

**PENINGKATAN EFEKTIVITAS KOORDINASI ANTARA AIR
TRAFFIC CONTROLLER, UNIT APRON MOVEMENT
CONTROL DAN UNIT INFORMASI DALAM PENGELOLAAN
DATA PENERBANGAN DI BANDAR UDARA
MUTIARA SIS AL JUFRI PALU**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

**KHARISMATUL FAZARINA
NIT. 30622041**

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**PENINGKATAN EFEKTIVITAS KOORDINASI ANTARA AIR
TRAFFIC CONTROLLER, UNIT APRON MOVEMENT
CONTROL DAN UNIT INFORMASI DALAM PENGELOLAAN
DATA PENERBANGAN DI BANDAR UDARA
MUTIARA SIS AL JUFRI PALU**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

**KHARISMATUL FAZARINA
NIT. 30622041**

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

PENINGKATAN EFEKTIVITAS KOORDINASI ANTARA *AIR TRAFFIC CONTROLLER*, UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* DAN UNIT INFORMASI DALAM PENGELOLAAN DATA PENERBANGAN DI BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL JUFRI PALU

Oleh :
Kharismatul Fazarina
NIT. 30622041

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor OJT I

HENDRA, S.P., M.M
NIP. 19820516 200604 1 001

Dosen Pembimbing

Dr. FAOYAN AGUS F., S.Pd.Ing., M.Pd
NIP. 19840819 201902 1 001



LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On the Job Training telah dilakukan pengujian didepan tim penguji pada tanggal 26 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan telah memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On the Job Training

Tim Penguji :

Ketua



HENDRA, S.E.M.M
NIP. 19820516 200604 1 001

Sekertaris



FIKY SEFRIAN, SM
NIP. 19900919 201402 1 004

Anggota



DR. FAOYAN A. F. S.PD.ING., M.PD.
NIP. 19840819 201902 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Dengan penuh rasa syukur, penulis panjatkan puja dan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa karena berkat dan limpahan rahmatNya penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training (OJT)* dengan judul **“PENINGKATAN EFEKTIVITAS KOORDINASI ANTARA AIR TRAFFIC CONTROLLER, UNIT APRON MOVEMENT CONTROL DAN UNIT INFORMASI DALAM PUBLIKASI DATA PENERBANGAN”** dengan baik dan tepat waktu.

Laporan ini disusun berdasarkan pengalaman penulis selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training (OJT)* di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri khususnya pada Unit *Apron Movement Control* yang berfokus pada efektifitas koordinasi antara *Air Traffic Controller*, *Apron Movement Control*, dan Unit Informasi dalam publikasi data.

Penulis menyadari bahwa laporan ini tidak akan tersusun dengan baik tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Maka dari itu, dengan penuh rasa hormat penulis mengucapkan terimakasih banyak kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa yang senantiasa memberikan berkat dan rahmatNya.
2. Orang Tua penulis yang selalu mendoakan dan memberikan motivasi kepada penulis.
3. Bapak Rudi Ricardo, S.H., M.H. selaku kepala Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan *On the Job Training (OJT)*.
4. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Dr. Faoyan Agus Furyanto, S.Pd. Ing., M.Pd. selaku pembimbing *On The Job Training (OJT)* kami.
7. Bapak Hendra, SE. sebagai Koordinator *Apron Movement Control* selama *On The Job Training (OJT)* di Bandara Mutiara SIS Al-Jufri Palu
8. Seluruh pegawai yang ada di Terminal Officer, *Apron Movement Control* dan *Aviation Security* yang telah membantu dalam hal pembelajaran di Bandar Udara Mutiara SIS Al-Jufri Palu.
9. Seluruh senior alumni Politeknik Penerbangan Surabaya yang bekerja di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu atas bantuan dan bimbingannya selama pelaksanaan *On The Job Training*.
10. Rekan-rekan saya yang turut melaksanakan *On The Job Training (OJT)* di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri atas bantuan dan dukungannya selama penyusunan laporan ini.

Penulis berharap laporan ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca serta menjadi referensi bagi pihak-pihak yang membutuhkan. Penulis juga menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan demi perbaikan di masa mendatang.

Palu, 5 Februari 2025



Penulis



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL.....	x
BAB I	11
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On The Job Training	11
1.2 Dasar Pelaksanaan OJT	13
1.3 Maksud dan Manfaat	13
BAB II.....	15
2.1 Gambaran Umum Lokasi <i>On The Job Training</i>	15
2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri	15
2.2 Data Umum Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Palu	17
2.2.1 Visi dan Misi.....	18
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat	18
2.2.3 Fasilitas Sisi Udara	19
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	22
BAB III	23
3.1 Bandar Udara	23
3.2 Efektivitas.....	23
3.3 Koordinasi	24
3.4 Pengelolaan Data Penerbangan	25
3.5 Unit <i>Apron Movement Control</i>	26
3.6 <i>Air Traffic Controller</i>	26
3.6 Unit Informasi	28
3.7 Penelitian Yang Relevan	29
BAB IV	30
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	30
4.1.1 Unit Wilayah Kerja.....	30
4.1.2 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	30

4.1.3 Terminal Inspection Service (TIS)	32
4.1.3 Aviation Security (AVSEC)	34
4.2 Jadwal Pelaksanaan	36
4.3 Permasalahan.....	38
4.4 Penyelesaian Masalah.....	39
BAB V.....	41
5.1 Kesimpulan.....	41
5.1.1 Kesimpulan Bab IV	41
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	42
5.2 Saran	42
DAFTAR PUSTAKA	44
LAMPIRAN	45
A. Unit Terminal, <i>Hygiene</i> dan Sanitasi.....	45
B. Unit Apron Movement Control	46
C. Aviation Security.....	47



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri.....	15
Gambar 2.2 Terminal Bandara.....	15
Gambar 2.2 Runway Bandara	20
Gambar 3.3 Taxiway Bandara.....	20
Gambar 2.4 Apron Bandara	20
Gambar 2.5 Struktur Organisasi.....	21
Gambar 4.1 Jadwal Pelaksanaan Bulan Januari	36
Gambar 4.1 Jadwal Pelaksanaan Bulan Februari.....	39
Gambar 4.1 Data Movement Pesawat di Unit AMC	39
Gambar 4.2 Spreadsheet Data Movement Pesawat.....	40



DAFTAR TABEL

Table 2.1 Data Umum Bandara Mutiara Sis Al Jufri.....	17
Table 2.2 Fasilitas Sisi Darat	19
Table 2.3 Runway Bandara.....	20
Table 2.4 Taxiway Bandara	20
Table 2.5 Apron Bandara.....	20
Table 3.1 Penelitian yang Relevan.....	29



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On The Job Training

Pendidikan di bidang penerbangan, khususnya dalam Manajemen Transportasi Udara, tidak hanya menekankan pada teori tetapi juga membutuhkan pengalaman praktis yang nyata di industri penerbangan. Oleh karena itu, Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai lembaga pendidikan vokasi yang berorientasi pada keterampilan, mengimplementasikan program *On the Job Training* (OJT) sebagai bagian dari kurikulum untuk membekali taruna dengan kompetensi yang relevan di dunia kerja.

Sebagai bagian dari proses pembelajaran di Politeknik Penerbangan Surabaya, taruna diwajibkan mengikuti *On The Job Training* (OJT) sebagai salah satu syarat kelulusan. Program ini dirancang agar selaras dengan kurikulum di masing-masing program studi, di mana pada saat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) taruna dapat mengaplikasikan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh di bangku pendidikan ke dalam dunia kerja yang sesungguhnya. Selain sebagai bentuk implementasi teori ke dalam praktik, *On The Job Training* juga merupakan wujud implementasi dari Tridarma Perguruan Tinggi, yang mencakup pendidikan, penelitian, dan pengabdian kepada masyarakat.

Dengan pengalaman langsung di dunia kerja, taruna memiliki kesempatan untuk memperluas pengetahuan mereka, mengasah keterampilan baik teknis maupun non-teknis, serta mengembangkan sikap profesional yang dibutuhkan untuk menghadapi tantangan dalam industri penerbangan yang terus berkembang. Selain itu, program OJT ini juga memberikan peluang bagi taruna untuk membangun jejaring profesional yang sangat berguna dalam mendukung karier mereka di masa mendatang.

Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri sebagai salah satu bandara utama di Sulawesi Tengah memiliki peran penting dalam mendukung operasional penerbangan di wilayah tersebut. Dengan meningkatnya jumlah pergerakan pesawat dan penumpang, efektivitas koordinasi antara unit-unit yang terlibat dalam pengelolaan informasi penerbangan menjadi faktor yang sangat krusial. Salah satu aspek yang perlu diperhatikan adalah koordinasi antara *Air Traffic Controller* (ATC), *Unit Apron Movement Control* (AMC), dan Unit Informasi dalam publikasi data penerbangan. Ketiga unit ini memiliki tugas dan tanggung jawab yang saling berkaitan dalam memastikan kelancaran lalu lintas udara, pergerakan pesawat di apron, serta penyampaian informasi penerbangan kepada stakeholder terkait.

Namun, dalam praktiknya, koordinasi antara ketiga unit ini masih menghadapi beberapa kendala, seperti perbedaan waktu dalam penyampaian data, keterbatasan sistem komunikasi, serta kurangnya integrasi informasi yang dapat menyebabkan keterlambatan atau ketidaktepatan dalam publikasi data penerbangan. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan efektivitas koordinasi guna mendukung kelancaran operasional bandara secara keseluruhan.

Untuk mengatasi kendala tersebut, diperlukan upaya peningkatan efektivitas koordinasi guna mendukung kelancaran operasional bandara secara keseluruhan. Beberapa langkah yang dapat dilakukan antara lain dengan mengimplementasikan sistem komunikasi yang lebih modern dan terintegrasi, meningkatkan pelatihan bagi personel yang terlibat dalam publikasi data penerbangan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, laporan OJT ini disusun dengan judul "PENINGKATAN EFEKTIVITAS KOORDINASI ANTARA AIR TRAFFIC CONTROLLER (ATC), UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC), DAN UNIT INFORMASI DALAM PUBLIKASI DATA PENERBANGAN". Melalui laporan ini, diharapkan dapat diperoleh gambaran mengenai kondisi koordinasi saat ini, tantangan yang dihadapi, serta langkah-langkah yang dapat diterapkan untuk meningkatkan efektivitas koordinasi antarunit terkait di Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri.

1.2 Dasar Pelaksanaan OJT

Berikut ini adalah dasar pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya:

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Manfaat

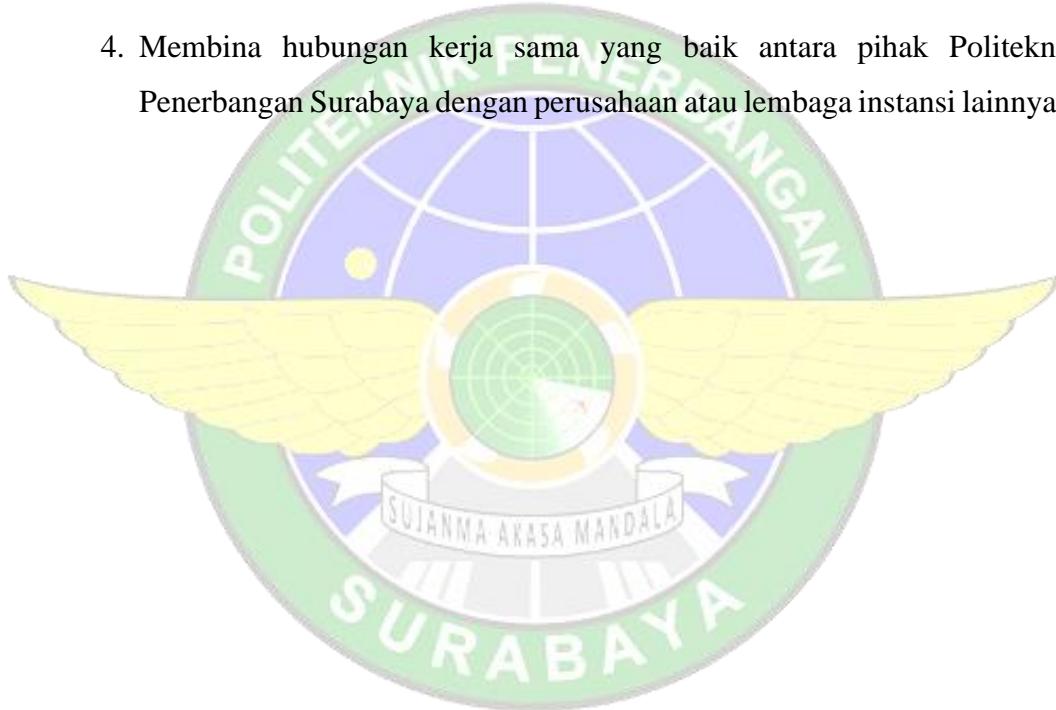
Dengan menyelesaikan *On The Job Training* di Bandar udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu, penulis dapat memperoleh berbagai manfaat yang berharga, baik dalam bidang pendidikan maupun dunia kerja di masa mendatang. Maksud dan manfaat yang diperoleh antara lain:

1. Maksud
 - a. Mendapatkan pengetahuan tentang dunia kerja yang sesungguhnya sehingga penulis tidak canggung saat memasuki dunia kerja.
 - b. Dapat mempraktikkan teori yang diajarkan pada bangku kuliah
 - c. Mendapat pengalaman yang tidak didapatkan di bangku kuliah
 - d. Belajar beradaptasi dan berkomunikasi

2. Manfaat

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

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat On The Job Training.
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat On The Job Training.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Gambaran Umum Lokasi *On The Job Training*

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu (IATA: PLW, ICAO: WAFF) merupakan Bandar Udara Kelas I yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara. Bandar Udara ini terletak di Palu, Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tengah, Pulau Sulawesi, Indonesia. Dengan posisi yang strategis dimana jarak Bandar Udara dari Pusat Kota Palu adalah 5 Km, bandara ini berperan sebagai gerbang utama transportasi udara di Sulawesi Tengah. Secara geografis, bandara ini terletak pada koordinat $00^{\circ}55'00''$ Lintang Selatan dan $119^{\circ}54'37''$ Bujur Timur. Bandara Mutiara SIS Al-Jufri Palu melayani penerbangan domestik dan menjadi salah satu gerbang utama transportasi udara di Sulawesi Tengah. Bandara ini memiliki landasan pacu dengan panjang 2.500 meter, yang memungkinkan operasional pesawat berbadan sedang seperti Boeing 737 dan Airbus A320. Selain itu, bandara ini juga berfungsi sebagai pusat aktivitas penerbangan komersial, kargo, serta penerbangan kepentingan khusus seperti evakuasi medis dan penerbangan VIP.



Gambar 2.1 Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri
Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri

Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri didirikan pada tahun 1954 yang sebelumnya bernama Masowu yang diambil dari bahasa Kaili suku lembah Palu

yang berarti debu. Nama lapangan terbang Masowu ini hanya dipakai dalam kurun waktu kurang lebih 2 tahun yaitu tahun 1954-1957. Pada tahun 1957 lapangan terbang ini secara resmi beroperasi dan merubah nama menjadi Mutiara. Nama Mutiara sendiri diberikan oleh presiden Soekarno karena menurut beliau jika dilihat dari atas, Kota Palu tampak berkilauan seperti Mutiara. Kemudian pada tahun 2014 nama bandara ditambahkan dengan SIS Al-Jufri untuk mengenang seorang tokoh agama dan pendiri organisasi keagamaan Alkhairaat di wilayah timur Indonesia yang bernama Sayyid Idrus bin Salim Al-Jufri.

Perkembangan Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu dari kelas III menjadi kelas II, dan kemudian menjadi kelas I, menunjukkan peningkatan signifikan dalam kualitas pelayanan penerbangan. Peningkatan ini tercermin dalam perbaikan sarana dan prasarana, seperti kehadiran beberapa maskapai penerbangan seperti Garuda Indonesia *Airlines*, Lion Air, Super Air Jet, Wings Air, Susi Air dan Rimbun Air yang beroperasi di bandara ini.

Saat ini, Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri melayani berbagai rute penerbangan domestik yang menghubungkan Kota Palu dengan beberapa kota besar di Indonesia. Rute utama yang tersedia di antaranya adalah penerbangan menuju Jakarta (CGK) yang dilayani oleh Garuda Indonesia, Citilink, Lion Air, Super Air Jet dan Batik Air; Makassar (UPG) yang merupakan hub utama bagi penerbangan di kawasan timur Indonesia dengan maskapai seperti Lion Air dan Citilink; serta Balikpapan (BPN) yang dilayani oleh Garuda Indonesia, Lion Air dan Wings Air. Selain itu, terdapat rute ke Surabaya (SUB), yang menjadi alternatif penerbangan bagi masyarakat Sulawesi Tengah untuk menuju Pulau Jawa. Untuk koneksi antar-pulau yang lebih kecil, Wings Air dan Susi Air mengoperasikan penerbangan ke kota-kota seperti Luwuk (LUW), Tolitoli (TLI), Poso (PSJ), Seko (SKO), Morowali (MOH) dan Ampana (OJU), yang menjadi akses penting bagi masyarakat di wilayah terpencil.

Pada Mei 2008, status bandara ditingkatkan menjadi kelas I, membawa serta penambahan fasilitas pendukung keselamatan penerbangan. Fasilitas-fasilitas tersebut meliputi perpanjangan landasan pacu, pelebaran apron, dan peningkatan

fasilitas penerbangan lainnya. Peningkatan ini juga didorong oleh tingginya minat masyarakat Sulawesi Tengah terhadap transportasi udara.

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri memiliki landasan pacu berukuran 2500 m x 45 m, yang mampu melayani berbagai jenis pesawat komersial maupun kargo. Pesawat berbadan sempit seperti Boeing 737-900ER, Boeing 737-800, Boeing 737-300, dan Airbus A320 dapat beroperasi dengan baik di bandara ini. Selain itu, pesawat turboprop seperti ATR 72-600, ATR 72-500, serta pesawat kecil seperti Cessna Caravan juga sering digunakan untuk melayani rute-rute pendek atau penerbangan perintis ke daerah-daerah terpencil di Sulawesi dan sekitarnya.

2.2 Data Umum Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Palu

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu merupakan Bandar Udara Kelas I yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara. Dengan posisi yang strategis yang berada di wilayah Provinsi Sulawesi Tengah tepatnya di Kota Palu. Berikut ini adalah data-data mengenai Bandar Udara Mutiara Sis Al- Jufri Palu AIP (Aerodrome Information Publication) :

Table 2.1 Data Umum Bandara Mutiara Sis Al Jufri

Sumber: Bandara Mutiara Sis Al Jufri Palu

1.	Nama Bandar Udara	Bandar Udara BLU UPBU Kelas 1 Mutiara Sis Al-Jufri Palu
2.	Lokasi	Jalan DR. Abdurrahman Saleh, Birobuli Utara, Kec. Palu Selatan, Kota Palu, Sulawesi Tengah
3.	Kode IATA	PLW
4.	Kode ICAO	WAFF
5.	Koordinat	00°55'00"S - 119°54'37"E
6.	Dimensi Runway	2500 x 45
7.	<i>Direction and Distance From City</i>	4 NM to South East
8.	Status Penggunaan	Domestik

9.	<i>Operating Hours</i>	05.00-18.00
10.	<i>Elevation and Temperature</i>	284 ft/34
11.	<i>Maximum Aircraft Landing/Take Off</i>	A320 & B737 900 ER
12.	PKP-PK	CAT -7

2.2.1 Visi dan Misi

A. Visi Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu sebagai bandara yang menjunjung tinggi aspek safety dalam operasionalisasi, Modern dalam fasilitas, Akuntabel dalam administrasi, Respek dalam melayani 8 pengguna jasa dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya (SMART AIRPORT)

B. Misi Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

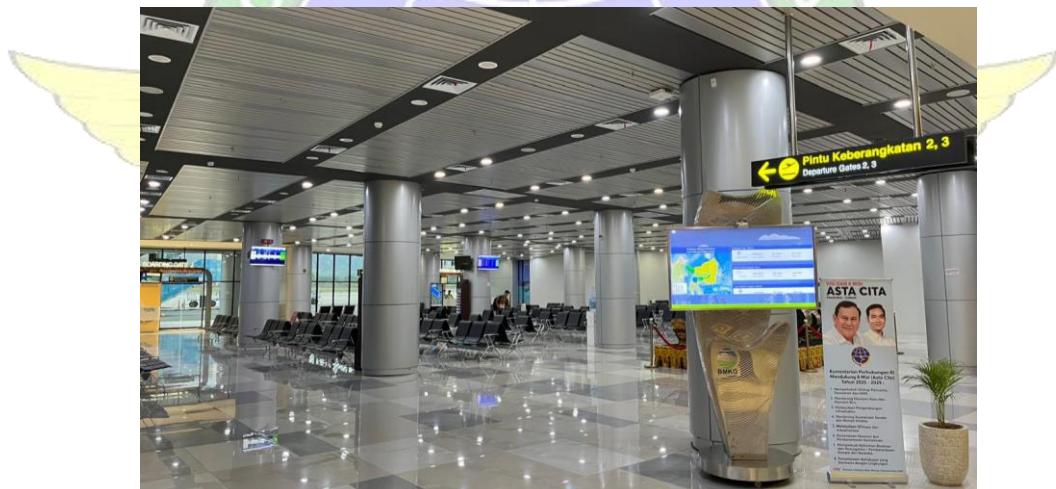
- 
- Memberikan pelayanan terbaik bagi para stakeholder (pemangku kepentingan) melalui pemenuhan terhadap aspek keselamatan dan keamanan bandar udara.
 - Memberikan peningkatan pendapatan terhadap investasi yang ditanamkan oleh pemerintah/swasta.
 - Peningkatan kapasitas dan kualitas pegawai
 - Efektif dan Efisien dalam tata kelola bandar udara
 - Ikut memajukan perekonomian daerah

2.2.2 Fasilitas Sisi Darat

Berikut adalah fasilitas sisi darat Bandar Udara Mutiara Sis Al- Jufri. Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu memiliki satu terminal dengan spesifikasi sebagai berikut:

Table 2.2 Fasilitas Sisi Darat
 Sumber: Bandara Mutiara Sis Al Jufri Palu

Data Terminal	
Luas	19.476 m ²
Kapasitas	4.000 orang
Jumlah SCP	SCP 1 : 1 SCP 2 : 2
Jumlah Baggage Area	3 Unit
Jumlah X-Ray	SCP 1 : 2 unit SCP 2 : 2 unit
Jumlah Check-in	19 unit
Jumlah Gate	7 Gate
Jumlah Kursi Terminal	2.193 buah kursi



Gambar 2.2 Terminal Bandara
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

2.2.3 Fasilitas Sisi Udara

Menurut PM 77 tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

1. Landasan Pacu (*Runway*)

Table 2.3 Runway Bandara
Sumber: Bandara Mutiara Sis Al Jufri Palu

RUNWAY	
Azimuth	15 – 33
Dimensi	2500 x 45 m
Luas	101.250m²
Konstruksi	Aspal Hotmix
PCN	56/F/C/X/T



Gambar 2.3 Runway Bandara
Sumber : PPID Mutiara Sis Al Jufri Palu

2. Taxiway

Table 2.4 Taxiway Bandara
Sumber: Bandara Mutiara Sis Al Jufri Palu

TAXIWAY				
No	Uraian	Lebar	Permukaan	Strength
1.	<i>Taxiway A</i>	98 x 23 m	<i>Asphalt Concrete</i>	PCN 56 F/X/C/T
2.	<i>Taxiway B</i>	98 x 23 m	<i>Asphalt Concrete</i>	PCN 46 F/X/C/T



Gambar 2.4 *Taxiway Bandara*
Sumber : PPID Mutiara Sis Al Jufri Palu

3. *Apron*

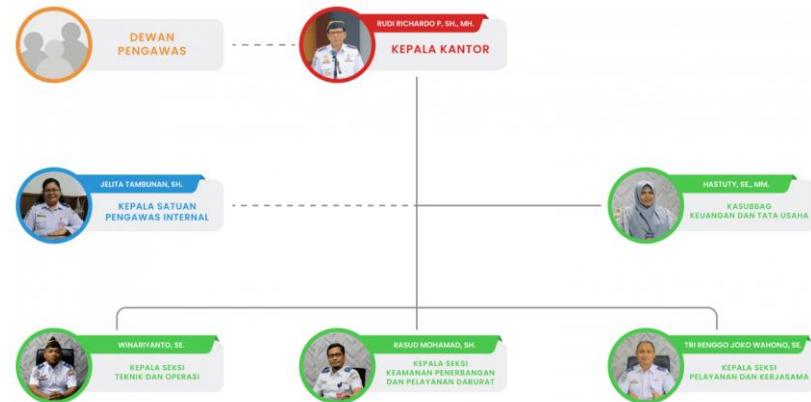
Table 2.5 Apron Bandara
Sumber: Bandara Mutiara Sis Al Jufri Palu

APRON				
No	Uraian	Dimensi	Permukaan	Strength
1	Apron 1	373 x 110 m	Rigid	PCN 70 R/X/C/T
2	Apron 2	373 x 48 m	Asphalt	PCN 56 F/C/X/T



Gambar 2.5 Apron Bandara
Sumber: PPID Mutiara Sis Al Jufri Palu

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2.6 Struktur Organisasi
Sumber : Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat landas dan mendarat. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunanya. Dalam Undang–Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Revisi Undang– Undang Nomor 15 Tahun 1992) tanggal 12 Februari tahun 2009, tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996, tanggal 4 desember 1996 tentang Kebandarudaraan, diperbaharui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001, yang dimaksud dengan 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.

Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization). Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang dipertuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat. Sedangkan definisi Bandar udara menurut PT Angkasa Pura (Persero) adalah “lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat”- Deliar Noer (1990). Mohammad Hatta : Biografi Politik.

3.2 Efektivitas

Efektivitas merupakan suatu ukuran yang menggambarkan sejauh mana suatu tujuan dapat tercapai sesuai dengan yang telah direncanakan sebelumnya. Konsep efektivitas sering dikaitkan dengan hubungan sebab akibat, di mana suatu tindakan

atau proses tertentu akan menghasilkan dampak yang diinginkan. Menurut Harbani Pasolong, efektivitas dapat dilihat sebagai suatu kondisi di mana hasil yang diperoleh sesuai dengan target yang telah ditetapkan, sehingga menunjukkan bahwa suatu proses atau kegiatan berjalan dengan optimal. Efektivitas tidak hanya diukur dari pencapaian hasil akhir, tetapi juga dari bagaimana suatu organisasi atau individu dapat mengelola sumber daya yang tersedia secara efisien untuk mencapai tujuan tersebut.

Dalam konteks organisasi, efektivitas sering dikaitkan dengan kinerja, di mana suatu sistem atau kebijakan dikatakan efektif jika mampu menghasilkan output yang berkualitas dan memberikan manfaat bagi pihak yang berkepentingan. Selain itu, efektivitas juga dapat diukur berdasarkan tingkat kepuasan, produktivitas, serta dampak positif yang dihasilkan oleh suatu kegiatan terhadap lingkungan sekitar. Oleh karena itu, untuk mencapai efektivitas yang optimal, diperlukan perencanaan yang matang, koordinasi yang baik, serta evaluasi yang berkelanjutan guna memastikan bahwa setiap langkah yang diambil benar-benar berkontribusi terhadap pencapaian tujuan yang diharapkan.

3.3 Koordinasi

Koordinasi adalah suatu usaha yang sinkron atau teratur untuk menyediakan jumlah dan waktu yang tepat dan mengarahkan pelaksanaan untuk menghasilkan suatu tindakan yang seragam dan harmonis pada sasaran yang telah ditentukan, Hadayaningrat (2002:55). Dalam konteks operasi bandar udara, koordinasi menjadi elemen kunci yang memastikan setiap unit kerja dapat menjalankan tugasnya tanpa terjadi hambatan.

Koordinasi yang baik memberikan banyak manfaat bagi kelancaran operasional suatu sistem, baik dalam lingkungan kerja maupun dalam industri penerbangan., berikut adalah beberapa manfaat koordinasi ;

1. Meningkatkan Efisiensi
2. Meminimalisir Kesalahan
3. Meningkatkan Produktivitas.

4. Mempercepat Pengambilan Keputusan
5. Memperkuat Kerja Sama Tim
6. Meningkatkan Kualitas Layanan
7. Menjaga Keselamatan dan Keamanan

Koordinasi dalam operasi bandar udara mencakup berbagai aspek, seperti komunikasi yang lancar antar unit kerja, pembagian tugas yang jelas, serta penggunaan teknologi informasi yang mendukung pertukaran data secara real-time. Tanpa koordinasi yang baik, berbagai masalah seperti keterlambatan penerbangan, kesalahan informasi, dan risiko keselamatan dapat meningkat.

Koordinasi yang efektif juga memungkinkan pengelolaan lalu lintas udara yang lebih baik, perencanaan jadwal penerbangan yang optimal, serta peningkatan efisiensi dalam layanan ground handling. Selain itu, koordinasi yang baik antara unit terkait, seperti Air Traffic Control (ATC), Apron Movement Control (AMC), dan unit informasi, dapat meminimalkan kemungkinan terjadinya miss komunikasi yang berpotensi menghambat operasional penerbangan. Oleh karena itu, penguatan sistem koordinasi di bandar udara sangat penting untuk memastikan kelancaran operasional dan peningkatan kualitas pelayanan bagi maskapai dan penumpang.

3.4 Pengelolaan Data Penerbangan

Pengelolaan data adalah proses perencanaan, pengumpulan, penyimpanan, pengolahan, serta distribusi informasi untuk mendukung pengambilan keputusan yang lebih efektif. Pengelolaan data bertujuan untuk memastikan bahwa informasi yang dikumpulkan akurat, dapat diakses dengan mudah, serta aman dari kehilangan atau penyalahgunaan, Laudon & Laudon (2018). Dalam konteks bandara, pengelolaan data penerbangan sangat penting untuk menjaga kelancaran koordinasi antara unit operasional, seperti Air Traffic Controller (ATC), Unit Apron Movement Control (AMC), dan Unit Informasi.

Pengelolaan data penerbangan adalah proses pengumpulan, penyimpanan, pengelolaan dan penyebaran informasi yang berkaitan dengan penerbangan secara sistematis. Data ini mencakup berbagai aspek, antara lain :

1. Data Operasional Penerbangan, meliputi jadwal penerbangan, informasi pesawat, rute penerbangan, data cuaca, dan informasi navigasi.
2. Data Penumpang, meliputi informasi pribadi penumpang, data pemesanan tiket, dan preferensi penumpang.
3. Data Kargo, meiputi informasi pengiriman barang, jenis barang, berat, dan tujuan pengiriman.

3.5 Unit *Apron Movement Control*

KP 21 Tahun 2015 [23] menjelaskan bahwa, Apron Movement Control merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta penentuan parkir pesawat udara. Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017, AMC bertugas untuk mengelola dan mengendalikan pergerakan pesawat di apron bandar udara. Secara umum, AMC merupakan unit airport service yang berperan dalam pengawasan segala pergerakan lalu lintas dan pengaturan Ground Handling, serta administrasi data penerbangan wilayah airside (sisi udara) juga kendaraan yang beroperasi di apron. Peran unit AMC yang dimaksud adalah pelayanan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat udara dan kendaraan di sisi udara, pengawasan terhadap kebersihan sisi udara, pengawasan terhadap tumpahan bahan bakar minyak dan oli, pengawasan terhadap fasilitas disisi udara, pelayanan pemanduan pesawat udara, kegiatan razia di sisi udara yang dimaksud adalah area apron, serta input data *movement* pesawat, pencatatan dan pelaporan data logbook.

3.6 Air Traffic Controller

Air Traffic Controller (ATC) memegang peranan yang sangat vital dalam mengelola kegiatan penerbangan pesawat terbang. Tugasnya mencakup berbagai aspek mulai dari waktu keberangkatan (take-off), penentuan rute perjalanan, hingga pengawasan kondisi cuaca yang diperoleh dari Badan Meteorologi dan Geofisika (BMKG). Informasi mengenai jarak pandang, arah angin, temperatur, dan tekanan barometer juga menjadi bagian dari tanggung jawabnya.

Menurut Susanto (2020), ATC memiliki tanggung jawab utama untuk mencegah pesawat mendekati satu sama lain demi menghindari tabrakan. Selain itu, mereka juga mengatur arus lalu lintas udara dan membantu pilot dalam situasi darurat, serta menyediakan informasi penting yang diperlukan, seperti informasi cuaca, lalu lintas, dan navigasi.

Berdasarkan peraturan perundang-undangan di Indonesia, khususnya dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2011 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 172 (Civil Aviation Safety Regulation Part 172) Tentang Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan (Air Traffic Service Provider), tugas utama seorang Air Traffic Controller (ATC) meliputi:

1. Mencegah Tabrakan Antar Pesawat Udara : Mengatur jarak aman antar pesawat untuk menghindari potensi tabrakan selama fase terbang, lepas landas, dan pendaratan.
2. Mencegah Tabrakan Pesawat dengan Hambatan (Obstructions) : Memastikan pesawat terbang pada ketinggian dan jalur yang aman, bebas dari hambatan seperti bangunan atau medan tinggi.
3. Mengatur Arus Lalu Lintas Udara yang Aman, Cepat, dan Teratur : Mengelola pergerakan pesawat di udara dan di darat untuk memastikan efisiensi dan keselamatan operasional penerbangan.
4. Memberikan Informasi dan Saran yang Diperlukan untuk Keselamatan Penerbangan : Menyampaikan informasi terkait kondisi cuaca, status bandara, dan informasi navigasi lainnya yang penting bagi pilot.
5. Membantu Pilot dalam Situasi Darurat : Memberikan panduan dan dukungan kepada pilot yang menghadapi keadaan darurat untuk memastikan keselamatan penumpang dan awak pesawat.

Tak hanya itu, pengatur lalu lintas udara juga mengelola dua area kendali yang berbeda, yaitu kendali darat (ground control) dan kendali udara (air traffic control), yang semakin menegaskan kompleksitas dan tanggung jawab profesi ini.

3.6 Unit Informasi

Unit Informasi di bandara merupakan suatu unit yang bertugas menyampaikan informasi kebandarudaraan kepada penumpang maupun non-penumpang. Informasi yang disampaikan mencakup berbagai aspek operasional penerbangan, seperti jadwal keberangkatan dan kedatangan pesawat, perubahan status penerbangan, serta pengumuman penting lainnya terkait fasilitas dan layanan bandara. Salah satu tugas utama Unit Informasi adalah memberikan informasi tentang maskapai yang sedang melakukan proses boarding hingga landing, serta menyampaikan informasi terkait penerbangan yang mengalami keterlambatan atau penundaan (delay). Dengan adanya Unit Informasi, diharapkan setiap penumpang dapat memperoleh informasi yang jelas, akurat, dan tepat waktu sehingga dapat mengurangi kebingungan serta meningkatkan kenyamanan mereka selama berada di bandara.

Penyampaian informasi oleh Unit Informasi dapat dilakukan melalui berbagai metode, baik secara langsung maupun melalui media yang telah tersedia di lingkungan bandara. Beberapa media utama yang sering digunakan untuk menyampaikan informasi kepada penumpang meliputi:

1. *Flight Information Display System (FIDS)*
2. *Signage*
3. *Announcement*
4. *Terminal Information Centre*

Penyampaian informasi yang efektif oleh Unit Informasi sangat penting dalam operasional bandara untuk memastikan kelancaran perjalanan penumpang serta mengurangi kebingungan dan ketidaknyamanan akibat kurangnya informasi yang akurat dan terkini. Integrasi teknologi dalam sistem informasi bandara juga berperan penting dalam meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan informasi bagi pengguna jasa bandara.

3.7 Penelitian Yang Relevan

Table 3.1 Penelitian yang Relevan

No	Nama	Tahun	Judul	Hasil Penelitian
1.	Yuniar Istiyani, Liza Amalia	2024	Analisis Efektivitas Komunikasi Terhadap Pengaturan Parking Stand oleh Unit Apron Movement Control (AMC) dan Air Traffic Controller (ATC) Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma	Penelitian ini menemukan bahwa komunikasi antara AMC dan ATC mengalami kendala akibat gangguan sinyal ketika jam sibuk dan adanya keterbatasan alat komunikasi yang masih menggunakan HT serta perubahan jadwal penerbangan yang mendadak. Solusi yang diterapkan adalah penggunaan telepon kantor atau genggam serta koordinasi ulang dengan maskapai.
2.	Shinta Wahyu Kurnia Agustin	2022 (Agustin, 2022)	Analisis Optimalisasi Koordinasi Antara Unit Apron Movement Control (AMC) Dengan Pihak Air Traffic Control (ATC) Dalam Persiapan Penempatan Parking Stand Pesawat di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta	Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa untuk alur koordinasi yaitu ketika pesawat akan landing, dari unit ADC melakukan kontak HT ke unit AMC tentang estimated time arrival (ETA) dan pesawat apa yang mendarat, setelah itu unit ADC meminta untuk nomor parking stand dimana, kemudian dari unit AMC memberikan nomor parking stand ke ADC.
3.	Petrus Dennish Febrian Letsoin	2020	Optimalisasi Koordinasi Antara Unit Apron Movement Control (AMC) dan Pihak Ground Handling Dalam Penempatan Parking Stand Pesawat di Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak	Hasil dari penelitian ini, sering kali terjadi kurangnya koordinasi dan komunikasi antara unit Apron Movement Control dan unit Ground Handling sehingga menyebabkan kesalahan dalam penempatan tempat parkir.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelaksanaan On the Job Training (OJT) yang dilaksanakan Taruna/I Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan ke - 8 Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya secara intensif di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu mencakup wilayah kerja pada tanggal 6 Januari sampai dengan 28 Februari 2025.

4.1.1 Unit Wilayah Kerja

Pembagian tugas selama On The Job Training di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu menjadi tiga unit yaitu dibawah Kepala Seksi Teknik dan Operasi, Kepala Seksi Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat, dan Kepala Seksi Pelayanan dan Kerjasama. Dimana Unit ini mempunyai beberapa tugas terkait operasional bandar udara. Berdasarkan buku Pedoman On the Job Training (OJT), pelaksanaan OJT I ini difokuskan untuk pemenuhan standar kompetensi tentang pengaplikasian prosedur kegiatan operasional yang dipelajari pada kegiatan OJT I di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu. Dan berikut unit kerja pada saat pelaksanaan *On The Job Training* di bandar udara Mutiara SIS Al-Jufrie Palu :

- a. *Apron Movement Control (AMC)*
- b. *Terminal Inspection Service (TIS)*
- c. *Aviation Security (AVSEC)*

4.1.2 *Apron Movement Control (AMC)*

Unit *Apron Movement Control (AMC)* memiliki tugas melakukan pengawasan pergerakan pesawat udara dan kendaraan di sisi udara, pengawasan dan pengkoordinasian kebersihan sisi udara, pengawasan segala pergerakan lalu lintas kendaraan, pekerja, serta penumpang yang berada di wilayah sisi udara (airside).

Dalam pengaturan operasi sisi udara, AMC melakukan koordinasi dalam pelayanan yang terdiri dari pengaturan parkir pesawat udara, *Docking* dan *Undocking*, *Aircraft Docking Guidance System* (ADGS) dan *Aircraft Visual Docking Guidance System* (VDGS), *Push Back* dan *Start Engine*, *Marshalling*, *follow me car*, pengawasan kendaraan di sisi udara, penerbitan izin kendaraan operasional dan GSE, penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) *Apron*, kebersihan *Apron*, serta penangan tumpahan bahan bakar (*Fuel Spillage*).

A. Fungsi AMC

Untuk melaksanakan tugas tersebut unit AMC mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi :

- a. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
- b. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan obstacle.
- c. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di apron dengan ADC (Aerodrome Control).
- d. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari FOD (Foreign Object Debris) dan sampah.
- e. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara;
- f. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan;
- g. Pelayanan uji laik kendaraan dan GSE (Ground Support Equipment) yang beroperasi di sisi udara;
- h. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara;
- i. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon TIM.

B. Sarana dan Prasarana AMC

AMC merupakan pelaksana tugas operasional yang memiliki jumlah petugas operasional saat ini berjumlah 9 personel yang terdiri dari :

- 1 Orang Koordinator Unit AMC
- 8 Orang Staff Airside Operation

Jadwal dinas dibuat oleh Koordinator Unit AMC dengan mempertimbangkan pengaturan penempatan personil dalam jadwal dinas secara seimbang. Fasilitas/ peralatan:

- a. Komputer dengan printer
- b. Handy Talky
- c. Marshalling bet
- d. Flash light
- e. Ear muff
- f. Follow me car
- g. AC
- h. Dispenser
- i. Meja kerja
- j. Kursi kerja

4.1.3 Terminal Inspection Service (TIS)

Terminal Inspection Service (TIS) adalah suatu unit yang bertugas untuk melaksanakan pelayanan pengawasan/inspeksi fasilitas penunjang operasional yang disediakan pengelola bandar udara untuk menjaga kesiapan operasional dan kebersihan, kenyamanan serta kepuasan pengguna jasa di terminal.

Unit kerja Terminal Inspection Service (TIS) yang ada di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu merupakan unit pelaksana struktural di lingkungan bandara yang berada di bawah Manajerial Pelayanan dan jasa Bandar Udara Mutara Sis Al-Jufri Palu.

A. Tugas dan Fungsi Terminal Inspection Service (TIS)

1. Tugas Terminal Inspection Service (TIS)

Unit TIS ini memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak pakai, pengawasan yang dilakukan ini mengacu pada peraturan menteri dan menjadi dasar pelaksanaan tugas Terminal Inspection Service

yaitu PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan SOP unit Terminal Inspection Services.

2. Fungsi Terminal Inspection Service (TIS)

Untuk dapat melaksanakan tugasnya, unit TIS mempunyai fungsi seperti pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

- a. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan ataupun belum memahami alur dari pos check- in sampai ke pesawat udara;
- b. Pengawasan terhadap kebersihan yang ada di daerah terminal penumpang; dan
- c. Pengawasan terhadap seluruh petugas dan kelancaran operasional yang ada di terminal serta pengatur penggunaan trolley dan porter.

B. Sarana dan Prasarana Terminal Inspection Service (TIS)

Dalam melaksanakan tugas pengawasan fasilitas di bandar udara unit Terminal Inspection Service memiliki personel sebanyak 14 orang yang terdiri dari koordinator dan staff yang terdiri dari :

- Koordinator : 1 Orang
- Staff TIS : 14 orang

Jadwal dinas harian diatur oleh Asisten Manajer yang sesuai Dimana personel organic dinas selama 2 hari dan mendapat libur 2 hari begitu seterusnya. Fasilitas pendukung yang ada pada unit Terminal Inspection Service seperti:

- a. CCTV
- b. AC
- c. Television Flight Information
- d. Dispenser
- e. Lemari
- f. Computer
- g. meja kerja
- h. kursi kerja.

4.1.3 Aviation Security (AVSEC)

AVSEC (Aviation Security) adalah personil yang telah (WAJIB) memiliki lisensi / Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas & tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9). Dalam lisensi tersebut dijelaskan kewenangan petugas keamanan penerbangan (AVSEC) dan jika sudah memiliki lisensi maka sudah dinyatakan memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jendral Perhubungan Udara. Pemeriksaan penumpang, personel pesawat udara dan barang bawaan serta perorangan. Setiap penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas harus dilakukan pemeriksaan keamanan yang telah di atur dalam SKEP 2765/XII/2010.

A. Tugas dari Aviation Security itu sendiri adalah sebagai:

1. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan pelaksanaan orang dan barang yang memasuki daerah terbatas (RPA/NPA) di terminal penumpang maupun daerah kargo termasuk terminal khusus
2. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, pengoprasian CCTV security, patrol di kawasan terminal dan airside bandara.
3. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, patrol di kawasan non terminal, objek vital, perkantoran.

B. Sarana prasarana

Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara unit AVSEC membagi tugasnya dalam 5 regu dengan kekuatan 14 Personil dalam setiap pergantian sketnya. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

- Komandan Jaga : 1 Orang
- Supervisor : 1 Orang
- Koordinator : 1 Orang
- Shift Pagi : 14 Orang (05.00 s/d 13.00 WITA)
- Shift Siang : 14 Orang (13.00 s/d 19.00 WITA)
- Shift Malam : 14 Orang (19.00 s/d 08.00 WITA)

Posisi personil aviation security ketika dinas adalah sebagai berikut :

Shift Pagi :

- | | |
|----------|------------|
| 1. POS 1 | 10. POS 10 |
| 2. POS 2 | 11. POS 11 |
| 3. POS 3 | 12. POS 12 |
| 4. POS 4 | 13. POS 13 |
| 5. POS 5 | 14. POS 14 |
| 6. POS 6 | 15. POS 15 |
| 7. POS 7 | 16. POS 16 |
| 8. POS 8 | 17. POS 17 |
| 9. POS 9 | 18. POS 18 |



Shift Siang :

- | | |
|----------|------------|
| 1. POS 1 | 10. POS 10 |
| 2. POS 2 | 11. POS 11 |
| 3. POS 3 | 12. POS 12 |
| 4. POS 4 | 13. POS 13 |
| 5. POS 5 | 14. POS 14 |
| 6. POS 6 | 15. POS 15 |
| 7. POS 7 | 16. POS 16 |
| 8. POS 8 | 17. POS 17 |
| 9. POS 9 | 18. POS 18 |

Shift Malam :

- | | |
|----------|------------|
| 1. POS 1 | 10. POS 10 |
|----------|------------|

- | | |
|----------|------------|
| 2. POS 2 | 11. POS 11 |
| 3. POS 3 | 12. POS 12 |
| 4. POS 4 | 13. POS 13 |
| 5. POS 5 | 14. POS 14 |
| 6. POS 6 | 15. POS 15 |
| 7. POS 7 | 16. POS 16 |
| 8. POS 8 | 17. POS 17 |
| 9. POS 9 | 18. POS 18 |

C. Fasilitas Pendukung

Pada Unit AVSEC Bandar Udara Mutiara SIS Al-Jufri Palu adalah seperti :

- a. *Mesin x-ray*
- b. *Hand Held Metal Detector (HHMD)*
- c. *Walk Through Metal Detector (WTMD)*
- d. *Handy Talky (HT)*
- e. Telepon Lokal
- f. CCTV
- g. Mobil Patroli

4.2 Jadwal Pelaksanaan

Pelaksanaan On The Job Training dilakukan selama tiga bulan terhitung mulai tanggal 6 Januari sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandara Udara Mutiara SIS Al-Jufri Palu. Dalam pelaksanaan On the Job Training (OJT) waktu pelaksanaan OJT dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (Office Hours) pada:

Masuk : Senin – Jum’at

Pukul : 05.00 WITA s.d 13.00 WITA

Libur : Sabtu dan Minggu

JADWAL PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING TARUNA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU
BULAN JANUARI

No	Nama	TANGGAL																															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
1.	Syahrir Ramzy M																																
2.	Lavenia Febrianti																																
3.	Faishal Zaidan T																																
4.	Lourenza Letizia X P																																
5.	Kharismatul Fazarina																																
6.	Ferry Ardiansyah																																

Keterangan :

Shift Pagi 05.00-13.00 WITA

AVSEC	:	Blue
AMC	:	Yellow
TIS	:	Green
LIBUR	:	Red
Pembuatan Laporan	:	Green

Gambar 4.1 Jadwal Pelaksanaan Bulan Januari

Sumber : Dokumentasi Pribadi

JADWAL PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING TARUNA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU
BULAN FEBRUARI

No	Nama	TANGGAL																													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27			
1.	Syahrir Ramzy M																														
2.	Lavenia Febrianti																														
3.	Faishal Zaidan T																														
4.	Lourenza Letizia X P																														
5.	Kharismatul Fazarina																														
6.	Ferry Ardiansyah																														

Keterangan :

Shift Pagi 05.00-13.00 WITA

AVSEC	:	Blue
AMC	:	Yellow
TIS	:	Green
LIBUR	:	Red
Pembuatan Laporan	:	Green

Gambar 4.2 Jadwal Pelaksanaan Bulan Februari

Sumber : Dokumentasi Pribadi

4.3 Permasalahan

Bandar udara Mutiara SIS Al-Jufri Palu merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) kelas I yang memiliki status BLU. Saat ini, bandara melayani rata-rata 12 penerbangan setiap hari. Angka tersebut belum termasuk penerbangan *unscheduled flight* yang turut beroperasi tiap harinya, sehingga dalam sehari bisa mencapai 14 penerbangan. Keberadaan penerbangan terjadwal dan tidak terjadwal (*unscheduled flight*) memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pendapatan aeronautika yang diperoleh bandara.

Di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu, sistem penyampaian publikasi informasi aeronautika yang akurat, terkini, dan tepat waktu masih belum terkelola secara sistematis dengan baik. Penyampaian informasi terkait pergerakan pesawat masih menghadapi beberapa kendala. Kendala yang dihadapi adalah sistem komunikasi yang dilakukan oleh ketiga unit tersebut masih menggunakan *Handy Talkie* (HT) sebagai alat utama dalam berkomunikasi. Setiap harinya, ATC menginformasikan *Estimate Time Arrival* kepada unit AMC dan unit informasi, sementara AMC memberikan informasi kepada ATC terkait *parking stand* yang akan digunakan oleh pesawat yang akan datang.

Namun, dalam pelaksanaannya, komunikasi melalui HT sering kali mengalami gangguan sinyal, yang menyebabkan informasi terkadang tidak tersampaikan dengan jelas atau mengalami keterlambatan. Selain itu, lokasi ruang Unit Informasi yang berada di dekat curb terminal juga menjadi kendala tersendiri. Dengan posisi ini, petugas unit informasi tidak dapat secara langsung melihat atau memastikan waktu *block-on* dan *block-off*. Padahal, data ini sangat dibutuhkan oleh unit informasi untuk disusun dalam laporan yang harus dikirimkan ke Kementerian Perhubungan setiap minggu.

Akibat keterbatasan akses terhadap data *block-on* dan *block-off*, petugas Unit Informasi setiap hari harus menghubungi AMC melalui telepon atau WhatsApp untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan. Proses ini tidak hanya memakan waktu, tetapi juga dinilai kurang efektif karena menyebabkan petugas harus bekerja dua kali dalam mengumpulkan dan mencatat data. Oleh karena itu,

diperlukan sistem komunikasi yang lebih modern dan terintegrasi untuk memastikan kelancaran pertukaran informasi antarunit, sehingga dapat meningkatkan efisiensi kerja dan akurasi data yang disampaikan.

Berikut adalah tampilan data movement pesawat pada unit *Apron Movement Control* (AMC) yang masih menggunakan excel dalam pencatatannya :

NO		STA	OPERATOR	ETA	ARV	DEP	AC REG	AC TYPE	PS	TIMEBLOCK IN	TIMEBLOCK OUT	DOC	UNDOC	FROM	TO	STD	ATD	REMARK	GROUND			
		LCT		LCT					UTC	UTC	UTC	UTC	UTC			LCT	LCT					
191	3		BATIK AIR				ID03155									CGK	CGK	CANCEL FLIGHT	PT-1			
192	2		LION AIR				IT81	PK LGR	8737-900R	4	23:00	06:05				UPG	UPG	06:15	EX-IRIN	PT-1		
195	3	06:05	GARUDA INDONESIA	06:10	GAC22	GA623	PK GLC	8737-800	3	22:16	06:18	23:22	06:18	IT82	CGK	CGK	CGK	07:10	07:32	PT-1		
196	4	06:05	CITILINK INDONESIA	06:05	QG324	QG325	PK CGN	A320-200	1	22:05	06:08	22:40	06:05	06:38	CGK	CGK	CGK	CGK	06:45	06:54	PT-1	
197	5	06:20	BATIK AIR	06:25	ID0540	ID0561	PK LUP	A320-200	2	22:25	06:28	23:12	07:12	26:32	07:10	CGK	CGK	CGK	CGK	07:20	07:41	PT-1
198	6	06:20	CITILINK INDONESIA	06:25	QG324	QG325	PK CGN	A320-200	3	22:25	06:28	23:12	07:12	26:32	07:10	CGK	CGK	CGK	CGK	07:20	07:41	PT-1
199	7	08:50					IT852	IT851	8737-900R	2					UPG	UPG	10:30	CANCEL FLIGHT	PT-1			
200	8	10:00	WINGS AIR	11:25	IW1384	IW1337	PW WHL	AT872-600	4	07:31	11:31					MOR	MOR	10:35	PT-1			
201	9	10:05	SUPER AIR JET				ID566	ID567	A320-200						SIN	SIN	SIN	SIN	PT-1			
202	10	10:40	SUPER AIR JET	10:15	IU228	IU229	PK SAL	AT872-600	1	02:25	09:25	10:26			CGK	CGK	11:25	CANCEL FLIGHT	PT-1			
203	11	10:40	WINGS AIR				IW1308	IW1308	SUW18						SKO	SKO	11:30	CANCEL FLIGHT	PT-1			
205	13	11:40	WINGS AIR				IW1347	IW1346	AT872-600						LWU	LWU	14:30	CANCEL FLIGHT	PT-1			
206	15	12:00	WINGS AIR				IW1355	IW1354	AT872-600						TLU	TLU	17:30	CANCEL FLIGHT	PT-1			
207	16	18:00	SUSI AIR				IW1354	IW1355	A320-200						UPG	UPG	18:50	CANCEL FLIGHT	PT-1			
208	17	13:30	WINGS AIR				IW1354	IW1355	AT872-600						UPG	UPG	14:30	CANCEL FLIGHT	PT-1			
209	18	13:40	WINGS AIR				IW1355	IW1354	AT872-600						UPG	UPG	14:50	CANCEL FLIGHT	PT-1			
210	19	14:45	GARUDA INDONESIA				GA608	GA609	8737-800R						UPG	UPG	15:50	CANCEL FLIGHT	PT-1			
211	20	16:10	LION AIR				IT854	IT853	8737-900R	3					UPG	UPG	16:50	RON	PT-1			
212	21	17:05	LION AIR				IT780		8737-900R	3								CANCEL FLIGHT	PT-1			
213	22	17:45	BATIK AIR						A320-200													
214	UNISCHEDULE / IRREGULAR FLIGHT																					
215	DAY DIPS : KAMIS, 30 JANUARI 2025																					
216	NO	STA	OPERATOR	ETA	ARV	DEP	AC REG	AC TYPE	PS	TIMEBLOCK IN	TIMEBLOCK OUT	TIME AVAILABILITY	DOC	UNDOC	FROM	TO	STD	ATD	REMARK	GROUND		
217		LCT		LCT					UTC	UTC	UTC	UTC	UTC			LCT	LCT					
218																						
219	1	07:00	RIMBUN AIR	08:55	QY903	QY903	PK OTK	8737-800	5	23:14	07:14	00:58	08:58			MDC	CGK	08:20	09:06	CARGO FLIGHT	PT-1	
220	2																			PENERBANGAN KEMERUJUAN	HELP	
221	3																					
222	4																					

Gambar 4.1 Data Movement Pesawat di Unit AMC
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

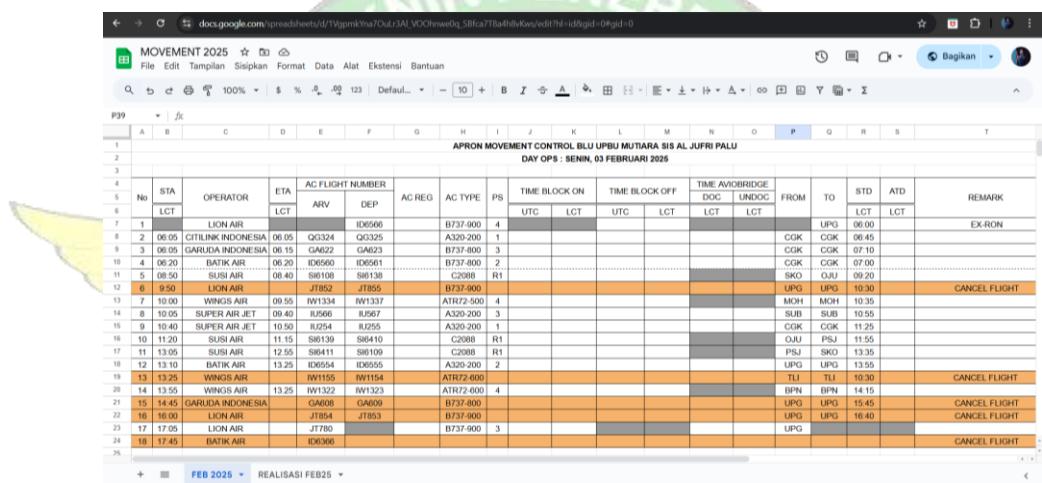
4.4 Penyelesaian Masalah

Dalam menyelesaikan permasalahan yang dihadapi selama pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Mutiara Sis AL-Jufri Palu, khususnya di unit AMC, perlu diupayakan solusi untuk mengatasi kurang efektifnya penyampaian informasi dari ketiga unit tersebut. Untuk meningkatkannya efektivitas komunikasi dan koordinasi, diperlukan sebuah sistem yang bisa menyajikan informasi aeronautika secara *real-time*. Sistem tersebut akan menghubungkan informasi aeronautika yang didapat oleh pihak ATC dan AMC serta pihak bandara yang membutuhkan datanya, misalkan unit informasi, pihak jasa, dan sebagainya.

Sistem yang bisa diterapkan demi kelancaran tersebut adalah dengan membuat spreadsheet berbasis daring (online spreadsheet) yang dapat diakses oleh ketiga unit tersebut secara *real-time*. Dengan menggunakan sistem ini, setiap unit dapat memperbarui dan mengakses data secara langsung tanpa adanya

keterlambatan. Misalnya, ATC dapat langsung menginput *Estimate Time of Arrival* (ETA) pesawat yang akan datang ke dalam *spreadsheet*, dan informasi tersebut dapat segera diakses oleh AMC dan Unit Informasi. Begitu juga, ketika AMC menginput data *parking stand*, serta waktu *block-on* dan *block-off* pesawat, unit informasi dapat langsung melihat data tersebut tanpa perlu menanyakan kembali. Hal ini akan mengurangi ketergantungan pada komunikasi melalui HT, telepon, atau WhatsApp, yang sering kali mengalami gangguan atau keterlambatan.

Untuk meningkatkan efisiensi dan akurasi dalam pengisian data *Movement* pesawat, maka penulis telah membuat online *spreadsheet* yang dapat diakses oleh ATC, unit AMC, dan unit Informasi. Berikut link online *spreadsheet* yang telah penulis buat: <https://tinyurl.com/waffmovementpesawat>



No	STA	OPERATOR	AC FLIGHT NUMBER			AC REG	AC TYPE	PS	TIME BLOCK ON		TIME BLOCK OFF		TIME AVOIDBRIDGE		FROM	TO	STD	ATD	REMARK
			ETA	ARV	DEP				UTC	LCT	UTC	LCT	LCT	LCT					
7	1	LION AIR	LCT		ID6566				B737-900	4					UPG	06.00			EX-RON
8	2	06.05	CITILINK INDONESIA	06.05	QG324	QG325			A320-200	1					CGK	06.45			
9	3	06.05	GARUDA INDONESIA	06.15	GA622	GA623			B737-800	3					CGK	07.10			
10	4	06.20	BATIK AIR	06.20	ID6562	ID6561			B737-800	2					CGK	07.00			
11	5	07.00	SUSI AIR	09.40	SI6101	SI6109			A320-200	1					SKO	09.20			
12	6	0.50	LION AIR	JT850	JT855				B737-800						UPG	09.30			CANCEL FLIGHT
13	7	10.00	WINGS AIR	09.55	IW1134	IW1137			A319-100	4					MOH	10.35			
14	8	10.05	SUPER AIR JET	09.40	8.566	8.567			A320-200	3					SUB	10.55			
15	9	10.40	SUPER AIR JET	10.50	IU294	IU255			A320-200	1					CGK	11.25			
16	10	11.20	SUSI AIR	11.15	SI6139	SI6410			C208B						OJU	PSJ	11.55		
17	11	13.05	SUSI AIR	12.55	SI6411	SI6109			C208B	R1					PSJ	SKO	13.35		
18	12	13.10	BATIK AIR	13.25	ID6554	ID6555			A320-200	2					UPG	UPG	13.55		
19	13	13.25	WINGS AIR	IW1155	IW1154				A319-100						TLJ	TLJ	10.30		
20	14	13.55	WINGS AIR	13.25	IW1322	IW1323			A319-100	4					BPN	BPN	14.15		
21	15	14.45	GARUDA INDONESIA	GA608	GA609										UPG	UPG	15.45		
22	16	16.00	LION AIR	JT854	JT853										UPG	UPG	16.40		
23	17	17.05	LION AIR	JT780					B737-900	3									
24	18	17.45	BATIK AIR	ID6366															CANCEL FLIGHT

Gambar 4.4 Spreadsheet Data Movement Pesawat

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Dengan adanya *spreadsheet* ini, proses pertukaran informasi antar unit akan menjadi lebih terstruktur, akurat dan efisien. Unit Informasi dapat langsung mengakses dan memanfaatkan data yang sudah diinput untuk menyusun laporan yang diperlukan, seperti laporan mingguan yang harus diserahkan ke Kementerian Perhubungan. Penggunaan *spreadsheet* berbasis daring ini juga memungkinkan data untuk tersimpan dengan baik dan dapat diakses kapan saja untuk kebutuhan audit atau referensi di masa mendatang. Dengan demikian, sistem *real-time* ini akan meningkatkan efektivitas koordinasi antara ketiga unit tersebut dan mempercepat kegiatan operasional di bandara.

BAB V

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Bab IV

Berdasarkan permasalahan yang dihadapi penulis selama melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu, dapat disimpulkan bahwa meskipun koordinasi antara ATC, AMC, dan Unit Informasi sudah berjalan sesuai prosedur, masih terdapat kendala dalam efektivitas komunikasi. Penggunaan Handy Talkie (HT) sebagai alat utama komunikasi sering mengalami gangguan sinyal, yang menyebabkan informasi tidak selalu tersampaikan dengan jelas atau tepat waktu. Selain itu, lokasi ruang Unit Informasi yang tidak memungkinkan pengamatan langsung terhadap block-on dan block-off pesawat menjadi kendala dalam pencatatan data yang akurat.

Untuk mengatasi permasalahan ini, petugas Unit Informasi selama ini harus menghubungi AMC melalui telepon atau WhatsApp untuk mendapatkan data yang diperlukan. Proses ini tidak hanya memakan waktu, tetapi juga menyebabkan duplikasi kerja dan potensi kesalahan pencatatan. Oleh karena itu, diperlukan sistem komunikasi yang lebih modern dan terintegrasi untuk meningkatkan efisiensi dan akurasi dalam penyampaian informasi antarunit.

Sebagai solusi, pengembangan sistem pencatatan berbasis digital menggunakan spreadsheet bersama menjadi langkah yang sangat penting. Dengan sistem ini, setiap unit terkait dapat memperbarui dan mengakses data pergerakan pesawat secara real-time, sehingga meminimalkan keterlambatan informasi dan mengurangi potensi kesalahan dalam pencatatan. Implementasi sistem ini juga dapat dikombinasikan dengan pelatihan bagi personel terkait untuk memastikan mereka dapat menggunakan sistem dengan optimal.

Dengan adanya langkah-langkah tersebut, diharapkan koordinasi antarunit dalam penyampaian informasi penerbangan dapat berjalan lebih efektif, sehingga operasional bandara menjadi lebih efisien. Selain itu, implementasi sistem digital ini juga mendukung peningkatan kualitas layanan dan akurasi data yang dikirimkan

ke Kementerian Perhubungan, sehingga standar operasional yang ditetapkan dapat terpenuhi dengan lebih baik.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training*

Selama melaksanakan On The Job Training (OJT), taruna/i banyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman bekerja di lapangan yang tidak didapatkan di lingkungan akademik. Pengalaman ini mencakup pemahaman tentang prosedur kerja, tantangan operasional, serta bagaimana setiap unit di bandara berkoordinasi untuk memastikan kelancaran operasional penerbangan.

Selain memperoleh wawasan praktis, taruna/i juga menemukan berbagai permasalahan yang dihadapi dalam operasional bandara, sebagaimana dipaparkan dalam Bab III. Permasalahan yang muncul memberikan pengalaman berharga bagi taruna/i dalam menganalisis penyebab masalah, memahami dampaknya terhadap operasional bandara, serta mencari solusi yang tepat dan efektif sesuai dengan standar yang berlaku.

Dalam menyelesaikan masalah di lapangan, taruna/i belajar bahwa prosedur yang diterapkan harus sesuai dengan peraturan baku yang telah ditetapkan serta disesuaikan dengan kondisi kerja di lokasi tersebut. Oleh karena itu, sistem regulasi, prosedur yang baik, serta pelayanan yang maksimal menjadi faktor penting dalam menciptakan operasional bandara yang aman, efisien, dan sesuai standar.

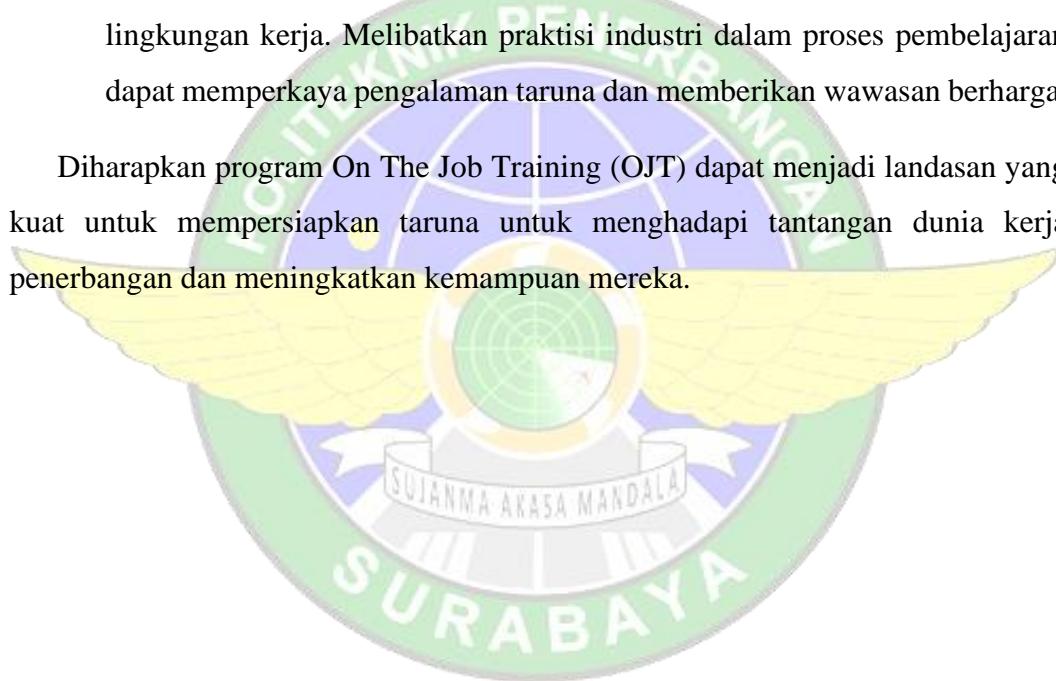
Dengan adanya OJT, taruna/i tidak hanya memperoleh wawasan teoritis, tetapi juga memahami bagaimana teori tersebut diimplementasikan dalam dunia kerja. Pengalaman ini diharapkan dapat menjadi bekal bagi taruna/i dalam menghadapi tantangan di dunia profesional nantinya.

5.2 Saran

Untuk meningkatkan kualitas pendidikan dan persiapan taruna, beberapa rekomendasi dapat dibuat berdasarkan pengalaman pelaksanaan On The Job Training (OJT) di Bandar Udara Mutiara SIS Al-Jufrie Palu:

1. Menekankan pengembangan keterampilan praktis yang dapat diandalkan untuk melakukan tugas sehari-hari setelah lulus. Ini mencakup hal-hal seperti komunikasi yang efektif, manajemen waktu, dan pemecahan masalah, yang merupakan komponen yang sangat penting untuk pekerjaan di penerbangan.
2. Membangun prosedur evaluasi yang konsisten selama OJT untuk mengukur kemajuan karyawan, memahami tantangan yang mungkin dihadapi, dan memberikan umpan balik yang bermanfaat. Program OJT dapat disesuaikan dan diperbaiki berdasarkan evaluasi ini.
3. Membangun kerjasama yang erat dengan industri penerbangan dan Bandar Udara Mutiara SIS Al-Jufri Palu untuk memastikan OJT memenuhi tuntutan lingkungan kerja. Melibatkan praktisi industri dalam proses pembelajaran dapat memperkaya pengalaman taruna dan memberikan wawasan berharga.

Diharapkan program On The Job Training (OJT) dapat menjadi landasan yang kuat untuk mempersiapkan taruna untuk menghadapi tantangan dunia kerja penerbangan dan meningkatkan kemampuan mereka.



DAFTAR PUSTAKA

- Direktur Jendral Perhubungan Udara. (2009). UU No. 1 Tahun 2009 *tentang Penerbangan*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Perhubungan Udara
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*.
- PPID Bandar Udara Mutiara SIS Al-Jufri Palu. 2023. Company Profile. Palu, Indonesia : PPID BLU Mutiara SIS Al-Jufri Palu.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (1996). *Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996 tentang Kebandarudaraan*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2001). *Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan*.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2018). *Annex 14 – Aerodromes*. ICAO. Noer, D. (1990). *Mohammad Hatta: Biografi Politik*. LP3ES.
- Tumewu, D., Mantiri, M., & Lapian, M. T. (2021). Efektivitas Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Tipe B Amurang Kabupaten Minahasa Selatan. *Governance*, 1(2).
- Laudon, K. C., & Laudon, J. P. (2018). *Management Information Systems: Managing the Digital Firm* (15th ed.). Pearson.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 21 Tahun 2015 tentang Apron Movement Control*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2017). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang Tugas dan Fungsi Apron Movement Control (AMC)*.
- Susanto, P. C., Ricardianto, P., Hartono, H., & Firdiiansyah, R. (2020). *Peranan Air Traffic Control untuk Keselamatan Penerbangan di Indonesia*. Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan, 17(1), 1-11. <https://doi.org/10.52186/aviasi.v17i1.54>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2011). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2011 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 172 (Civil Aviation Safety Regulation Part 172)*

LAMPIRAN

A. Unit Terminal, *Hygiene* dan Sanitasi

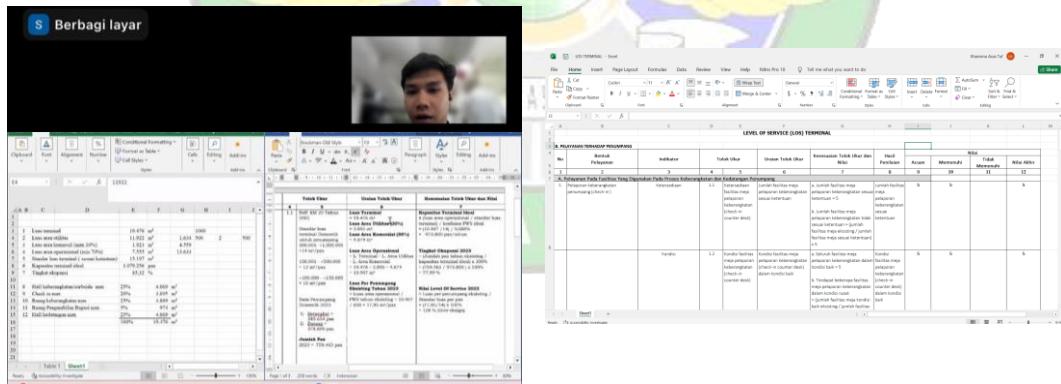


Penyediaan Ruang VIP



Inspeksi *Dropzone AreaI*

Inspeksi Gedung Terminal



Mengikuti kegiatan zoom penilaian LOS

Membantu menyusun penilaian LOS



Pengisian Checklist Harian

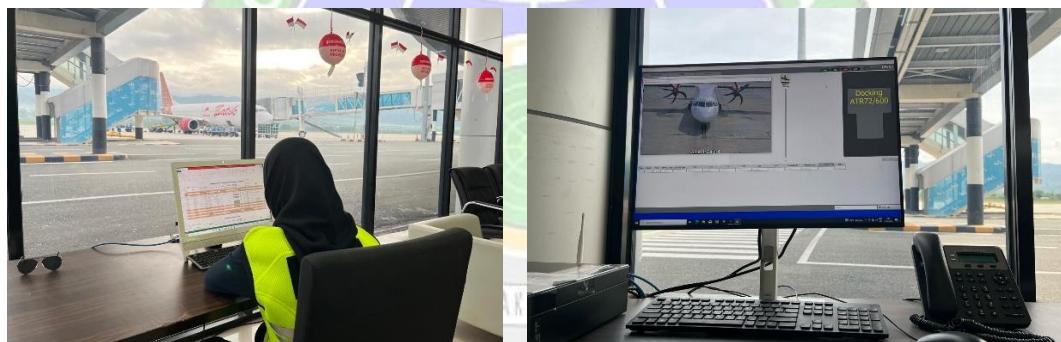
B. Unit Apron Movement Control



Marshalling Pesawat



Docking dan Undocking Aviobridge



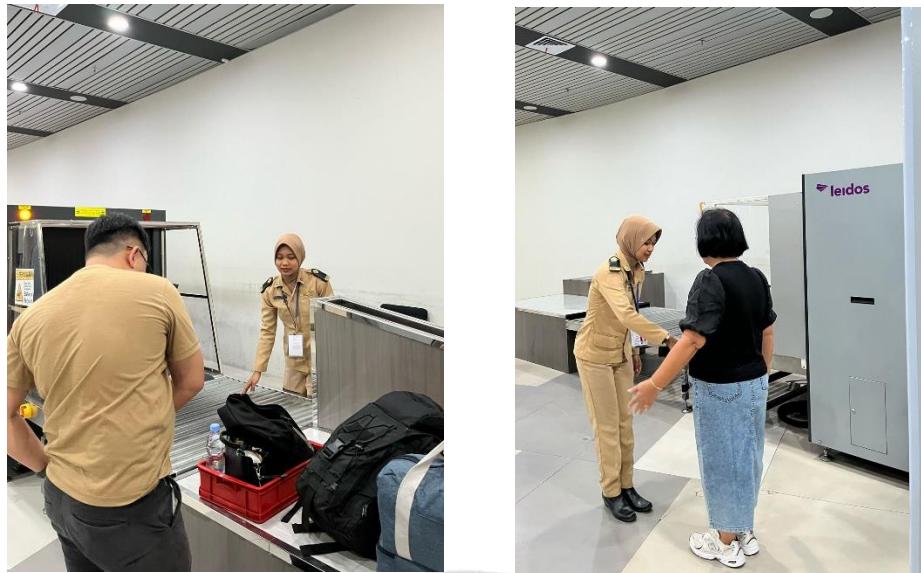
Mengisi data *Movement* pesawat

Mengoperasikan AVDGS dan ADGS

C. Aviation Security



Mengoperasikan X-Ray



Pemeriksaan di pos 2 dan 6 Pemeriksaan menggunakan HHMD

