

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bandara Yogyakarta *International Airport* merupakan salah satu bandara terbesar di Indonesia yang melayani lalu lintas udara domestik dan internasional. Sebagai pusat transportasi yang penting, YIA memiliki banyak area yang memerlukan pengaturan akses yang cermat untuk menjaga keamanan, efisiensi operasional, dan kenyamanan penumpang. Dalam konteks ini penggunaan sistem *access door* berbasis mikrokontroler *AMC-4W* telah menjadi solusi yang mampu mengatasi dan memenuhi kebutuhan yang ada. Keamanan merupakan sebuah prioritas utama di bandara. *Access door* dapat memberikan tingkat keamanan yang tinggi dengan kontrol akses yang ketat. Hal ini penting untuk melindungi area terbatas, seperti ruangan penerbangan, area kargo, dan fasilitas penting lainnya dari akses yang tidak sah.

Mikrokontroler *AMC-4W* memungkinkan manajemen akses yang lebih efisien dengan kemampuan untuk mengatur waktu akses, mengidentifikasi pengguna, dan melacak aktivitas masuk dan keluar. Ini membantu mengoptimalkan pengguna ruang, dan menghindari gangguan operasional. Mikrokontroler *AMC-4W* juga mendukung pemantauan *real time* dari semua aktivitas yang terjadi di pintu akses. Ini memungkinkan petugas keamanan untuk mengambil tindakan segera jika diperlukan. Di bandara terdapat banyak akses yang berbeda. *Access Door* memungkinkan untuk mengatur tingkat akses yang berbeda sesuai dengan peran dan izin masing-masing individu, seperti penumpang, petugas penerbangan, dan staf bandara. Dengan demikian, penggunaan *access door* berbasis *AMC-4W* di Bandara Yogyakarta *International Airport* merupakan langkah yang penting untuk meningkatkan keamanan, efisiensi operasional, dan manajemen akses di bandara tersebut. Sistem ini memungkinkan bandara untuk menjaga standar keamanan yang tinggi.

1.2 Tujuan

Tujuan dari kegiatan kerja praktik di Bandara *Yogyakarta International Airport*, antara lain :

1. Menambah wawasan dan pengalaman praktik lapangan di lingkungan kerja yang sesungguhnya di sebuah bandara Internasional.
2. Memperoleh kesempatan dalam mengembangkan keterampilan khusus dalam salah satu bidang, diantaranya sistem monitoring *Access Door* pada bandara *Yogyakarta International Airport*.
3. Menambah keterampilan *Soft Skills* seperti komunikasi, pemecahan masalah, dan kerja tim.

1.3 Ruang Lingkup

Ruang lingkup pelaksanaan praktik kerja lapangan/kerja praktik di *Yogyakarta International Airport* di Kabupaten Kulon Progo, penulis ditempatkan pada satu bidang yaitu pada bidang *Airport Technology* yang menjurus kepada bagian sistem penggunaan *Access Door* di Bandara *Yogyakarta International Airport*.

1.4 Aspek Umum Kelembagaan

1.4.1 Sejarah Perusahaan

Berikut merupakan tampilan logo dinas dari PT. Angkasa Pura 1 *Yogyakarta International Airport*:



Gambar 1. 1 Logo Dinas PT Angkasa Pura 1 Yogyakarta *International Airport*

Pada gambar 1.1 merupakan sebuah logo dinas dari PT Agkasa Pura 1 Yogyakarta *International Airport*. Perusahaan di dirikan pada tanggal 15 November 1962 dengan nama Perusahaan Negara Angkasa Pura Kemayoran, kemudian di resmikan atas dasar PP. 33 Tahun 1962. PN Angkasa Pura Kemayoran memiliki tugas dan tanggung jawab dalam pengelolaan Bandar Udara Kemayoran di Jakarta, dimana bandar udara tersebut merupakan bandar udara Internasional pertama di Indonesia. Nama PN Angkasa Pura kemudian diubah menjadi Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura dengan dasar hukum PP No. 21 Tahun 1965. Setelah penggantian nama menjadi Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura kemudian perusahaan memperluas kegiatan operasionalnya dan mengelola bandara di beberapa kota-kota besar di Indonesia seperti Denpasar, Medan, Surabaya, Balikpapan, dan Ujung Padang.

Status Hukum PN Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum berdasarkan Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 1974. Nama Perum Angkasa Pura kemudian diubah menjadi Perum Angkasa Pura I melalui PP No.25 Tahun 1986. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.5 Tahun 1992 dan Akta Notaris Muhani Salim, S.H. Tanggal 3 Januari 1993, Perum Angkasa Pura I berganti nama menjadi Perseroan Terbatas (PT) dan disetujui oleh Menteri Kehakiman pada tanggal 24 April 1993 dengan kepemilikan saham sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia. Pada tanggal 27 Januari 2017 *Grounbreaking* pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta di Kulon Progo oleh Presiden RI Joko Widodo, yang kemudian diresmikan pada tanggal 28 Agustus 2020. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.104 Tahun 2021 tentang penambahan penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Aviasi Pariwisata Indonesia tanggal 6 Oktober 2021. Status perusaha PT Angkasa Pura (Persero) berubah menjadi PT Angkasa Pura I yang disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-0002952.AH.01.02. Tahun 2022 tanggal 13 Januari 2022.

1.4.2 Visi dan Misi Perusahaan

1. VISI

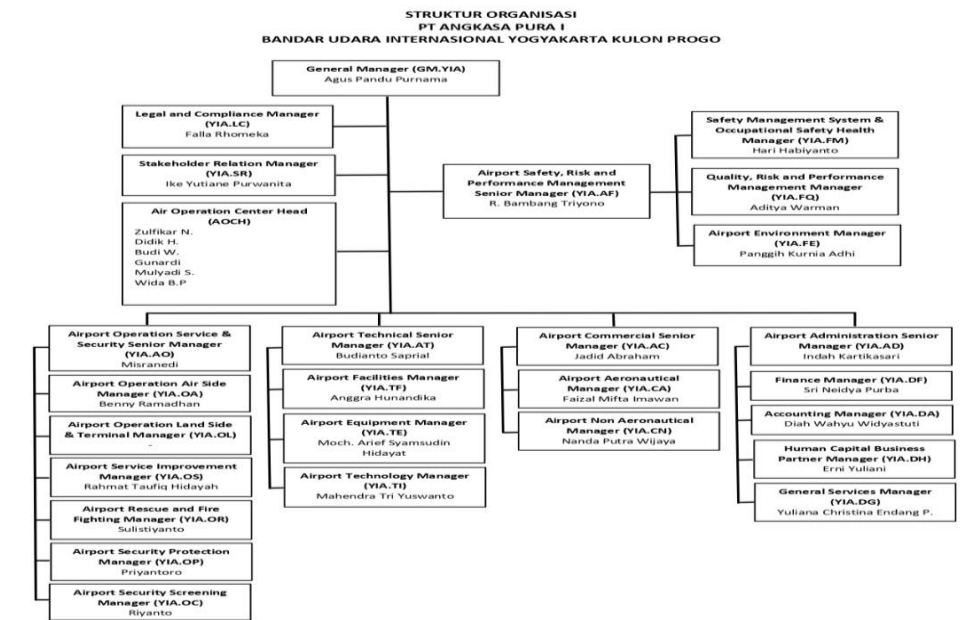
Menjadi penghubung dunia yang lebih dari sekadar operator bandar udara dengan keunggulan layanan yang menampilkan keramahtamahan khas Indonesia.

2. MISI

- a. Memberikan layanan berskala global dalam standar keselamatan, keamanan, dan kenyamanan terbaik.
- b. Meningkatkan nilai pemangku kepentingan.
- c. Menjadi mitra pemerintah dan penggerak pertumbuhan ekonomi.
- d. Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreativitas dan inovasi.
- e. Memberikan kinerja pelayanan bandar udara yang prima dalam memenuhi harapan *stakeholder* melalui pengelolaan sumber daya manusia yang unggul.
- f. Memberikan kontribusi positif pada kelestarian lingkungan.

1.4.3 Struktur Organisasi Perusahaan

Pada gambar 1.2 merupakan tampilan dari struktur organisasi di PT. Angkasa Pura 1 Yogyakarta *International Airport*:



Gambar 1. 2 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura 1 Yogyakarta *International Airport*

1.5 Metode Penulisan Laporan

Dalam penulisan laporan Praktik Kerja Lapangan ini, penulis dalam memperoleh data menggunakan metode-metode sebagai berikut:

A. Metode Praktik

Metode praktik ini dilakukan dengan ikut terjun dalam pemeliharaan beberapa alat penunjang yang terdapat di area Bandar Udara Yogyakarta *International Aairport*.

B. Metode Wawancara

Metode wawancara ini dilakukan penulis kepada pembimbing lapangan dengan menanyakan beberapa sistem kerja dari salah satu alat yang akan diangkat menjadi judul laporan penulis

C. Studi Kepustakaan

Metode studi kepustakaan dilakukan dengan mengamati sistem kerja dan susunan rangkaian dari alat, serta mencari sumber literasi teori dari beberapa jurnal.

D. Metode Diskusi

Metode Diskusi ini dilakukan penulis dengan pembimbing lapangan mengenai penanganan dan penggunaan alat yang digunakan, serta bagaimana cara pemeliharaan yang baik.

1.6 Sistematika Penulisan Laporan

Laporan praktik kerja lapangan dibagi menjadi beberapa bagian untuk mempermudah pemahaman, yaitu :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang, tujuan penulisan laporan, tujuan pelaksanaan praktik kerja lapangan, ruang lingkup, aspek umum kelembagaan, metode penulisan laporan, dan sistematika penulisan laporan.

BAB II DASAR TEORI

Berisi tentang literatur atau teori yang ada mengenai penggunaan Komponen Yang terdapat pada sistem *Access Door* di Area Bandara dan deskripsi fungsi sistem kegunaanya.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang penjelasan hasil analisa *Access Door* berbasis Mikrokontroler *AMC-4W*.

BAB IV PENUTUP

Berisi tentang kesimpulan dari hasil yang diperoleh selama pelaksanaan praktik kerja lapangan dan saran yang dapat diberikan.