TIPS UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DALAM MENGATASI AKTIVITAS *PUSHBACK* DI BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025

Disusun Oleh :

PUTU RISTA RATNA SARI

NIT. 30622047

PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025

TIPS UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DALAM MENGATASI AKTIVITAS *PUSHBACK* DI BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025

Disusun Oleh :

PUTU RISTA RATNA SARI
NIT. 30622047

PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025

LEMBAR PERSETUJUAN

TIPS UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DALAM MENGATASI AKTIVITAS *PUSHBACK* DI BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO

Oleh :
PUTU RISTA RATNA SARI
NIT. 30622047

Laporan *On the Job Training* (OJT) telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian *On the Job Training* (OJT).

Disetujui oleh :

Supervisor	Dosen Pembimbing
ARIS BAHUWA	**AHMAD MUSADEK, ST.,M.T.**
NIP. 19870608 200912 1 004	**NIP. 19800522 200012 1 001**

Mengetahui
a.n. General Manager/Pimpinan Instansi Lokasi OJT

HIRSAN RONNY BIKI
NIP. 19801024 200212 1 001

iii

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 24 Februari 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji,

Ketua	Sekretaris	Anggota
ARIS BAHUWA	**MULYONO HUMONGGIO**	**AHMAD MUSADEK ST.,M.T.**
NIP. 19870608 200912 1 004	**NIP. 19760814 200712 1 001**	**NIP. 19800522 200012 1 001**

Mengetahui,
Ketua Program Studi

LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom, M.T.
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat serta hidayah-Nya, Laporan *On The Job Training* ”TIPS UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DALAM MENGATASI AKTIVITAS *PUSHBACK* DI BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO” ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari (*daily work*) dalam pelaksanaan tugas yang merupakan tanggungjawab selama melaksanakan OJT dan salah satu syarat penilaian yang harus dipenuhi untuk menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak terkait yang telah berpartisipasi membantu demi kelancaran *On The Job Training* yang telah dilaksanakan, khususnya kepada :

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Joko Harjani, ST, M. Si., selaku Kepala Bandara Djalaluddin Gorontalo.
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.MT., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Aris Bahuwa, selaku supervisor *On The Job Training*.
5. Bapak Ahmad Musadek, ST, M. MT, selaku dosen pembimbing *On The Job Training*.
6. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. Semua pihak bandara yang telah membantu demi kelancaran *On The Job Training* (OJT) dan penyusunan laporan.
8. Kedua orang tua penulis, Bapak Nengah dan Ibu Yuni yang telah memberikan dukungan, doa, kasih sayang, inspirasi dan motivasi serta dorongan semangat sehingga penulis dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) dengan lancar dan menyelesaikan laporan ini dengan baik.
9. Adik penulis tersayang, Dwiki dan Arshya, terima kasih telah menghibur penulis dan memberikan motivasi untuk menjadi yang lebih baik lagi agar bisa menjadi contoh untuk adik-adik penulis.
10. Kepada kakek dan nenek, serta seluruh keluarga penulis yang selalu memberikan dukungan dan selalu mendoakan penulis mencapai kesuksesan.
11. Rekan-rekan taruna OJT Gorontalo yang saling mendukung, menginspirasi dan menjadi penyemangat satu sama lain selama kegiatan *On The Job Training* (OJT) berlangsung.
12. Rekan-rekan seperjuangan Manajemen Transportasi Udara 8 Bravo atas kebersamaan dan kerjasamanya selama menempuh pendidikan.

13. Rekan-rekan seangkatan dan adik tingkat penulis, atas dukungan yang diberikan.
14. Kedua sahabat baik penulis Intan dan Jesita yang selalu memberikan doa, dukungan, dorongan semangat dan motivasi untuk tidak mudah menyerah dengan keadaan.
15. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, yang telah dengan tulus ikhlas memberikan doa dan motivasi sehingga dapat terselesaikannya Laporan *On The Job Training* ini.

Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On The Job Training* ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Gorontalo, 24 Februari 2025

Putu Rista Ratna Sari

DAFTAR ISI

Halaman

TIPS UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DALAM MENGATASI AKTIVITAS *PUSHBACK* DI BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO ii
LEMBAR PERSETUJUAN iii
LEMBAR PENGESAHAN iv
KATA PENGANTAR v
DAFTAR ISI vii
DAFTAR GAMBAR ix
DAFTAR TABEL x
DAFTAR LAMPIRAN xi
BAB 1 PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Tujuan dan Manfaat Kegiatan *On the Job Training* (OJT) 3
1.2.1 Tujuan Kegiatan *On the Job Training* (OJT) 3
1.2.2 Manfaat Kegiatan *On the Job Training* (OJT) 3
BAB 2 PROFIL LOKASI OJT 4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo 4
2.2 Data Umum Lokasi OJT 5
2.3 Struktur Organisasi 8
2.3.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo 8
2.3.2 Struktur Organisasi Seksi Teknik dan Operasi 9
BAB 3 TINJAUAN TEORI 10
3.1 Bandar Udara 10
3.1.1 Sisi Darat (*Landside*) 10
3.1.2 Sisi Udara (*Airside*) 11
3.2 *Ground Handling* 12
3.2.1 *Ground Support Equipment* (GSE) 12
3.2.2 Personel *Ground Handling* 15
3.3 *Apron Movement Control* (AMC) 15
3.3.1 Personel *Apron Movement Control* (AMC) 16

3.3.2 Tugas *Apron Movement Control* (AMC) 16
BAB 4 PELAKSANAAN OJT 17
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT 17
4.1.1 *Apron Movement Control* (AMC) 17
4.1.2 *Aviation Security* (AVSEC) 19
4.1.3 Jasa 20
4.2 Jadwal 23
4.3 Permasalahan 27
4.4 Penyelesaian Masalah 27
BAB 5 PENUTUP 29
5.1 Kesimpulan 29
5.2 Saran 29
DAFTAR PUSTAKA 31
LAMPIRAN 32

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
SUJANMA AKASA MANDALA

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Sisi Udara 7
Gambar 2. 2 Terminal Bandara 8
Gambar 2. 3 Layout Bandara 8
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandara Djalaluddin Gorontalo 9
Gambar 2. 5 Struktur Organisasi TEKOPS 9
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi AMC 18
Gambar 4. 4 Struktur Organisasi AVSEC 20
Gambar 4. 5 Jadwal Pelaksanaan OJT 23

POLITEKNIK PENERBANGAN
SUJANMA AKASA MANDALA
SURABAYA

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Lokasi OJT 5
Tabel 4. 2 Petugas AMC..... 18
Tabel 4. 3 Uraian Kegiatan OJT..... 24

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan di Unit Apron Movement Control (AMC) 32
Lampiran 2 Kegiatan di Unit Aviation Security (AVSEC) 33
Lampiran 3 Kegiatan di Unit Terminal Inspection Service (TIS) 33
Lampiran 4 Kegiatan di Unit Informasi 34

POLITEKNIK PENERBANGAN
SUJANMA AKASA MANDALA
SURABAYA

BAB 1
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi udara adalah kegiatan mengangkut penumpang, barang, atau pos menggunakan pesawat udara. Transportasi udara dapat menjangkau daerah yang sulit dijangkau dengan transportasi darat atau laut, yang berperan penting dalam meningkatkan konektivitas dan perekonomian, mendukung sektor pariwisata, serta untuk mempercepat distribusi barang dan mobilitas masyarakat. Dalam sektor transportasi udara peran sumber daya manusia (SDM) sangat penting karena berperan dalam memastikan keselamatan, efisiensi, dan kualitas layanan. Pelatihan dan pengembangan SDM yang berkualitas akan meningkatkan kinerja operasional dan mendukung pertumbuhan sektor penerbangan, yang krusial bagi perekonomian dan konektivitas.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan Lembaga Pendidikan dan/atau pelatihan yang memiliki tugas utama mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara dan memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan fasilitas dan tenaga pengajar yang professional untuk mendukung tercapainya keselamatan dan keamanan penerbangan. Untuk menciptakan sumber daya manusia yang kompeten dan profesional dalam bidang Manajemen Transportasi Udara, Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya, khususnya program studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), menyelenggarakan pelatihan bagi para taruna. Pelatihan ini bertujuan agar para taruna dapat memahami kondisi nyata dari materi yang telah dipelajari, sehingga taruna lebih siap menghadapi tantangan di dunia kerja.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) merupakan kewajiban bagi peserta OJT Program Studi Manajemen Transportasi Udara, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan.

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu OJT mendorong peserta untuk menjadi individual kompeten dari berbagai pengalaman baik pekerjaan maupun bermasyarakat.

Selama menjalani program *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, penulis berkesempatan untuk mengamati berbagai aktivitas yang berlangsung di beberapa unit kerja, termasuk unit *Apron Movement Control* (AMC), *Aviation Security* (AVSEC), bisnis bandara, informasi dan *Terminal Inspection Service* (TIS). Saat penulis melaksanakan *On The Job Training* (OJT) pada unit *Apron Movement Control* (AMC), penulis mengamati semua kegiatan yang terjadi di apron, termasuk pergerakan peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara, yaitu *Aircraft Towing Tractor* (ATT).

Dalam pengamatan tersebut, penulis menemukan bahwa setiap pergerakan *Aircraft Towing Tractor* (ATT) hanya dilakukan oleh satu operator yang merupakan pihak dari *Ground Handling* yang ada di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo terdapat dua perusahaan *ground handling*, masing-masing memiliki satu operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT). Setiap aktivitas pushback pada pesawat biasanya dilakukan oleh salah satu operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT) dari pihak *ground handling*. Hal ini menarik perhatian penulis, sehingga penulis melakukan wawancara dengan pihak unit AMC (pengawas aktivitas *ground handling*) untuk menggali lebih dalam mengenai operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT) yang ada di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Dari hasil wawancara, penulis memperoleh informasi bahwa di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, hanya ada satu orang operator dari setiap perusahaan ground handling yang ditugaskan untuk mengoperasikan *Aircraft Towing Tractor* (ATT). Hal ini karena hanya operator tersebut yang memiliki lisensi untuk mengoperasikan alat tersebut.

Dengan hanya satu operator yang memiliki lisensi, maka akan dapat mempengaruhi efisiensi dan kelancaran operasional di apron jika operator tersebut

tidak dapat menjalankan tugas disebabkan sakit maupun keadaan darurat lainnya. Oleh karena itu, penulis membuat laporan *On The Job Training* (OJT) dengan judul : ”TIPS UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DALAM MENGATASI AKTIVITAS *PUSHBACK* DI BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO”.

1.2 Tujuan dan Manfaat Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

1.2.1 Tujuan Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

Adapun tujuan dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Memperoleh pengalaman bekerja yang sebenarnya di lokasi OJT
2. Menerapkan dan meningkatkan kompetensi dan keterampilan yang telah dipelajari di program studi
3. Memantapkan disiplin dan tanggung jawab dalam melaksanakan tugas
4. Memperluas wawasan sebagai calon tenaga kerja industri penerbangan
5. Mengenal manajemen dan budaya kerja industri Penerbangan
6. Memperoleh umpan balik dari industri penerbangan untuk pemantapan pengembangan kurikulum di program studi

1.2.2 Manfaat Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Membangun hubungan yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dan instansi atau perusahaan yang terkait.
2. Mempersiapkan diri untuk beradaptasi dengan lingkungan kerja setelah menyelesaikan Pendidikan.
3. Menghasilkan lulusan yang berketerampilan unggul dalam bersaing di dunia kerja setelah lulus nantinya.
4. Memberikan pemahaman mengenai penerapan ilmu yang diperoleh dalam konteks dunia kerja di masa depan.

BAB 2
PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) mempunyai tugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai operator berkewajiban melaporkan kegiatan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan penerbangan di wilayah kerjanya kepada Kantor Otoritas Bandar Udara yang melaksanakan fungsi regulator.

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo adalah salah satu UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang keberadaannya didasarkan/sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dan saat ini secara teknis operasional di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo (IATA : GTO, ICAO : WAMG) termasuk di wilayah Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Manado. Dahulu Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo bernama Pelabuhan Udara Tolotio yang berlokasi di Desa Tolotio, Isimu Kecamatan Tibawa Kabupaten Gorontalo yang berjarak 18 km

dari Ibu Kota Kabupaten Limboto. Dengan titik koordinat 00 38’ 17” LU dan 122 51’ 07” BT, ketinggian diatas permukaan laut 18 meter.

Perubahan nama Bandara Tolotio menjadi Bandara Djalaluddin terjadi pada tahun 1974 berdasarkan usulan fraksi ABRI di DPRD Kabupaten Gorontalo. Nama Djalaluddin diambil dari seorang penerbang TNI-AU yang merupakan putra terbaik Indonesia asal Gorontalo, yaitu Letkol Pnb Djalaluddin Tantu, yang gugur dalam operasi Dwikora di Malaysia dan hilang bersama pesawat Hercules yang ia terbangkan. Oleh karena itu, nama Djalaluddin Tantu diabadikan sebagai Bandara Djalaluddin Gorontalo.

Pesawat terbang pertama kali mendarat di daerah Gorontalo pada tahun 1955, dengan pesawat udara jenis Albatros di Lapangan Terbang Apmhibi Iluta di Kecamatan Batudaa Kabupaten Gorontalo dalam rangka meninjau pelaksanaan pekerjaan pembangunan lapangan udara di Desa Tolotio oleh Direktorat Pekerjaan Umum. Saat itu untuk keperluan transportasi militer dalam menyatukan dan mempertahankan wilayah teritorial NKRI. Selanjutnya seiring dengan selesainya pekerjaan rintisan pembangunan lapangan udara, maka pada tahun 1956 pesawat jenis DC-3 Dakota mendarat dilapangan udara (Konstruksi Pengerasan dasar) Desa Tolotio. Dengan fasilitas sederhana lapangan udara Tolotio yang semula berfungsi sebagai pelabuhan udara militer juga berfungsi sebagai pelabuhan udara komersial yang dikelola oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara.

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo merupakan pintu gerbang utama transportasi udara yang melayani daerah provinsi Gorontalo dengan ibukota negara dan kota provinsi lainnya di wilayah Republik Indonesia. Dimana semua aktivitas antar moda pelayanan dan pengguna jasa angkutan udara bertemu.

2.2 Data Umum Lokasi OJT

Berikut adalah data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo :

Tabel 2. 1 Data Umum Lokasi OJT

1.	Nama Bandar Udara	Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo
2.	Kantor Otoritas	Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Manado

3.	Penggunaan	Domestik
4.	Kelas	Kelas I
5.	Pengelola	UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
6.	Alamat Bandar Udara	Jl. Satria / Angkasa No. 274, Desa Tolotio, Kec Tibawa, Kab Gorontalo, Gorontalo
7.	Indikator Lokasi Bandar Udara	IATA : GTO; ICAO : WAMG
8.	Koordinat	00 38’ 17” LU - 122 51’ 07” BT
9.	Dimensi Runway	2500m x 45m
10.	Peralatan Navigasi	DVOR, DME, PBE, NDB, RADIO LINK, ILS, LOCALIZER, MIDDLE MARKER, MSSR, GLIDE PATH, ANTENA RADAR SYSTEM
11.	PKP-PK	Kategori 7
12.	Jam Operasi	07:00 – 18:00 WITA
13.	No.Telepon	+62 435 8690548
14.	Email	djalaluddingorontalo@gmail.com

Fasilitas yang tersedia di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo terdiri dari dua bagian, yaitu sisi udara *(airside)* dan sisi darat *(landside)*.

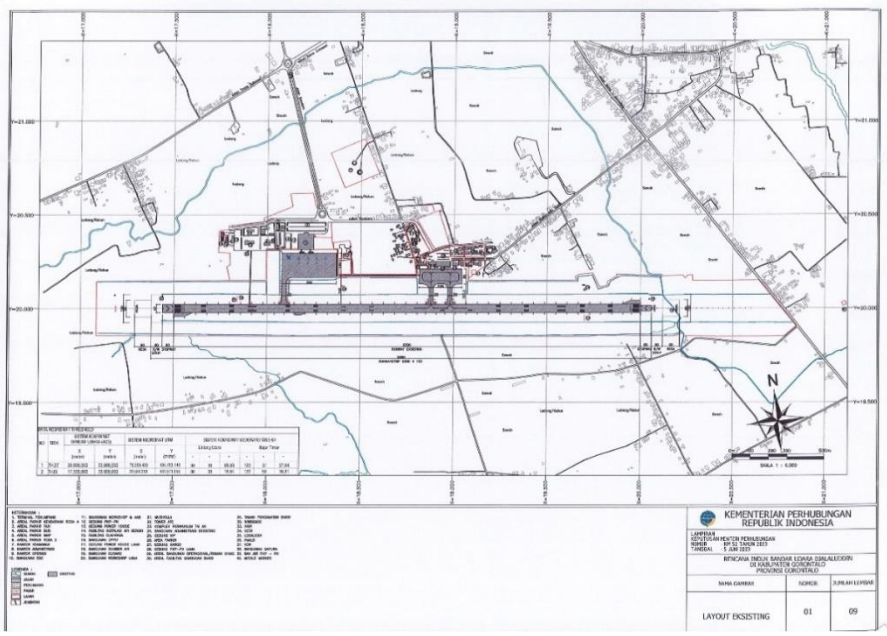
1. Fasilitas sisi udara *(airside)*
   - Runway 09 / 27 = 2.500 m
   - Luas Apron A = 18.400 m²
   - Luas Apron B = 37.700 m²
   - Kapasitas Apron A
     - Narrow Body = 3
     - Propeler = 1
   - Kapasitas Parkir Apron B
     - Narrow Body = 5
   - Aviobridge = 2 unit

Gambar 2. 1 Sisi Udara

Sumber: Peneliti

2. Fasilitas sisi darat *(landside)*
   - Bangunan Terminal Penumpang = 11.059 m²
   - Bangunan Terminal Kargo = 550 m²
   - Area Parkir = 14.553 m²
   - Musholla = 90 m²
   - Kantor Operasi = 390 m²
   - Menara Pengawas (ATC) = 180 m²
   - Gedung PKP-PK = 417 m²
   - Kantor Keamanan = 360 m²
   - Poliklinik = 200 m²
   - Terminal VIP = 700 m²
   - Kantin Karyawan = 200 m²
   - Fasilitas Olahraga = 1.900 m²

Gambar 2. 2 Terminal Bandara

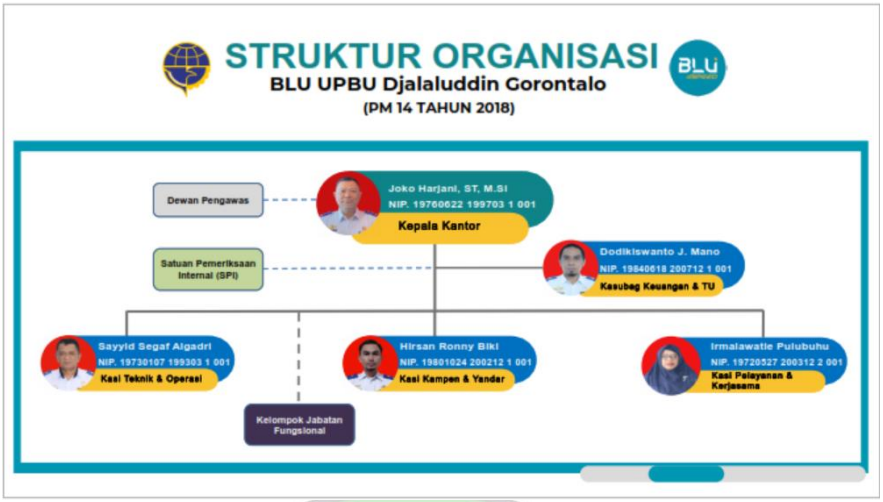


Gambar 2. 3 Layout Bandara

2.3 Struktur Organisasi

2.3.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

Setiap bandar udara memiliki susunan atau struktur organisasi yang bertujuan untuk mempermudah penyelesaian tugas dan membuat organisasi lebih terstruktur. Berikut ini adalah struktur organisasi dari Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo :



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandara Djalaluddin Gorontalo

2.3.2 Struktur Organisasi Seksi Teknik dan Operasi

Laporan ini disusun berdasarkan pengamatan penulis selama menjalani *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, khususnya di unit *Apron Movement Control* (AMC). Dalam pelaksanaannya, unit *Apron Movement Control* (AMC) berada di bawah Seksi Teknik dan Operasi, dengan struktur organisasi sebagai berikut :

Gambar 2. 5 Struktur Organisasi TEKOPS

BAB 3
TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Berdasarkan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, menyebutkan bahwa bandar udara adalah Kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Bandar udara secara umum dibagi menjadi dua sisi yaitu sisi udara (*airside*) dan sisi darat (*landside*).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, bandar udara memiliki peran sebagai berikut :

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi
4. Pendorong dan penunjang kegiatan industry dan/atau perdagangan
5. Pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana
6. Prasarana memperkukuh Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara

Bandar udara memiliki peranan yang penting dalam sistem transportasi dan perekonomian negara. Bandar udara tidak hanya sebagai tempat pesawat lepas landas dan mendarat, tetapi juga sebagai simpul transportasi, pintu gerbang ekonomi, tempat alih moda serta pendorong industri dan perdagangan. Keberadaan bandar udara sangat vital untuk mendukung mobilitas masyarakat dan pertumbuhan ekonomi nasional.

3.1.1 Sisi Darat (*Landside*)

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2015 sisi darat adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Secara umum, sisi darat merupakan area yang ada di bandar udara

yang digunakan untuk kegiatan mobilitas para penumpang sebelum naik ke pesawat.

Menurut SKEP 77/VI/2005 Tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara, fasilitas sisi darat sangat terkait erat dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Sehingga pengoperasian fasilitas ini harus dapat memindahkan penumpang, kargo, surat, pesawat, pergerakan kendaraan permukaan secara efisien, cepat dan nyaman dengan mudah dan berbiaya rendah. Bagian dari fasilitas sisi darat meliputi terminal penumpang, terminal barang (kargo), bangunan operasi, fasilitas penunjang bandar udara.

3.1.2 Sisi Udara (*Airside*)

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2015 sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan public dimana setiap orang, barang dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

Fasilitas sisi udara (*airside*) di bandar udara mencakup berbagai elemen yang mendukung operasi pesawat dan pergerakan udara. Fasilitas utama yang termasuk di sisi udara adalah runway yang digunakan sebagai tempat pesawat untuk melakukan lepas landas dan mendarat, taxiway yang digunakan sebagai penghubung antara runway dengan apron, dan apron yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat.

Menurut ICAO (*International Civil Aviation Organization*), apron merupakan area di bandar udara yang digunakan untuk parkir pesawat, melakukan pemuatan dan pembongkaran penumpang dan kargo, serta untuk pengisian bahan bakar dan pemeliharaan pesawat. Semua aktivitas yang berkaitan dengan operasional pesawat dilaksanakan di area apron, termasuk aktivitas dari peralatan penunjang pelayanan darat atau *Ground Support Equipment* (GSE) yang mendukung proses operasional penerbangan.

Seluruh aktivitas di apron berada di bawah pengawasan *Apron Movement Control* (AMC), yang berfungsi untuk mengatur dan memantau pergerakan pesawat

serta kendaraan di area apron. AMC memastikan bahwa setiap langkah di apron dilakukan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan, sehingga keselamatan dan efisiensi operasional dapat terjamin. Dengan adanya pengawasan, setiap aktivitas di apron dapat berlangsung dengan teratur, mengurangi kemungkinan terjadinya insiden yang dapat mengganggu jadwal penerbangan. Melalui koordinasi yang baik antara semua pihak yang terlibat, apron dapat berfungsi sebagai area yang aman dan efisien untuk mendukung operasional penerbangan.

3.2 *Ground Handling*

Ground handling berasal dari kata "*ground"* dan "*handling"*. *Ground* artinya darat atau di darat, dimana yang dimaksud adalah di bandara (*airport*). *Handling* yang berarti penanganan atau pelayanan. Maka, *Ground Handling* adalah suatu aktivitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang serta bagasinya, kargo, pos, peralatan pembantu pergerakan pesawat di darat dan pesawat terbang itu sendiri selama berada di bandara, baik untuk keberangkatan (departure) maupun untuk kedatangan (*arrival*) (Atmadjati, n.d.).

3.2.1 Ground Support Equipment (GSE)

Peralatan Penunjang Pelayanan Darat atau *Ground Support Equipment* (GSE) adalah termasuk fasilitas bandar udara yang telah diatur oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pasal 219. Secara umum *Ground Support Equipment* (GSE) adalah berbagai jenis peralatan dan kendaraan yang digunakan di bandar udara untuk mendukung operasional pesawat selama berada di darat. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment* / GSE) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara, *Ground Support Equipment* (GSE) adalah peralatan bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara dan penumpang di darat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan, pemuatan dan/atau penurunan penumpang, kargo dan pos.

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment* / GSE) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara, peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara atau *Ground Support Equipment* (GSE) dan kendaraan operasional yang beroperasi di sisi udara terdiri dari :

a. *Motorized*, terdiri dari :
   1) *Towbarless Tractor (TBT)*
   2) *Aircraft Towing Tractor (ATT)*
   3) *Baggage Towing Tractor (BTT)*
   4) *Conveyor Belt Loader (CBL)*
   5) *Lower, Upper Deck Loader (HLL)*
   6) *Main Deck Loader (MDL)*
   7) *Passenger Boarding Stair (PBS)*
   8) *Lavatory Service Truck/Cart (LST/C)*
   9) *Water Service Truck/Cart (WST/C)*
   10) *Air Conditioning Unit (ACU)*
   11) *Ground Power Unit (GPU)*
   12) *Air Starter Unit (ASU)*
   13) *Gas Turbine Compressor (GTC)*
   14) *Apron Passenger Bus (APB)*
   15) *Incapaciatated Passenger Loading Vehicle (IPL)*
   16) *High Lift Catering Truck (HCT)*
   17) *Catering Truck (CTT)*
   18) *Cargo Transporter Loader (CTL)*
   19) *Refueling De Fueling Truck (RDT)*
   20) *Fuel Hydrant Dispencer Truck (HDT)*
   21) *Aircraft Cleaning Equipments (ACE)*
   22) *Portable Genset (P-GNS)*
   23) *Pallet Conveyor Handling System (PCHS)*

24) *Forklift for Loading Aircraft Lower Deck (FLT)*
25) *Ground Support System,* terdiri dari :
    a) GSS-*Air Conditioning*
    b) GSS-*Ground Power*
    c) GSS-*Air Starting*
    d) GSS-*Lavatory Service*
    e) GSS-*Water Service*
    f) GSS-*Gas Turbine Compressor*
    g) GSS-*Fuel Supply*
26) Kendaraan yang beroperasi di sisi udara (*Airside Operations Vehicle/AOV*).

b. *Non Motorized,* terdiri dari :
    1) *Baggage Cart (BCT)*
    2) *Container Dollies (CDL)*
    3) *Pallet Dollies (PDL)*
    4) *Towed Passenger Stairs (TPS)*
    5) *Airside Aircraft Inspection Stairs (AAIS)*
    6) *Baggage Sliding Bridge (BSB)*
    7) *Aircraft Towing Bar (ATB)*
    8) *Aircraft Wheel Chocks (AWC)*
    9) *Passenger Wheel Chair (PWC)*
    10) *Aircraft Tail Jack (ATJ)*
    11) *Aircraft Passenger Canopy (APC)*

Salah satu peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment* / GSE) adalah *Aircraft Towing Tractor* (ATT) yang digunakan dalam proses *pushback. Aircraft Towing Tractor* (ATT) dioperasikan oleh seorang operator, dimana operator tersebut termasuk dalam personil bandar udara. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 222, setiap personil bandar udara yang terkait langsung dengan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas bandar udara wajib memiliki lisensi yang sah dan masih berlaku. Hal ini juga dijelaskan pada KP 041/2017 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan

Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR-139) mengatur tentang Lisensi Personel Bandar Udara, bahwa setiap personel di bidang penerbangan wajib memiliki Lisensi atau Sertifikat Kompetensi yang dilakukan oleh Menteri/Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Bandar Udara (DBU) sesuai rating yang berlaku termasuk diantaranya semua orang yang mengoperasikan GSE (*Ground Support Equipment),* atau yang sering disebut dengan GSE operator (Pariaji 2018).

3.2.2 Personel *Ground Handling*

Personel merujuk pada individu atau kelompok yang berperan aktif dalam menjalankan berbagai aktivitas operasional di suatu perusahaan atau organisasi. Berdasarkan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan bahwa personel adalah orang/individu yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.

Personel *ground handling* adalah individu yang memiliki lisensi atau sertifikasi dan bertanggung jawab untuk melaksanakan aktivitas penanganan dan pelayanan di bandara, yang mencakup pengelolaan penumpang, bagasi, kargo, pos, serta peralatan yang mendukung pergerakan pesawat di darat, baik selama proses keberangkatan (*departure*) maupun kedatangan (*arrival*). Yang termasuk petugas *ground handling* adalah :

1. Petugas *Ramp*
2. Operator GSE (*Ground Support Equipment*)
3. Petugas AVSEC
4. Petugas *Check-in Counter*
5. Petugas *Boarding Gate*

3.3 *Apron Movement Control* (AMC)

Berdasarkan Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, menyatakan bahwa *Apron Movement Control* (AMC) adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima estimate time dari unit ATC (*Air Traffic Control*).

3.3.1 Personel Apron Movement Control (AMC)

Personel *Apron Movement Control* (AMC) adalah individu yang bertanggung jawab untuk mengatur dan mengawasi pergerakan pesawat di area apron bandara untuk memastikan keselamatan dan efisiensi operasional bandara, dimana mencakup beberapa aspek seperti pengaturan parkir pesawat, berkoordinasi dengan ATC, *ground handling,* teknisi, serta layanan lainnya.

Setiap personel *Apron Movement Control* (AMC) memiliki lisensi yang diperlukan untuk mendukung pelaksanaan tugas-tugasnya. Lisensi ini mencakup sertifikasi sebagai marshaller, serta lisensi untuk pengoperasian garbarata. Dengan memiliki lisensi, personel AMC dapat menjalankan tanggung jawab dengan profesionalisme dan memastikan keselamatan serta kelancaran operasional di area apron bandara.

3.3.2 Tugas Apron Movement Control (AMC)

Untuk memastikan keselamatan dan efisiensi operasional bandara, Personel *Apron Movement Control* (AMC) memiliki tugas pokok, sebagai berikut :

1. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron
2. Melakukan pemanduan parkir pesawat udara di apron.
3. Melakukan pengoperasian garbarata.
4. Melakukan pengaturan pesawat udara di apron.
5. Melakukan perawatan terhadap kebersihan di apron.
6. Melakukan perawatan terhadap fasilitas di apron dalam kondisi baik.
7. Mengevaluasi keselamatan pergerakan orang, peralatan dan pesawat udara di apron.
8. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan.

BAB 4
PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelakasanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo terdiri dari beberapa unit, sebagai berikut :

4.1.1 Apron Movement Control (AMC)

Berdasarkan Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, mengatakan bahwa Apron Movement Control (AMC) adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima estimate time dari unit ATC (*Air Traffic Control*). Secara umum, AMC adalah unit kerja di bandar udara yang bertugas mengatur dan mengawasi pergerakan pesawat di area apron bandara untuk memastikan keselamatan dan efisiensi operasional bandara, dimana mencakup beberapa aspek seperti pengaturan parkir pesawat, berkoordinasi dengan ATC, *ground handling,* teknisi, serta layanan lainnya.

Petugas *Apron Movement Control* (AMC) memiliki tugas pokok, sebagai berikut :

1. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron.
2. Melakukan pemanduan parkir pesawat udara di apron.
3. Melakukan pengoperasian garbarata.
4. Melakukan pengaturan pesawat udara di apron.
5. Melakukan perawatan terhadap kebersihan di apron.
6. Melakukan perawatan terhadap fasilitas di apron dalam kondisi baik.
7. Mengevaluasi keselamatan pergerakan orang, peralatan dan pesawat udara di apron.
8. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan.

Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki susunan organisasi yang dirancang untuk melaksanakan tugas pokoknya. Berikut adalah struktur organisasi Unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo :

Gambar 4. 1 Struktur Organisasi AMC

Dari struktur organisasi diatas, berikut adalah kualifikasi yang dimiliki oleh masing-masing petugas *Apron Movement Control* (AMC) :

Tabel 4. 1 Petugas AMC

NO	NAMA/NIP	LISENSI	KET
1.	ARIS BAHUWA NIP. 19870608 200912 1 004	AMC AVIOBRIDGE MARSHALLER	KEPALA UNIT SENIOR AMC
2.	OLVAN ANDI TJOKE NIP. 19831002 200912 1 001	AMC MARSHALLER	SENIOR AMC
3.	BURHANUDIN Y. IBRAHIM NIP. 19780227 200912 1 001	AMC AVIOBRIDGE MARSHALLER	SENIOR AMC
4.	SUBASTIAN S. MUNADJI	AVIOBRIDGE MARSHALLER	PEGAWAI AMC
5.	AYU JUJU LESTARI	MARSHALLER	PEGAWAI AMC
6.	FADILLAH FARHASARI ABDUL	MARSHALLER	PEGAWAI AMC

Fasilitas yang dimiliki *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, sebagai berikut :

1. *Marshalling bet*
2. *Printer*
3. *Flashlight*
4. *Air Conditioner*
5. Dispenser
6. *Hand Talky*
7. *Follow Me Car*
8. Motor Listrik
9. *Ear Muff*
10. Teropong
11. CCTV
12. Rompi
13. Televisi
14. Meja kerja
15. Kursi
16. Komputer

4.1.2 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personil keamanan penerbangan yang telah diwajibkan untuk memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (SKP) dan diberi tugas serta tanggung jawab dalam bidang keamanan penerbangan. Keamanan penerbangan itu sendiri merupakan suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Dengan demikian, AVSEC berperan penting dalam menciptakan dan menjaga keamanan penerbangan melalui penerapan standar dan prosedur yang efektif, serta pengawasan yang ketat terhadap semua aspek operasional penerbangan.

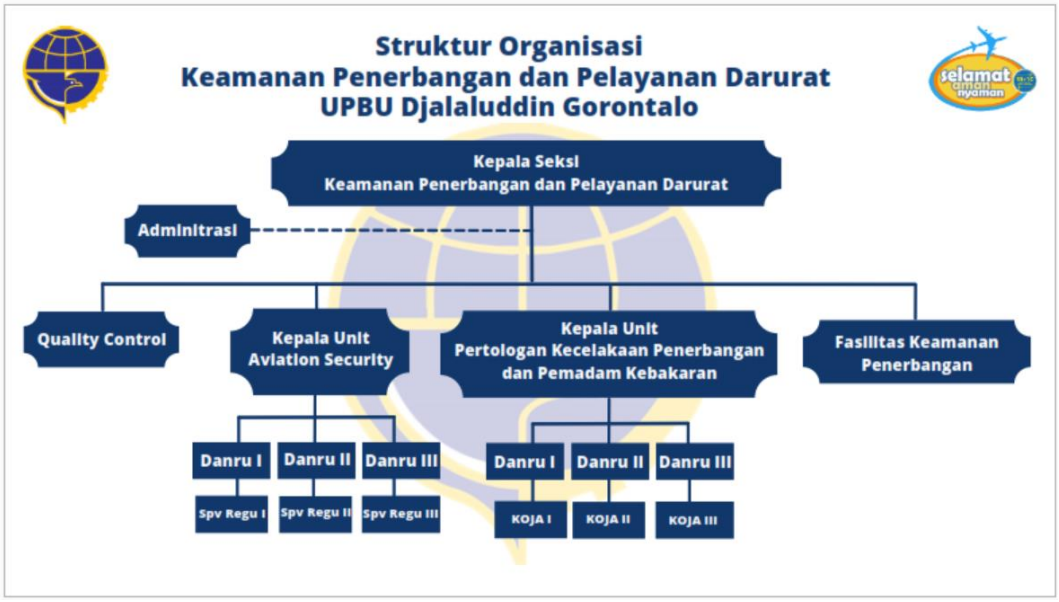
AVSEC di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo terdiri dari 3 regu, dimana setiap regu dipimpin oleh Komandan Regu (Danru). Untuk pembagian jam dinas

AVSEC dibagi menjadi 2 shift, yaitu shift pagi (06.00 s/d 13.00 WITA) dan shift siang (12.30 s/d 20.00 WITA). Adapun posisi dinas AVSEC, sebagai berikut :

- *Security Check Point* 1
- *Security Check Point* 2
- Pintu kedatangan
- Pengawasan sisi udara
- Pengawasan sisi darat
- Terminal kargo
- Jaga Rumah Dinas Kabandara

Dalam menjalankan tugasnya, personil Aviation Security (AVSEC) memiliki jadwal piket yang ditetapkan setiap hari. Berikut adalah jadwal piket untuk personil Aviation Security (AVSEC) yang berlaku pada bulan Januari 2025 :

Berikut adalah struktur organisasi Unit *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo :



Gambar 4. 2 Struktur Organisasi AVSEC

4.1.3 Jasa

4.1.3.1 Bisnis Bandara

Unit bisnis bandara adalah unit yang bertanggung jawab untuk mengelola dan mengoperasikan berbagai aspek komersial dan layanan di dalam lingkungan

bandara. Unit ini berfokus pada pengembangan, pengelolaan, dan peningkatan pendapatan dari berbagai sumber yang ada di bandara. Adapun peran dari unit bisnis bandara, sebagai berikut :

1. Pengelolaan Operasional

   Unit bisnis bandara bertanggung jawab untuk mengelola semua aspek operasional bandara, termasuk pengaturan jadwal penerbangan, pengelolaan fasilitas, dan koordinasi dengan maskapai penerbangan serta penyedia layanan ground handling.
2. Peningkatan Pendapatan

   Unit ini berfokus pada pengembangan strategi untuk meningkatkan pendapatan, baik dari sumber aeronautika (seperti biaya parkir pesawat dan biaya terminal) maupun non-aeronautika (seperti sewa ruang ritel, restoran, dan iklan).
3. Pemasaran

   Unit bisnis bandara melakukan kegiatan pemasaran untuk menarik maskapai penerbangan dan penumpang.
4. Kerjasama dengan Pihak Ketiga

   Unit ini bekerja sama dengan berbagai pihak, termasuk pemerintah, maskapai penerbangan, penyedia layanan ground handling, dan penyewa komersial, untuk memastikan operasi yang lancar dan memenuhi regulasi yang berlaku.
5. Manajemen Keuangan

   Unit bisnis bandara bertanggung jawab untuk mengelola anggaran dan keuangan bandara, termasuk penghitungan pajak, tagihan, dan laporan keuangan, serta memastikan bahwa semua transaksi dicatat dengan akurat dan sesuai dengan regulasi.

4.1.3.2 Informasi

Unit Informasi di bandar udara merupakan suatu unit yang bertugas untuk menyampaikan informasi kebandarudaraan kepada penumpang maupun non-penumpang. Unit informasi berperan penting dalam memastikan bahwa semua orang yang berada di area bandara, baik yang sedang menunggu penerbangan maupun yang hanya berkunjung, mendapatkan informasi yang akurat dan tepat

waktu mengenai jadwal penerbangan, prosedur keamanan, lokasi fasilitas, dan layanan lainnya. Berikut adalah beberapa peran utama dari unit informasi bandara:

1. Penyampaian Informasi Penerbangan

   Unit informasi bertanggung jawab untuk memberikan informasi terkini mengenai jadwal penerbangan, status penerbangan (on-time, delay, atau dibatalkan), dan gerbang keberangkatan.
2. Bantuan Navigasi

   Unit ini membantu penumpang dalam menavigasi area bandara, termasuk memberikan petunjuk arah ke gerbang, fasilitas, dan layanan yang tersedia.
3. Informasi Fasilitas dan Layanan

   Unit informasi memberikan rincian tentang berbagai fasilitas yang ada di bandara, seperti restoran, toko, lounge, toilet, dan area bebas bea cukai.
4. Transportasi dan Aksesibilitas

   Unit ini menyediakan informasi mengenai opsi transportasi ke dan dari bandara, termasuk taksi, shuttle, kereta, dan penyewaan mobil.
5. Penanganan Bagasi

   Unit informasi memberikan panduan mengenai prosedur penanganan bagasi, termasuk informasi tentang kehilangan atau kerusakan bagasi, serta aturan dan biaya tambahan yang mungkin berlaku.
6. Layanan Barang Hilang

   Unit ini menangani laporan barang hilang dan memberikan informasi yang diperlukan untuk membantu menemukan pemilik barang tersebut.
7. Pertanyaan Umum dan Bantuan

   Unit informasi siap menjawab berbagai pertanyaan dari penumpang, baik yang berkaitan dengan penerbangan, fasilitas, maupun prosedur di bandara.

4.1.3.3 Terminal Inspection Service (TIS)

Terminal Inspection Service (TIS) Merupakan Unit yang bertugas untuk melakukan pengawasan dan memastikan fasilitas pada bandara berfungsi dengan optimal. TIS memiliki peran yang sangat penting dalam menyediakan dan mengutamakan kenyamanan pelayanan bagi penumpang, terutama dalam hal

pengawasan, pemeriksaan, perawatan, dan penanganan fasilitas di terminal. Aktivitas yang mendukung fasilitas di terminal, terutama saat jam sibuk, serta dalam hal kebersihan, kelayakan, dan ketersediaan fasilitas yang tidak memenuhi standar, dapat merugikan dan menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna jasa maupun pengelola bandara. Hal ini disebabkan oleh kurangnya pengawasan, pemeriksaan, penanganan, dan ketersediaan fasilitas.

Berikut adalah tugas dan tanggung jawab dari Terminal Inspection Service (TIS) :

1. Melakukan pengawasan dan operasional terminal agar bisa berjalan dan digunakan sesuai dengan ketentuan
2. Memastikan semua fasilitas di terminal berfungsi dengan baik
3. Melaporkan dan menindaklanjuti setiap kerusakan yang terjadi pada fasilitas bandar udara
4. Pengawasan kebersihan di area terminal
5. Mengkoordinasikan penataan dan penempatan fasilitas di terminal
6. Memantau dan mendokumentasikan kronologi kejadian khusus yang melibatkan pengguna jasa di bandar udara
7. Melaporkan dan menindaklanjuti kerusakan yang terjadi pada fasilitas di bandar udara

4.2 Jadwal

Jadwal kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, sebagai berikut :

JADWAL PELAKSANAAN OJT						
NO	NAMA	JANUARI		FEBRUARI		
		06 s/d 24	27 s/d 31	03 s/d 14	17 s/d 19	20 s/d 24
1	ADEL	AVSEC	AMC		BISNIS BANDARA	TIS
2	DIAN	AMC	AVSEC		INFORMASI	BISNIS BANDARA
3	FARHAN	AVSEC	AMC		TIS	INFORMASI
4	JIMMY	AVSEC	AMC		INFORMASI	BISNIS BANDARA
5	RISTA	AMC	AVSEC		TIS	INFORMASI
6	ZANIO	AMC	AVSEC		BISNIS BANDARA	TIS

Gambar 4. 3 Jadwal Pelaksanaan OJT

Adapun uraian dari kegiatan *On the Job Training* (OJT) pada masing-masing unit kerjanya, sebagai berikut :

Tabel 4. 2 Uraian Kegiatan OJT

No.	Tanggal	Unit	Kegiatan
1.	06/01/2025	-	Pengenalan terhadap lingkungan kerja baru di Bandat Udara Djalaluddin Gorontalo dan pembagian unit kerja selama OJT.
2.	07/01/2025	AMC	Pengenalan marshalling dan gerakannya, serta pengenalan AMC Sheet dan Log Book AMC.
3.	08/01/2025	AMC	Melakukan pengecekan apron, simulasi pemanduan parkir pesawat menggunakan *follow me car,* serta melakukan pemanduan start engine untuk pesawat kargo.
4.	09/01/2025	AMC	Mencatat AMC Sheet dan Log Book AMC, serta simulasi pengoperasian aviobridge menggunakan tangga penumpang yang didampingi oleh AMC.
5.	10/01/2025	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat dan pemanduan start engine untuk pesawat kargo dalam pengawasan AMC.
6.	13/01/2025	AMC	Mencatat AMC Sheet, Log Book AMC, serta mencatat form aviobridge.
7.	14/01/2025	AMC	Melakukan pelayanan *docking* dan *undocking Aviobridge* dalam pengawasan AMC.
8.	15/01/2025	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat dalam pengawasan AMC.
9.	16/01/2025	AMC	Mencatat AMC Sheet, Log Book AMC, serta mencatat form aviobridge.
10.	17/01/2025	AMC	Melakukan pelayanan *docking* dan *undocking Aviobridge* dalam pengawasan AMC.
11.	20/01/2025	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat dalam pengawasan AMC.
12.	21/01/2025	AMC	Mencatat AMC Sheet, Log Book AMC, serta mencatat form aviobridge.
13.	22/01/2025	AMC	Melakukan pelayanan *docking* dan *undocking Aviobridge* dalam pengawasan AMC.

14.	23/01/2025	AMC	Melakukan pelayanan *docking* dan *undocking Aviobridge* dalam pengawasan AMC.
15.	24/01/2025	AMC	Mencatat AMC Sheet, Log Book AMC, serta mencatat form aviobridge.
16.	30/01/2025	AVSEC	Melakukan manual *Body Search* pada penumpang yang menggunakan kursi roda (*Wheelchair pax*) pada *Security Check Point* (SCP) 2.
17.	31/01/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang penumpang dan pemberian stiker *Security Check* sebagai tanda barang sudah selesai di check pada *Security Check Point* (SCP) 1.
18.	03/02/2025	AVSEC	Standby monitoring terkait dengan adiministrasi data di Gedung *Emergency Operation Center*
19.	04/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang penumpang dan pemberian stiker *Security Check* sebagai tanda barang sudah selesai di check pada *Security Check Point* (SCP) 1.
20.	05/02/2025	AVSEC	Melakukan *Body Search* menggunakan *Hand Held Metal Detector* (HHMD) pada *Security Check Point* (SCP) 2.
21.	06/02/2025	AVSEC	Melakukan pengoperasian X-Ray dalam pengawasan petugas AVSEC di *Security Check Point* (SCP) 1.
22.	07/02/2025	AVSEC	Melakukan pengarahan dan pemeriksaan barang penumpang dalam pengawasan petugas AVSEC di *Security Check Point* (SCP) 1.
23.	10/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang penumpang dan pemberian stiker *Security Check* sebagai tanda barang sudah selesai di check pada *Security Check Point* (SCP) 1.
24.	11/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang, mengisi *Consignment Security Declaration* (CSD) dan pemberian stiker *Security Check* sebagai tanda barang sudah selesai di check di Terminal Kargo.
25.	12/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang, mengisi *Consignment Security Declaration* (CSD) dan pemberian stiker *Security Check*

			sebagai tanda barang sudah selesai di check di Terminal Kargo.
26.	13/02/2025	AVSEC	Melakukan *Body Search* menggunakan *Hand Held Metal Detector* (HHMD) pada *Security Check Point* (SCP) 1.
27.	14/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang penumpang dan pemberian stiker *Security Check* sebagai tanda barang sudah selesai di check pada *Security Check Point* (SCP) 1.
28.	17/02/2025	TIS	Melaksanakan inspeksi fasilitas pelayanan yang ada di terminal dengan unit *Terminal Inspection Service* (TIS), serta melakukan Survei Kepuasan Penumpang.
29.	18/02/2025	TIS	Melaksanakan inspeksi fasilitas pelayanan yang ada di terminal dengan unit *Terminal Inspection Service* (TIS), serta melakukan Survei Kepuasan Penumpang.
30.	19/02/2025	TIS	Melaksanakan inspeksi fasilitas pelayanan yang ada di terminal dengan unit *Terminal Inspection Service* (TIS), serta melakukan Survei Kepuasan Penumpang.
31.	20/02/2025	Informasi	Melakukan pengenalan unit Informasi mengenai tugas dan fungsi. Serta melakukan kegiatan penyiaran informasi apabila ada pesawat landing dan menginformasikan mengenai waktu *check-in* dan *boarding* penumpang.
32.	21/02/2025	Informasi	Melakukan kegiatan penyiaran informasi apabila ada pesawat landing dan menginformasikan mengenai waktu *check-in* dan *boarding* penumpang.
33.	24/02/2025	-	Sidang Laporan *On the Job Training* (OJT)
34.	25/02/2025	Bisnis Bandara	Melakukan survei kepuasan penumpang menggunakan QR yang diberikan oleh pihak bandara, mempelajari bisnis yang ada di bandara secara umum, serta mempelajari perhitungan garbarata.
35.	26/02/2025	Bisnis Bandara	Melakukan survei kepuasan penumpang menggunakan QR yang diberikan oleh pihak bandara, serta mempelajari perhitungan Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U).
36.	27/02/2025	Bisnis Bandara	Melakukan survei kepuasan penumpang menggunakan QR yang diberikan oleh

			pihak bandara, serta mempelajari perhitungan Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U).
37.	28/02/2025	-	*On the Job Training* (OJT) selesai.

4.3 Permasalahan

Di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo terdapat dua perusahaan *ground handling*, yaitu *Ground Handling* Arkana Dirga Indonesia yang menangani Lion Grup dan *Ground Handling* Langgang Buana Perkasa menangani Garuda Indonesia. Penulis menemukan permasalahan terkait dengan pengoperasian *Aircraft Towing Tractor* (ATT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Dimana setiap perusahaan *ground handling* hanya memiliki satu operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT), karena hanya operator tersebut yang memiliki lisensi untuk mengoperasikan alat tersebut.

Dengan hanya ada satu orang operator dari setiap perusahaan *ground handling* yang ditugaskan untuk mengoperasikan *Aircraft Towing Tractor* (ATT) akan dapat mempengaruhi efisiensi dan kelancaran operasional di apron jika operator tersebut tidak dapat menjalankan tugas disebabkan sakit maupun keadaan darurat lainnya.

Salah satu aspek penting yang diatur dalam KP 041/2017 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR-139) adalah kewajiban bagi setiap personel di bidang penerbangan untuk memiliki Lisensi atau Sertifikat Kompetensi. Lisensi ini dikeluarkan oleh Menteri/Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Bandar Udara (DBU) dan mencakup semua individu yang mengoperasikan Ground Support Equipment (GSE), termasuk operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT).

4.4 Penyelesaian Masalah

Selama ini, untuk mengatasi permasalahan terkait keterbatasan operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT) di Bandara Djalaluddin Gorontalo beberapa langkah penyelesaian yang dilakukan unit AMC antara lain :

- Petugas AMC berkemampuan memantau, mengawasi dan mengkoordinasikan penggunaan peralatan GSE (ATT) dalam pelaksanaan pelayanan pesawat di darat dalam proses *pushback*.
- Petugas AMC berperan aktif dalam mengatur dan berkoordinasi dengan ATC, ketika terdapat dua pesawat yang dijadwalkan takeoff dalam waktu yang berdekatan sedangkan hanya ada satu operator yang bertugas. Melalui koordinasi tersebut, AMC dapat menentukan pesawat mana yang siap lebih dulu untuk melakukan pushback. Dengan cara ini, operator ATT yang terbatas dapat mengoptimalkan waktu yang ada, sehingga mampu melayani aktivitas pushback untuk semua pesawat secara efisien.

Penyelesaian masalah jangka panjang yang bisa dilakukan untuk menangani permasalahan keterbatasan operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT) adalah dengan melakukan pelatihan dan sertifikasi tambahan bagi staf lain yang memenuhi syarat untuk menjadi operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT) agar tidak bergantung pada satu operator saja di setiap perusahaan *ground handling.* Dengan demikian, akan dapat meningkatkan jumlah operator yang terlatih dan siap untuk mengoperasikan peralatan tersebut.

BAB 5
PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Setiap taruna di Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki kewajiban untuk melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT). Untuk memastikan menciptakan sumber daya manusia yang kompeten dan profesional di bidang penerbangan. Prodi Manajemen Transportasi Udara melaksanakan *On The Job Training* (OJT) salah satunya di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Dimana, di bandara ini kegiatan *On The Job Training* (OJT) dibagi menjadi beberapa unit kerja, yaitu pada unit *Apron Movement Control* (AMC), unit *Aviation Security* (AVSEC), unit Jasa (Bisnis Bandara, Informasi dan *Terminal Inspection Service*).

Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) ditemukan permasalahan mengenai pengoperasian *Aircraft Towing Tractor* (ATT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo yaitu adanya keterbatasan dalam jumlah operator yang memiliki lisensi untuk mengoperasikan alat tersebut. Dengan hanya satu operator di setiap perusahaan ground handling, efisiensi dan kelancaran operasional di apron dapat terganggu jika operator tersebut tidak dapat menjalankan tugasnya karena sakit atau keadaan darurat lainnya.

Meskipun langkah-langkah sementara seperti pemantauan dan koordinasi oleh petugas AMC telah diambil untuk mengoptimalkan penggunaan ATT, solusi jangka panjang yang lebih efektif adalah dengan melaksanakan pelatihan dan sertifikasi tambahan bagi staf lain yang memenuhi syarat. Dengan meningkatkan jumlah operator yang terlatih, perusahaan ground handling dapat mengurangi ketergantungan pada satu operator, sehingga memastikan kelancaran operasional dan pelayanan yang lebih baik bagi pesawat yang beroperasi di bandara.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah disampaikan, beberapa saran dapat diimplementasikan untuk mengatasi permasalahan keterbatasan operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Pertama, penting untuk mengadakan program pelatihan dan sertifikasi secara berkala bagi staf yang

memenuhi syarat di setiap perusahaan *ground handling*, sehingga jumlah operator yang terlatih dapat meningkat dan ketergantungan pada satu operator dapat diminimalkan.

Selain itu, mendorong kerjasama yang lebih erat antara perusahaan *ground handling* di bandara untuk berbagi sumber daya, termasuk operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT), akan sangat bermanfaat, terutama dalam situasi darurat.

Pengembangan prosedur darurat yang jelas juga perlu dilakukan untuk menangani situasi ketika operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT) tidak dapat bertugas, termasuk langkah-langkah untuk menghubungi operator dari perusahaan lain. Meningkatkan kesadaran di antara manajemen dan staf tentang pentingnya memiliki lebih dari satu operator yang terlatih serta komunikasi yang baik antara semua pihak terkait akan membantu merespons situasi darurat dengan lebih efektif.

Dengan menerapkan saran-saran ini, diharapkan operasional di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo dapat berjalan lebih efisien dan lancar, serta meningkatkan keselamatan penerbangan secara keseluruhan.

DAFTAR PUSTAKA

Atmadjati, Arista. n.d. “PENGERTIAN, RUANG LINGKUP, DAN TUJUAN GROUND HANDLING - MANAJEMEN BANDAR UDARA.”

Group, Garuda Indonesia. 2022. “Safety Briefing Sheet : Apa Potensi Bahaya Yang Timbul Ketika Proses Towing/Pushback?” Aeroasia.Co.Id. 2022. https://safety.gmf-aeroasia.co.id/briefing_sheet/2022/17_SBS_Periode_II_July_2022.pdf.

Pariaji, Danang B. 2018. “Pengenalan Umum GSE-Ground Support Equipment.” Website Penerbangan Indonesia. 2018. https://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-mainmenu-68/826-pengenalan-umum-gse-ground-support-equipment.

Pedoman Laporan On The Job Training - OJT Manajemen Transportasi Udara 2024

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Sumber Internet :

https://djalaluddinairport.com/

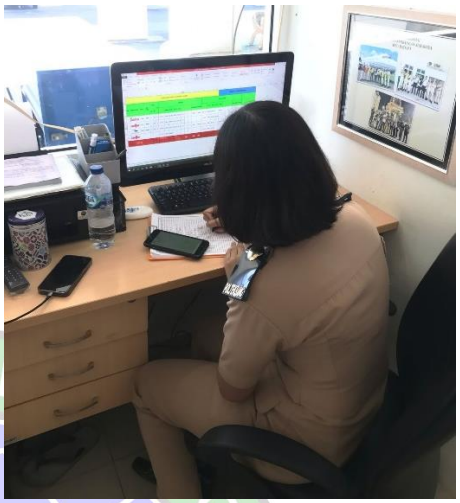
https://hubud.kemenhub.go.id/hubud/website/bandara/28

https://blu-djpb.kemenkeu.go.id/index.php?r=publication/blu/view&id=198

https://www.instagram.com/djalaluddin_airport/

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan di Unit Apron Movement Control (AMC)



Lampiran 2 Kegiatan di Unit Aviation Security (AVSEC)

Lampiran 3 Kegiatan di Unit Terminal Inspection Service (TIS)

Lampiran 4 Kegiatan di Unit Informasi