

**PROSEDUR *DOCKING* DAN *UNDOCKING AVIOBRIDGE* DALAM
MENDUKUNG KETEPATAN WAKTU PENERBANGAN DI BANDAR
UDARA INTERNASIONAL JUANDA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**



MOCHAMMAD ABY DARMA SAPUTRA

NIT.30623037

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2026

**PROSEDUR *DOCKING* DAN *UNDOCKING AVIOBRIDGE* DALAM
MENDUKUNG KETEPATAN WAKTU PENERBANGAN DI BANDAR
UDARA INTERNASIONAL JUANDA**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 01 Desember 2025 – 27 Februari 2026



MOCHAMMAD ABY DARMA SAPUTRA

NIT.30623037

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2026

LEMBAR PERSETUJUAN

ROSEDUR *DOCKING* DAN *UNDOCKING AVIOBRIDGE* DALAM MENDUKUNG KETEPATAN WAKTU PENERBANGAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA

Oleh:

MOCHAMMAD ABY DARMA SAPUTRA

NIT. 30623037

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

Disetujui Oleh:

Supervisor

Dosen Pembimbing



LEOREZKY ISTYARSO

NIP. 20241723



FATMAWATI, M.Pd

NIP. 19801 102 2005002 2 002

Mengetahui,

PGS.Airport Operation
& Services Division
Head



ASWIN ANZHARI PERDANA PUTRA

NIP.20241732

LEMBAR PENGESAHAN

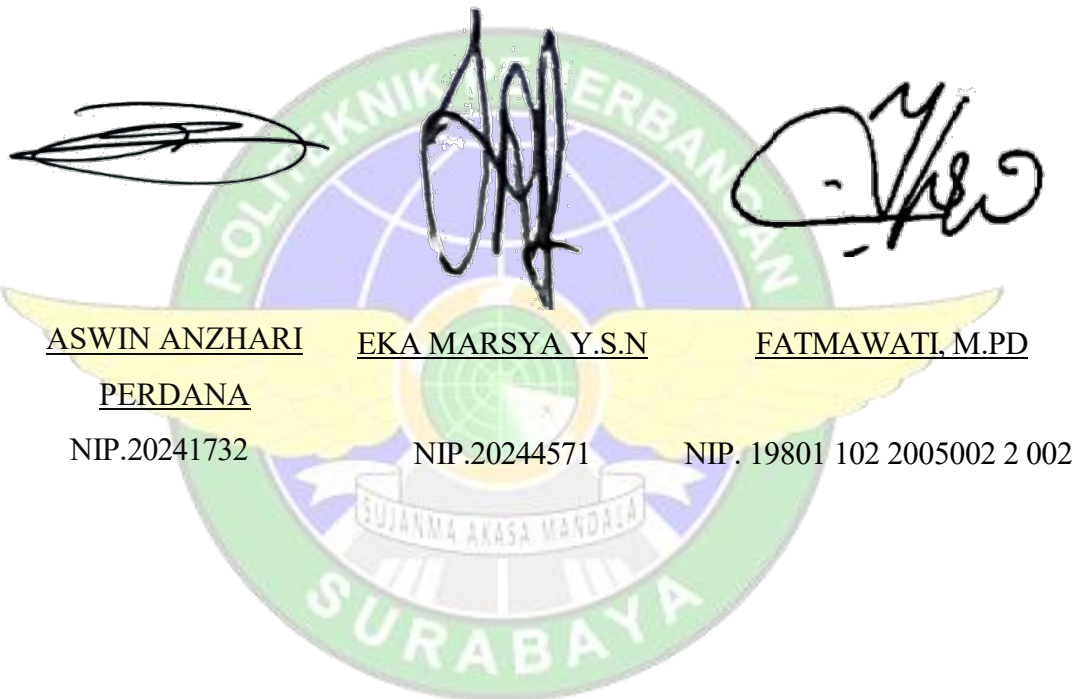
Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 19 bulan Februari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota




ASWIN ANZHARI
PERDANA
NIP.20241732


EKA MARSYA Y.S.N
NIP.20244571


FATMAWATI, M.PD
NIP. 19801 102 2005002 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah SWT, atas rahmat dan hidayah-Nya, Kami dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di PT. Angkasa Pura I (*Injourey Airport*) Bandar Udara Internasional Juanda Terminal 1, pada tanggal 01 Desember hingga 27 Februari 2026 dengan baik. Dengan adanya *On The Job Training* (OJT) ini, memberikan pelajaran yang sangat berharga bagi kami, karena dapat mengimplementasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh dari Politeknik Penerbangan Surabaya ke dalam dunia kerja yang sesungguhnya, Melalui praktik langsung di lapangan, kami semakin memahami dinamika sesungguhnya. Melalui praktik langsung di lapangan, kami semakin memahami dinamika dan tantangan dalam industri penerbangan, khususnya di bidang *Apron Movement Control* (AMC) dan *Aiport Operations Control Center* (AOCC).

Terselenggarakan kegiatan ini tidak terlepas dari dukungan dan kontribusi berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan penuh rasa hormat dan terima kasih, kami ingin menyampaikan apresiasi kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat dan nikmat-Nya.
2. Keluarga yang selalu memberikan doa, dukungan, serta kasih sayang.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, M. T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Ibu Fatmawati, M.Pd. selaku Pembimbing OJT.
6. Bapak Aswin Anzhari, selaku Department Head Airport Operation *Airside*, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT).

7. Mbak Eka Marysa Yunita SN, selaku Staf Admin yang telah membimbing kami selama kegiatan *On The Job Training* (OJT) berlangsung di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.
8. Bapak Alexandra W. Prasetyo, selaku Supervisor AMC yang telah membimbing kami selama kegiatan *On The Job Training* (OJT) berlangsung di Bandar udara Internasional Juanda Surabaya.
9. Bapak Bambang Kuspradoko, selaku Staf AMC yang telah membimbing kami selama kegiatan *On The Job Training* (OJT) berlangsung di Bandar udara Internasional Juanda Surabaya.
10. Bapak Angger Putra, selaku Staf AMC yang telah membimbing kami selama kegiatan *On The Job Training* (OJT) berlangsung di Bandar udara Internasional Juanda Surabaya.
11. Bapak Kadet Ali Wahyudin, selaku Staf AMC yang telah membimbing kami selama kegiatan *On The Joob Training* (OJT) berlangsung di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.
12. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
13. Para peserta OJT MTU IX Politeknik Penerbangan Surabaya, yang selalu bekerja sama dan saling mendukung dalam setiap kegiatan.

Surabaya, 19 Februari 2025

Mochammad Aby Darma Saputra

NIT.30623037

DAFTAR ISI

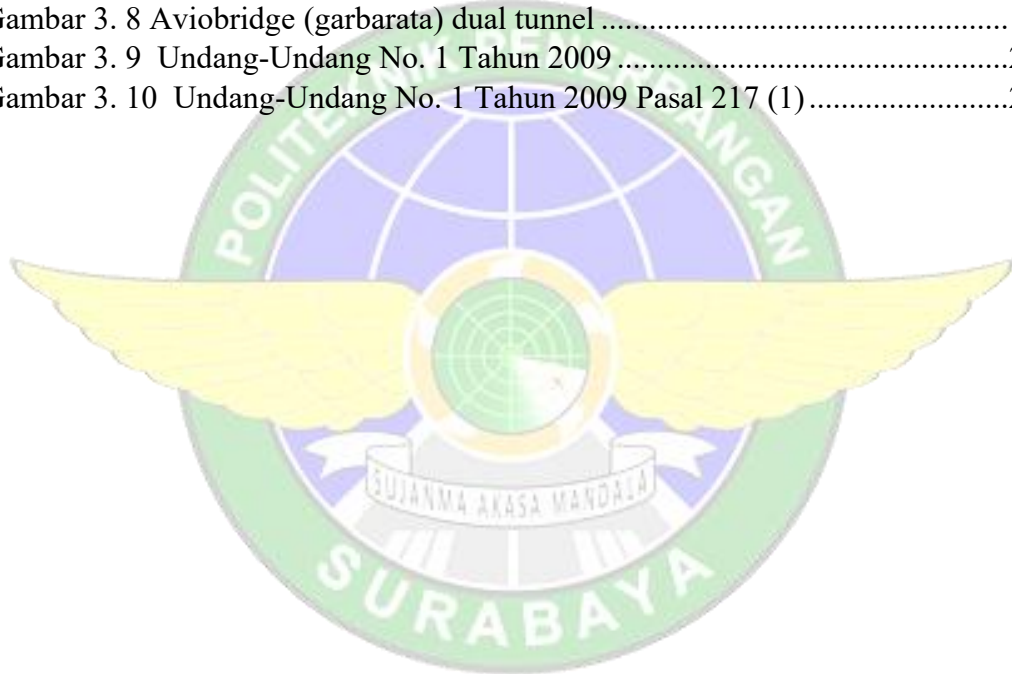
LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR LAMPIRAN.....	ix
BAB 1	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat.....	2
BAB 2	4
PROFILE LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)	4
2.1 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airpors).....	4
2.2 Sejarah Bandar Udara Internasional Juanda.....	5
2.3 Data umum dan Logo Perusahaan.	7
2.3.1 PT. Angkasa Pura Indonesia (<i>Injourney Airports</i>).....	7
2.4 Struktur Organsasi	8
BAB 3	9
PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	9
3.1 Ruang Lingkup.....	9
3.1.1 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	9
3.1.2 <i>Airport Operation Control Center</i> (AOCC)	9
3.1.3 <i>Airport Security Division</i> (AVSEC)	10
3.2 Jadwal Kegiatan.....	11
3.2.1 Jadwal Bulan 01 Desember 2025 – 08 February 2026 di Divisi <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	11
3.2.2 Jadwal Bulan 11-22 February-2026 di Divisi <i>Aiport Security Division</i> (AVSEC)	12
3.3 Tinjauan Teori	14
3.3 1 Bandar Udara	14
3.3.1.2 Fungsi Bandar Udara	14
3.4 Permasalahan.....	23

3.5 Penyelesaian Masalah	24
BAB 4	26
PENUTUP	26
4.1 Kesimpulan.....	26
4.2 Saran	26
DAFTAR PUSTAKA	28
LAMPIRAN.....	30



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Injourney Airports	4
Gambar 2. 2 Bandar Udara Internasional Juanda.....	5
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Airport Operation Airside Departement.....	8
Gambar 3. 1 Apron Movement Control (AMC)	9
Gambar 3. 2 Operation Control Center (AOCC)	10
Gambar 3. 3 Airport Security Division (AVSEC)	11
Gambar 3. 4 Jadwal bulan Desember Apron Movement Control (AMC)	12
Gambar 3. 5 Jadwal bulan Februari Aviation Security Division (AVSEC)	13
Gambar 3. 6 Counter check-in di bandar udara internasional Juanda, Surabaya...	17
Gambar 3. 7 Aviobridge (garbarata) single tunnel.....	19
Gambar 3. 8 Aviobridge (garbarata) dual tunnel	19
Gambar 3. 9 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009	21
Gambar 3. 10 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Pasal 217 (1)	21



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Tahapan pelaksanaan Docking	30
Lampiran 2 Contoh pengisian Aviobridge Utilization Services	30
Lampiran 3 Staff AMC memberikan pengarahan cara mengoperasikan aviobridge	30
Lampiran 4 Mengoperasikan Aviobridge	30
Lampiran 5 Proses tahapan pelaksanaan Un-Docking.....	31
Lampiran 6 Proses tahapan pelaksanaan Docking	31



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri penerbangan merupakan salah satu sektor yang memiliki dinamika tinggi dan kompleksitas operasional yang menuntut kecepatan, ketelitian, serta koordinasi antar divisi. Dalam mendukung kelancaran transportasi udara, maskapai penerbangan tidak hanya berperan sebagai penyedia layanan transportasi, tetapi juga sebagai institusi yang menjaga efisiensi operasional, keselamatan, keamanan, dan kualitas pelayanan kepada penumpang. Untuk mencapai hal tersebut, dibutuhkan sumber daya manusia yang kompeten, profesional, serta mampu beradaptasi terhadap situasi kerja yang cepat berubah di lingkungan bandar udara.

Politeknik Penerbangan Surabaya (*Poltekbang Surabaya*) sebagai lembaga pendidikan vokasi di bidang penerbangan memiliki peran penting dalam menyiapkan lulusan yang tidak hanya memahami teori, tetapi juga mampu mengaplikasikan pengetahuan tersebut secara praktis di lapangan. Salah satu bentuk implementasi pembelajaran berbasis pengalaman tersebut adalah melalui kegiatan *On the Job Training (OJT)*. Melalui program ini, Taruna mendapatkan kesempatan untuk belajar secara langsung di lingkungan kerja nyata, memahami sistem kerja maskapai dan *ground handling*.

Pelaksanaan OJT di PT Angkasa Pura Indonesia (*Injourney Airports*) Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda memberikan pengalaman berharga bagi Taruna, khususnya dalam memahami permasalahan prosedur *docking* dan *undocking Aviobridge* dalam mendukung ketepatan waktu penerbangan. Dalam praktiknya, proses *docking* dan *undocking Aviobridge* memiliki target waktu operasional ± 2 menit sesuai ketentuan internal. Tetapi masih menghadapi kendala teknis maupun nonteknis, sehingga mempengaruhi kelancaran dan efektivitas pelayanan.

Permasalahan tersebut menunjukkan bahwa kegiatan OJT tidak hanya berfungsi sebagai sarana pembelajaran teknis, tetapi juga sebagai kesempatan untuk memahami tantangan operasional yang terjadi secara langsung di lapangan. Melalui prosedur *docking* dan *undocking Aviobridge* memiliki target waktu operasional ± 2 menit sesuai ketentuan internal. dalam mendukung ketepatan waktu penerbangan, Taruna dapat mengembangkan kemampuan analisis, komunikasi, dan pemecahan masalah dalam situasi kerja nyata.

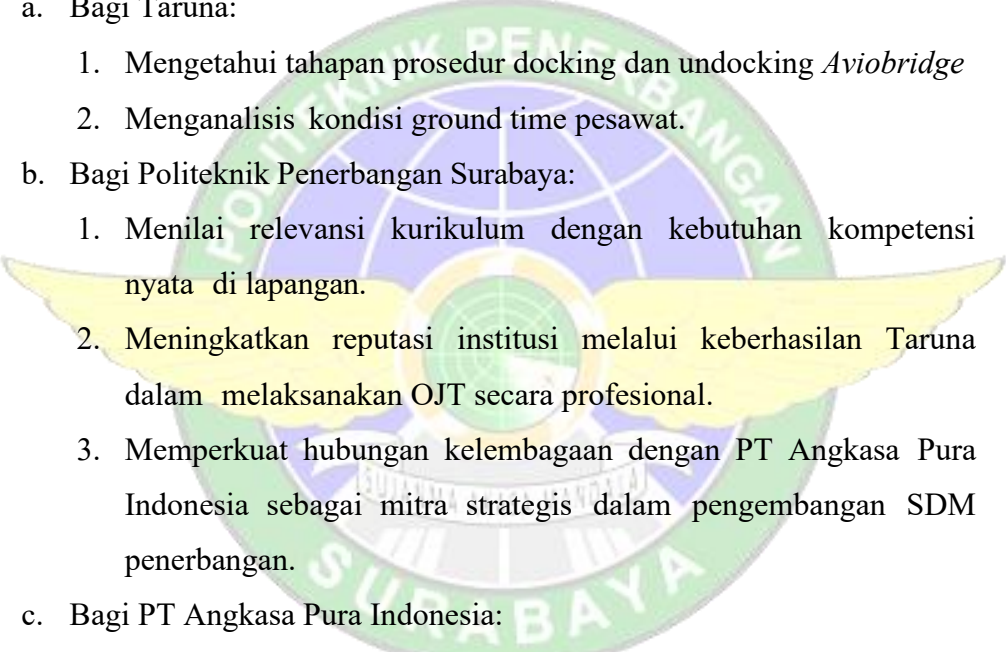
Laporan ini disusun sebagai bentuk dokumentasi dan refleksi atas kegiatan *On The Job Training (OJT)* yang telah dilaksanakan di PT. Angkasa Pura Indonesia. Isi laporan mencakup prosedur *docking* dan *undocking Aviobridge* dalam mendukung ketepatan waktu penerbangan, identifikasi faktor penyebab, serta upaya penyelesaian yang dapat diterapkan untuk meningkatkan efektivitas, efisiensi, dan kelancaran operasional. Diharapkan laporan ini dapat menjadi bahan evaluasi bagi institusi pendidikan maupun perusahaan dalam mengembangkan sistem operasional yang lebih adaptif terhadap dinamika di lapangan.

1.2 Maksud dan Manfaat

Kegiatan *On The Job Training (OJT)* bagi Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan bentuk pembelajaran berbasis pengalaman yang bertujuan memberikan kesempatan kepada Taruna untuk memperoleh pemahaman langsung mengenai dunia kerja di industri penerbangan. Pelaksanaan OJT di lingkungan PT. Angkasa Pura Indonesia (*Injourney Airport*), khususnya pada divisi prosedur *docking* dan *undocking Aviobridge*, menjadi sarana untuk menghubungkan teori yang diperoleh selama perkuliahan dengan praktik nyata di lapangan. Selain itu, kegiatan ini juga bertujuan membentuk sikap kerja profesional yang berorientasi pada keselamatan, efisiensi, pelayanan prima, serta kemampuan adaptif terhadap dinamika operasional di lingkungan bandara.

Melalui keterlibatan langsung dalam kegiatan operasional PT. Angkasa Pura Indonesia, Taruna dapat menerapkan ilmu yang telah dipelajari dalam proses kerja, seperti penanganan bagasi kedatangan, koordinasi antardivisi, serta penerapan standar keselamatan dan keamanan kerja di area *airside*. Pengalaman tersebut turut membentuk karakter profesional, meningkatkan disiplin, dan melatih kemampuan berpikir sistematis dalam menghadapi tantangan operasional.

Adapun manfaat pelaksanaan OJT dapat dijabarkan sebagai berikut:

- 
- a. Bagi Taruna:
 1. Mengetahui tahapan prosedur docking dan undocking *Aviobridge*
 2. Menganalisis kondisi ground time pesawat.
 - b. Bagi Politeknik Penerbangan Surabaya:
 1. Menilai relevansi kurikulum dengan kebutuhan kompetensi nyata di lapangan.
 2. Meningkatkan reputasi institusi melalui keberhasilan Taruna dalam melaksanakan OJT secara profesional.
 3. Memperkuat hubungan kelembagaan dengan PT Angkasa Pura Indonesia sebagai mitra strategis dalam pengembangan SDM penerbangan.
 - c. Bagi PT Angkasa Pura Indonesia:
 1. Mendapatkan dukungan tambahan dari Taruna dalam kegiatan operasional.
 2. Memperoleh kesempatan untuk mengenali serta mengembangkan calon tenaga kerja potensial yang memahami proses operasional dasar di industri penerbangan.
 3. Meningkatkan kolaborasi antara dunia pendidikan vokasi dan industri dalam menciptakan SDM yang kompeten dan berintegritas.

BAB 2

PROFILE LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airpors)



Gambar 2. 1 Injourney Airports

Pengelolaan bandar udara di Indonesia merupakan bagian penting dari sistem transportasi nasional yang berperan dalam mendukung mobilitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi, serta konektivitas antarwilayah. Pada tahap awal, pengelolaan bandar udara di Indonesia dilaksanakan secara langsung oleh pemerintah. Namun, seiring dengan meningkatnya kompleksitas operasional dan tuntutan pelayanan jasa kebandarudaraan yang profesional, pemerintah membentuk badan usaha khusus untuk mengelola bandar udara secara komersial dan berorientasi pada pelayanan publik (Putra & Pratama, 2020). Dalam perkembangannya, pemerintah mendirikan dua Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang kebandarudaraan, yaitu PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II. PT Angkasa Pura I didirikan pada tahun 1962 dan bertanggung jawab atas pengelolaan bandar udara di kawasan Indonesia bagian tengah dan timur, sedangkan PT Angkasa Pura II yang berdiri pada tahun 1984 mengelola bandar udara di wilayah Indonesia bagian barat. Keberadaan kedua BUMN ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi operasional, keselamatan penerbangan, serta kualitas pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara (Wibowo, 2019).

Seiring waktu, pengelolaan bandar udara secara terpisah dinilai menimbulkan perbedaan standar pelayanan dan efektivitas operasional

antarwilayah. Oleh karena itu, pemerintah melalui Kementerian BUMN melakukan restrukturisasi dengan menggabungkan PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II ke dalam satu entitas pengelola bandar udara nasional. Penggabungan ini melahirkan PT Angkasa Pura Indonesia yang kemudian bertransformasi menjadi InJourney Airports sebagai bagian dari holding PT Aviasi Pariwisata Indonesia (Persero) (Kementerian BUMN, 2022). InJourney Airports hadir sebagai operator bandar udara terpadu yang mengelola puluhan bandar udara di Indonesia dengan visi menciptakan bandar udara berkelas dunia. Fokus utama pengelolaan diarahkan pada peningkatan kualitas pelayanan berbasis pengalaman penumpang (passenger experience), penerapan inovasi teknologi, efisiensi operasional, serta penguatan aspek keselamatan, keamanan, dan keberlanjutan bandar udara (Kementerian BUMN, 2022).

2.2 Sejarah Bandar Udara Internasional Juanda



Gambar 2. 2 Bandar Udara Internasional Juanda

Bandar Udara Bandara Internasional Juanda awalnya dibangun sebagai pangkalan udara milik TNI Angkatan Laut (TNI-AL), yang dikenal dengan nama Lanudal Juanda. Ide pembangunan ini sudah digagas sejak akhir 1950-

an dengan tujuan mendukung kebutuhan militer dan pertahanan nasional. Lokasi di Desa Sedati, Sidoarjo, dipilih karena memiliki kontur tanah datar dan area luas, ideal untuk pendaratan dan lepas landas pesawat militer. Pangkalan ini diresmikan secara resmi pada 12 Agustus 1964 oleh Presiden pertama Republik Indonesia, sebagai pengganti pangkalan udara sebelumnya di Morokrembangan. Seiring waktu, pesatnya perkembangan transportasi udara dan meningkatnya permintaan penerbangan sipil membuat Lanudal Juanda perlahan dibuka bagi layanan sipil, sehingga fungsi bandara berevolusi dari semata pangkalan militer ke fasilitas penerbangan gabungan.

Dengan meningkatnya trafik sipil dan kebutuhan operasional penerbangan komersial, pengelolaan bandara pun berubah. Pada 26 Oktober 1981 pengelolaan penerbangan sipil di Lanudal Juanda dialihkan dari Departemen Pertahanan ke Departemen Perhubungan melalui SKB (Surat Keputusan Bersama) antara instansi terkait. Kemudian, sejak 1 Januari 1985, pengelolaan sepenuhnya diserahkan ke PT Angkasa Pura I (Persero), lalu menjalankan operasional bandara hingga saat ini. Di bawah pengelolaan Angkasa Pura I, Bandara Juanda berkembang pesat — pada 1987 mulai melayani penerbangan internasional ke beberapa tujuan Asia dan pada 24 Desember 1990 secara resmi memiliki status bandara internasional setelah peresmian terminal internasional. Transformasi ini menjadikan Bandara Juanda dari pangkalan militer menjadi pintu gerbang penerbangan sipil dan komersial yang melayani penumpang domestik maupun internasional, memberikan kontribusi besar terhadap aksesibilitas dan mobilitas di kawasan Jawa Timur.

2.3 Data umum dan Logo Perusahaan.

2.3.1 PT. Angkasa Pura Indonesia (*Injourney Airports*)

1). Alamat Perusahaan: Jalan Ir. H. Juanda Sidoarjo, Jawa Timur.

Kode pos : 61253

2). Telepon (Central Telepon T1) : (031)2986200

Telepon (Central Telepon T2) : (031)2986700

3). Media Sosial

a). Facebook : -

b). Twitter : -

c). Email : sub@injourneyairports.id
humas.sub@injourneyairports.id

d). Telp : -

e). WhatsApp: -

4). Website : <https://juanda-airport.com>



2.4 Struktur Organisasi



Gambar 2. 3 Struktur Oranisasi Airport Operatiaon Airside Departement



BAB 3

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

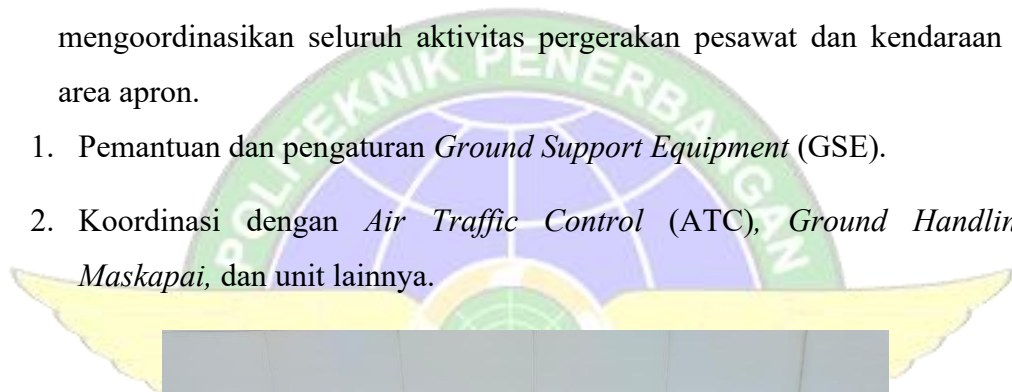
3.1 Ruang Lingkup

Dalam melaksanakan On The Job Training (OJT) Mahasiswa Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan pada beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Internasional Juanda yaitu:

3.1.1 *Apron Movement Control* (AMC)

Unit operasional di bandar udara yang bertugas mengendalikan dan mengoordinasikan seluruh aktivitas pergerakan pesawat dan kendaraan di area apron.

1. Pemantuan dan pengaturan *Ground Support Equipment* (GSE).
2. Koordinasi dengan *Air Traffic Control* (ATC), *Ground Handling*, *Maskapai*, dan unit lainnya.



Gambar 3. 1 *Apron Movement Control* (AMC)

3.1.2 *Airport Operation Control Center* (AOCC)

Pusat kendali operasional bandara yang berfungsi mengintegrasikan pemantauan, koordinasi, dan pengambilan keputusan terhadap seluruh kegiatan operasional bandara secara real-time. AOCC mengoordinasikan unit-unit terkait seperti AMC, ATC, maskapai,

ground handling, AVSEC, fasilitas bandara, dan layanan darurat untuk memastikan kelancaran operasional, keselamatan, serta ketepatan waktu penerbangan. Melalui AOCC, potensi gangguan operasional dapat diidentifikasi lebih dini dan ditangani secara terpadu guna meminimalkan dampak terhadap operasi bandara.



Gambar 3. 2 *Operation Control Center (AOCC)*

3.1.3 *Airport Security Division (AVSEC)*

Merupakan unit pengamanan di bandar udara yang bertanggung jawab menjaga keamanan penerbangan dari Tindakan melawan hukum. AVSEC melaksanakan pemeriksaan penumpang, barang bawaan, kargo, serta pengawasan akses ke area terbatas bandara sesuai regulasi nasional dan standar keamanan internasional. AVSEC juga melakukan patrol, pengawasan area sisi darat dan sisi udara, serta penanganan potensi ancaman untuk memastikan operasional penerbangan berlangsung aman dan terkendali.



Gambar 3. 3 *Airport Security Division (AVSEC)*

3.2 Jadwal Kegiatan

Adapun Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT ke – 2 yang dilaksanakan dari 01 Desember 2025 sampai 27 Februari 2026 Manajemen Transportasi Udara (MTU) ini penulis laksanakan di Bandara Udara Internasional Terminal 1 dengan Detail sebagai berikut:

3.2.1 Jadwal Bulan 01 Desember 2025 – 08 February 2026 di Divisi *Apron Movement Control* (AMC)

Pada bulan Desember 2025, penulis ditempatkan pada Divisi *Apron Movement Control* dengan sistem kerja 7 jam per *shift*. Jadwal dinas menggunakan kode:

1. 20.00 – 06.00 : Dinas malam
2. 13.00 – 20.00 : Dinas siang
3. 06.00 – 13.00 : Dinas pagi
4. L : Libur

JADWAL DINAS APRON MOVEMENT CONTROL
BANDARA INTERNASIONAL JUANDA - SIDGARJO
DESEMBER 2025

NO	GROUP	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	
		SN	SL	RB	KM	JM	RE	RE	RE	SN	SL	RB	KM	JM	RE	RE	RE	SN	SL	RB	KM	JM	RE	RE	RE	SN	SL	RB	KM	JM	RE	RE	RE
1	GROUP A	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	
2	GROUP B	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	
3	GROUP C	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	
4	GROUP D	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	

KETERANGAN:
M (MALAM) = 20.00 - 06.00 WIB
S (SIANG) = 13.00 - 20.00 WIB
P (PAGI) = 06.00 - 13.00 WIB
L (LIBUR)

GROUP A
1. RIZKI APRILIANTO (SPV)
2. NOVIANTO HARI N. (SPV)
3. GALIH PUTRA (SPV)
4. ANDY SUSANTO (AMC)
5. FERI MAHAR (AMC)
6. RICHARD SETIA P. (DA)
7. NAUFAL A. (DA)
8. GUNUNG HARNOJO (DA)
9. GALIH SAPTODI (DA)
10. ROBY ALDIAN (DA)
11. EDO CAHYONO (DA)
12. WAKASH (DEO)
13. Muhammad Ramadhani A. S.
14. Estelle Carla Santon Almes

GROUP B
1. LEONIZY SYBARO (SPV)
2. ALEXANDRA W. PRASITJO (SPV)
3. BAMBANG KUSPRADONO (AMC)
4. ANGGER PUTRA (AMC)
5. ANNISYA (AMC)
6. BAYU ARHENDONG (DA)
7. KADEY ALI (DA)
8. MUH. ZAILENA (DA)
9. RAHMANAN FERDIA (DA)
10. SINGGIR YUNWANTO (DA)
11. TITO HIRMANAN (DEO)
12. Yudhistira Khulsi Sufahri
13. Mochammad Ahy Dharma Saputra
14. Indriyeni Putri Rezeki

GROUP C
1. MUH. ABRIEN (SPV)
2. UMERNA GALIH (SPV)
3. RIZKY SAFUTRA (AMC)
4. NUR-ADAH (AMC)
5. RAHMANNYAH (AMC)
6. BENI HARI (DA)
7. RATRI DEWANANDA (DA)
8. YUSUF DHARMANAN (DA)
9. EREY NURZAMAN (DA)
10. FAIZAL FATURROHMAN (DA)
11. RIZA RAJAGH A. (DEO)
12. Muhammad Adhira Farrel Izzuddin
13. Fredika Des Santos Da Cruz

GROUP D
1. INDRA RACHMAT (SPV)
2. RIM. SIGIT D. (SPV)
3. KURNIA DHI RISKY (AMC)
4. COKRA DWI L. (AMC)
5. NOVIA RIZA (AMC)
6. ARDI MUTHIAH (AMC)
7. RIZAL HANAFI (DA)
8. SAFRA AT (DA)
9. ISETIT NISER CAHYO (DA)
10. ANGGA YULIANTO (DA)
11. NARUA ARBASTYD (DA)
12. SALMAN ALFARIZY (DEO)
13. Wahyu Fajar Romadhoni
14. Zennia Barito Barreto Soares

Sidgarjo, 12 Desember 2025

Airport Operation Available
Department Head



ASWIN ANDHARI

Gambar 3. 4 Jadwal bulan Desember *Apron Movement Control* (AMC)

Selama bertugas pada unit *Apron Movement Control* (AMC), penulis melaksanakan kegiatan sebagai berikut:

1. Melakukan proses *docking* dan undocking.
2. Mengawasi proses towing pesawat dengan staf AMC.
3. Marshaller

3.2.2 Jadwal Bulan 11-22 February-2026 di Divisi *Aiport Security Division* (AVSEC)

Pada bulan Februari 2026, penulis ditempatkan pada Divisi *Aiport Security Division* dengan sistem Office Hour (OH) kerja 9 jam. Jadwal dinas menggunakan kode:

1. 08.00 – 17.00 : Dinas pagi
2. L : Libur

JADWAL DINAS ON THE JOB TRAINING (OJT) PPIC CURUG
DI LINGKUNGAN AIRPORT SECURITY DIVISION
BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA TAHUN 2025

KELOMPOK 1		FEBRUARI														KETERANGAN	
NO	NAMA	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M			
		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			
1	Muhammad Adrian Farel Izzudin	NTMA	SCR T1	SCR T1	TMA T1	L	L	TMA T1	SCR T2	SCR T2	TMA T2	TMA T2	L	L	Mengikuti kedinasan Airport Security Division di Terminal 1 dan Terminal 2 dengan pola Office Hour (dimulai pukul 08.00 Wib s.d 17.00 Wib) dengan menyesuaikan Department yang tertera di dalam Jadwal OJT.		
2	Fredillo Dos Santos Da Cruz	NTMA	SCR T1	SCR T1	TMA T1	L	L	TMA T1	SCR T2	SCR T2	TMA T2	TMA T2	L	L			
3	Muhammad Ramadhan Abyantara Soeprapto	NTMA	TMA T1	TMA T1	SCR T1	L	L	SCR T1	TMA T2	TMA T2	NTMA	NTMA	L	L			
4	Estella Carlo Santos Alves	NTMA	TMA T1	TMA T1	SCR T1	L	L	SCR T1	TMA T2	TMA T2	NTMA	NTMA	L	L			
5	Yudhistira Khulki Saahara	NTMA	NTMA	NTMA	SCR T2	L	L	SCR T2	SCR T1	SCR T1	TMA T1	TMA T1	L	L			
6	Indriyani Putri Basuki	NTMA	SCR T2	SCR T2	TMA T2	L	L	TMA T2	NTMA	NTMA	SCR T1	SCR T1	L	L			
7	Mochammad Aby Duma Saputra	NTMA	SCR T2	SCR T2	TMA T2	L	L	TMA T2	NTMA	NTMA	SCR T1	SCR T1	L	L			
8	Zeniva Barros Barreto Soares	NTMA	TMA T2	TMA T2	NTMA	L	L	NTMA	TMA T1	TMA T1	SCR T2	SCR T2	L	L			
9	Wahyu Fajar Romadhoni	NTMA	TMA T2	TMA T2	NTMA	L	L	NTMA	TMA T1	TMA T1	SCR T2	SCR T2	L	L			

KETERANGAN TAMBAHAN :

1. SCR : Tim Screening
2. TMA : Tim Terminal Protection
3. NTMA : Tim Non Terminal Protection (Menggunakan Vest)
4. T1 & T2 : Terminal 1 & Terminal 2
5. Dinas OH mulai dari : 08.00 Wib s.d 17.00 Wib
6. Dinas LK : OFF
7. Hadir 30 menit sebelum jam mulai kedinasan untuk menghadap kepada Airport Security Chief On Duty
8. Setiap pertitinan agar disampaikan kepada Chief dan WA Group.

Juanda, 10 Februari 2025

PH. Airport Security Division Head

ALI SCHUDI

Gambar 3. 5 Jadwal bulan Februari *Avition Security Division* (AVSEC)

Selama bertugas pada unit *Aiport Security Division* (Avsec), penulis melaksanakan kegiatan sebagai berikut:

1. Melakukan proses *screening*.
2. Melakukan proses Terminal Protection
3. Melakukan proses Non Terminal Protection.

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara

Bandar udara, biasa diakronimkan sebagai bandara (bahasa Inggris: *airport*), merupakan sebuah fasilitas di mana pesawat terbang seperti pesawat udara dan helikopter dapat lepas landas dan mendarat. Suatu bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah *landasan pacu* atau *helipad*, sedangkan untuk bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunanya seperti bangunan *terminal* dan *hanggar*. A Widya Purnama – 2018. Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization) Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan menurut PT (persero) Angkasa Pura Bandar Udara adalah "lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat".

3.3.1.2 Fungsi Bandar Udara

Bandara memiliki peran multifungsi dalam sistem transportasi udara. Berikut adalah beberapa fungsi utamanya:

1. Transportasi Penumpang: Bandara menjadi gerbang utama bagi jutaan penumpang yang melakukan perjalanan domestik maupun internasional setiap harinya.
2. Pengiriman Cargo: Bandara memfasilitasi distribusi barang secara cepat dan efisien melalui jalur udara, terutama untuk kebutuhan mendesak seperti obat-obatan dan bahan penting lainnya.
3. Keamanan Penerbangan: Bandara dilengkapi dengan sistem keamanan canggih, termasuk pemeriksaan penumpang dan barang, untuk memastikan keselamatan penerbangan.

3.3.1.3 Fasilitas bandar udara

Sisi Udara (Air Side)

1. Runway atau landas pacu yang mutlak diperlukan pesawat.

Panjangnya landas pacu biasanya tergantung dari besarnya pesawat yang dilayani. Untuk bandar udara perintis yang melayani pesawat kecil, landasan cukup dari rumput ataupun tanah diperkeras (stabilisasi). Panjang landasan perintis umumnya 1.200 meter dengan lebar 20 meter, misal melayani Twin Otter, Cessna, dll. Pesawat kecil berbaling-baling dua (umumnya cukup 600-800 meter saja). Sedangkan untuk bandar udara yang agak ramai dipakai konstruksi aspal, dengan panjang 1.800 meter dan lebar 30 meter. Pesawat yang dilayani adalah jenis *turbo-prop* atau jet kecil seperti Fokker-27, Tetuko 234, Fokker-28. Pada bandar udara yang ramai, umumnya dengan konstruksi beton dengan panjang 3.600 meter dan lebar 45-60 meter. Pesawat yang dilayani jet sedang seperti Fokker-100, DC-10, B-747, Hercules. Bandar udara internasional terdapat lebih dari satu landasan untukantisipasi ramainya lalu lintas.

2. Apron atau tempat parkir pesawat yang dekat dengan terminal building, konstruksi apron umumnya beton bertulang, karena memikul beban besar yang statis dari pesawat.

3. Taxiway menghubungkan antara apron dan runway. Jumlah ataupun besar taxiway tergantung pada pesawat yang mendarat di bandara udara.

4. Garbarata atau *Aviobridge* atau belali gajah adalah jembatan penghubung berdinding dan beratap yang menghubungkan ruang tunggu penumpang di terminal bandara langsung ke pintu pesawat udara. Tujuannya adalah untuk memudahkan penumpang naik dan turun pesawat tanpa harus berjalan di landasan pacu menggunakan tangga. Selain itu, manfaat dari adanya garbarata ini yaitu mengurangi resiko kecelakaan di landasan pacu dan efisiensi dalam

proses boarding.

5. Untuk keamanan dan pengaturan, terdapat Air Traffic Controller, berupa menara khusus pemantau yang dilengkapi radio control dan radar.
6. Karena dalam bandar udara sering terjadi kecelakaan, maka disediakan unit penanggulangan kecelakaan (*air rescue service*) berupa peleton penolong dan pemadam kebakaran, mobil pemadam kebakaran, tabung pemadam kebakaran, ambulans, dan peralatan penolong lainnya.
7. Juga ada *fuel service* untuk mengisi bahan bakar avtur.

Sisi Darat (*Landside*)

1. Terminal bandar udara atau *concourse* adalah pusat urusan penumpang yang datang atau pergi. Di dalamnya terdapat pemindai bagasi sinar X, counter check-in, (CIQ, Custom – Immigration – Quarantine) untuk bandar udara internasional, dan ruang tunggu (*boarding lounge*) serta berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang. Di bandar udara kecil, penumpang naik ke pesawat melalui tangga (*pax step*) yang bisa dipindah-pindah.
2. Curb, adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal.
3. Parkir kendaraan, untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput, termasuk taksi.



Gambar 3. 6 Counter check-in di bandar udara internasional Juanda, Surabaya

3.3.1.4 *Apron Movement Control (AMC)*

Merupakan unit operasional di bandar udara yang bertugas mengedalikan di bandar udara yang bertugas mengendalikan dan mengoordinasikan seluruh aktivitas pergerakan pesawat dan kendaraan di area apron. Petugas AMC melakukan pemantauan dan pengaturan parkir pesawat, *pushback*, serta pergerakan *Ground Support Equipment (GSE)* melalui koordinasi dengan ATC, ground handling, maskapai, dan unit terkait lainnya. Fungsi AMC bertujuan untuk memastikan kegiatan di apron berjalan secara aman, tertib, dan sesuai prosedur, sekaligus mendukung keselamatan penerbangan dan ketepatan waktu operasional. Petugas AMC sebagai pihak yang terlibat secara langsung dalam pengawasan *docking-undocking*.

3.3.1.5 *Aviobridge (Garbarata)*

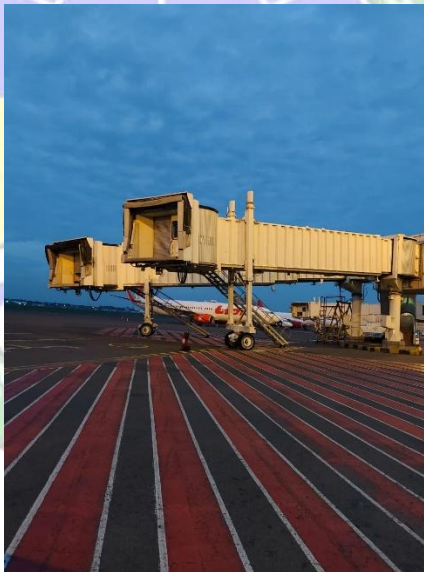
Menurut (Ode Farhan Ezra Fahmi et al., 2024) Bandara menyediakan berbagai fasilitas pendukung yang bertujuan untuk meningkatkan kenyamanan penumpang, salah satunya adalah Garbarata yaitu koridor tertutup seperti jembatan yang menghubungkan pintu pesawat ke terminal, memfasilitasi naik dan

turun pesawat yang lebih lancar dan lebih nyaman bagi penumpang dan awak pesawat. Garbarata memiliki fungsi penting dalam meningkatkan kualitas layanan penumpang dengan meningkatkan kenyamanan dan kepuasan secara keseluruhan. Salah satu fasilitas penunjang di sisi udara (*airside*) yang berfungsi sebagai penghubung antara terminal penumpang dengan pesawat udara. Pengoperasian *Aviobridge* yang tepat dan sesuai prosedur sangat berpengaruh terhadap kelancaran proses kedatangan dan keberangkatan pesawat, khususnya dalam mendukung ketepatan waktu operasional penerbangan.

Adapun peran *Aviobridge* dalam proses arrival dan departure. Dalam proses arrival, *Aviobridge* berperan sebagai penghubung aman untuk boarding penumpang dan pengendali awal arus kedatangan. Pada proses departure, *Aviobridge* berfungsi mendukung boarding yang terkontrol serta menjaga ketepatan waktu penerbangan melalui proses *docking* dan *undocking* yang sesuai SOP. Secara umum, *Aviobridge* diklasifikasikan berdasarkan jumlah tunnel, sistem pergerakan, mekanisme elevasi, serta fungsi dan desainnya. Jenis yang paling umum digunakan adalah single tunnel apron drive *Aviobridge* untuk melayani pesawat narrow body, sementara dual tunnel digunakan untuk pesawat berbadan lebar dengan volume penumpang tinggi.



Gambar 3. 7 *Aviobridge* (garbarata) single tunnel



Gambar 3. 8 *Aviobridge* (garbarata) dual tunnel

3.3.1.6 Prosedur *Docking* dan *Undocking* *Aviobridge*

1. ***Docking*** adalah proses penghubungan *Aviobridge* (garbarata) secara aman dengan pintu pesawat udara yang telah parkir di *parking stand*, dengan tujuan memfasilitasi proses naik-turun penumpang secara tertutup dan terkendali. Proses docking melibatkan penyesuaian posisi *Aviobridge* terhadap pintu pesawat, pemasangan *safety locks*, dan verifikasi ketinggian

serta kesesuaian sambungan fisik antara *Aviobridge* dan pesawat (IATA, 2020; ICAO, 2018).

2. Definisi *Undocking* merupakan proses pelepasan dan penarikan kembali *Aviobridge* dari pintu pesawat setelah selesai digunakan, guna mempersiapkan pesawat untuk pushback. Dalam prosedur proses *docking* *Aviobridge* dilakukan setelah pesawat *on-block* dan dinyatakan aman, dengan tahapan pemeriksaan, pergerakan menuju pintu pesawat, penyesuaian posisi, dan penguncian. Proses *undocking* dilakukan setelah pintu pesawat ditutup dan mendapat clearance, dengan menarik kembali *Aviobridge* secara bertahap sehingga ke posisi parkir untuk mendukung proses pushback pesawat.
3. Dokumen ICAO / Annex 14 adalah standar dan praktik direkomendasikan untuk perencanaan dan operasi bandar udara. Apron merupakan area permukaan udara yang digunakan untuk parkir, pengisian bahan bakar, pemuatan, dan menurunkan/pembongkaran penumpang serta kargo. (Candra Susanto & Keke, 2019) Annex 14 – Aerodrome merupakan ketentuan tentang spesifikasi dan desain dan kegiatan di bandar udara. ICAO Annex 14 tidak mempunyai angka durasi operasional menit-per-menit. Sehingga mengklarifikasi sumber target waktu ± 2 menit sebagai acuan internal, bukan standar internasional.
4. Standart Operasional Prosedur menurut (Dimas Fakhrurozi & Septiyani Putri Astutik, 2024) Saat pengawasan dan pelayanan di sisi udara, unit AMC harus sesuai dengan tugas pokok dan fungsi yang telah ditetapkan agar tercapainya tugas pengawasan dan pelayanan sesuai dengan Standart Operating Procedure (SOP) yang sudah ditentukan pada pasal 217 ayat (1) UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan.

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG
PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang: a. bahwa negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang;
b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara;
c. bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;

Gambar 3. 9 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009

Pasal 217

(1) Setiap bandar udara yang dioperasikan wajib memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta ketentuan pelayanan jasa bandar udara.

Gambar 3. 10 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Pasal 217 (1)

5. Service Level Agreement internal AMC & Indikator Kinerja yang digunakan oleh pengelola bandara adalah Target durasi *docking Aviobridge* ± 2 menit merupakan standar operasional internal untuk menjaga kelancaran proses ground handling sesuai target ketepatan waktu operasional penerbangan. Target ini dipakai sebagai acuan kinerja di unit AMC Bandara Jusanda.

3.3.1.7 Ketepatan Waktu Penerbangan (On Time Performance/OTP)

Menurut (Anggraeni et al., 2022) On Time Performance (OTP) merupakan ukuran yang menunjukkan kemampuan sarana transportasi untuk tiba tepat waktu di tujuan. Berbicara mengenai OTP tidak dapat terlepas dengan istilah delay atau keterlambatan. Definisi keterlambatan menurut Undang-Undang Nomor 1 tentang Penerbangan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan. Ketepatan waktu penerbangan (On Time Performance/OTP) adalah indikator kinerja operasional yang menunjukkan tingkat kesesuaian antara waktu keberangkatan/kedatangan penerbangan aktual dengan jadwal yang telah ditetapkan, dalam batas toleransi tertentu, sebagai cerminan efektivitas koordinasi dan efisiensi sistem operasi penerbangan. Faktor ground operation juga mempengaruhi OTP meliputi efektivitas turnaround proses, kesiapan gate dan peralatan, koordinasi personel, serta faktor manusia. Ground time memiliki hubungan langsung dengan OTP karena menjadi periode pelaksanaan seluruh kegiatan pendukung keberangkatan. Dalam ground time, *docking Aviobridge* berperan sebagai awal proses operasi darat, sedangkan *undocking Aviobridge* menjadi penanda akhir sebelum pushback, sehingga ketepatan kedua proses tersebut berpengaruh terhadap keberhasilan OTP.

3.3.1.8 Standar Operasional & Target Waktu

Standar operasional merupakan pedoman baku yang mengatur tahapan dan persyaratan keselamatan dalam pelaksanaan Ground operation (Anggraeni et al., 2022), sedangkan target waktu merupakan tolak ukur kinerja yang ditetapkan untuk mencapai efisiensi operasional. Dalam pelaksanaannya, pencapaian target waktu harus selalu berada dalam batas kepatuhan terhadap standar operasional dan tidak dapat dijadikan dasar untuk mengabaikan aspek keselamatan. SOP memiliki peran penting dalam operasi bandara sebagai pedoman baku untuk menjamin keselamatan dan konsistensi pelaksanaan kegiatan operasional.

Berdasarkan standar operasional internal bandara, target waktu operasional ditetapkan sebagai tolak ukur efisiensi dalam mendukung kelancaran proses dan ketepatan waktu penerbangan. Konsep Service level Agreement (SLA) dan Instruksi Kerja (IK) digunakan sebagai instrumen pengendalian dan evaluasi kinerja layanan, di mana pencapaiannya harus tetap mengedepankan kepatuhan terhadap SOP dan prinsip keselamatan penerbangan.

3.4 Permasalahan

Selama pelaksanaan OJT di Terminal 1 Bandara Internasional Juanda, khususnya pada area air side (apron), penulis mengamati adanya keterlambatan pada pelaksanaan prosedur *docking Aviobridge* terhadap pesawat yang baru tiba. Keterlambatan tersebut berpotensi mempengaruhi ketepatan waktu operasional penerbangan, terutama pada periode jam sibuk.

Berdasarkan hasil pengamatan, keterlambatan pelaksanaan *docking Aviobridge* tidak disebabkan oleh satu faktor tunggal, melainkan dipengaruhi oleh beberapa kondisi operasional, antara lain kesiapan pesawat setelah *on-block*, koordinasi antara petugas AMC dengan unit terkait, kesiapan peralatan pendukung (seperti GPU), serta kondisi teknis *Aviobridge*. Kombinasi faktor-faktor tersebut berdampak pada bertambahnya ground time pesawat dan berpotensi mempengaruhi ketepatan waktu keberangkatan selanjutnya.

Secara lebih rinci, faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan pelaksanaan *docking Aviobridge* antara lain:

1. Keterlambatan penyediaan peralatan pendukung seperti GPU yang diperlukan sebelum *docking Aviobridge*.
2. Ketergantungan kecepatan *docking* terhadap kesiapan dan koordinasi petugas AMC.

3. Variasi waktu kesiapan pesawat setelah parkir (*on-block*) sebelum proses *docking* dapat dilakukan.
4. Adanya gangguan teknis pada *Aviobridge* yang menyebabkan proses *docking* memerlukan waktu lebih lama.
5. Kondisi kepadatan lalu lintas pesawat pada jam sibuk (*peak hour*) yang mempengaruhi efektivitas pelaksanaan prosedur *docking*.

3.5 Penyelesaian Masalah

1. Peningkatan sosialisasi menjadi langkah awal yang penting dalam mengatasi permasalahan operasional. Sosialisasi ini dapat dilakukan melalui pelaksanaan *briefing* singkat sebelum memasuki jam sibuk (*peak hour*) guna menyampaikan prosedur kerja, pembagian tugas, serta target waktu operasional yang harus dicapai. Melalui kegiatan ini, seluruh petugas *Apron Movement Control* (AMC) diharapkan memiliki pemahaman yang sama mengenai tahapan proses *docking* dan *undocking* pesawat sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP), sehingga dapat meminimalkan terjadinya kesalahan koordinasi di lapangan.
2. Pengaturan waktu dan peningkatan koordinasi dengan pihak ground handling juga perlu dioptimalkan untuk mendukung kelancaran operasional pesawat. Hal ini dapat dilakukan dengan meningkatkan komunikasi antara AMC, *ground handling*, dan teknisi *Aviobridge* sebelum pesawat tiba di apron. Dengan adanya koordinasi yang baik, waktu pemasangan *Aviobridge* dapat disesuaikan dengan kondisi *ground time* pesawat, sehingga proses *turn around time* dapat berjalan lebih efisien tanpa mengabaikan aspek keselamatan.
3. Kesiapan peralatan pendukung merupakan faktor penting dalam mendukung proses pelayanan pesawat di apron. Oleh karena itu, diperlukan koordinasi awal antara AMC dan unit penyedia peralatan seperti *Ground Power Unit* (GPU) sebelum *Estimated Time of Arrival* (ETA) pesawat. Selain itu, seluruh fasilitas pendukung, termasuk *air start*

unit dan *wheel chock*, harus dipastikan berada dalam kondisi siap pakai sebelum proses *docking* dilakukan.

4. Penanganan gangguan teknis pada *Aviobridge* juga harus menjadi perhatian dalam sistem operasional. Apabila terjadi *system error* atau gangguan teknis lainnya, perlu disiapkan prosedur alternatif (*contingency plan*) agar proses pelayanan pesawat tetap dapat berjalan. Koordinasi yang cepat dan efektif dengan teknisi terkait sangat diperlukan untuk mempercepat proses perbaikan, sehingga dampak gangguan terhadap jadwal penerbangan dapat diminimalkan.
5. Selain itu, kepadatan lalu lintas pesawat pada jam sibuk (*peak hour*) perlu diantisipasi dengan perencanaan yang matang. Antisipasi ini dapat dilakukan melalui kesiapan personel yang lebih awal serta peningkatan sinkronisasi informasi dengan *Airport Operations Control Center* (AOCC) untuk memprediksi tingkat kepadatan pergerakan pesawat. Dengan adanya perencanaan dan koordinasi yang baik, operasional penerbangan di apron dapat berjalan secara aman, tertib, dan efisien meskipun terjadi peningkatan trafik pada waktu tertentu.

Dalam praktik pelaksanaan OJT, langkah-langkah penyelesaian masalah ini dapat dilakukan dengan tahapan berikut:

1. Observasi dan Pendataan Lapangan, Taruna melakukan pengamatan langsung di area lapangan dan mencatat waktu terhadap target operasional ± 2 menit.
2. Melakukan Pelaporan dan Koordinasi ke Supervisor Hasil observasi dan kendala di lapangan dilaporkan kepada supervisor untuk dievaluasi bersama.

BAB 4

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pelaksanaan kegiatan On the Job Training (OJT) yang dilaksanakan di PT. Angkasa Pura Indonesia Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda, dapat disimpulkan bahwa keterlambatan prosedur *docking* dan *undocking Aviobridge* dalam mendukung ketepatan waktu penerbangan masih menghadapi beberapa kendala operasional tidak disebabkan oleh satu faktor tunggal, melainkan dipengaruhi oleh beberapa kondisi operasional, antara lain kesiapan pesawat setelah *on-block*, koordinasi antara petugas AMC dengan unit terkait, kesiapan peralatan pendukung (seperti GPU), serta kondisi teknis *Aviobridge*.

Secara umum, kegiatan OJT ini memberikan pengalaman berharga bagi taruna dalam memahami prosedur *docking* dan *undocking Aviobridge* dalam mendukung ketepatan waktu penerbangan, dan penerapan prinsip *service excellent* di lingkungan bandara.

4.2 Saran

Untuk meningkatkan efektivitas Pelaksanaan *docking* dan *undocking Aviobridge*.

1. Diperlukan peningkatan koordinasi antar unit terkait (AMC, ground handling, dan perwakilan airline berkoordinasi dengan AOCC) agar dapat memudahkan koordinasi kesiapan pesawat, personel, dan peralatan dapat lebih sinkron sebelum pelaksanaan *docking* dan *undocking Aviobridge*.
2. Optimalisasi kesiapan operasional sebelum pesawat tiba di parking stand perlu diperhatikan, terutama pada jam sibuk, guna meminimalkan potensi keterlambatan dalam proses *docking Aviobridge*.
3. Pemeliharaan dan pengecekan sistem *Aviobridge* secara berkala perlu terus dilakukan untuk mengurangi risiko gangguan teknis yang dapat mempengaruhi waktu operasional.

Dengan diterapkannya saran-saran tersebut, diharapkan pelaksanaan *docking* dan *undocking* *Aviobridge* menjadi lebih efektif, agar tidak terjadi keterlambatan pelaksanaan *docking* dan *undocking* dalam mendukung ketepatan waktu penerbangan.



DAFTAR PUSTAKA

- Fakhrurozi, D., & Astutik, S. P. (2024). Analisis Implementasi Standard Operating Procedure (SOP) *Apron Movement Control* dalam Pelayanan Pemanduan Kendaraan Di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang. *Nian Tana Sikka: Jurnal ilmiah Mahasiswa*, 2(4), 62-80
- Fauziah, S. (2024). Pengaruh Penggunaan Fasilitas Garbarata (*Aviobridge*) Terhadap Kenyamanan Penumpang di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. *Ground Handling Dirgantara*, 6(2), 59-69.
- Anggraeni, F., & Fauziah, S. (2023). Implementasi Standar Operasional Prosedur (Sop) Pt. Garuda Angkasa Mengenai Penanganan Special Cargo Di Bandar Udara Internasional Jendral Ahmad Yani Semarang (Srg). *Flight Attendant Kedirgantaraan: Jurnal Public Relation, Pelayanan, Pariwisata*, 5(2), 173-181.
- Bagus Santoso, S. A. T. R. I. O. (2021). *Tingkat Ketepatan Waktu (On Time Performance) Pada Maskapai Garuda Indonesia Dan Citilink Di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya* (Doctoral dissertation, STTKD Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta).
- Susanto, P. C., & Keke, Y. (2020). Implementasi Regulasi International Civil Aviation Organization (ICAO) pada Penerbangan Indonesia. *Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 16(1), 53-65
- PANGARIBUAN, L., Syafrianita, S., & Widya Purnama, A. (2018). EVALUASI PENYEBAB KETERLAMBATAN PENANGANAN BAGASI DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SILANGIT LAPORAN KERJA PRAKTIK (KP. 13.15. 18.16).
- Fahmi, L. O. E., & Fauziah, S. (2024). *Pengaruh penggunaan fasilitas garbarata (Aviobridge) terhadap kenyamanan penumpang di*

Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Journal of Global Hospitality, 6(2).

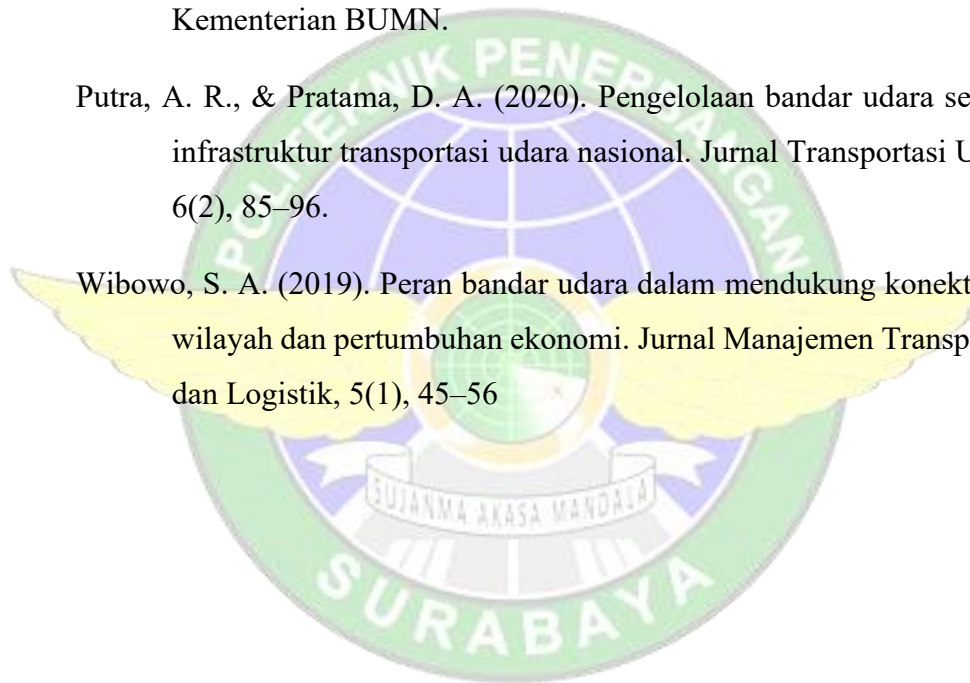
International Air Transport Association. (2020). *Airport Handling Manual (AHM)*. Montreal: IATA.

International Civil Aviation Organization. (2018). *Annex 14 Aerodromes Volume I – Aerodrome Design and Operations*. Montreal: ICAO.

Kementerian BUMN Republik Indonesia. (2022). *Transformasi BUMN Kebandarudaraan melalui Penggabungan Angkasa Pura*. Jakarta: Kementerian BUMN.

Putra, A. R., & Pratama, D. A. (2020). Pengelolaan bandar udara sebagai infrastruktur transportasi udara nasional. *Jurnal Transportasi Udara*, 6(2), 85–96.

Wibowo, S. A. (2019). Peran bandar udara dalam mendukung konektivitas wilayah dan pertumbuhan ekonomi. *Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik*, 5(1), 45–56



LAMPIRAN

inijourney AIRPORTS

Aviobridge Utilization Services

FLIGHT REGISTRATION

FLIGHT NUMBER	REGISTRATION	AMC TYPE
7511	7510	A320

ARRIVAL

DATE OF UTILIZATION	ARRIVAL	ROUTE	FROM	TO
05/08/2023	08:00	08:00	08:00	08:00

DEPARTURE

DATE OF UTILIZATION	DEPARTURE	ROUTE	FROM	TO
05/08/2023	08:00	08:00	08:00	08:00

AVIABRIDGE OPERATOR

NAME	SIGNATURE	DATE
Aditya	[Signature]	05/08/2023

UTILENS : COMPANY

NAME	SIGNATURE	DATE
Aditya	[Signature]	05/08/2023

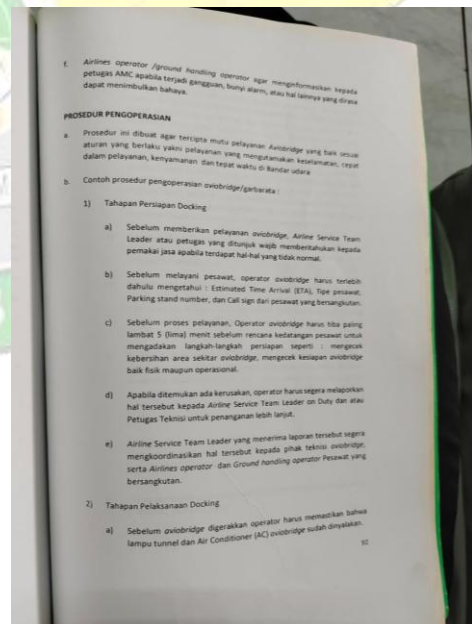
Lampiran 2 Contoh pengisian Aviobridge Utilization Services



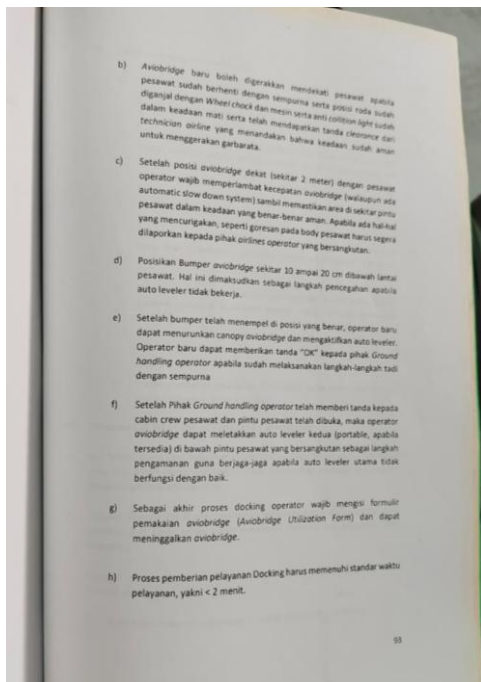
Lampiran 3 Staff AMC memberikan pengarahan cara mengoperasikan



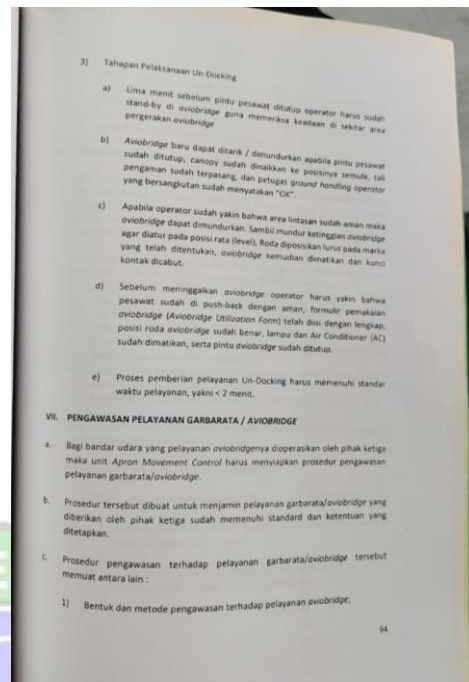
Lampiran 4 Mengoperasikan Aviobridge



Lampiran 1 Tahapan pelaksanaan Docking



Lampiran 6 Proses tahapan pelaksanaan Docking



Lampiran 5 Proses tahapan pelaksanaan Un-Docking



