

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kebutuhan akan teknologi yang sangat meningkat pada sistem penerbangan informasi yang disampaikan dan diberikan sangat membantu karena memiliki beragam informasi pada pengguna transportasi penerbangan. Bukan hanya bentuk tampilan pada layar tetapi juga melalui suara yang dikenal dengan FIDS (*flight information display system*), FIDS merupakan sebuah sistem informasi yang dapat membantu memanejemenkan penumpang dengan fasilitas yang ditampilkan dari papan atau layar televisi yang menampilkan informasi jadwal kedatangan atau keberangkatan berbeda yang terjadi pada satu periode waktu. Letaknya didekat terminal atau di dalam bandar udara untuk memudahkan pengguna jasa transportasi udara melihat nya.

Prinsip dasar FIDS ini adalah data master yang ada di *server* akan diambil secara periodik dalam setiap hari sehingga bisa di ambil data penerbangan di hari tersebut. Kemudian data penerbangan tersebut akan ditampilkan pada suatu layar televisi. Dalam FIDS ini data yang ditampilkan meliputi Nomor penerbangan, Maskapai, Jadwal kedatangan atau keberangkatan, Asal tujuan, Segala bentuk informasi suara melalui pengeras suara dan informasi maskapai yang tertera di bandara. Selain itu sistem ini bekerja dengan memanfaatkan fasilitas jaringan komputer/*network* yang ada di Bandara Udara Internasional Yogyakarta untuk berkoordinasi dari bagian satu ke bagian yang lain yang ada pada FIDS.

Dengan banyaknya informasi yang dibutuhkan oleh pengguna jasa layanan penerbangan, FIDS sering mengalami kendala baik secara teknis maupun kendala non teknis. Adapun beberapa kendala yang sering terjadi pada FIDS antara lain adanya gangguan jaringan yang mengakibatkan data dari *server* tidak *terupdate* secara berkala, monitor pada bandara tidak menyala saat beroperasi dan membuat titik informasi di lokasi tersebut tidak terakomodir dengan baik, serta jaringan yang kurang baik karena penggunaan kabel UTP dan bergantung dengan kecepatan jaringan yang mengakibatkan data pada monitor FIDS tidak *terupdate* secara baik.

Dengan berbagai masalah diatas maka PT. Angkasa Pura melakukan pemeliharaan secara berkala dan melakukan pemantauan melalui monitor operator FIDS yang ada dikantor ICT Bandara Internasional Yogyakarta. Adapun berbagai langkah yang harus dilakukan untuk memperbaiki kendala yang ada dilapangan tersebut. Sehingga Penulis membuat “**Analisis Dan Solusi Terhadap Kendala Yang Terjadi Pada *Flight Information Display System (Fids) Di Terminal Yogyakarta International Airport***” untuk mengatasi masalah tersebut.

1.2 Tujuan

1.2.1 Tujuan Pelaksanaan Kerja Praktik

1. Mahasiswa diharapkan dapat menguasai teknologi telekomunikasi dan dapat menerapkan ilmu yang didapatkan saat pelaksanaan PKL.
2. Mahasiswa diharapkan dapat mengambil pengalaman kerja sebagai adptasi dalam menghadapi dunia insdustri telekomunikasi.
3. Memenuhi tugas dalam perkuliahan Kerja Praktik yang merupakan salah satu komponen dalam kurikulum program studi S1 Teknik Telekomunikasi

1.2.2 Tujuan Pembuatan Laporan

1. Memenuhi syarat sebagai penilaian akademik mengenai hasil pelaksanaan kegiatan kerja praktik di perusahaan.
2. Mengetahui prinsip kerja dari *Flight Information Display System*.
3. Mempelajari dan mengetahui tentang sistem tampilan informasi penerbangan pada Bandar udara Yogyakarta *International Airport*.

1.3 Ruang Lingkup

Ruang lingkup pelaksanaan praktik kerja lapangan/kerja praktik di PT. Angkasa Pura 1 - Yogyakarta *International Airport*, Palihan, Temon, Kulon Progo *Regency, Special Region of Yogyakarta*. Penulis ditempatkan pada satu bidang yaitu pada bidang *Airport Technology* selama kerja praktik penulis melakukan berbagai kegiatan mengenai Pemeliharaan fasilitas *Airport Technology* di area bandara dan fasilitas pendukung layanan bandara. Kegiatan kerja praktik dilaksanakan pada tanggal 1 Agustus 2023 sampai dengan 30 September 2023.

1.4 Aspek Umum Kelembagaan

1.4.1 Sejarah Perusahaan

Pendirian Perusahaan terjadi pada tanggal 15 November 1962 dan diresmikan atas dasar PP. 33 Tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Sebagai pelopor dalam penyelenggaraan bandar udara niaga di Indonesia, PN Angkasa Pura Kemayoran mempunyai tugas dan tanggung jawab dalam mengelola Bandar Udara Kemayoran di Jakarta, bandar udara internasional pertama di Indonesia. Setelah dua tahun penuh mengelola Bandar Udara Jakarta Kemayoran, PN Angkasa Pura Kemayoran mengambil alih seluruh aset dan operasional Bandar Udara Jakarta Kemayoran dari Kementerian Perhubungan pada 20 Februari 1964. Pengalihan aset Kementerian Perhubungan terjadi pada tanggal 20 Februari yang kemudian diperingati sebagai hari jadi perusahaan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1992 dan Akta Notaris Muhani Salim, S.H. tanggal 3 Januari 1993, Perum Angkasa Pura I berubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) dengan kepemilikan saham sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia. Perubahan nama menjadi PT Angkasa Pura I (Persero) disetujui oleh Menteri Kehakiman pada tanggal 24 April 1993 melalui Surat Keputusan No.C2- 470.HT.01.01 Tahun 1993, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No.52 tanggal 29 Juni 1993 dengan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia No.2914/1993. Nama PT Angkasa Pura I (Persero).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 104 Tahun 2021 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Aviassi Pariwisata Indonesia tanggal 6 Oktober 2021, status perusahaan PT Angkasa Pura I (Persero) berubah menjadi PT Angkasa Pura I yang tunduk pada Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Perubahan nama menjadi PT Angkasa Pura I disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-0002952.AH.01.02. Tahun 2022 tanggal 13 Januari 2022.



Gambar 1.1 Logo PT Angkasa Pura 1- YIA

Pada gambar 1.1 merupakan logo dari bandara internasional Yogyakarta, Bandara Yogyakarta *International* merupakan bandara perpindahan dari Bandara Adi Sucipto Yogyakarta dimana Menteri Perhubungan memberi izin PT Angkasa Pura I untuk melaksanakan pembangunan pada tahun 2013. Sejak izin diberikan, upaya pembebasan lahan terus dilakukan. Pada 27 Januari 2017, Presiden Jokowi melakukan prosesi Babat Alas Nawung Kridha. Hal ini menandai restu Jokowi terhadap pembangunan bandara YIA di balik segala macam kontroversinya. Angkasa Pura I membangun bandara YIA secara fisik pada Oktober 2018. Pembangunan bandara YIA disebut-sebut sebagai pembangunan fisik bandara tercepat. Meski pembangunannya dalam waktu singkat, tapi kualitasnya tetap diperhatikan.

Arsitektur dari bandara ini dibuat dengan sangat cantik. Menghadirkan konsep modern dan futuristik tanpa meninggalkan identitas budaya khas Jogja. Biaya pembangunannya juga cukup fantastis. Hingga, dana yang dihabiskan untuk pembangunan sudah mencapai Rp 10 triliun. Bandara YIA telah beroperasi sejak 29 Maret 2020. Pada saat itu, layanan penerbangan masih fokus pada penerbangan domestik. Hingga saat ini, proses pembangunan masih terus berlangsung. Joko Widodo meresmikan bandara YIA pada tanggal 28 Agustus 2020. Bandara YIA salah satu bandara terluas yang pernah dimiliki oleh Indonesia dengan arsitektur yang dirancang Khusus untuk tahan bencana dan desain klasik Jawa kuno dengan adat yang diangkat merupakan desain dari adat Yogyakarta kuno.



Gambar 1.2 Yogyakarta *International* Airport

Bandara Internasional Yogyakarta (YIA) adalah bandara yang dibangun di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, dengan bentuk bangunan depan dapat dilihat seperti gambar 1.2. Daerah Istimewa Yogyakarta. Bandara ini berdiri di tanah seluas 600 hektar dan memiliki terminal seluas 210.000 meter persegi dengan kapasitas 20 juta penumpang per tahun. Hingga akhir 2020, penerbangan internasional yang dilayani bandara YIA masih sebatas Malaysia dan Singapura. Dengan berbagai keunggulan dari bandara ini yang sudah dilengkapi dengan jalur kereta api bandara sebagai jalur Transportasi yang mengangkut penumpang dari dan menuju ke Yogyakarta, serta satu satunya bandara di ASEAN dengan bangunan yang sudah dirancang khusus untuk menghadapi guncangan gempa mencapai 8,5 dan tsunami mencapai ketinggian 10 meter.

1.4.2 Visi dan Misi PT. Angkasa Pura 1-Bandara YIA

1. VISI

Menjadi Penghubung Dunia Yang Lebih Dari Sekadar Operator Bandar Udara Dengan Keunggulan Layanan Yang Menampilkan Keramahtamahan Khas Indonesia.

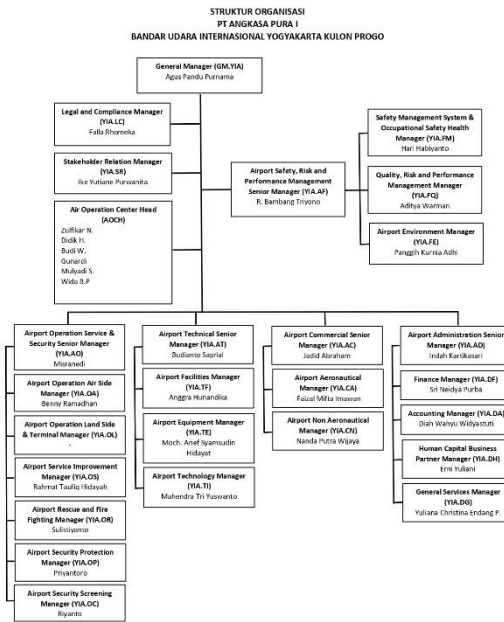
2. MISI

- 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

Berikut merupakan struktur organisasi dari angkasa pura 1 bandara internasional Yogyakarta seperti gambar 1.3.



Gambar 1.3 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura 1

1.5 Metode Penulisan Laporan

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

A. Studi Kepustakaan

Metode ini dilakukan dengan cara mengamati, membaca, serta memahami beberapa sumber tertulis sehingga penulis mendapatkan informasi yang membantu dalam menyusun laporan ini.

B. Metode Observasi

Metode ini dilakukan dengan pengamatan secara langsung dengan datang ke instansi dan pencatatan data-data selama observasi.

C. Metode Praktik

Metode jenis ini ikut mempelajari dan mengikuti arahan pemberi materi di Bandara YIA.

D. Metode Wawancara

Metode ini dilakukan dengan menanyakan langsung pada pembimbing lapangan dan operator yang sedang bekerja lapangan mengenai hal-hal tertentu yang ditemukan selama penulis melaksanakan praktik kerja lapangan.

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 *Flight Information Display System* (FIDS) Pada Terminal Yogyakarta *International Airport* yang berisi kajian aktivitas dan deskripsi penggunaan *FIDS*.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang penjelasan hasil analisa aktivitas penggunaan *Flight Information Display System* (FIDS).

BAB IV PENUTUP

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