

**TIPS PETUGAS AMC DALAM MENGATASI KETERSEDIAAN
PERALATAN GSE PUSH BACK CAR DAN TOWING BAR)
SELAMA PROSES PELAYANAN PESAWAT DI DARAT DI
BANDARA GORONTALO**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 6 januari – 28 Maret 2025



Disusun Oleh:

ZANIO LUNASIO MENDONÇA TILMAN
NIT. 306220100

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

**TIPS PETUGAS AMC DALAM MENGATASI KETERSEDIAAN
PERALATAN GSE PUSH BACK CAR DAN TOWING BAR)
SELAMA PROSES PELAYANAN PESAWAT DI DARAT DI
BANDARA GORONTALO**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 6 januari – 6 Maret 2025



Disusun Oleh:

ZANIO LUNASIO MENDONÇA TILMAN
NIT. 306220100

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

**TIPS PETUGAS AMC DALAM MENGATASI KETERSEDIAAN
PERALATAN GSE (PUSH BACK CAR DAN TOWING BAR)
SELAMA PROSES PELAYANAN PESAWAT DI DARAT DI
BANDARA GORONTALO**

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO**

Oleh:

ZANIO LUNASIO MEDONCA TILMAN
NIT. 306220100

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

Disetujui Oleh:

Disetujui
Oleh:

Supervisor



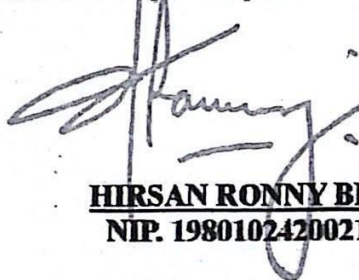
ARIS BAHUWA
NIP. 19870608 200912 004

Dosen Pembimbing



AHMAD MUSADEK, ST., M.T.
NIP. 19800522 200012 1 001

Mengetahui
General Manager/Pimpinan Instansi Lokasi OJT



HIRSAN RONNY BIKI
NIP. 19801024200212

LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



ARIS BAHUWA
NIP. 19870608 200912 1 004



MULYONO HUMONGGIO
NIP. 19760814 200712 1 001



AHMAD MUSADEK, ST., M.T.
NIP. 19800522 200012 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Dengan penuh rasa syukur kepada Tuhan atas rahmat dan berkat-Nya, saya berhasil menyelesaikan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai salah satu persyaratan akademik dalam menuntaskan program studi Manajemen Transportasi Udara, serta sebagai dokumentasi atas pengalaman dan pembelajaran yang saya raih selama menjalani OJT di BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO.

Pelaksanaan OJT tersebut telah memberikan saya wawasan mendalam dan pengalaman berharga dalam mengamati operasional dunia kerja secara langsung, khususnya di bidang Apron Movement Control.

Saya menyadari bahwa penyelesaian laporan ini tidak lepas dari dukungan dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan penuh rasa hormat dan terima kasih, saya ingin menyampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Joko Harjani, S.T., M.Si selaku Kepala Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.
3. Bapak Aris Bahuwa selaku *On the Job Training* (OJT) instructor.
4. Bapak Ahmad Musadek, ST, M.MT selaku pembimbing kegiatan *On the Job Training* (OJT).
5. Kepada kedua orang tua saya yang telah memberikan ridho, restu, doa, dan dukungan penuh, sehingga saya dapat menjalankan OJT ini dengan lancar serta menyusun laporan dengan baik.
6. Kepada seluruh pihak di bandara yang telah membantu kelancaran pelaksanaan OJT dan penyusunan laporan ini.
7. Kepada rekan-rekan sesama peserta *On the Job Training*, atas kerja sama dan dukungannya selama kegiatan berlangsung.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, saya terbuka untuk menerima kritik dan saran yang membangun demi perbaikan di masa mendatang. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi pembaca serta menjadi referensi bagi mahasiswa lain yang akan melaksanakan OJT.

Gorontalo, 24 Februari 2025

Zanio Lunasio Mendonça Tilman
NIT. 30622040

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
DAFTAR ISI	v
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Tujuan Kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
1.2.1 Tujuan (OJT)	3
1.2.2 Manfaat OJT	4
BAB 2 PROFIL LOKASI OJT.....	5
2.1 Sejarah singkat Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo	5
2.2 Data Umum Bandar Udara Djalalaluddin Gorontalo	7
2.3 Fasilitas Sisi Darat	8
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara.....	10
2.3.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo	10
BAB 3 TINJAUAN TEORI.....	11
3.1. Bandar Udara.....	11
3.1.1 Sisi Udara (Air Side).....	12
3.2.1 GSE MOTORIZED	19
3.2.2 GSE NON MOTORIZED	19
3.3 Air Craft Towing Tractor (ATT).....	19
BAB 4 LANDASAN TEORI.....	21
4.1 Lingkup pelaksanaa OJT	21
4.1.1 Apron Movement Control (AMC).....	21
4.1.2 Aviation Security (AVSEC).....	23
4.1.3 Jasa	24
4.1.3.1 Bisnis Bandara.....	24
4.1.3.2 Terminal Inspection Service (TIS).....	25
4.2 Jadwal.....	28
4.3 Permasalahan	32

4.4 Penyelesaian	DAFTAR ISI	33
BAB 5 PENUTUP		34
5.1 Kesimpulan.....		34
5.2. Saran.....		34
DAFTAR PUSTAKA		36
LAMPIRAN		37

DAFTAR GAMBAR

2. 1 Tampilan depan bandara.....	5
2. 2 Tampilan sisi udara bandara	8
2. 3 Tampilan struktur oraganisasi bandara Gorontalo	10
2. 4 Tampilan struktur organisasi AMC.....	10
2. 5 Tampilan Struktur organisasi AMC	22
2. 6 Tampilan struktur organisasi AVSEC.....	24
2. 7 Tampilan jadwal pelaksanaan OJT	28

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Djalalaluddin Gorontalo	7
Tabel 2. 2 Fasilitas sisi udara.....	7
Tabel 2. 3 Struktur AMC	Error! Bookmark not defined.
Tabel 2. 4 Jadwal pelaksanaan OJT.....	28

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan di Unit Aviation Security (AVSEC).....	37
lampiran 2 Kegiatan di Unit Apron Movement Control (AMC).....	38
lampiran 3 kegiatan di Jasa dan TIS.....	39

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan industri penerbangan, baik di tingkat internasional, regional, maupun domestik, memiliki dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan sektor perhubungan udara di Indonesia. Peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara, yang disebabkan oleh berbagai kepentingan seperti bisnis, pariwisata, dan kebutuhan lainnya, menjadi salah satu faktor pendorong utama dalam industri ini. Keselamatan penerbangan merupakan aspek yang sangat penting dan tidak dapat diabaikan dalam dunia penerbangan, sehingga pemerintah berperan aktif dalam melakukan sertifikasi pesawat serta mengembangkan infrastruktur transportasi udara yang memadai. Oleh karena itu, diperlukan langkah-langkah konkret dan strategis untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktivitas, serta etos kerja Sumber Daya Manusia (SDM) yang ada di sektor ini.

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya berperan sebagai Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP). Tugas utama dari Politeknik Penerbangan Surabaya adalah menyelenggarakan pendidikan profesional diploma yang mencakup bidang Keselamatan Penerbangan, Teknik Penerbangan, dan Manajemen Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan yang memiliki reputasi, Politeknik Penerbangan Surabaya berkomitmen untuk mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia di sektor Perhubungan Udara. Dalam upaya mencapai tujuan tersebut, Politeknik Penerbangan Surabaya menyediakan fasilitas yang memadai serta tenaga pengajar yang profesional, sehingga dapat mendukung tercapainya standar keselamatan dan keamanan dalam penerbangan. Saat ini, Politeknik Penerbangan Surabaya menawarkan tujuh program studi diploma III, di mana salah satunya adalah Diploma III Manajemen Transportasi Udara

(MTU), yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan industri penerbangan yang terus berkembang.

Salah satu syarat kelulusan yang harus dipenuhi oleh para taruna di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah mengikuti kegiatan *On the Job Training* (OJT). Kegiatan OJT ini dirancang dengan cermat agar sesuai dengan kurikulum masing-masing program studi, dan bertujuan untuk memberikan kesempatan kepada para taruna untuk menerapkan pengetahuan serta keterampilan yang telah mereka peroleh selama perkuliahan ke dalam praktik di dunia kerja yang sesungguhnya. OJT dapat dilaksanakan di berbagai tempat, baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri yang relevan. Selain itu, OJT juga merupakan bagian dari Tridarma Perguruan Tinggi, yang mencakup Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian kepada Masyarakat. Melalui kegiatan ini, para taruna diharapkan dapat lebih memahami dan memperluas wawasan mereka tentang pekerjaan di bidang yang mereka geluti, sekaligus mendorong mereka untuk menjadi individu yang kompeten dan siap menghadapi tantangan di dunia profesional.

Kegiatan OJT ini sangatlah penting dalam upaya melatih Taruna/i di lingkungan/tempat kerja yang sesungguhnya dan sebagai sarana motivasi dan kreativitas individu dimana pelatihan tidak hanya dilaksanakan di dalam ruang kelas, akan tetapi Taruna/i diberi kesempatan untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilannya yang telah diperoleh selama mengikuti perkuliahan untuk diterapkan di lingkungan kerja yang sesungguhnya. 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 AMC, penulis mengamati semua kegiatan ground handling yang terjadi di apron, termasuk ketersediaan peralatan Ground Support Equipment (GSE).

Pada kesempatan ini penulis mengobservasi aktifitas ground handling di sekitar area apron pada saat kegiatan pelayanan pesawat di darat. Aktifitas ground handling di bandara gorontalo saat ini dioperasikan oleh 2 perusahaan, masing-masing: PT. ADI (Arkana Dirga Indonesia) dan PT LBP (Langanan Buana Perkasa). Dan masing-masing PT tersebut memiliki 1 set alat untuk melakukan proses push back (Push Back Car beserta Towing Bar nya) sesaat setelah pesawat berstatus block on. Pergerakan pesawat di bandara gorontalo sampai dengan saat ini masih terdapat empat (4) pergerakan dalam satu harinya. Dan informasi lainnya, hasil wawancara dengan petugas AMC bandara gorontalo, penulis memperoleh tambahan informasi bahwa, keberadaan 1 set alat push back di setiap perusahaan ground handling akan menjadi masalah seandainya alat tersebut terkendala beroperasi. Bila hal ini terjadi maka jadwal penerbangan akan terganggu (akan terjadi keterlambatan penerbangan). Dalam hal ini dapat menyebabkan penundaan waktu atau jadwal pesawat pada hari operasional dan juga pada saat hari operasi. Oleh karena itu, penulis membuat laporan *On The Job Training (OJT)* dengan judul: “ Tips Petugas Apron Movement Control (AMC) dalam mengatasi ketersediaan peralatan GSE (Push Back Car dan Towing Bar) selama proses pelayanan pesawat di darat di Bandara Djalaluddin Gorontalo”.

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

1.2.1 Tujuan (OJT)

Tujuan dari *On the Job Training (OJT)* di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 adalah sebagai berikut:

1. Agar taruna *On the Job Training (OJT)* mengetahui keadaan sesungguhnya di lapangan berkaitan dengan operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu bandar udara tempat pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* tersebut.

2. Mengetahui apa saja peran dan fungsi kerja dari unit dan fasilitas yang terdapat di bandar udara lokasi *On the Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, komersial bandar udara, keamanan penerbangan, dan kargo. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional
3. Taruna dapat memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut
4. Dapat bekerja sama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang berkaitan dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar. Sehingga tercipta suasana kerjasama dan pribadi yang disiplin dengan tanggung jawab yang tinggi.

1.2.2 Manfaat OJT

Adapun manfaat dalam pelaksanaan OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya bagi taruna adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kegiatan kerja yang dilakukan saat memasuki dunia kerja nantinya dengan berpedoman pada pengalaman saat *On the Job Training* (OJT).
2. Mengetahui atau mempraktikkan secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT).
3. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
4. Mengetahui masalah-masalah yang ada di dunia kerja serta cara bagaimana penyelesaiannya.

BAB 2

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah singkat Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

Bandar Udara Djalaludin Gorontalo, yang sebelumnya dikenal sebagai Bandara Tolotio yang terletak di Desa Tolotio, Kecamatan Tibawa, Kabupaten Gorontalo, berfungsi sebagai pintu gerbang utama transportasi udara di Provinsi Gorontalo. Bandara kelas I ini dikelola oleh Kementerian Perhubungan dengan kode IATA: GTO dan kode ICAO: WAMG. Nama Djalaluddin diambil dari nama Letnan Kolonel Pnb. Djalaluddin Tantu, mayor penerbang TNI-AU sekaligus putra terbaik Gorontalo. Atas prestasi dan keberaniannya, beliau mendapat penghormatan dengan dinyatakan gugur dalam operasi Dwikora di Malaysia pada tahun 1964.



2. 1 Tampilan depan bandara

Bandar Udara ini terletak sekitar 30 km di sebelah barat dari pusat kota Gorontalo. Bandar Udara Djalaluddin adalah pintu gerbang alternatif penerbangan ke bagian utara serta kawasan timur Indonesia yang melibatkan sumber daya manusia, fasilitas, prosedur yang berlaku untuk menunjang keselamatan dan keamanan penerbangan yang menjadi prioritas utama dalam operasi di industri penerbangan. Terminal baru Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo yang terdiri dari dua lantai dengan luas 11.865m² dan

mampu menampung penumpang dan penjemput sejumlah 2500 orang. Luas terminal baru ini sudah 10 kali lebih besar dari kapasitas terminal sebelumnya yang sudah sesak jika diduduki 250 orang. Gedung terminal baru Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo dibangun sejak tahun 2013 sampai 2015 dengan total pembiayaan 146 Miliar yang bersumber dari anggaran Kementerian Perhubungan. Lantai dasar terminal berfungsi sebagai tempat *check-in*, *drop off*, *baggage claim*, serta area publik. Sementara untuk lantai dua, berfungsi sebagai ruang tunggu keberangkatan penumpang.

Terminal baru ini juga sudah dilengkapi dengan dua garbarata yang memudahkan penumpang dalam naik dan turun pesawat serta mengembangkan area parkir menjadi 46.411m² yang mampu menampung 1.820 mobil. Sehingga total biaya untuk pengembangan fasilitas sisi darat Bandar Udara Djalaluddin sebesar 187 Miliar. Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo memiliki dua apron yaitu apron lama (alpha) : 290 m x 80 m dan apron baru (bravo) : 291 m x 130 m yang dapat menampung Airbus A320, Airbus A320neo, Boeing 737 Series, Next Generation dan MAX dengan landasan pacu Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo berukuran 45 x 2500 m.

2.2 Data Umum Bandar Udara Djalalaluddin Gorontalo

Berikut merupakan data umum dan data pendukung lainnya dari Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.

Tabel 2.1 Data Umum Bandar Udara Djalalaluddin Gorontalo

1.	Nama Bandar Udara	BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO
2.	Lokasi Bandar Udara	KAB. GORONTALO - GORONTALO
3.	Indikator Lokasi Bandar Udara	IATA: GTO; ICAO: WAMG
4.	Koordinat	00° 38' 17"N - 122° 51' 08"E
5.	Kelas	Kelas 1
6.	Dimensi Runway	2500m x 45m
7.	Peralatan navigasi	DVOR, DME, PBE, NDB, RADIO LINK, ILS, LOCALIZER, MIDDLE MARKER
8.	PKP-PK	CAT-7 : - 1 Unit Foam Tender Type IV - 1 Unit Foam Tender Type II - 1 Unit Foam Tender Type I - 1 Unit Command Car - 1 Unit Rescue Car - 3 Units Ambulance
9.	Jam Operasi 05	05:00 – 19:00 WITA
10.	E-mail	djalaluddingorontalo@gmail.com
11.	Penyelenggara	UPT DITJEN HUBUD
12.	No. Telepon	81398010

Tabel 2.2 Fasilitas sisi udara

1.	Runway	: 2.500 m x 45 m ²
2.	Taxiway A	: 107,5 m x 23 m ² 9
3.	Taxiway B	: 107,5 m x 23 m ²
4.	Taxiway C	: 142 m x 23 m ²
5.	Landas Parkir (Apron)	
6.	Apron lama (A)	: 290 m x 80 m (4 parking)
7.	Apron baru (B)	: 291 m x 130 m (5 parking)
8.	Landas Putar (Turning Area)	
9.	Turning Area 09	: 100 m x 20 m
10.	Turning Area 27	: 100 x 20 m

11.	Turning Area 09	: 60 m x 45 m
12.	Turning Area 27	: 60 x 45 m
13.	RESA 09	: 90m x 60 m
14.	RESA 27	: 90 m x 60 m
15.	Daerah Runway Strip	: 2.740 m x 300 m
16.	Garbarata (aviobridge)	: 2 unit



2. 2 Tampilan sisi udara bandara

2.3 Fasilitas Sisi Darat

1. Terminal Penumpang

- Luas Lantai 1 (72 m x 76,8m)
- Luas Lantai 2 (61,2m x 76,8m)
- Check-in counter: 16 unit
- Fasilitas toilet: 4 unit
- Fasilitas musholla: 2 unit
- Area parkir: 46.411 m²
- Baggage claim conveyor: 2 unit

- Fasilitas kesehatan: 1 unit
 - Fasilitas karantina: 1 unit
 - ATM center: 1 unit
2. Terminal Kargo: 19m x 11,1m
 3. Kantor Administrasi: 26 m x 50 m
 4. Kantor Teknik Operasi: (12 m x 30 m)
 5. Kantor Keamanan: (12 m x 30 m)
 6. Fire Station (PKP-PK): (20 m x 458 m)
 7. Gedung Alat Besar: (12 m x 375 m)
 8. Power House: (12 m x 41 m)
 9. Gedung air bersih: (3 m x 4 m)
 10. Tower ATC: (3 m x 4 m)
 11. NDB: (6.7 m x 915 m)
 12. DME/VOR: (8 m x 8 m)
 13. .Glide Path: (4 m x 5 m) N. Localizer: (3 m x 4 m)

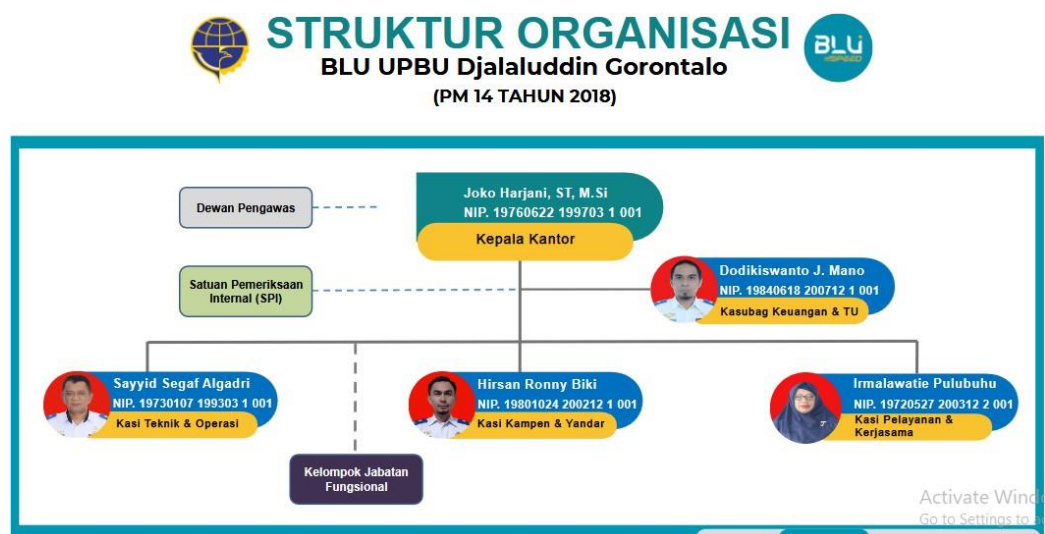


Gambar 2.1 Tampilan sisi Darat bandara

2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara

2.3.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

Setiap bandar udara memiliki sebuah struktur organisasi yang berguna untuk memudahkan dalam menyelesaikan tugas-tugas dan tanggungjawab yang ada. Oleh karena itu struktur organisasi pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo adalah sebagai berikut pada gambar



2. 3 Tampilan struktur organisasi bandara Gorontalo

NAMA/NIP	LISENSI	KET
ARIS BAHUWA NIP. 19870608 200912 1 004	AMC AVIOBRIDGE MARSHALLER	KEPALA UNIT SENIOR AMC
OLVAN ANDI TJOKE NIP. 19831002 200912 1 001	AMC MARSHALLER	SENIOR AMC
BURHANUDIN Y. IBRAHIM NIP. 19780227 200912 1 001	AMC AVIOBRIDGE MARSHALLER	SENIOR AMC
SUBASTIAN S. MUNADJ	AVIOBRIDGE MARSHALLER	PEGAWAI AMC
AYU JUJU LESTAR	MARSHALLER	PEGAWAI AMC
FADILLAH FARHASARI ABDUL	MARSHALLER	PEGAWAI AMC

2. 4 Tampilan struktur organisasi AMC

BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1. Bandar Udara

Bandar udara, yang sering disebut sebagai bandara, merupakan kawasan yang memiliki batas-batas tertentu di daratan dan/atau perairan. Kawasan ini dirancang secara khusus untuk mendukung berbagai aktivitas penerbangan, seperti pendaratan dan lepas landas pesawat udara. Selain itu, bandar udara juga berfungsi sebagai lokasi naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta tempat penyelenggaraan perpindahan intra maupun antarmoda transportasi. Dengan perannya tersebut, bandara menjadi elemen strategis dalam sistem transportasi nasional maupun internasional (Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, 2009).

Sebagai salah satu simpul dalam jaringan transportasi, bandar udara memainkan peran penting dalam mempercepat konektivitas antarwilayah. Selain mendukung pergerakan penumpang, bandara juga memfasilitasi pengangkutan barang dengan efisiensi yang tinggi. Kemampuan bandara untuk mengintegrasikan berbagai moda transportasi, baik darat, laut, maupun udara, menjadikannya sebagai pusat kegiatan logistik yang krusial, terutama dalam menunjang aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat.

Keselamatan dan keamanan penerbangan merupakan aspek fundamental dalam operasional sebuah bandara. Untuk memastikan hal tersebut, bandar udara dilengkapi dengan berbagai fasilitas, seperti sistem navigasi udara, menara pengawas, alat bantu pendaratan, serta peralatan pemadam kebakaran. Selain itu, penerapan prosedur keamanan yang ketat, termasuk pemeriksaan penumpang, bagasi, dan kargo, dirancang untuk mengantisipasi potensi ancaman terhadap keselamatan operasional penerbangan.

Fasilitas di bandar udara dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Fasilitas pokok meliputi landasan pacu, apron, terminal penumpang, dan terminal kargo yang secara langsung mendukung aktivitas penerbangan. Di sisi lain, fasilitas penunjang seperti area parkir, ruang tunggu, restoran, dan layanan akomodasi bertujuan meningkatkan kenyamanan penumpang serta efektivitas operasional. Ketersediaan fasilitas yang memadai menjadi indikator penting dalam menilai kualitas pelayanan suatu bandara.

Keberadaan bandar udara memberikan kontribusi signifikan terhadap pengembangan ekonomi dan sektor pariwisata. Sebagai gerbang utama transportasi udara, bandara mendukung arus wisatawan domestik dan internasional, yang secara langsung berdampak pada pertumbuhan industri pariwisata. Selain itu, bandara juga menciptakan peluang kerja, mendorong aktivitas perdagangan, dan meningkatkan daya saing ekonomi suatu wilayah. Dengan demikian, bandara tidak hanya menjadi infrastruktur transportasi, tetapi juga menjadi katalisator pembangunan ekonomi berkelanjutan

3.1.1 Sisi Darat

Sisi darat pada bandar udara, atau *landside*, adalah area bandara yang berfungsi sebagai tempat awal aktivitas penumpang sebelum mereka melanjutkan proses ke sisi udara. Area ini mencakup berbagai fasilitas dan layanan yang mendukung kenyamanan, efisiensi, dan keamanan penumpang maupun pengunjung. Beberapa fasilitas utama yang terdapat di sisi darat meliputi terminal penumpang, area parkir kendaraan, akses jalan penghubung, dan terminal transportasi publik seperti halte bus atau stasiun kereta. Selain itu, area ini juga menjadi lokasi di mana kegiatan administratif, komersial, dan layanan publik berlangsung, seperti pusat informasi, kantor maskapai penerbangan, dan ruang pertemuan.

Sisi darat memainkan peran penting dalam mengelola pergerakan arus penumpang dan barang menuju tahap berikutnya dalam perjalanan udara. Pada sisi ini, penumpang dapat melakukan berbagai proses awal, seperti check-in, penyerahan bagasi, dan pemeriksaan dokumen perjalanan. Fasilitas tambahan seperti restoran, toko, dan ruang tunggu juga tersedia untuk meningkatkan kenyamanan pengguna selama berada di bandara. Kehadiran fasilitas komersial ini tidak hanya memberikan manfaat bagi penumpang, tetapi juga menjadi salah satu sumber pendapatan non-aeronautika bagi pengelola bandara. Fasilitas sisi darat (landside facility) antara lain (Penerbangan 2009).

- a) Bangunan terminal penumpang;
 - b) Bangunan terminal kargo;
 - c) Menara pengatur lalu lintas penerbangan (control tower);
 - d) Bangunan operasional penerbangan;
 - e) Jalan masuk (access road);
 - f) Parkir kendaraan bermotor;
 - g) Depo pengisian bahan bakar pesawat udara;
 - h) Bangunan hanggar;
 - i) Bangunan administrasi/perkantoran;
 - j) Marka dan rambu; serta
 - k) Fasilitas pengolahan limbah)
- bangunan terminal penumpang;
- b) Bangunan terminal kargo;
 - c) menara pengatur lalu lintas penerbangan (control tower);
 - d) Bangunan operasional penerbangan;
 - e) Jalan masuk (access road);

- f) Parkir kendaraan bermotor;
- g) Depo pengisian bahan bakar pesawat udara;
- h) Bangunan hanggar;
- i) Bangunan administrasi/perkantoran;
- j) Marka dan rambu; serta
- k) Fasilitas pengolahan limbah

3.2.1 Sisi Udara

Sisi udara (airside) merupakan area terbatas di bandar udara yang digunakan untuk operasional penerbangan, termasuk pergerakan pesawat udara, kendaraan pendukung, dan personel yang memiliki izin khusus. Area ini mencakup landasan pacu (runway), jalur taxi (taxiway), apron, serta fasilitas penunjang lainnya. Karena sifatnya yang krusial bagi keselamatan penerbangan, akses ke sisi udara sangat dibatasi dan diawasi dengan ketat sesuai dengan prosedur keamanan yang berlaku. Pengelolaan dan pengawasan sisi udara harus mengikuti standar nasional maupun internasional guna memastikan kelancaran operasional serta mencegah ancaman terhadap keselamatan penerbangan.

Regulasi yang mengatur sisi udara mencakup berbagai peraturan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 39 Tahun 2019 tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional menjadi dasar dalam pembagian zona antara sisi udara dan sisi darat di bandar udara. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2021 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional memberikan pedoman terkait prosedur keamanan di sisi udara, seperti kontrol akses, pengawasan operasional, serta pemeriksaan terhadap personel dan kendaraan yang memasuki area tersebut. Peraturan ini bertujuan

untuk memastikan bahwa hanya individu dan kendaraan yang berkepentingan serta memenuhi persyaratan keamanan yang dapat mengakses sisi udara. Fasilitas sisi udara (airside facility), antara lain:

- a) Landas pacu (runway);
- b) Runway strip, Runway End Safety Area (RESA), stopway, clearway;
- c) Landas hubung (taxiway);
- d) Landas parkir (apron);
- e) Marka dan rambu; dan
- f) Taman meteo (fasilitas dan peralatan pengamatan cuaca).

Dikarenakan banyaknya kendaraan yang beroperasi di sisi bandara, tentunya dibutuhkan regulasi untuk menjamin keamanan, keselamatan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas di sisi udara. regulasi tersebut tentunya tidaklah sama dengan yang berlaku di jalan raya. khusus untuk persyaratan dan prosedur kendaraan di sisi udara di negara republik Indonesia diatur dalam Kep. Dirjen Perhubungan Udara SKEP/140/VI/1999.

Berikut tata tertib berlalu lintas di daerah pergerakan sesuai Kep. Dirjen Hubud SKEP/140/VI/1999 pasal 28.

setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang :

- a) Mengemudikan kendaran melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan, yaitu:
 - di luar apron (access road) 40 km/jam;
 - pada jalan-jalan lingkungan perparkiran pesawat udara (service road) 25 km/jam
 - di daerah make-up / break down area 15 km/jam;

- pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (apron) 10kmjam:
- b) Meninggalkan kendaraan tanpa pengawasan
- c) Mendahului kendaraan lain yang menuju, ke arah yang sama
- d) Memarkir kendaraan pada atau di dekat pergerakan atau pada jalur lalu lintas kendaraan dan lintas garbarata, selain daerah yang diijinkan untuk itu, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat udara
- e) Mengemudikan kendaraan menuju atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor dan atau badan pesawat udara kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan ke pada pesawat udara.
- f) Menghidupkan mesin kendaraan pada jarak kurang dari 15 meter dari pesawat udara yang sedang mengisi bahan bakar
- g) memundurkan atau menyebabkan kendaraan berjalan mundur ke arah pesawat udara, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara dan dipandu oleh petugas yang berwenang.
- h) menjalankan kendaraan menuju pesawat udara yang mesinnya dalam keadaan hidup
- i) Mengemudikan kendaraan dalam keadaan di bawah pengaruh alkohol atau obat terlarang
- j) Menarik kendaraan lainnya, bilamana tidak menggunakan kendaraan khusus untuk maksud tersebut
- k) Mengisi bahan bakar
- l) Mengemudikan kendaraan sedemikian rupa sehingga membahayakan kendaraan lain atau orang disekitarnya

- m) Menempatkan atau menjalankan kendaraannya di depan pesawat udara yang sedang bergerak atau ditarik

3.2 Ground Support Equipment (GSE)

Definisi GSE adalah peralatan bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara di darat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan, termasuk untuk pemuatan dan/atau penurunan penumpang, kargo, pos, serta keperluan operasional pesawat udara lainnya. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pasal 219, menetapkan bahwa fasilitas bandar udara harus memiliki peralatan penunjang pelayanan darat atau peralatan dukungan tanah (GSE). Sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/91/IV/2008 tentang Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment / GSE), Ground Support Equipment (GSE) adalah berbagai jenis peralatan dan kendaraan yang digunakan di bandar udara untuk mendukung operasional pesawat udara selama berada di darat.

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) *Incapacitated 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*

2.6 Kendaraan yang beroperasi di sisi udara (*Airside Operations Vehicle/AOV*)

3.2.1 GSE *Motorized*

GSE motorik adalah peralatan yang dilengkapi dengan mesin atau motor sebagai sumber tenaga penggerak. Dengan adanya mesin, peralatan ini dapat beroperasi secara mandiri dan lebih efisien dalam menangani beban berat serta pergerakan yang cepat.

3.2.2 GSE *Non -Motorized*

GSE non-motorik adalah peralatan yang tidak memiliki mesin atau motor penggerak, sehingga operasionalnya bergantung pada tenaga manusia atau alat lainnya. Peralatan jenis ini biasanya digunakan untuk tugas-tugas ringan atau sebagai pendukung peralatan motorik.

3.3 *Push Back Car Dan Towing Bar*

Push Back Car Dan Towing Bar adalah kendaraan bermotor khusus yang dirancang untuk menarik atau mendorong pesawat udara di darat. Kendaraan ini merupakan bagian penting dari sistem ground handling di bandar udara, yang berfungsi memindahkan pesawat dari satu titik ke titik lainnya, seperti dari area parkir ke landasan pacu (runway), area perawatan, atau area taxiway. Push Back Car Dan Towing Bar dirancang dengan sistem kontrol yang presisi untuk memastikan bahwa pesawat dapat dipindahkan dengan aman, mengurangi risiko benturan atau kerusakan struktural.

Push Back Car Dan Towing Bar merupakan kendaraan khusus yang dirancang untuk menarik atau mendorong pesawat dengan aman dan efisien. Dengan kemampuan untuk menggerakkan pesawat yang berat, Push Back Car Dan Towing Bar dilengkapi dengan sistem penggerak yang kuat serta kontrol yang presisi, memungkinkan operator untuk melakukan manuver dengan akurat dan tepat. Penggunaan Push Back Car Dan Towing Bar tidak hanya mempercepat proses pushback dan towing, tetapi juga secara signifikan mengurangi risiko cedera bagi personel yang terlibat, karena mereka tidak perlu melakukan penggerakan manual yang berpotensi berbahaya. Push Back Car Dan Towing Bar adalah kendaraan khusus yang memainkan peran krusial dalam memindahkan pesawat di darat dengan aman dan efisien. Melalui

desain yang mengintegrasikan mesin berdaya tinggi, sistem hidrolik, serta perangkat pengunci sambungan, Push Back Car Dan Towing Bar memastikan bahwa gaya tarik didistribusikan secara merata, menghindari kerusakan pada pesawat. Dengan demikian, Push Back Car Dan Towing Bar merupakan komponen vital dalam operasional ground handling, mendukung efisiensi dan keselamatan penerbangan di bandar udara.

BAB 4

LINGKUP PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup pelaksanaa OJT

Lingkup pelaksanaan 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:



2. 5 Tampilan Struktur organisasi AMC

NAMA/NIP	LISENSI	KET
ARIS BAHUWA NIP. 19870608 200912 1 004	AMC AVIOBRIDGE MARSHALLER	KEPALA UNIT SENIOR AMC
OLVAN ANDI TJOKE NIP. 19831002 200912 1 001	AMC MARSHALLER	SENIOR AMC
BURHANUDIN Y. IBRAHIM NIP. 19780227 200912 1 001	AMC AVIOBRIDGE MARSHALLER	SENIOR AMC
SUBASTIAN S. MUNADJI	AVIOBRIDGE MARSHALLER	PEGAWAI AMC
AYU JUJU LESTAR	MARSHALLER	PEGAWAI AMC
FADILLAH FARHASARI ABDUL	MARSHALLER	PEGAWAI AMC

Tabel 2. 3 Struktur 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)

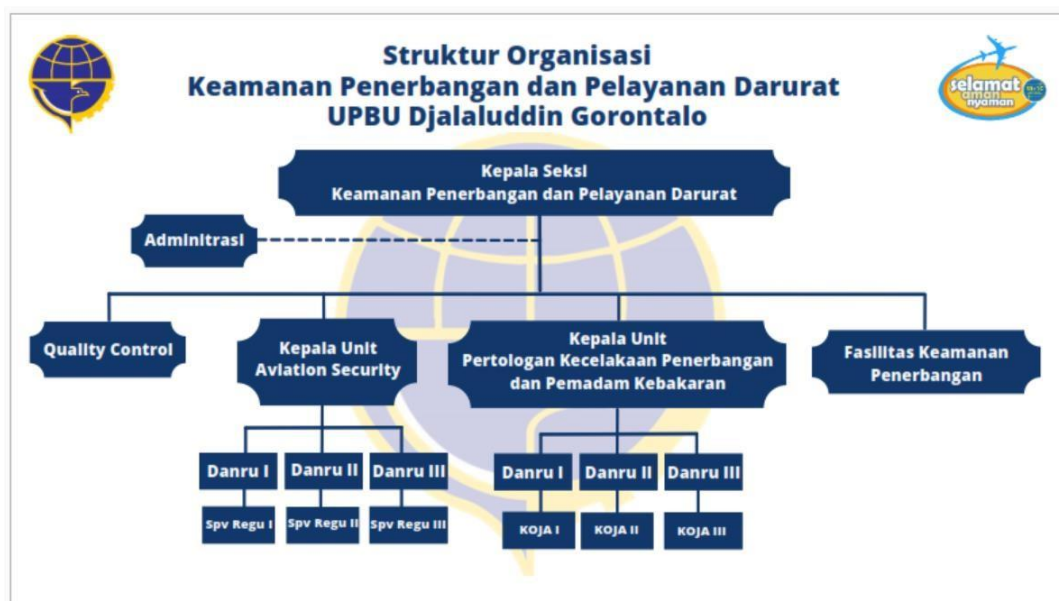
Aviation Security (AVSEC) adalah personil keamanan penerbangan yang telah diwajibkan untuk memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (SKP) dan diberi tugas serta tanggung jawab dalam bidang keamanan penerbangan. Keamanan penerbangan itu sendiri merupakan suatu keadaan yang memberikan perlindungan 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



2. 6 Tampilan 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. 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.

4.1.3.2 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	25 s/d 27
1	ADEL	AVSEC	AMC		BISNIS BANDARA	TIS	INFORMASI
2	DIAN	AMC	AVSEC		INFORMASI	BISNIS BANDARA	TIS
3	FARHAN	AVSEC	AMC		TIS	INFORMASI	BISNIS BANDARA
4	JIMMY	AVSEC	AMC		INFORMASI	BISNIS BANDARA	TIS
5	RISTA	AMC	AVSEC		TIS	INFORMASI	BISNIS BANDARA
6	ZANIO	AMC	AVSEC		BISNIS BANDARA	TIS	INFORMASI
NOTE :	JAM OPERASIONAL AVSEC : 06.00 - 16.00 WITA						
	JAM OPERASIONAL AMC : 06.00 - 16.00 WITA						

2. 7 Tampilan jadwal pelaksanaan OJT

Tabel 2. 4 Jadwal pelaksanaan OJT

Tanggal	Unit	Kegiatan
06/01/2025	-	Pengenalan terhadap lingkungan kerja baru di Bandara Djalaludin Gorontalo dan pembagian unti kerja salam OJT.
07/01/2025	AMC	Pengenalan marshalling dan gerakannya, serta pengenalan AMC Sheet dan Log Book AMC.
08/01/2025	AMC	Melakukan pengecekan apron, simulasi pemanduan parkir pesawat menggunakan follow me car, serta melakukan pemanduan start engine untuk pesawat kargo.

08/01/2025	AMC	Mencatat AMC Sheet dan Log Book AMC, serta simulasi pengoperasian aviobridge menggunakan tangga penumpang yang didampingi oleh AMC.
10/01/2025	AMC	Mencatat AMC Sheet, Log Book AMC, serta mencatat form aviobridge.
13/01/2025	AMC	Melakukan pelayanan docking dan undocking Aviobridge dalam pengawasan AMC.
14/01/2025	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat dalam pengawasan AMC.
15/01/2025	AMC	Mencatat AMC Sheet, Log Book AMC, serta mencatat form aviobridge.
16/01/2025	AMC	Melakukan pelayanan docking dan undocking Aviobridge dalam pengawasan AMC.
17/01/2025	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat dalam pengawasan AMC.
20/01/2025	AMC	Mencatat AMC Sheet, Log Book AMC, serta mencatat form aviobridge.
21/01/2025	AMC	Melakukan pelayanan docking dan undocking Aviobridge dalam pengawasan AMC.
22/01/2025	AMC	Melakukan pemanduan parkir pesawat dalam pengawasan AMC.
23/01/2025	AMC	Mencatat AMC Sheet, Log Book AMC, serta mencatat form aviobridge.
24/01/2025	AMC	Melakukan pelayanan docking dan undocking Aviobridge dalam pengawasan AMC.
30/01/2025	AMC	Melakukan pengecekan dokumen barang dari shipper seperti PTI,Airwaybill, dan mengisi CSD cargo

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.
03/02/2025	AVSEC	Standby monitoring terkait dengan administrasi data di Gedung Emergency Operation Center
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.
05/02/2025	AVSEC	Melakukan Body Search menggunakan Hand Held Metal Detector (HHMD) pada Security Check Point (SCP) 2
06/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang penumpang dan pengoperasian X-Ray dalam pengawasan petugas AVSEC di Security Check Point (SCP) 1.
07/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang penumpang dan pemberian stiker Security Check sebagai tanda barang sudah selesai di check pada Security Check Point (SCP) 1.
10/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang penumpang dalam pengawasan petugas AVSEC di Security Check Point (SCP) 1.
11/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di PSCP dan didampingi oleh petugas AVSEC.
12/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang penumpang di HBSCP dan menempelkan sticker security check sebagai tanda barang sudah selesai diperiksa dan didampingi oleh petugas AVSEC.

13/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang penumpang di HBSCP dan menempelkan sticker security check sebagai tanda barang sudah selesai diperiksa dan didampingi oleh petugas AVSEC
14/02/2025	AVSEC	Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di PSCP dan didampingi oleh petugas AVSEC.
17/02/2025	BISNIS	Melakukan pengenalan unit bisnis serta perhitungan PJP2U dan PJP4U.
18/02/2025	BISNIS	Membagikan Survey Kepuasan Masyarakat (SKM).
19/02/2025	BISNIS	Membagikan Survey Kepuasan Masyarakat (SKM)..
19/02/2025	TIS	Melakukan pengenalan di unit bagian <i>Terminal Inspection Service</i> (TIS) dan melakukan inspeksi pada fasilitas toilet di terminal kedatangan dan keberangkatan apabila ada kerusakan dan perbaikan dilaporkan pada berita acara.
21/02/2025	TIS	Melakukan dan meminta penumpang terkait pengisian survey kepuasan penumpang.
24/02/2025	SIDANG	SIDANG OJT

25/02/2025	INFORMASI	Melakukan pengenalan unit informasi serta melakukan kegiatan penyiaran kehilangan barang.
26/02/2025	INFORMASI	Melakukan kegiatan penyiaran informasi apabila ada pesawat landing dan menginformasikan mengenai waktu check-in dan boarding penumpang.
27/02/2025	INFORMASI	Melakukan kegiatan penyiaran terhadap kepadatan di pick up area terkait agar mobilisasi di area pick up berjalan lancar.
28/02/2025	SELESAI	-

4.3 Permasalahan

Hasil observasi penulis selama melakukan OJT di Bandara Gorontalo dari tanggal 6 Januari - 28 Februari 2025 menemukan permasalahan yang berkaitan dengan peralatan GSE terutama push back car beserta towing bar. Selama aktivitas pelayanan pesawat di darat penggunaan peralatan GSE push back car beserta towing bar dilaksanakan oleh dua perusahaan yang berbeda, masing-masing: PT. ADI (Arkana Dirga Indonesia) dan PT LBP (Langanan Buana Perkasa). Dan masing-masing PT tersebut memiliki 1 set alat untuk melakukan proses push back (Push Back Car beserta Towing Bar nya) sesaat setelah pesawat berstatus block on. Pergerakan pesawat di bandara gorontalo sampai dengan saat ini masih terdapat empat (4) pergerakan dalam satu harinya. Bila salah satu peralatan GSE yang sedang melaksanakan pelayanan pesawat di darat mengalami gangguan, akibatnya proses pelayanan pesawat di darat tersebut menjadi terhambat. Hal ini akan mengakibatkan terjadinya

keterlambatan penerbangan di bandara Gorontalo. Unit AMC yang berfungsi sebagai pengawas aktivitas pergerakan orang dan kendaraan di area apron memiliki tanggung jawab untuk mengatasi hal tersebut di atas sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya.

4.4 Penyelesaian

Untuk menyelesaikan permasalahan ketidaktersediaan alat backup push back car dan towing bar yang ada di Bandara Gorontalo, beberapa langkah yang bisa dilakukan untuk menyelesaikan persoalan di atas adalah:

1. Petugas AMC memiliki wewenang mengoordinasikan antara perusahaan ground handling yang ada di Bandara Gorontalo, salah satunya adalah membuat perjanjian kerjasama antara kedua belah pihak. Dengan adanya perjanjian tersebut, apabila salah satu perusahaan GH baik PT ADI maupun LBP (Langganan Buana Perkasa) mengalami kerusakan pada peralatan GSE, maka petugas AMC dapat segera melakukan backup dengan berkordinasi antara kedua GH untuk meminjamkan/backup alat dari kedua GH jika terjadi kondisi darurat. Langkah ini penting untuk mengurangi risiko operasional dan memastikan masalah teknis dapat segera ditangani sehingga jadwal penerbangan tidak terganggu.
2. Menyusun perjanjian kerjasama antar perusahaan GH agar masing-masing dapat saling mendukung dalam situasi darurat. Misalnya, jika salah satu GH mengalami masalah mengenai peralatan GSE, GH lain dapat meminjamkan peralatan dengan standar operasional yang telah disepakati bersama.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) ditemukan permasalahan mengenai kekurangan alat GSE push back car beserta towing bar yang masing-masing perusahaan GH Di bandara Djalaluddin Gorontalo hanya memiliki satu (1) set alat push back car beserta towing bar yang bisa mengakibatkan terjadinya keterlambatan penerbangan di bandara Gorontalo, dari permasalahan yang terjadi dan dengan langkah-langkah penyelesaian yang ada penulis membuat kesimpulan bahwa semua permasalahan yang terjadi di lapangan terutama di apron adalah tanggung jawab seorang AMC sebagai pengawas pergerakan dan semua kegiatan di apron untuk bisa menyelesaikan masalah-masalah tersebut dengan penanganan yang cepat solusi yang tepat dan dengan penuh pertimbangan untuk menghasilkan keputusan yang bisa menjamin segala kegiatan di lapangan terutama di apron berjalan lancar dan terpenuhinya jadwal penerbangan di bandara Gorontalo.

5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah disampaikan, beberapa saran dapat diimplementasikan guna mengatasi permasalahan yang timbul terutama mengenai kekurangan peralatan GSE sendiri di bandara Djalaluddin Gorontalo

1. Bagi Unit AMC:

- Mengoptimalkan pengawasan dan koordinasi antar ground handling untuk memastikan ketersediaan peralatan cadangan dalam kondisi darurat.
- Membentuk prosedur khusus terkait mitigasi kendala teknis peralatan GSE guna mencegah keterlambatan penerbangan

2. Bagi Perusahaan Ground Handling (PT ADI dan PT LBP):

- Menjalinkan kerja sama yang lebih erat dan menyusun perjanjian peminjaman peralatan GSE dalam situasi bilaman diperlukan jika salah satu GH mengalami kendala mengenai peralatan GSE.

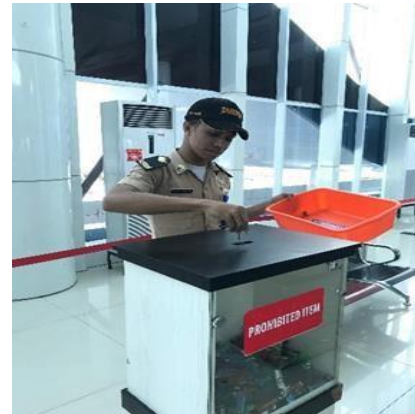
- Melakukan inspeksi dan pemeliharaan rutin pada peralatan GSE guna mencegah gangguan teknis yang berpotensi menghambat operasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Paramita Dwi N, S. ST, MS.ASM.; Lady Silk Moonlight, S.Kom, MT.; Dr. Setyo Haryadi S.P, ST, MT. (2024). *Pedoman On The Job Training (OJT)*. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya.
- Pariaji, D. B. (2017, Desember 14). Pengenalan Umum GSE-Ground Support Equipment. *ilmuterbang.com*, p. 68/823. From <https://www.ilmuterbang.com>: <https://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/teori>
- Pedoman Laporan On The Job Training- OJT Manajemen Transportasi Udara 2024*. (n.d.).
- Peralatn Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udar (Ground Support Equipment/GSE)*. (2016). Gorontalo: Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara NomorSKEP/91/IV/2008.
- Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara nomor: SKEP/2765/XII/2010*. (2010). Surabaya.
- Perhubungan, K. (n.d.). *Bandar Udara Jalaluddin*. From Wikipedia.
- Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*. (2015). Gorontalo: Peraturan Menti Perhubungan Nomor PM 77.
- Undang-Undang nomor 1 Tentang Penerbangan. (2009). Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya.
- Unknown. (2014, April 7). Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment). *TNUMKS*, 22. From <http://tnumks.blogspot.com/2014/04/peralatan-penunjang-pelayanan-darat.html?m=1>

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan di Unit Aviation Security (AVSEC)



lampiran 2 Kegiatan di Unit Apron Movement Control (AMC)



lampiran 3 kegiatan di Jasa dan TIS

