutkan pendidikan ke jenjang lebih tinggi atau memasuki dunia profesional. Pemilihan lokasi OJT memiliki peran krusial dalam menentukan efektivitas program ini, karena lingkungan kerja yang mendukung akan memaksimalkan pengalaman belajar. Selain itu, keterlibatan pembimbing yang kompeten di lokasi OJT dapat meningkatkan kualitas pembelajaran. Mahasiswa juga berkesempatan membangun jejaring profesional yang bermanfaat untuk karier mereka di masa depan. Di sisi lain, OJT melatih mahasiswa untuk menghadapi tantangan kerja dan mengembangkan kemampuan adaptasi dalam situasi nyata (Atmoko, 2019).

Tahapan *On the Job Training* (OJT) akan lebih optimal jika dilakukan melalui tiga langkah utama. Pertama, tahap pra-OJT bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada peserta mengenai kebiasaan kerja sehari-hari serta membangkitkan minat mereka terhadap pekerjaan yang akan dijalani. Kedua, selama pelaksanaan OJT, peserta dilatih menggunakan peralatan dan mesin yang sesuai dengan kebutuhan industri, sekaligus diajarkan kebiasaan kerja berdasarkan standar profesional. Materi pelatihan disusun agar mencerminkan situasi pekerjaan yang sebenarnya, sehingga peserta dapat beradaptasi dengan baik. Ketiga, tahap pasca-OJT menekankan pentingnya kesiapan peserta dalam memenuhi kebutuhan pasar kerja melalui evaluasi kemampuan dasar dan penguatan keterampilan yang telah diperoleh. Selain itu, peserta didorong untuk merefleksikan pengalaman selama OJT sebagai bekal meningkatkan daya saing mereka. Tahapan ini juga

memberikan kesempatan bagi peserta untuk merancang langkah strategis dalam mengembangkan karier di masa depan (Atmoko, 2019).

Melalui *On the Job Training* (OJT), peserta didik diharapkan mampu menerapkan ilmu yang diperoleh selama pembelajaran teori untuk menyelesaikan tantangan nyata di lapangan. OJT menjadi metode penting dalam mempersiapkan taruna (Dwi Sanjaya et al., 2022). Manajemen Transportasi Udara sebagai manajer andal yang bertanggung jawab di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan. Pengalaman ini diharapkan dapat diterapkan oleh taruna dalam tugas-tugas mereka di instansi terkait di masa depan.

1.2 Dasar Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

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

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Indonesia, 2009).
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional (Indonesia, 2003).
3. Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336 (Kementrian Hukum dan HAM, 2012).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi, Lembaran Negara Republik Indonesia 5500 (Indonesia, 2014).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya (Menteri Perhubungan, 2018).
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 99 Tahun 2021 tanggal 31 Desember 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya (Kementerian Perhubungan, 2021).
7. SM 106 Pengantar OJT MTU Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

1.3.1 Maksud Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Maksud pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan semester 5 program Diploma 3 adalah sebagai berikut:

1. Memberikan kesempatan kepada taruna untuk mengaplikasikan ilmu yang diperoleh selama perkuliahan ke dalam lingkungan kerja.
2. Menghasilkan lulusan yang memiliki sertifikat kompetensi sesuai dengan standar nasional dan internasional.
3. Mencetak lulusan transportasi udara yang mampu bersaing di tingkat nasional maupun internasional.
4. Membekali taruna dengan pemahaman tentang budaya kerja dalam industri jasa penerbangan serta pengalaman langsung di dunia industri.
5. Melatih taruna dalam komunikasi terkait materi dan keilmuan, baik secara lisan maupun tertulis, melalui laporan OJT dan Tugas Akhir.

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

1.3.2.1 Bagi Taruna

Adapun manfaat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) bagi taruna adalah sebagai berikut:

1. Mendapatkan pengalaman langsung sesuai bidang yang dipelajari, seperti pengelolaan operasional bandara, inspeksi fasilitas, atau layanan penumpang.
2. Meningkatkan kemampuan komunikasi, kerja sama tim, dan adaptasi di lingkungan profesional.
3. Memperoleh pemahaman tentang teknologi dan sistem operasional bandara, seperti FIDS, QLine, dan manajemen fasilitas.
4. Membangun hubungan kerja sama yang positif antara Politeknik Penerbangan Surabaya dan perusahaan atau lembaga terkait.
5. Memperluas jaringan profesional dengan bertemu mentor dan profesional di bidang penerbangan.

1.3.2.2 Bagi Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Adapun manfaat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) bagi perusahaan adalah sebagai berikut:

1. Taruna dapat membantu dalam pelaksanaan tugas operasional harian, seperti inspeksi fasilitas atau layanan penumpang, yang memberikan manfaat langsung bagi perusahaan.
2. Taruna dapat membantu pekerjaan operasional ringan, mendukung efektivitas kerja karyawan.
3. Taruna membawa perspektif baru dan ide segar yang dapat membantu perusahaan meningkatkan efisiensi atau pelayanan.
4. OJT berfungsi sebagai ajang pencarian calon tenaga kerja yang kompeten untuk kebutuhan perusahaan di masa depan.



BAB II

PROFIL TEMPAT *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 PT Angkasa Pura Indonesia

PT Angkasa Pura didirikan oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran, sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) No. 33 Tahun 1962. Perusahaan ini awalnya bertugas mengelola dan mengoperasikan Bandara Kemayoran, Jakarta, yang saat itu merupakan bandara internasional utama di Indonesia.

Pada tahun 1965, PN Angkasa Pura Kemayoran berganti nama menjadi PN Angkasa Pura, menandai ekspansi dalam pengelolaan bandara di berbagai wilayah. Sejak saat itu, perusahaan bertanggung jawab atas pengembangan dan peningkatan layanan penerbangan domestik serta internasional. Pada tahun 1984, pemerintah membentuk Perum Bandar Udara Jakarta Cengkareng, yang kemudian pada 1986 berubah menjadi Perum Angkasa Pura II, ditugaskan mengelola Bandara Soekarno-Hatta sebagai pusat penerbangan utama menggantikan Bandara Kemayoran dan Bandara Halim Perdanakusuma. Sejalan dengan itu, Perum Angkasa Pura berubah menjadi Perum Angkasa Pura I, dengan fokus mengelola bandara di wilayah timur Indonesia.

Seiring perkembangannya, PT Angkasa Pura terus memperluas cakupan pengelolaan bandara:

- a. 1991-1999: Mengelola Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II, Bandara Supadio, Bandara Polonia, dan Bandara Husein Sastranegara.
- b. 2004-2007: Peresmian Terminal Haji Soekarno-Hatta, Bandara Internasional Minangkabau, pembangunan Bandara Kualanamu, dan kerja sama dengan PT Kereta Api Indonesia dalam pendirian PT Railink.
- c. 2009-2013: Peresmian Terminal 3 Soekarno-Hatta, pengoperasian Bandara Kualanamu, serta pengelolaan Bandara Silangit.

- d. 2016-2017: Pengoperasian Terminal 3 Ultimate Soekarno-Hatta, terminal internasional Husein Sastranegara, pembangunan Airport Operation Control Center (AOCC), dan peresmian layanan KA Bandara Soekarno-Hatta.
- e. 2018-2021: Pengoperasian Bandara Kertajati, pengelolaan Bandara Radin Inten II dan Bandara Fatmawati Soekarno, serta integrasi ke dalam holding Aviassi Pariwisata Indonesia.

Pada 29 Desember 2023, sebagai bagian dari reformasi industri penerbangan, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II resmi bergabung menjadi PT Angkasa Pura Indonesia (*InJourney Airports*). Konsolidasi ini bertujuan meningkatkan konektivitas udara, pertumbuhan pariwisata, efisiensi logistik, serta sinergi pelayanan bandara di Indonesia.



Gambar 2. 1 Logo Angkasa Pura

Gambar 2. 2 Logo InJourney Airports

Daftar 37 bandara-bandara utama di Indonesia yang dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia sebagai berikut :

1. Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta)
2. Bandara Halim Perdanakusuma (Jakarta)
3. Bandara Kualanamu (Medan)
4. Bandara Supadio (Pontianak)
5. Bandara Minangkabau (Padang)
6. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang)

7. Bandara Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru)
8. Bandara Husein Sastranegara (Bandung)
9. Bandara Sultan Iskandar Muda (Banda Aceh)
10. Bandara Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang)
11. Bandara Sultan Thaha (Jambi)
12. Bandara Depati Amir (Pangkal Pinang)
13. Bandara Silangit (Tapanuli Utara)
14. Bandara Kertajati (Majalengka)
15. Bandara Banyuwangi (Banyuwangi)
16. Bandara Tjilik Riwut (Palangkaraya)
17. Bandara Radin Inten II (Lampung)
18. Bandara H.A.S. Hanandjoeddin (Tanjung Pandan)
19. Bandara Fatmawati Soekarno (Bengkulu)
20. Bandara Jenderal Besar Soedirman (Purbalingga)
21. Bandara I Gusti Ngurah Rai (Denpasar)
22. Bandara Juanda (Surabaya)
23. Bandara Sultan Hasanuddin (Makassar)
24. Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian (Balikpapan)
25. Bandara Frans Kaisiepo (Biak)
26. Bandara Sam Ratulangi (Manado)
27. Bandara Syamsudin Noor (Banjarmasin)
28. Bandara Jenderal Ahmad Yani (Semarang)
29. Bandara Adi Sutjipto (Yogyakarta)
30. Bandara Adi Soemarmo (Surakarta)
31. Bandara Internasional Lombok (Lombok Tengah)
32. Bandara Pattimura (Ambon)
33. Bandara El Tari (Kupang)
34. Bandara Internasional Yogyakarta (Kulon Progo)
35. Bandara Sentani (Jayapura)
36. Bandara Hang Nadim (Batam)
37. Bandara Dhoho (Kediri)

2.1.2 Visi Perusahaan

PT Angkasa Pura Indonesia memiliki visi untuk menjadi operator bandara kelas dunia yang tidak hanya berfungsi sebagai pengelola bandara, tetapi juga sebagai penghubung global. Perusahaan ini berkomitmen untuk meningkatkan konektivitas udara, mendukung pertumbuhan pariwisata di Indonesia, serta berperan sebagai pencipta nilai, wajah kebanggaan bangsa, dan agen pembangunan.

2.1.3 Misi Perusahaan

PT Angkasa Pura Indonesia memiliki misi untuk menyediakan pelayanan berstandar internasional di seluruh bandara yang dikelola, dengan menghadirkan layanan yang mencerminkan keramahmatan khas Indonesia.

2.1.4 Nilai Perusahaan

Surat Edaran Menteri BUMN Nomor 7/MBU/07/2020 tentang Nilai – Nilai Utama (*Core Values*) Sumber Daya Manusia Badan Usaha Milik Negara. Dalam surat edaran tersebut, *Core Values* AKHLAK yang merupakan akronim dari Amanah, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif dan Kolaboratif merupakan identitas dan perekat budaya kerja BUMN yang menjadi dasar pembentukan karakter SDM di lingkungan BUMN serta penerapannya wajib dilakukan oleh seluruh BUMN dan perusahaan afiliasi terkonsolidasi lainnya.

Core values AKHLAK

- a) Amanah (Kami memegang teguh kepercayaan yang diberikan).
- b) Kompeten (Kami terus belajar dan mengembangkan kapabilitas).
- c) Harmonis (Kami saling peduli dan menghargai perbedaan).
- d) Loyal (kami berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara).
- e) Adaptif (Kami terus berinovasi dan antusias dalam mengerjakan ataupun menghadapi perubahan).
- f) Kolaboratif (Kami membangun kerja sama yang sinergis).

2.1.5 Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Bandara Internasional Yogyakarta (IATA: YIA, ICAO: WAHI) terletak di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta. Proses pembangunan dimulai setelah PT Angkasa Pura I (Persero) mendapatkan Izin Penetapan Lokasi (IPL) berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.1164 Tahun 2013. Peraturan ini memberikan dasar hukum untuk pembangunan YIA sebagai solusi modern bagi kebutuhan transportasi udara di wilayah Yogyakarta, dengan konsep *Airport City* yang mengintegrasikan fasilitas bandara dan pengembangan kawasan sekitar (Umar, 2020).

Pada 2014, proses sosialisasi pembangunan bandara dilakukan oleh tim terkait kepada masyarakat terdampak, diikuti dengan konsultasi publik yang berlangsung selama tiga bulan. Sesuai Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang Nomor 5 Tahun 2015, proses ini menjadi syarat penting dalam penerbitan IPL oleh Gubernur DIY, yang kemudian digunakan sebagai dasar pembebasan lahan (Kementerian Agraria dan Tata Ruang, 2024). Tahapan pembebasan lahan selesai pada September 2018. Pada 27 Januari 2017, prosesi simbolis "Babat Alas Nawung Kridha" oleh Presiden Joko Widodo menandai dimulainya konstruksi bandara.

Pada 2019, operasional bandara dimulai setelah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menerbitkan Sertifikat Bandar Udara Nomor 149/SBU-DBU/IV/2019 pada 26 April. Sertifikat ini juga mendasari perubahan nama dari New Yogyakarta International Airport menjadi Yogyakarta International Airport. Penerbangan perdana dilakukan oleh maskapai Citilink dengan rute Halim Perdanakusuma–YIA pada 6 Mei 2019, diikuti oleh pendaratan perdana pesawat berbadan lebar Airbus A330 milik Garuda Indonesia pada 3 Oktober 2019 (Hidayat, 2019).

YIA mulai beroperasi penuh pada 29 Maret 2020, sesuai Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor AU-004/2/4/DRJU.DAU-2020 tentang Penataan Rute Penerbangan di Bandara Adisutjipto dan YIA, serta Surat Direktur Bandar Udara Nomor AU.201/4/21/DBU-2020 tentang Jam Operasional Bandara. Pada 28 Agustus 2020, Presiden Joko Widodo meresmikan YIA bersama fasilitas

pendukung seperti menara AirNav Indonesia dan sistem peringatan dini tsunami. Presiden juga menegaskan bahwa bandara ini mampu menampung pesawat berbadan besar seperti B777, B747, dan A380 untuk mendukung pengembangan pariwisata (Kurnianto et al., 2023).

YIA dibangun sebagai pengganti Bandara Adisutjipto yang telah melampaui kapasitas maksimum. Dengan luas lahan 600 hektare, terminal penumpang seluas 219.000 meter persegi, bandara ini dirancang untuk melayani hingga 20 juta penumpang per tahun dan menampung hingga 28 pesawat. Fasilitas modernnya mencakup landasan pacu sepanjang 3.250 meter, layanan ramah disabilitas, sistem imigrasi otomatis, dan teknologi keamanan canggih sesuai standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2021 tentang Keamanan Penerbangan (Perhubungan, 2021).

Berjarak sekitar 42 kilometer dari pusat Kota Yogyakarta, YIA menawarkan aksesibilitas tinggi melalui berbagai moda transportasi. Kereta api bandara menghubungkan YIA dengan pusat kota, didukung oleh bus Damri dan taksi yang tersedia sepanjang hari. Infrastruktur pendukung ini mematuhi Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Desain terminalnya mengusung konsep budaya Jawa yang dipadukan dengan teknologi modern, menciptakan pengalaman perjalanan yang nyaman dan berkelas bagi para penumpang (Rahman & Fakhrudin, 2022).

2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Berikut ini adalah informasi umum mengenai Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara

NO.	URAIAN	KETERANGAN
1.	Nama Bandara	Bandara Internasional Yogyakarta

2.	Lokasi	Jl. Wates KM. 42, Kulon Progo Yogyakarta 55282
3.	Koordinat ARP	07°54'15"S 110°03'27"E
4.	Status Penggunaan	Umum-Internasional
5.	Penyelenggara	PT Angkasa Pura Indonesia Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta – Kulon Progo
6.	Kode Referensi Bandara	E
7.	Tipe Runway	<i>Runway 11 Instrument Precision Runway 29 Instrument Precision</i>
8.	Tipe Pesawat Udara Terkeritis / Beroperasi	Terkeritis : B 777-300ER Beroperasi : B 737-900 / Airbus 320-214
9.	Kategori PKP-PK	8
10.	Kondisi Operasi Tertentu Terhadap Pelayanan Pesawat Udara Terkeritis, Jika Tersedia	Pesawat Udara B777-300ER dapat beroperasi apabila kurang dari 700 <i>movement</i> per 3 bulan
11.	Pembatasan Operasi Bandar Udara	NIL
12.	Penyimpangan Yang Diizinkan	NIL
13.	Pengecualian (<i>Exemption</i>)	NIL

14.	Nomor Sertifikat Bandar Udara	Penerbitan nomor : 0149.1/SBU/IX/2023
15.	Pelayanan Navigasi Penerbangan (<i>Performance Based Navigation / PBN</i>)	
16.	Pelayanan Meteorologi (<i>Authomatic Weather Service</i>)	
17.	<i>Fuel Truck : 5 unit refueller @ 16.000 liter, 1 unit refueller @ 25.000 liter Fuel Truck (Floating Storage) : 8 unit @25.000 liter Ground Tank : 6 unit Modular @ 23.000 liter</i>	
18.	Terminal Kargo Domestik : 3.456 m2 Terminal Kargo Internasional : 2.304 m2 EMPU : 3.054 m2 (11 ruangan)	
19.	Pelayanan Imigrasi, Bea Cukai, Karantina Ikan, Hewan & Tumbuhan, Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP)	
20.	<i>Ground Handling : Gapura Angkasa, Kokapura Avia dan PT. CAS (JAS), Natra Abadi Nugraha</i>	
21.	<i>Ground Transportation : Damri, Satelqu, Rajawali Taksi, Pataga Taksi, Jas Taksi, Trac, Golden Bird, Inkopol, Jaladipa, Kokapura, Putra Palih, Ilham T&T, Grab, Gojek, Kereta Api (2021)</i>	
22.	PLN : 8680 KVA, UPS AFL 200 KVA, UPS Terminal 2x375 KVA, GENSET : 5x2500 KVA, 1x400 KVA (AFL), 1x300 KVA (Crisis Center).	

Sumber: *Company Profil Yogyakarta International Airport*

2.2.1 Data Umum Fasilitas Sisi Udara

Tabel 2. 2 Data Fasilitas *Apron*

APRON			
Uraian	Dimensi	Permukaan	Strength

<i>Parking Stand</i> 1-11	1.051 m x 167 m	<i>Concrete</i>	PCN 107 R/C/X/T
Luas		1.051 x 167 m	
Fasilitas		5 <i>Fix Bridge</i> yang dilengkapi dengan 10 Garbarata	
Kapasitas <i>Parking Stand</i>		11 <i>Parking Stand</i> dengan Konfigurasi 22 <i>Parking Stand Narrow Body</i> 11 <i>Parking Stand Wide body</i>	

Tabel 2. 3 Data Fasilitas *Runway*

RUNWAY						
No	RWY	Dimensi	Luas	Permukaan	PCN	Capacity
1	11	3.250 X 45 m	146.250 m ²	<i>Asphalt</i>	93/F/C/ X/T	Total 28/ Jam
2	29					• Regular: 22/Jam • Irregular, charter, Extra: 6/Jam

Tabel 2. 4 Data Fasilitas *Taxiway*

TAXIWAY			
Uraian	Dimensi	Permukaan	Strength
<i>Taxiway A</i>	198 m x 23 m	<i>Concrete</i>	PCN 107 R/C/X/T
<i>Taxiway B</i>	198 m x 23 m	<i>Concrete</i>	PCN 107 R/C/X/T
<i>Taxiway C</i>	318 m x 23 m	<i>Asphalt</i>	PCN 93 F/C/X/T
<i>Taxiway D</i>	318 m x 23 m	<i>Asphalt</i>	PCN 93 F/C/X/T
<i>Taxiway E</i>	198 m x 23 m	<i>Concrete</i>	PCN 107 R/C/X/T

<i>Taxiway F</i>	198 m x 23 m	<i>Concrete</i>	PCN 107 R/C/X/T
<i>Taxiway G</i>	3.430 m x 45 m	<i>Aspahlt (C- D)</i> <i>Concrete (A-C & D- F)</i>	PCN 93 F/C/X/T; PCN 107 R/C/X/T
<i>Taxiway H</i>	406,5 m x 23 m	<i>Concrete</i>	PCN 107 R/C/X/T
<i>Taxiway J</i>	159,5 m x 23 m	<i>Concrete</i>	PCN 107 R/C/X/T
<i>Taxiway K</i>	454 m x 23 m	<i>Concrete</i>	PCN 107 R/C/X/T
<i>Taxiway L</i>	1231m x 23 m	<i>Concrete</i>	PCN 107 R/C/X/T

2.2.2 Data Umum Fasilitas Sisi Darat

Tabel 2. 5 Data Fasilitas *Landside*

NO.	URAIAN	KETERANGAN	
1.	Toll Gate	Gate Masuk : 12 -Roda 4 = 8 Gate -Roda 2 = 2 Gate -Bus = 2 Gate	Gate Keluar : 17 -Roda 4 = 11 Gate -Roda 2 = 3 Gate -Bus = 3 Gate
2.	Toilet	2 buah	
3.	Penerangan Jalan	Serviceable	
4.	Gedung Parkir (Mobil & Motor)	Lantai 1 -Roda 2 = 4.900 Lot -Sepeda = 131 Lot	Lantai 2 -Roda 4 = 585 Lot Lantai 3 -Roda 4 = 645 Lot
5.	Parkir Non Gedung (Bus & Mini Bus)	Sisi Barat = 61 Bus Sisi Timur = 402 Mobil	
6.	<i>Curbside</i> (Bolard)	Tersedia	

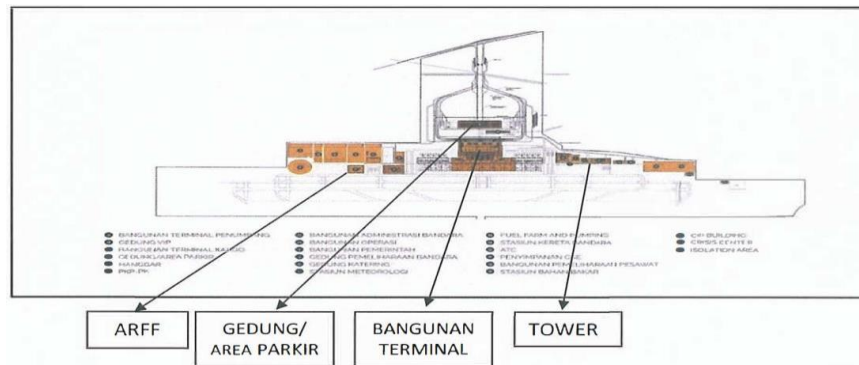
7.	<i>Drop Zone & Pick Up Zone</i>	Tersedia
8.	<i>Airport Taxi Station</i>	Tersedia
9.	Area Penjemputan VIP/CIP	Tersedia
10.	<i>Loading Dock & Akses Karyawan</i>	Tersedia

2.2.3 Data Umum Fasilitas Terminal

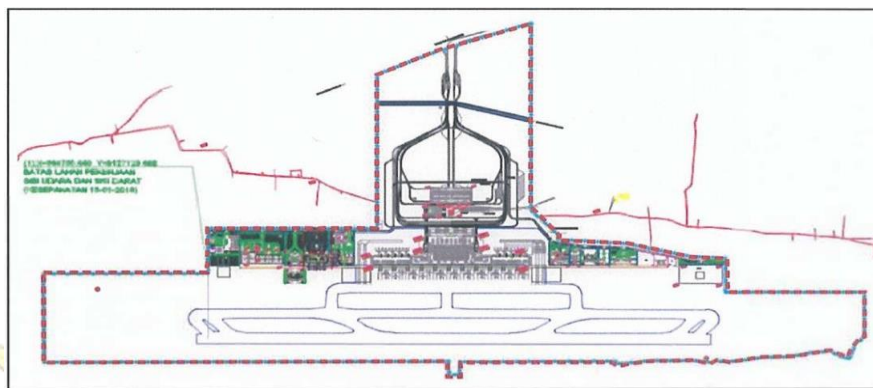
Tabel 2. 6 Data Fasilitas Terminal

NO.	URAIAN	KETERANGAN
1.	<i>Check In Area (Check In Counter, CUCS)</i>	Island A 32 unit Island B 32 unit Island C 32 unit Total 96 unit
2.	<i>Baggage Handling System (BHS)</i>	96 Timbangan 6 Carosel Baggage Make UP 10 Baggage Break Down
3.	<i>Hold Baggage Screening (HBS)</i>	3 X-Ray Level 4
4.	FIDS, PAS, Signage, Master Clock	FIDS 232
5.	Customer Service AP. I & Airline	Tersedia
6.	<i>Screening Check Point (SCP)</i>	PSCP = -Domestik

		4 unit X-Ray Cabin, 16 unit WTMD -Internasional 7 unit X-Ray Cabin, 7 unit WTMD
7.	Toilet, <i>Nursery Room</i> , <i>Kid Zone</i> & Mushollah	Toilet 60, <i>Nursery Room</i> 13, Mushola Terminl Domestik 23
8.	Peralatan Pencegahan Kebakaran	<i>Hydrant Box</i> 97, APAR 457
9.	<i>Boarding Lounge</i>	Domestik dan Internasional
10.	Kursi Ruang Tunggu	Domestik 2.500 seat Internasional 600 seat
11.	<i>Boarding Gate</i>	Gate : Domestik = 8 Gate; 1A,1B,2A,2B,3A,3B,4,5 Internasional = 5 Gate; 1,2A,2B,3A,3B
12.	PMS (Escalator, Travelator & Lift)	Eskalator 74, Lift 41, Travelator 38
13.	Counter Imigrasi	Keberangkatan 12 Counter
		Kedatangan 8 Counter
14.	Pemeriksaan Bea Cukai	2 X-Ray Bagasi di <i>Breakdown Area</i> , 2 X-Ray bagasi di Jalur merah
15.	CIQ Area	

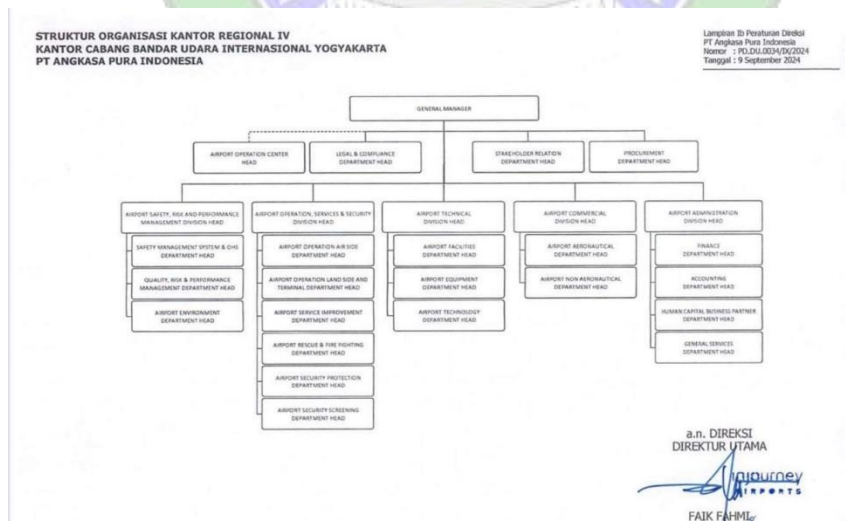


Gambar 2. 5 Terminal, Parkir Kendaraan, dan Bangunan Lainnya



Keterangan : - - - - - = Batas-batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKR)

2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta

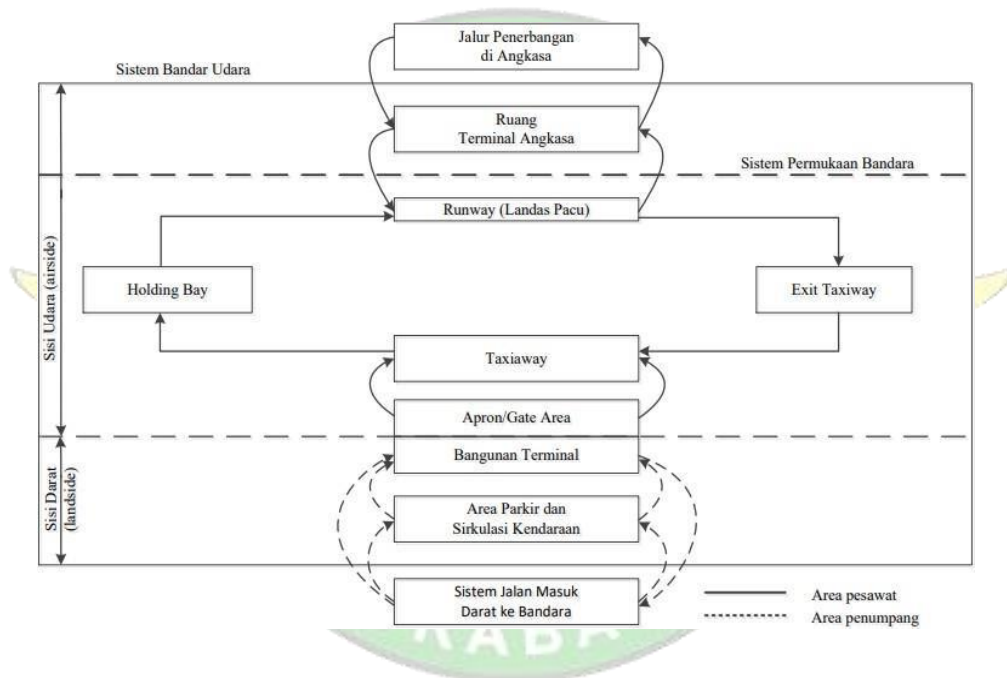


Gambar 2. 7 Struktur Organisasi

BAB III TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Berdasarkan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 mengenai Penerbangan, Bandar Udara diartikan sebagai area di daratan dan/atau perairan yang memiliki batas tertentu, digunakan untuk kegiatan mendarat dan lepas landas pesawat, mengangkut penumpang, memuat dan membongkar barang, serta sebagai titik peralihan antara berbagai moda transportasi. Bandar udara juga dilengkapi dengan fasilitas utama dan fasilitas penunjang lainnya.



Gambar 3. 1 Sistem Bandar Udara

3.2 Fasilitas Bandar Udara

Fasilitas utama di bandar udara terdiri dari berbagai elemen penting, termasuk fasilitas keselamatan dan keamanan, serta fasilitas di sisi udara (*air side*) dan sisi darat (*land side*). Sisi udara berfokus pada penyediaan layanan dan fasilitas yang berkaitan langsung dengan pergerakan dan manuver pesawat, sementara sisi darat lebih memprioritaskan pelayanan kepada penumpang.

3.2.1 Fasilitas Sisi Udara

a. Landasan Pacu

Runway adalah area persegi panjang di bandara yang digunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat, dilengkapi rambu dan penerangan sesuai standar ICAO (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2023). Contohnya, *Runway* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki panjang 3250 meter dan lebar 45 meter, dengan nilai PCN 107 R/C/X/T. Setiap ujung *runway* ini diberi penamaan sebagai R11 dan R29.



Gambar 3. 2 Runway

b. Landasan Hubung (*Taxiway*)

Taxiway adalah jalur di sisi udara yang menghubungkan pesawat dengan landas pacu, *apron*, terminal, dan fasilitas lainnya. (Simaremare et al., 2023). Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, terdapat tiga *taxiway* keluar, yaitu A, B, E, dan F yang masing-masing memiliki panjang 23 meter dengan nilai PCN 107 R/C/X/. Selain itu, terdapat *taxiway* C, D, H, J, dan K yang juga memiliki panjang 23 meter namun dengan nilai PCN 93 F/C/X/, serta *taxiway* G yang memiliki panjang 45 meter dan nilai PCN 93 F/C/X/.



Gambar 3. 3 Taxiway

c. Landasan Parkir (Apron)

Apron adalah area di sisi udara untuk parkir pesawat, menaikkan dan menurunkan penumpang, memuat kargo, pengisian bahan bakar, dan perawatan (Ratna Sari Dewi & Herida Panji Olivia Azhar, 2023). Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki *apron* yang menggunakan perkerasan tipe *Asphalt Concrete* dengan ukuran 1051 x 167 meter dan nilai PCN 107/R/C/X/T dengan kemiringan 0,5%.



Gambar 3. 4 Apron

3.2.2 Fasilitas Sisi Darat

a. Bangunan Terminal Penumpang

Fasilitas bangunan terminal penumpang adalah adalah bangunan yang mendukung aktivitas penumpang, terdiri dari area keberangkatan, kedatangan, dan fasilitas penunjang (Umar, 2020). Bangunan terminal penumpang di Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki luas sekitar 219.000 m² dan dapat menampung hingga 20 juta penumpang setiap tahunnya.



Gambar 3. 5 Terminal Penumpang

b. Bangunan Kantor

Gedung kantor adalah tempat dimana seluruh administrasi bandar udara dikelola (Tasyania et al., 2024). Gedung kantor Bandar Udara Internasional Yogyakarta terletak di sebelah timur terminal penumpang, berdekatan dengan Gedung BMKG dan Ainav.



Gambar 3. 6 Gedung Kantor

c. Tower ATC

Menara Air Traffic Controller (ATC) struktur tertinggi di bandara tempat pengendali lalu lintas udara bekerja (Umar et al., 2016). Menara ATC Bandara Yogyakarta Internasional setinggi 39,5 meter, tahan gempa dan tsunami, dengan peralatan vital di ketinggian 15 mdpl.



Gambar 3. 7 Tower ATC

d. Gedung PKP-PK

Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) adalah unit yang menangani keadaan darurat di bandara, termasuk pengoperasian dan perawatan kendaraan pemadam. Bandara Yogyakarta Internasional memiliki dua gedung PKP-PK di barat dan timur *runway* untuk mempercepat respons darurat (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, 2015).



Gambar 3. 8 Gedung PKP-PK

e. Tempat Parkir Kendaraan

Fasilitas pendukung bandar udara mencakup jalan, parkir, jembatan, drainase, pagar, taman, dan layanan intermodal (Yazid, 2022). Bandara Yogyakarta Internasional memiliki gedung parkir tiga lantai seluas 137.280 m² dan area parkir VIP di keberangkatan serta kedatangan.



Gambar 3. 9 Tempat Parkir Kendaraan

f. *Power house*

Power house adalah ruang untuk peralatan listrik utama, seperti panel dan genset (Irwanto & Fahrul Anam, 2023). Di Bandara Yogyakarta Internasional, power house memiliki empat lantai, dengan lantai pertama sebagai parkir dan ruang peralatan, serta lantai kedua untuk genset dan panel distribusi guna mengurangi risiko kerusakan.



Gambar 3. 10 Power house

3.3 *Apron*

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

Pada area *apron* membutuhkan petugas yang dapat sigap dan tanggap dikarenakan memerlukan petugas yang berkompeten seperti dalam menentukan parkir pesawat. Petugas ini bisa sering disebut dengan AMC (*Apron Movement Control*). *Apron Movement Control* adalah personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta mencatat data penerbangan di *apron*. Pengawasan yang dilakukan oleh *Apron Movement Control* (AMC) bertujuan salah satunya untuk menciptakan keamanan dan keselamatan pada aktivitas penerbangan serta menciptakan kedisiplinan dari pengguna jasa yang dapat berpengaruh terhadap aktivitas di sisi udara.

3.3.1 *Apron Movement Control* (AMC)

Menurut KP Nomor 20 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (*Advisory Circular Part 139-11*), menyatakan bahwa personel pengaturan pergerakan pesawat (*Apron Movement Control*) adalah personel bandar udara yang memiliki sertifikat kompetensi untuk memantau ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas, dan penempatan parkir pesawat udara.

3.3.2 Tugas Pokok dan Fungsi Pengawasan Unit AMC

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023, personel *Apron Movement Control* (AMC) memiliki beberapa tugas utama, antara lain:

- a. Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap personel, peralatan, kendaraan, serta pesawat udara yang beroperasi di *apron*.
- b. Mengawasi dan menegakkan aturan lalu lintas pergerakan di *apron* guna memastikan keteraturan operasional.
- c. Mengatur parkir pesawat udara di *apron*, baik dalam kondisi normal maupun darurat.
- d. Menjaga kebersihan serta memastikan fasilitas *apron* selalu dalam kondisi optimal.
- e. Menjamin keselamatan seluruh aktivitas di *apron*, termasuk pergerakan personel, kendaraan, dan pesawat udara.
- f. Menganalisis seluruh kegiatan di *apron*, terutama saat jam sibuk (*peak hour/peak season*).
- g. Melakukan investigasi terhadap insiden atau kecelakaan di *apron* serta membuat laporan resmi.
- h. Menyusun rekomendasi dan tindakan pencegahan agar insiden serupa tidak terulang kembali.
- i. Memantau jarak aman antara pesawat dan fasilitas di *apron* secara virtual (*aircraft stand clearances*).

Selain itu, tugas pengawasan dan penertiban di sisi udara mencakup:

- a. Melaksanakan patroli rutin dua kali dalam satu jadwal shift untuk memastikan ketertiban dan mencegah kejadian yang tidak diinginkan.
- b. Menertibkan parkir serta penempatan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE).
- c. Memeriksa izin masuk kendaraan dari instansi luar sebelum memasuki area sisi udara.
- d. Mengawasi serta membimbing kendaraan dari instansi luar yang memasuki *apron* untuk keperluan tertentu.
- e. Memberikan teguran kepada operator atau pengemudi yang melanggar aturan, seperti melebihi batas kecepatan, parkir sembarangan, atau tidak memiliki izin yang sesuai.

- f. Menindak pelanggar sesuai ketentuan dengan memberikan tanda bukti pelanggaran.
- g. Berkoordinasi dengan unit terkait dalam razia kendaraan dan peralatan GSE untuk mendata serta memisahkan yang mengalami kerusakan ke area tertentu.
- h. Mengadakan razia penertiban lalu lintas di area sisi udara untuk meningkatkan keamanan dan keteraturan operasional.

3.3.3 Personel Bandara

Berdasarkan Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 41 Tahun 2017, personel bandara adalah individu yang wajib memiliki lisensi dan/atau sertifikat kompetensi untuk mengatur serta mengawasi ketertiban dan keselamatan lalu lintas di *apron*, termasuk pengaturan parkir dan penempatan pesawat udara sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya. Selain itu, personel *Apron Movement Control* (AMC) juga bertugas dalam proses *docking* dan *undocking* *Aviobridge* guna memastikan kenyamanan serta keamanan penumpang. Penggunaan *Aviobridge* sangat penting dalam penerbangan karena melindungi penumpang dari paparan panas, hujan, *jet blast*, kebisingan mesin pesawat, serta debu di lingkungan bandara.

Standar kompetensi ini berlaku bagi berbagai personel di bandara, termasuk teknisi, pengatur pergerakan pesawat udara (AMC), operator *Ground Support Equipment* (GSE), *marshaller*, serta petugas pelayanan garbarata.

3.4 Garbarata (*Aviobridge*)

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), garbarata adalah jembatan tertutup yang menghubungkan ruang tunggu penumpang dengan pintu pesawat, memungkinkan penumpang naik dan turun pesawat dengan lebih nyaman. Selain itu, garbarata juga berfungsi sebagai pelindung bagi penumpang dan kru dari cuaca ekstrem seperti panas matahari atau hujan.

Pengadaan garbarata diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023, yang membahas standar *level of service* dalam layanan kebandarudaraan. Pengoperasian garbarata hanya diperbolehkan di

bawah kendali personel *Apron Movement Control* (AMC). Di berbagai bandara internasional di Indonesia, garbarata menjadi fasilitas wajib yang tersedia di setiap pintu menuju pesawat. Saat ini, terdapat dua model garbarata yang umum digunakan, yaitu R2 (dua terowongan) dan R3 (tiga terowongan), yang disesuaikan dengan kondisi terminal serta jenis pesawat yang dilayani. Panjang garbarata diukur dari titik tengah *rotunda* hingga ujung bumper kabin dalam kondisi *retract* penuh maupun *extend* penuh.

Selain itu, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara disebutkan bahwa maskapai wajib menggunakan garbarata yang disediakan pengelola bandara sesuai dengan jenis pesawat. Jika pesawat parkir di remote parking area atau lebih dari 200 meter dari terminal, maskapai harus menyediakan kendaraan bermotor roda empat atau lebih untuk mengangkut penumpang, terutama jika tidak tersedia jalur pejalan kaki yang aman.



Gambar 3. 11 Bagian - Bagian Garbarata

3.4.1 Operator Garbarata

Berdasarkan KP No. 22 Tahun 2015 tentang Standar Kompetensi Personel Bidang Pelayanan Garbarata, operator garbarata harus memiliki kompetensi dalam memahami regulasi yang berlaku, mengenali jenis, bagian, dan fungsi garbarata, serta mampu mengoperasikannya sesuai dengan prosedur standar. Operator

Aviobridge merupakan bagian dari *Apron Movement Control* (AMC) yang bertanggung jawab atas proses *docking* dan *de-docking* garbarata. *Docking* adalah pemasangan garbarata ke pesawat yang telah berhenti (*block on*), sedangkan *de-docking* adalah pelepasan garbarata setelah proses embarking selesai.

Dalam pengoperasiannya, operator garbarata wajib mengisi dokumen *Aviobridge Utilization Services* sebagai bagian dari pencatatan operasional. Sebelum penggunaan, mereka harus melakukan pemeriksaan terhadap area pergerakan garbarata dan memastikan kesiapan peralatan agar operasi berjalan dengan aman. Sesuai PM 41 Tahun 2023 Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara, waktu maksimal untuk mengoperasikan garbarata pada saat keberangkatan maupun kedatangan adalah kurang dari 2 menit. Oleh karena itu, operator harus segera menuju garbarata untuk proses pemasangan ke badan pesawat tanpa keterlambatan.



Gambar 3. 12 Aviobridge Utilization Services

3.4.2 Pelayanan Jasa Pemakaian Garbarata

Pelayanan Jasa Pemakaian Garbarata adalah penyediaan fasilitas garbarata bagi maskapai penerbangan untuk memfasilitasi naik dan turunnya penumpang antara terminal dan pesawat. Berdasarkan PM No 41 Tahun 2023, kegiatan pengusahaan di bandar udara terbagi menjadi:

1. Pelayanan jasa kebandarudaraan, dan
2. Pelayanan jasa terkait bandar udara.

Sesuai PM 81 Tahun 2016 Pasal 15, tarif pemakaian garbarata ditentukan berdasarkan:

1. Satuan waktu, dihitung dari saat garbarata terpasang hingga dilepas, dengan tarif awal berlaku untuk 2 jam pertama, dan tambahan dihitung per jam berikutnya.
2. Satuan ukuran, dihitung berdasarkan berat maksimum pesawat (MTOW) atau jumlah pemakaian sesuai sertifikat pesawat.

Garbarata dikendalikan oleh operator melalui panel kontrol di ujung terowongan. Setelah pesawat parkir, garbarata diperpanjang dan disambungkan ke pintu pesawat (*docking*). Operator kemudian berkoordinasi dengan petugas ground handling sebelum pintu pesawat dibuka. Proses sebaliknya dilakukan saat garbarata dilepas (*undocking*).

Mekanisme operasional sesuai SOP:

1. Maskapai mengirim jadwal penerbangan.
2. AMC menyiapkan lokasi parkir.
3. AMC menempatkan pesawat di lokasi sesuai rencana.
4. Operator menyambungkan garbarata, mencatat di *Aviobridge Utilization Sheet*, lalu siaga hingga keberangkatan.
5. Operator memastikan kesiapan saat boarding.
6. Setelah digunakan, garbarata dikembalikan ke posisi semula.

3.4.3 Standar Operasional Pelayanan Jasa Garbarata

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan PM 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara mengenai Sistem, Mekanisme dan Prosedur pemakaian jasa Garbarata. Waktu Pelayanan *docking* dan *undocking* dilayani 1 menit 30 detik dihitung mulai dilakukannya pelayanan.

3.4.4 Pemeliharaan Garbarata

Menurut SKEP/157/IX/2003 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Pelaporan Fasilitas Elektronika serta Listrik Penerbangan, Pemeliharaan Fasilitas ini bertujuan untuk:

- a. Mencegah ketidaksesuaian fungsi peralatan dengan standar,
- b. Menghindari kegagalan operasi,
- c. Mencegah kerusakan lebih lanjut,
- d. Menjamin ketersediaan peralatan,

- e. Memperpanjang *Mean Time Between Failure* (MTBF) untuk meningkatkan keandalan,
- f. Mempercepat waktu perbaikan (*Mean Time to Repair*/MTTR),
- g. Memperpanjang umur operasional peralatan,
- h. Mengurangi biaya perbaikan, serta
- i. Mendukung keselamatan penerbangan.

Salah satu fasilitas listrik di bandar udara adalah *Traction Equipment*, yang mencakup *elevator*, *eskalator*, *conveyor*, dan garbarata.

3.5 Penumpang

Penumpang memiliki *boarding pass* untuk memasuki area bandar udara mulai dari area *security check point* sampai *boarding gate*. Dalam hal ini penumpang memiliki akses lebih dibandingkan pengguna jasa bandar udara bukan penumpang. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara dinyatakan bahwa : “Penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah dan memiliki pas masuk pesawat (*boarding pass*).”

3.6 Keamanan

Menurut PM 127 Tahun 2015, Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.

Prinsip Keamanan ini bertujuan supaya seseorang tidak mengalami kecelakaan kerja yang nantinya berdampak pada suatu incident atau accident yang menimbulkan cedera bahkan hingga kematian.

3.7 Keselamatan Penerbangan

Dalam Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1, tentang Penerbangan dinyatakan bahwa “Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara,

pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya”.

3.8 Pengawasan

Dalam PM 57 tahun 2018 Tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional disebutkan bahwa yang dimaksud dengan Pengawasan adalah kegiatan pengawasan berkelanjutan untuk melihat pemenuhan peraturan keamanan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan atau institusi lain yang terkait keamanan penerbangan.



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) penulis berkesempatan ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Berikut merupakan wilayah kerja yang meliputi:

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

4.1.1 Wilayah Kerja

4.1.1.1 *Apron Movement Control* (AMC)

Pelaksanaan OJT pada tanggal 06 Januari 2025 s.d 05 Februari 2025. *Apron Movement Control* (AMC) berperan sebagai penanggung jawab dalam melaksanakan kegiatan pelayanan operasional penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan dan kebersihan di sisi udara serta pencatatan data penerbangan dan penulisan laporan.

Seorang personil AMC mempunyai tugas pokok melakukan pengaturan dan pengawasan kegiatan pergerakan orang, kendaraan dan pesawat udara di *apron* untuk terjaminnya keselamatan dan keamanan penerbangan. Selain itu petugas AMC juga mempunyai tugas menjaga kebersihan di sisi udara, menjamin tidak adanya halangan (*obstacle*) di *apron*, serta pencatatan data penerbangan dan penulisan laporan tugas. Adapun di Bandara Internasional Yogyakarta sendiri, tugas AMC berdasar pengamatan penulis adalah sebagai berikut :

1. Menyiapkan *Parking Stand Allocation* dengan *forecast*.
2. Mengawasi seluruh kawasan *airside*.
3. Mengawasi kegiatan-kegiatan seperti ketika Pesawat *Engine Run Up*, *Aircraft Towing*, dan *Star Up Clearance* yang diberikan kebijakan oleh *control tower*.
4. Menyediakan pelayanan kendaraan *Follow Me Service*.

5. Menegakkan disiplin petugas *Airside/Apron* salah satunya *Ground Handling* dengan memantau dari CCTV dan *Random Ramp Check*.
6. Menjamin keamanan, kebersihan dan kondisi fasilitas *Apron* dengan melakukan inspeksi disetiap harinya (pagi, siang dan malam).
7. Memantau pergerakan pesawat dari laman *FlightRadar24*.
8. Mengisi dan memasuka data di system SIOPSKOM, *Yogyakarta International Airport AMC Sheets* dan *Aviobridge Utilization Sheet*.

Berikut fasilitas pendukung kerja unit AMC

1. *Handy Talky*
2. Rompi
3. *Follow me car*
4. *Marshalling bet*
5. AC
6. Meja kerja
7. Kursi kerja
8. Sofa
9. CCTV
10. Telepon
11. Sepeda
12. Loker
13. HT



Personel AMC di Bandar Udara Internasional Yogyakarta berjumlah 18 orang yang terdiri dari jabatan *AMC Supervisor*, *AMC Coordinator*, *AMC Officer*, dan *AMC Staff*. Di unit juga terdapat 14 petugas *aviobridge*. Berikut data personel dan jadwal dinasnya

A. AMC DAN CARGO SERVICE			JANUARI																														
NO	PERSONEL	JABATAN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
			GROUP A															GROUP B															
1	INTI JATI WYANTO	AMC SUPERVISOR	P	PC																													
2	SONNAN AJI WYANTO	AMC SUPERVISOR	PC	P	M	MC	M																										
3	WIDADA	AMC SUPERVISOR	P	PC																													
4	ROBITH BASTARUL ALAM	AMC OFFICER	P	PC																													
5	TULLUS HOSNYARDI	AMC SUPERVISOR	M	MC	M																												
6	INDUNG PRABANDI	AMC SUPERVISOR	MC	MC																													
7	ABRIEL SARI	AMC STAFF	M	MC																													
			GROUP C															GROUP D															
1	DOMINICUS ARASARY CAIDRA	AMC SUPERVISOR	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
2	TYANTA KOPARTO	AMC SUPERVISOR	MC																														
3	IGOL LA PAKA KUBIRNO	AMC OFFICER	MC																														
			GROUP D															GROUP E															
1	DEVI ANDRI PUTRA	AMC SUPERVISOR	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
2	SAHIM TRIMASITO	AMC SUPERVISOR	M																														
3	REWANGHADI WIDAGDAS	AMC OFFICER	PC																														
4	RIUSMAN PERMANA	AMC OFFICER	P																														
			STAFF																														
1	BARTANTO MELJO	AMC COORDINATOR	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	
2	SAMANG WYANTO	AMC COORDINATOR	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH
3	RISMAN KURNIAWAN	AMC SUPERVISOR	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH
4	ROHNY WYATAMA	AMC STAFF	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH	OH

B. AVIOMBRIDGE OPERATOR			JANUARI																														
NO	PERSONEL	JABATAN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	ARTANTO	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
2	MUHAMMAD GERMAN GHAFAR	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
3	REZA SARI TEJA ADITYA	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
4	ANDY REWANGHADI	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
5	RIYA ANJAL PERMANA	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
6	ROYI SUMALJO	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
7	RULFF RANITO SABAN	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
8	ANGGOT YOGA KAREJAD	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
9	MUHAMMAD	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
10	EMAN AL FIKRI	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
11	IGAN PURNANTO	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
12	RUSTONA HABIBATI	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
13	HELIP ANGOT PRASEWITO	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															
14	ANDONG KURNIAWAN	AVIOMBRIDGE OPERATOR																															

Gambar 4. 1 Data Personel AMC dan Jadwal Dinasnya

4.1.1.2 Airport Operation Landside and Terminal (AOLT)

Unit *Airport Operation Landside and Terminal (AOLT)* merupakan unit yang bertanggung jawab terhadap kesiapan operasional bidang sisi darat (*landside*) dan terminal melalui ketersediaan dan kehandalan fasilitas, SDM dan prosedur guna mendukung kinerja operasional berdasarkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang – undangan dan peraturan internal perusahaan. Selain itu, unit ini Dokumen Pertanggung jawaban yaitu laporan kegiatan Pelaksanaan (bulanan dan harian) dan laporan *incident, serious incident and accident*. Unit ini terbagi menjadi tiga *officer* yaitu *Terminal Service Officer*, *Landside Service Officer*, dan *Information Service Officer*. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Unit AOLT mempunyai tanggung jawab diantaranya :

1. Bertanggung jawab kepada *Airport Operation Landside & Terminal Department Head*.
2. Memastikan tercapainya tingkat kinerja operasional bandara melalui pelayanan penumpang guna mendukung tercapainya tingkat kinerja operasional bandara berdasarkan SOP, dengan cara:
 - a. Mengatur kegiatan *personel* yang terlibat sebagai *information service*, *terminal service* dan *Landside service* untuk dapat memenuhi *service level* yang telah disepakati.

- b. Menjalankan tugas lain yang diberikan oleh *Airport Operation & Landside & Terminal Department Head*, yaitu menjalankan tugas tanggung jawab saat *Airport Operation & Landside & Terminal Department Head* melakukan perjalanan dinas.
- c. Berkoordinasi dengan pihak internal dan/atau eksternal dalam hal pelayanan penumpang melalui komunikasi langsung dan/atau tidak langsung berupa surat menyurat.

Adapun tugas dan fungsi *Terminal Service Officer (TSO)* :

1. Bertanggung jawab langsung kepada *Team Leader*.
2. Memastikan terimplementasinya strategi, kebijakan, sistem & prosedur fungsional (proses bisnis) operasional terminal *service* , dengan cara :
 - a. Melakukan pemantauan terhadap kondisi, kesiapan fasilitas & kebersihan terminal agar operasional dapat berjalan lancar sesuai SOP yang telah ditetapkan.
 - b. Informatif dengan penumpang, memiliki hubungan konsultatif dengan rekan kerja dan memiliki hubungan koordinatif dengan AMC, *Airline* & unit - unit terkait.

Tugas dan Fungsi *Landside Service Officer (LSO)* :

1. Bertanggung jawab langsung kepada *Team Leader*.
2. Memastikan terimplementasinya strategi, kebijakan, sistem & prosedur fungsional (proses bisnis) operasional sisi darat *service* , dengan cara :
 - a. Melaksanakan pemantauan terhadap kondisi area *landside* agar operasional dapat berjalan lancar sesuai SOP yang telah ditetapkan.
 - b. Informatif dengan penumpang, memiliki hubungan *konsultatif* dengan *airline* dan memiliki hubungan koordinatif dengan unit unit terkait.

Tugas dan Fungsi *Information Service Officer (ISO)*:

1. Bertanggung jawab langsung kepada *Team Leader*.
2. Memastikan terimplementasinya strategi, kebijakan, sistem & prosedur

fungsional (proses bisnis) operasional informasi *service* , dengan cara :

- a. Memastikan sumber informasi yang akurat untuk disampaikan kepada pengguna jasa bandara agar operasional dapat berjalan lancar sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan.
- b. Informatif melalui telepon dan FIDS dengan pengguna jasa, memiliki hubungan konsultatif dengan rekan kerja dan memiliki hubungan koordinatif dengan AMC, *Airlines* dan unit - unit terkait

Berikut adalah urutan/*flow announcer* menggunakan system INALIX SIOPSKOM yang otomatis akan muncul ketika mengkliknya :

- a. Panggilan menuju *check in counter*
- b. Panggilan menuju ruang tunggu
- c. Panggilan pertama (*first call*)
- d. Panggilan kedua (*second call*)
- e. Panggilan terakhir (*last call*)
- f. Himbauan waktu sholat, barang tertinggal, larangan parkir, larangan merokok, *announcement* Lagu Indonesia Raya, dan lain-lain.

Selanjutnya, Adapun hal yang akan dilakukan ketika menjadi *Announcer* yaitu *announcement* manual di *Yogyakarta International Airport* :

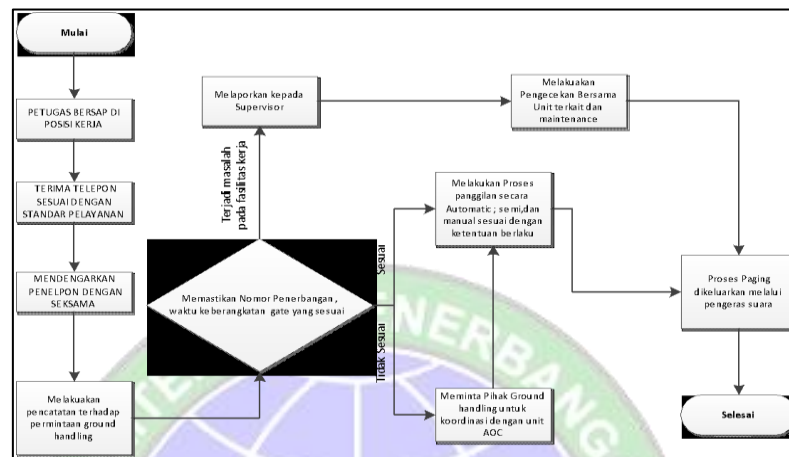
- a. Ditemukan barang yang tertinggal dan temuan di area terminal kedatangan dan keberangkatan bandar udara.
- b. Penumpang yang belum masuk ke pesawat setelah panggilan terakhir.
- c. Mobil yang terpantau parkir di area yang dilarang.

Berikut fasilitas pendukung kerja unit kargo:

1. Komputer
2. HT
3. Radio *Base*
4. Telepon PABX
5. Telepon Operator
6. *Segway*

1.1.2 Prosedur Pelayanan

Prosedur Pelayanan yang dilakukan selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta dengan mengikuti *Standar Operation Procedure (SOP) Public Address System (PAS)*



Gambar 4. 2 Prosedur SOP

4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT

4.1.3.1 Unit *Apron Movement Control (AMC)*

Jurnal aktivitas OJT di Unit *Apron Movement Control (AMC)* mencatat kegiatan harian peserta dalam mengawasi pergerakan pesawat, kendaraan operasional, serta koordinasi dengan ground handling untuk memastikan kelancaran dan keselamatan di area *apron*. Kegiatan yang dilakukan meliputi monitoring parkir pesawat, penggunaan garbarata, prosedur pushback dan towing, serta penanganan kendala operasional seperti cuaca buruk atau keterlambatan pesawat. Jurnal ini juga berfungsi sebagai evaluasi terhadap pemahaman dan keterampilan peserta dalam menjalankan tugas sesuai regulasi penerbangan yang berlaku.

Tabel 4. 1 Jurnal Aktivitas OJT Unit AMC

HARI	TANGGAL	AKTIVITAS
Senin	06 Januari 2025	Menghadap <i>Human Capital</i> dan pengumpulan berkas PAS Bandara

Selasa	07 Januari 2025	<i>Security Awareness</i>
Rabu	08 Januari 2025	Pembagian <i>jobdesk</i> di unit admin Graha Angkasa Pura
Kamis	09 Januari 2025	Pengenalan unit <i>Airport Operation Landside and Terminal (AOLT)</i>
Jumat	10 Januari 2025	Pengenalan unit AMC dan mempelajari AMC <i>data sheet</i>
Sabtu	11 Januari 2025	Mempelajari pengoperasian garbarata
Minggu	12 Januari 2025	Praktik pengoperasian <i>undocking</i> garbarata
Kamis	16 Januari 2025	Random check pada kendaraan GSE
Jumat	17 Januari 2025	Praktik pengoperasian <i>docking</i> garbarata
Sabtu	18 Januari 2025	Membuat <i>daily rotation</i> berdasarkan flight pesawat
Rabu	22 Januari 2025	Mengisi AMC <i>Sheet</i>
Kamis	23 Januari 2025	Mengisi lembar <i>aviobridge</i>
Jumat	24 Januari 2025	Inspeksi dan mengukur parking stand untuk helikopter militer Perancis yang akan landing
Selasa	28 Januari 2025	Mempelajari dan membuat <i>plotting</i> parking stand
Rabu	29 Januari 2025	Mempelajari gerakan <i>marshaller</i> pada pesawat charter
Kamis	30 Januari 2025	<i>Random check</i> pada kendaraan GSE
Senin	03 Februari 2025	Mengisi AMC <i>Sheet</i> dan berkoordinasi dengan unit <i>Ground Handling</i>

Selasa	04 Februari 2025	Mempelajari proses dari pesawat <i>landing, block on, pushback</i> hingga <i>takeoff</i>
Rabu	05 Februari 2025	Praktik pengoperasian <i>docking</i> dan <i>undocking</i> garbarata
Kamis	06 Februari 2025	<i>Random check</i> pada kendaraan GSE
Jumat	07 Februari 2025	Inspeksi <i>runway</i> dan FOD
Selasa	11 Februari 2025	Meminta form penilaian di unit AMC

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

Unit *Airport Operation Landside and Terminal* bertanggung jawab atas kelancaran operasional di area terminal dan darat bandara, termasuk manajemen arus penumpang, pengawasan fasilitas, serta koordinasi layanan transportasi dan keamanan. Aktivitas utama mencakup pemantauan lalu lintas di *drop zone*, pengelolaan *check-in area*, *boarding gate*, *baggage claim*, hingga menjaga kebersihan dan kenyamanan terminal. Selain itu, unit ini berkoordinasi dengan maskapai, *ground handling*, dan otoritas bandara untuk memastikan pelayanan sesuai standar yang ditetapkan. Melalui inspeksi rutin dan respons cepat terhadap keluhan atau gangguan operasional, unit ini berperan penting dalam menjaga efisiensi dan kualitas layanan di bandara.

Tabel 4. 2 Jurnal Aktivitas OJT Unit AOLT

HARI	TANGGAL	AKTIVITAS
Rabu	12 Februari 2025	Inspeksi fasilitas di area <i>drop zone</i> dan mempelajari pembagian <i>checkin counter</i> untuk tiap maskapai
Kamis	13 Februari 2025	Inspeksi fasilitas di area ruang tunggu domestik dan internasional serta pengenalan dengan pihak <i>ground handling</i>

Adapun pelaksanaannya untuk unit AMC adalah mengikuti sistem *shift*, dengan keterangan sebagai berikut :

Tabel 4. 4 Pembagian *Shift* Unit AMC

Hari	Waktu	Keterangan
Hari 1,2, dan 3	07.00 – 13.00	<i>Shift</i> pagi
Hari 4,5, dan 6	-	Libur
Hari 7,8, dan 9	13.00 – 19.00	<i>Shift</i> siang
Hari 10,11, dan 12	-	Libur
dst	Berulang dari awal	

Di unit AMC kami melaksanakan OJT dari tanggal 09 Januari 2025 hingga 11 Februari 2025. Seperti pada gambar dibawah ini :

No	Unit/Status/Shift/Type	Nama	No. WhatsApp	Period	Shift
17	ITL	MUHAMMAD ARYA AZZANI	+62336 9432 6499	09 DESEMBER 2024 - 01 MEI 2025	Pagi
18	ITL	SHINDU RAUFLE YOGI PRADANNA	+62878 9303 7028	09 DESEMBER 2024 - 01 MEI 2025	Pagi
19	ITL	RAFAL ALDIYI RIMANOTO	+62882 1045 9085	09 DESEMBER 2024 - 01 MEI 2025	Pagi
20	ITL	FAHMAN ZACHYAN HUNARI	+62882 1243 4893	09 DESEMBER 2024 - 01 MEI 2025	Pagi
21	ITL	TRI WARMILYNI	+62878 8963 2972	09 DESEMBER 2024 - 01 MEI 2025	Pagi
22	ITL	MALLODIN WAWID		01 NOVEMBER 2024 - 28 FEBRUARI 2025	Pagi
23	ITL	HA NURSYAMBAH KIRANUSARI		01 NOVEMBER 2024 - 28 FEBRUARI 2025	Pagi
24	ITL	MUHAMMAD REZA OKTAVIAN		01 JANUARI - 28 FEBRUARI 2025	Pagi
25	ITL	MUHAMMAD HADEKAL RAHMANN		01 JANUARI - 28 FEBRUARI 2025	Pagi
26	ITL	MALULANA AZHARI ABUSABAR		01 JANUARI - 28 FEBRUARI 2025	Pagi
27	POUTERBANG SUB	ZAHRA NURUL ARIFAH ADI PUTRI	+62 813 8856 4847	06 JANUARI - 16 MARET 2025	Pagi
28	POUTERBANG SUB	ABRI ITHA KHULFAN JAHIDA	+62 833 1393 3735	06 JANUARI - 16 MARET 2025	Pagi
29	POUTERBANG SUB	LARAS SYONING HARMONING PRABHA	+62 888 0882 177	06 JANUARI - 16 MARET 2025	Pagi
30	POUTERBANG SUB	ELKASY BRANGE	+62 813 8975 9534	06 JANUARI - 16 MARET 2025	Pagi
31	POUTERBANG SUB	OKTAVINO ARDIYANUSARA	+62 876 6796 9676	06 JANUARI - 16 MARET 2025	Pagi
32	POUTERBANG SUB	WIRANUSIDA ARIYUSALANTI	+62 832 2889 0841	06 JANUARI - 16 MARET 2025	Pagi

Gambar 4. 3 Jadwal Dinas Unit AMC

Selanjutnya, pelaksanaan untuk unit AOLT juga mengikuti sistem *shift*, dengan keterangan sebagai berikut :

Tabel 4. 5 Pembagian *Shift* Unit AOLT

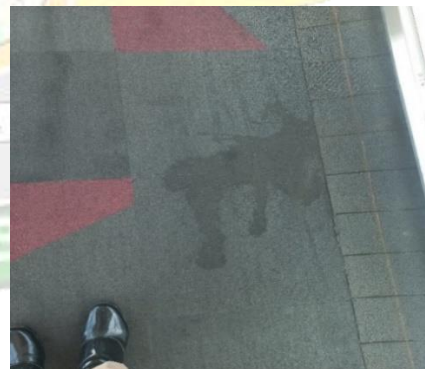
Hari	Waktu	Keterangan
Hari 1 dan hari 2	08.00 – 20.00	<i>Shift</i> pagi
Hari 3 dan hari 4	-	Libur
Hari 5 dan hari 6	20.00 – 08.00	<i>Shift</i> malam
Hari 7 dan hari 8	-	Libur
dst	Berulang dari awal	

Di unit AOLT kami melaksanakan OJT dari tanggal 12 Februari 2025 hingga 28 Februari 2025. Seperti pada gambar dibawah ini :

No	Universitas/Lembaga	Nama	No. WhatsApp	Periode	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1	UNDP	ARMADA PUJA WATI	+62 877-4876-2909	03 SEPTEMBER 2024 - 28 FEBRUARI 2025	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
6	PP	ANANDA KALUKA SI	+62896-7643-2386	09 OKTOBER 2024 - 28 FEBRUARI 2025	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
7	PP	OSWALDO MENRIQUES	+62887-7044-7828	09 OKTOBER 2024 - 28 FEBRUARI 2025	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
8	STPRAM	EFHIDA HANUW STUNOKHANG	+62813-6873-6964	03 DESEMBER 2024 - 03 MARET 2025	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
9	STPRAM	ISCHAH TSANI RENAWAN	+62856-5076-3175	03 DESEMBER 2024 - 03 MARET 2025	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
10	STPRAM	AUSTIN SHANNEN PRITHAKIR	+62883-6332-7676	03 DESEMBER 2024 - 03 MARET 2025	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
11	STPRAM	REX SYRA NOOR DEBTINA	+62887-8992-1818	03 DESEMBER 2024 - 03 MARET 2025	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
12	STPRAM	SWINTA MELANA PUTRI	+62812-9183-7756	03 DESEMBER 2024 - 03 MARET 2025	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
13	ITL	AULIA	+62823-1386-2386	09 DESEMBER 2024 - 31 MEI 2025	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
14	ITL	MUHAMMAD ARYI AZZANI	+62888-9430-6499	09 DESEMBER 2024 - 31 MEI 2025	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
15	ITL	SHINDU RAJULI YUDI PRATAMA	+62878-8908-7038	09 DESEMBER 2024 - 31 MEI 2025	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
16	ITL	KHAL ALJURI FIRMANTO	+62882-1049-9085	09 DESEMBER 2024 - 31 MEI 2025	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
17	ITL	NATHAN ZAKYAN HUSMAN	+62882-1241-4091	09 DESEMBER 2024 - 31 MEI 2025	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
18	ITL	TRI WATYUNI	+62878-8961-2872	09 DESEMBER 2024 - 31 MEI 2025	P	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
19	ITL	MALULON NAWO		01 NOVEMBER 2024 - 28 FEBRUARI 2025	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
20	ITL	KA NURDINABANI KIRANASARI		01 NOVEMBER 2024 - 28 FEBRUARI 2025	P	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
21	ITL	MUHAMMAD REZA OKTAVIAN		01 JANUARI - 28 FEBRUARI 2025	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
22	ITL	MUHAMMAD HAERAL RAHMANN		01 JANUARI - 28 FEBRUARI 2025	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
23	ITL	MALULANA AZHARI ABUBAKAR		01 JANUARI - 28 FEBRUARI 2025	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
24	POLTEKBIANG SUB	ZAMRA NURUL ARIFAH ADI PUTRI	+62 813-8856-4847	06 JANUARI - 14 MARET 2025	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
25	POLTEKBIANG SUB	AB-ISA KHULFANI JHANGSA	+62 813-1392-3715	06 JANUARI - 14 MARET 2025	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
26	POLTEKBIANG SUB	LARAS BINTANG HARYUNING PRASHA	+62 888-6862-177	06 JANUARI - 14 MARET 2025	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
27	POLTEKBIANG SUB	ELKUS PRANGI	+62 812-9973-9554	06 JANUARI - 14 MARET 2025	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
28	POLTEKBIANG SUB	OKTIWIND ARDHA PRASAGA	+62 878-6296-9676	06 JANUARI - 14 MARET 2025	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
29	POLTEKBIANG SUB	KHAIRUNNISA ARIFATGANTI	+62 812-2889-0681	06 JANUARI - 14 MARET 2025	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
30	AMK JOGJA	PUTRI MALINDA	+62 808-6327-2388	13 JANUARI - 22 MARET 2025	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
31	AMK JOGJA	MUSADQOH SHINDIRIN	+62 882-1335-7718	13 JANUARI - 22 MARET 2025	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
32	AMK JOGJA	YESKA ALTRI ANI	+62 811-1335-4784	13 JANUARI - 22 MARET 2025	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
33	AMK JOGJA	YAN YULANDRI		13 JANUARI - 22 MARET 2025	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
34	AMK JOGJA	TIARA SUKAMARTI		13 JANUARI - 22 MARET 2025	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
35	AMK JOGJA	MUHAMMAD DOTO SAPUTRA		13 JANUARI - 22 MARET 2025	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
36	AMK JOGJA	VINDI ADITYA YUDA PRATAMA		13 JANUARI - 22 MARET 2025	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
37	AMK JOGJA	AGUSTI ANDHKA PUTRI		13 JANUARI - 22 MARET 2025	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
38	AMK JOGJA	RAHDI ADIAGI		13 JANUARI - 22 MARET 2025	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
39	AMK JOGJA	SHOLIKHAH HANIKAHANI		13 JANUARI - 22 MARET 2025	M	M	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P

Gambar 4. 4 Jadwal Dinas Unit AOLT

4.3 Permasalahan



Gambar 4. 5 Penemuan Kebocoran Garbarata

Saat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di *Yogyakarta International Airport* (YIA), penulis menemukan permasalahan kebocoran pada garbarata saat kondisi hujan. Kebocoran ini menyebabkan lantai garbarata menjadi basah, yang berpotensi membahayakan keselamatan penumpang serta kru pesawat. Kondisi ini juga menimbulkan ketidaknyamanan bagi pengguna bandara, terutama mereka yang membawa barang bawaan atau memiliki

keterbatasan mobilitas. Akibat dari permasalahan ini, beberapa penumpang mengajukan keluhan terkait fasilitas yang tidak berfungsi dengan baik.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara, fasilitas bandar udara harus mampu memberikan kenyamanan dan keselamatan bagi penumpang. Dalam hal ini, garbarata seharusnya berfungsi sebagai akses yang aman dan terlindung dari cuaca, termasuk hujan. Namun, kebocoran yang terjadi menunjukkan adanya kegagalan dalam pemeliharaan atau pengawasan terhadap fasilitas tersebut, sehingga standar pelayanan yang ditetapkan dalam peraturan tidak terpenuhi.

Selain itu, dalam Permenhub No. 30 Tahun 2021 yang mengatur Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara, disebutkan bahwa layanan yang diberikan oleh pengelola bandara harus memenuhi aspek keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi. Kebocoran yang menyebabkan lantai garbarata basah dapat dikategorikan sebagai pelanggaran terhadap standar layanan ini, karena berpotensi menimbulkan kecelakaan akibat lantai licin serta mengurangi kenyamanan penumpang selama proses naik dan turun dari pesawat.

Dari aspek pemeliharaan, Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/157/IX/2003 menyebutkan bahwa peralatan elektronika dan listrik penerbangan, termasuk garbarata, harus selalu dalam kondisi baik melalui pemeliharaan berkala. Pemeliharaan ini bertujuan untuk mencegah kegagalan fungsi serta memastikan bahwa fasilitas dapat beroperasi dengan optimal. Namun, kebocoran yang terjadi menunjukkan bahwa pemeliharaan garbarata mungkin tidak dilakukan secara rutin atau ada prosedur yang kurang efektif dalam mendeteksi potensi kerusakan.

Ketidaksesuaian kondisi garbarata dengan peraturan yang berlaku menimbulkan pertanyaan mengenai efektivitas pengawasan dan pemeliharaan fasilitas bandar udara. Jika permasalahan ini tidak segera ditangani, maka dapat berdampak pada meningkatnya jumlah keluhan dari pengguna bandara serta berpotensi menurunkan reputasi layanan di *Yogyakarta International Airport*.

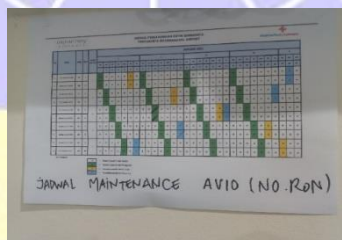
Selain itu, risiko keselamatan akibat lantai yang licin dapat berakibat fatal jika tidak ada tindakan pencegahan yang tepat dari pihak pengelola bandara.

4.4 Penyelesaian Masalah

Dari penjelasan masalah sebelumnya diperlukan beberapa solusi yang tepat seperti:

4.4.1 Inspeksi dan Pemeliharaan Rutin

Untuk memastikan garbarata tetap dalam kondisi optimal, inspeksi dan pemeliharaan berkala perlu dilakukan secara ketat. Pemeriksaan menyeluruh terhadap bagian sambungan, segel, serta sistem hidrolik harus dilakukan untuk mendeteksi potensi kebocoran. Hal ini sesuai dengan SKEP/157/IX/2003 yang mengatur standar pemeliharaan fasilitas bandar udara agar garbarata selalu siap digunakan dalam berbagai kondisi cuaca.



JADWAL MAINTENANCE AVID (NO. RON)

Gambar 4. 6 Jadwal Pemeliharaan Rutin Garbarata

4.4.2 Pelatihan Operator Garbarata

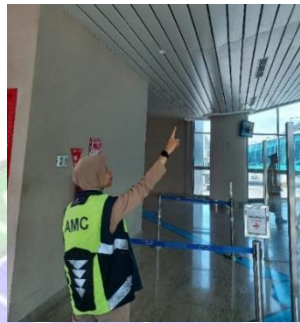
Operator garbarata perlu diberikan pelatihan khusus untuk mendeteksi dini kebocoran dan menangani kondisi darurat. Dengan pelatihan ini, operator dapat segera mengambil langkah awal, seperti memasang pelindung atau memberi tanda peringatan, sebelum tim teknis melakukan perbaikan lebih lanjut. Hal ini juga memastikan bahwa pelayanan kepada penumpang tetap berjalan dengan lancar.



Gambar 4. 7 Pelatihan Operator Garbarata

4.4.3 Evaluasi dan Peningkatan Material Garbarata

Material dan desain garbarata harus dievaluasi ulang untuk memastikan ketahanan terhadap hujan lebat. Jika ditemukan bahwa bahan yang digunakan kurang tahan terhadap kondisi cuaca ekstrem, maka perlu dilakukan penggantian atau perbaikan. Perbaikan ini bertujuan untuk meningkatkan daya tahan garbarata terhadap berbagai kondisi cuaca, sehingga dapat memberikan perlindungan maksimal bagi penumpang.



Gambar 4. 8 Evaluasi dan Peningkatan Material Garbarata

4.4 Koordinasi dan Pengawasan Berkala

Pengelola bandara, maskapai, dan operator garbarata harus meningkatkan koordinasi dan pengawasan berkala guna memastikan kondisi garbarata tetap prima. SOP pemeliharaan perlu diperketat, sesuai dengan PM 41 Tahun 2023, agar kebocoran dapat dicegah sebelum terjadi. Dengan adanya pengawasan yang ketat dan evaluasi rutin, garbarata di *Yogyakarta International Airport* dapat terus memberikan pelayanan yang aman dan nyaman bagi penumpang.



Gambar 4. 9 Koordinasi dan Pengawasan Berkala

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Dari pembahasan bab-bab sebelumnya penulis telah mengidentifikasi permasalahan utama yang terkait dengan kebocoran pada garbarata di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Air hujan yang masuk dapat menyebabkan lantai licin, menghambat proses naik turun pesawat, serta meningkatkan risiko kecelakaan. Penyebab utama kebocoran ini dapat berasal dari desain yang kurang optimal, pemasangan yang tidak sempurna, atau kurangnya perawatan rutin.

Untuk mengatasi hal ini, diperlukan inspeksi dan perawatan berkala guna mendeteksi kebocoran sejak dini. Evaluasi terhadap material dan sistem penyegelan juga perlu dilakukan untuk meningkatkan ketahanan garbarata terhadap cuaca ekstrem. Selain itu, koordinasi antara pihak bandara, penyedia garbarata, dan teknisi harus diperkuat agar standar pemasangan dan perbaikan tetap terjaga, sehingga fasilitas bandara lebih aman dan efisien. Dengan menerapkan langkah-langkah ini, diharapkan kebocoran pada garbarata dapat diminimalkan sehingga kenyamanan dan keselamatan penumpang tetap terjaga.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Kegiatan OJT bagi taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara bertujuan untuk menerapkan ilmu dari Politeknik Penerbangan Surabaya serta mendapatkan wawasan dunia kerja. Selama OJT, taruna/i belajar langsung di lapangan dengan mengamati tugas personel bandara di AMC dan AOLT dibawah supervisi unit terkait. Penulis menyadari kekurangan dalam laporan ini dan mengharapkan kritik serta saran untuk perbaikan. Semoga laporan ini bermanfaat bagi pembaca di masa depan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

Berdasarkan kesimpulan yang telah didapatkan, penulis mengajukan beberapa saran sebagai berikut :

1. Menerapkan solusi yang telah diusulkan, seperti peningkatan inspeksi dan jadwal pemeliharaan rutin.
2. Melakukan evaluasi terhadap efektivitas perbaikan yang telah diterapkan dengan pemantauan berkala guna mengidentifikasi titik-titik yang masih rentan terhadap kebocoran.
3. Memberikan pelatihan kepada teknisi dan staf bandara mengenai prosedur perawatan dan perbaikan garbarata, termasuk cara menangani kebocoran agar dapat diatasi dengan cepat dan efektif..
4. Memperkuat koordinasi antara pihak bandara, penyedia garbarata, dan teknisi untuk memastikan standar pemasangan dan pemeliharaan tetap terjaga, serta memastikan perbaikan dilakukan secara tepat waktu dan sesuai prosedur.

5.2.2 Saran Terhadap OJT

Sebagai bahan evaluasi OJT ke depan, penulis menyampaikan masukan kepada Program Studi Manajemen Transportasi Udara dan Politeknik Penerbangan Surabaya untuk meningkatkan kesiapan taruna dalam pelaksanaan OJT.

1. Meningkatkan pembekalan ilmu agar taruna lebih siap menghadapi OJT sesuai unit penempatan.
2. Menambah durasi OJT lebih dari 2 bulan untuk memungkinkan pengalaman lebih optimal di berbagai unit.
3. Memahami SOP di setiap unit bandara sebagai pedoman dalam praktik kerja langsung.
4. Mendorong taruna lebih aktif bertanya dan berkoordinasi selama pelaksanaan tugas lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Atmoko, I. D. . . (2019). *IMPLEMENTASI PROGRAM ON THE JOB TRAINING (OJT) DALAM MEMPERSIAPKAN SISWA SMK NEGERI 6 SURAKARTA MEMASUKI DUNIA KERJA*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2023). PR 21 Tahun 2023. *Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Aerodrome Daratan*, Vol. 1, 1–451.
- Dwi Sanjaya, R., Prasetyo, I., & Rossydi, A. (2022). Evaluasi Program Pembelajaran on the Job Training di Lembaga Pendidikan Vokasi. *Airman: Jurnal Teknik Dan Keselamatan Transportasi*, 5(1), 29–37. <https://doi.org/10.46509/ajtk.v5i1.208>
- Hidayat, A. (2019). PENGADAAN TANAH UNTUK PEMBANGUNAN BANDARA INTERNATIONAL DI KULON PROGO. *Universitas Muhammadiyah Yogyakarta*, 11(1), 1–14. http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_SISTEM_PEMBETUNGAN_TERPUSAT_STRATEGI_MELESTARI
- Indonesia, P. R. (2003). UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 20 TAHUN 2003 TENTANG SISTEM PENDIDIKAN NASIONAL. *Zitteliana*, 19(8), 159–170.
- Indonesia, P. R. (2009). UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN. 19(19), 19.
- Indonesia, P. R. (2014). PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 4 TAHUN 2014 TENTANG PENYELENGGARAAN PENDIDIKAN TINGGI DAN PENGELOLAAN PERGURUAN TINGGI. 184, 1–27.
- Irwanto, I., & Fahrul Anam, A. (2023). Analisis Sistem Instalasi Fire Fighting Pada Gedung Control Building SCBD Di PT. Jaga Citra Inti Jakarta. *Jurnal Teknik Mesin, Industri, Elektro Dan Informatika (JTMEI)*, 2(1), 240–261.
- Kementerian Agraria dan Tata Ruang. (2024). Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 13 Tahun 2024 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Perkotaan Tuban. *Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 13 Tahun 2024 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Perkotaan Tuban*, 1–161.
- Kementerian Perhubungan. (2021). PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 99 TAHUN 2021 TENTANG ORGANISASI DAN TATA KERJA POLITEKNIK PENERBANGAN

SURABAYA. 1–8. <http://hubdat.dephub.go.id/km/tahun-2018/2669-peraturan-menteri-perhubungan-republik-indonesia-nomor-pm-115-tahun-2018-tentang-pengaturan-lalu-lintas-operasional-mobil-barang-selama-masa-angkutan-natal-tahun-2018-dan-tahun-baru-2019/download>

Kementrian Hukum dan HAM. (2012). UU RI No. 12/2012 tentang Pendidikan Tinggi. *Undang Undang*, 18.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2015). KP 14 Tahun 2015. *Tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)*, IV, 7.
https://jdih.dephub.go.id/index.php/produk_hukum/view/UzFBZ01UUWdWR0ZvZFc0Z01qQXhOUT09

Kurnianto, B., Novi Mediaswati, C., Meidiva Putri, S., Rafi Yanuar, Z., Anhar, F., & Putri Shafrialni, R. (2023). Analisa Penambahan Automatic Damper Pada Jalur Supply Ahu (Air Handling Unit) Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. *Jurnal Teknik Mekanikal Bandar Udara*, 01(03), 175–184.

Menteri Perhubungan. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 21 Tahun 2018 Tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 32 Tahun 2017 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya*, 1–24.

Perhubungan, M. (2021). *PM 49 TAHUN 2021 TENTANG PENGUJIAN DAN SERTIFIKASI PERLENGKAPAN KAPAL DAN KOMPONEN KAPAL*.

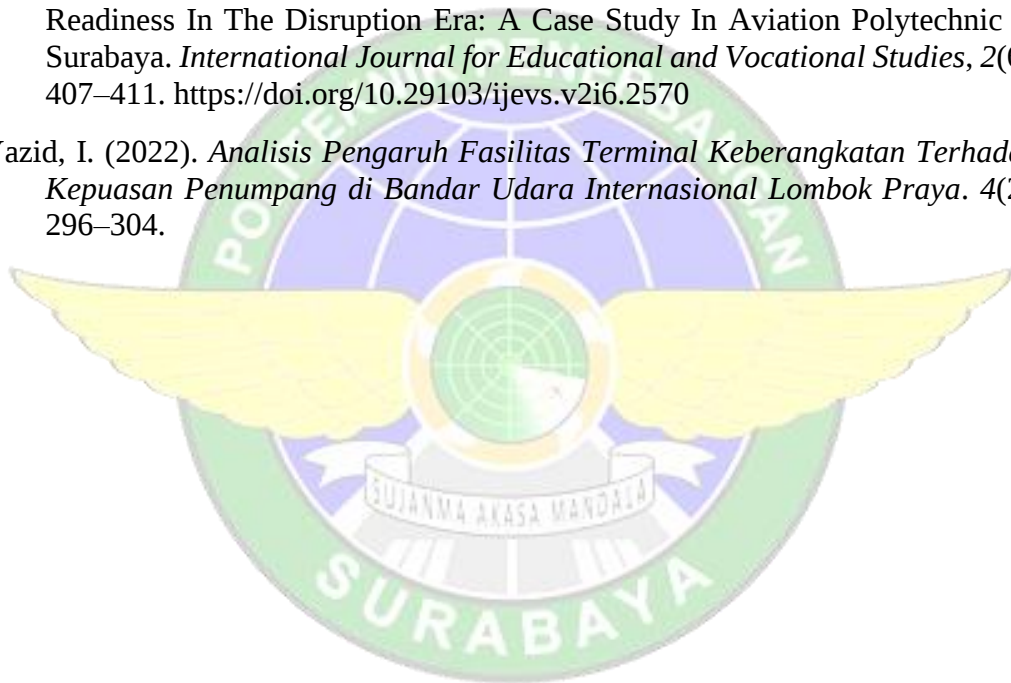
Rahman, N., & Fakhrudin, A. (2022). Pengaruh Lokasi Dan Fasilitas Transportasi Terhadap Minat Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara Internasional Yogyakarta. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(1), 1156–1164.
<http://journal.upy.ac.id/index.php/pkn/article/view/2692>

Ratna Sari Dewi, & Herida Panji Olivia Azhar. (2023). Analisis Penanganan Foreign Object Damage (FOD) di Apron Bandar Udara Internasional Yogyakarta Kulon Progo. *Manajemen Kreatif Jurnal*, 1(4), 300–312.
<https://doi.org/10.55606/makreju.v1i4.2180>

Simaremare, F., Bunahri, R. R., Arta, D. N. C., & Kona, M. (2023). Analisa Penambahan Jalur Circuit D pada Taxiway di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai-Bali. *SKY EAST: Education of Aviation Science and Technology*, 1(2), 122–131.

Sugiarti, S. (2020). Ketertarikan Mahasiswa Jurusan Manajemen Transportasi Udara Untuk Menjadi Entrepreneur Dalam Industri Jasa Angkutan Udara. *Aliansi : Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, 14(1), 23–29.
<https://doi.org/10.46975/aliansi.v14i1.31>

- Tasyania, S. I., Istiyani, Y., Studi, P., Transportasi, D. M., Tinggi, S., Kedirgantaraan, T., Bantul, K., Daerah, P., Yogyakarta, I., & Tasyania, S. I. (2024). *Analisis Peran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III Dalam Pengawasan Fasilitas Terminal 1 pada Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya*. 3(1), 260–282.
- Umar, S. H. (2020). Analisis Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Terminal Penumpang Bandar Udara Yogyakarta International Airport. *Jurnal Manajemen Dirgantara*, 13(1), 52–64.
- Umar, S. H., Prasetyowati, & Putro, A. H. (2016). Kinerja Petugas Lalu Lintas Udara Guna Memenuhi Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta. *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, 3(2), 5–15.
- Winiasri, L., Nurlaela, L., & Sumbawati, M. S. (2020). Vocational Campus Readiness In The Disruption Era: A Case Study In Aviation Polytechnic of Surabaya. *International Journal for Educational and Vocational Studies*, 2(6), 407–411. <https://doi.org/10.29103/ijevs.v2i6.2570>
- Yazid, I. (2022). *Analisis Pengaruh Fasilitas Terminal Keberangkatan Terhadap Kepuasan Penumpang di Bandar Udara Internasional Lombok Praya*. 4(2), 296–304.



LAMPIRAN

A. FOTO KEGIATAN *ON THE JOB TRAINING*

UNIT	FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)		Mengisi AMC <i>sheet</i> dan mengawasi pergerakan pesawat melalui CCTV
		Inspeksi dan pemeliharaan rutin garbarata
		Praktik pengoperasian <i>docking</i> garbarata

UNIT	FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)		Praktik pengoperasian <i>undocking</i> garbarata
		Koordinasi dan komunikasi dengan pihak <i>ground handling</i>
		Inspeksi <i>random check</i> pada kendaraan GSE
		Inspeksi marka, <i>runway</i> , dan FOD

UNIT	FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
<i>APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)</i>		Foto bersama <i>supervisor</i> unit AMC
<i>AIRPORT OPERATION LANDSIDE AND TERMINAL (AOLT)</i>		Mengisi ISO <i>sheet</i> dan <i>plan pax</i>
		Inspeksi fasilitas dan mengecek kebersihan area
		Monitoring proses pengambilan bagasi dan perhitungan LoS

UNIT	FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
<i>AIRPORT OPERATION LANDSIDE AND TERMINAL (AOLT)</i>		Monitoring proses <i>check-in</i> dan perhitungan sampel los <i>check-in</i> pada penumpang
		Melaporkan apabila terdapat temuan fasilitas yang rusak, retak, atau tidak berfungsi
		Foto bersama supervisor dan rekan tim unit AOLT

B. FORM CATATAN HARIAN (LOG BOOK) ON THE JOB TRAINING

**BUKU CATATAN HARIAN (LOG BOOK)
ON THE JOB TRAINING
PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**



Nama	: KIMMULIHSA ABULHASANI
NIM	: 3052205
Course	: D3 PTU EA
Lokasi OJT	: BAHASA UMMA SURABAYA/PT. NAWA
Nama Dosen	: PAULINA ANITA RUPA, ST, PH
Pembimbing	

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
Jl. Jemur Anteng I No.73, Satekaratu, Wonorejo Kota Surabaya
Jawa Timur, Indonesia, Kode Pos 60000
<https://web.poltekbangsby.ac.id>

**LOG BOOK
ON THE JOB TRAINING
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

Bulan: Januari
Minggu Ke-1 (Pertama)

A. UNIT KERJA: ANS

HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin	04-01-2023	Mengikuti Hutan Cipta dan pengumpulan tugas pekerjaan ANS
Selasa	05-01-2023	Simulasi Penerbangan Security Awareness dan tugas PAE
Kamis	06-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Kamis	06-01-2023	Keperawatan dan tugas ANS
Jumat	07-01-2023	Pengisian di unit ANS dan pengisian data ANS
Sabtu	08-01-2023	Mengikuti pengisian jadwal
Minggu	09-01-2023	Pada pengisian jadwal

B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN

1. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal
2. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal
3. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal

C. CATATAN PENTING (jika oleh Pembimbing/Lapangan/Supervisor):

D. PENGESAHAN

Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
	

Log Book OJT/MTU 1

**LOG BOOK
ON THE JOB TRAINING
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

Bulan: Januari
Minggu Ke-2 (Kedua)

A. UNIT KERJA: ANS

HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin	10-01-2023	Libur
Tanggal	11-01-2023	Libur
Kamis	12-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Kamis	12-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Jumat	13-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Sabtu	14-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Minggu	15-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS

B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN

1. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal
2. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal
3. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal

C. CATATAN PENTING (jika oleh Pembimbing/Lapangan/Supervisor):

D. PENGESAHAN

Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
	

Log Book OJT/MTU 2

**LOG BOOK
ON THE JOB TRAINING
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

Bulan: Januari
Minggu Ke-3 (Ketiga)

A. UNIT KERJA: ANS

HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin	16-01-2023	Libur
Tanggal	17-01-2023	Libur
Kamis	18-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Kamis	18-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Jumat	19-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Sabtu	20-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Minggu	21-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS

B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN

1. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal
2. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal
3. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal

C. CATATAN PENTING (jika oleh Pembimbing/Lapangan/Supervisor):

D. PENGESAHAN

Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
	

Log Book OJT/MTU 3

**LOG BOOK
ON THE JOB TRAINING
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

Bulan: Januari
Minggu Ke-4 (Keempat)

A. UNIT KERJA: ANS

HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin	23-01-2023	Libur
Tanggal	24-01-2023	Libur
Kamis	25-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Kamis	25-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Jumat	26-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Sabtu	27-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Minggu	28-01-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS

B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN

1. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal
2. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal
3. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal

C. CATATAN PENTING (jika oleh Pembimbing/Lapangan/Supervisor):

D. PENGESAHAN

Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
	

Log Book OJT/MTU 4

**LOG BOOK
ON THE JOB TRAINING
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

Bulan: Januari
Minggu Ke-5 (Kelima)

A. UNIT KERJA: ANS

HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin	30-01-2023	Libur
Tanggal	31-01-2023	Libur
Kamis	01-02-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Kamis	01-02-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Jumat	02-02-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Sabtu	03-02-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS
Minggu	04-02-2023	Mengikuti dan pengisian jadwal tugas di unit ANS

B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN

1. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal
2. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal
3. Keperawatan, pengisian dan pengisian jadwal

C. CATATAN PENTING (jika oleh Pembimbing/Lapangan/Supervisor):

D. PENGESAHAN

Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
	

Log Book OJT/MTU 5