

**ANALISIS PEMENUHAN STANDAR KESELAMATAN FISIK
DAN OPERASIONAL UNIT BAGGAGE TOWING TRACTOR
(BTT) DI AREA SISI UDARA BANDAR UDARA
INTERNASIONAL JUANDA**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 19 Januari 2026 – 13 Maret 2026



Disusun Oleh:

FRANCISKO DJERA JELOYA
NIT. 30623031

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

**ANALISIS PEMENUHAN STANDAR KESELAMATAN FISIK
DAN OPERASIONAL UNIT BAGGAGE TOWING TRACTOR
(BTT) DI AREA SISI UDARA BANDAR UDARA
INTERNASIONAL JUANDA
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**

Tanggal 19 Januari 2026 – 13 Maret 2026



Disusun Oleh:

FRANCISKO DJERA JELOYA
NIT. 30623031

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

LEMBAR PERSETUJUAN

ANALISIS PEMENUHAN STANDAR KESELAMATAN FISIK DAN OPERASIONAL UNIT BAGGAGE TOWING TRACTOR (BTT) DI AREA SISI UDARA BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Oleh:

FRANCISKO DJERA JELOYA
NIT.30623031

Program Studi D-III 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)



Supervisor OJT


MUHAMMAD ARIFIN
NIP. 20241711

Dosen Pembimbing


LADY SILK MOONLIGHT
NIP. 19871109 200912 2 002

Mengetahui,
Airport Operation and Services Division Head
Bandar Udara Internasional Juanda



BUDIARIYANTO
NIP. 20240355

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 10 bulan Maret tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim penguji

Ketua



**ASWIN ANZHARI
PERDANA PUTRA**
NIP. 20241732

Sekretaris



**GALIH ARYA
ANGGARA**
NIP. 20242866

Anggota



**LADY SILK
MOONLIGHT**
NIP. 19871109 200912 2
004



KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah melimpahkan Rahmat dan berkat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) di PT Angkasa Pura (Persero) Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dengan tepat waktu dan lancar tanpa suatu halangan apa pun. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus bentuk tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) ke-I Program Studi Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX B. Laporan ini mencakup catatan kegiatan penulis selama melaksanakan *On The Job Training* yang berisi informasi mengenai fasilitas, unit kerja, serta pelayanan yang tersedia di PT Angkasa Pura (Persero) Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

On The Job Training (OJT) merupakan latihan kerja lapangan yang wajib ditempuh oleh taruna dan taruni D-III Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX Politeknik Penerbangan Surabaya pada instansi atau perusahaan yang telah ditentukan. *On The Job Training* (OJT) atau Latihan Kerja Lapangan merupakan salah satu bentuk penerapan ilmu teori dan praktik yang telah diperoleh oleh taruna D-III Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya selama lima semester. Sasaran praktik kerja taruna Manajemen Transportasi Udara mencakup ruang lingkup unit operasional kebandarudaraan yang berada di bawah pengelolaan PT Angkasa Pura (Persero).

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), penulis memperoleh kesempatan untuk mempelajari ilmu serta pengalaman kerja yang belum pernah diperoleh selama kegiatan perkuliahan di kampus. Diharapkan setelah mengikuti kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini, penulis mampu mengembangkan daya berpikir, memahami, serta menerapkan praktik kerja di lapangan secara profesional sesuai dengan peraturan, ketentuan, dan prosedur yang berlaku. Adapun manfaat yang penulis peroleh dari bimbingan dan pengarahan selama pelaksanaan serta penyusunan laporan *On The Job Training* ini diharapkan dapat menjadi pelajaran dan bekal berharga dalam dunia kerja serta acuan dalam proses pembelajaran ke depannya.

Tidak lupa penulis ucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On The Job Training* dan juga proses penyusunan Laporan *On The Job Training* ini, antara lain:

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Laksamana Pertama (TNI) Muhammad Tohir, General Manager PT. Angkasa Pura Indonesia Bandara Internasional Juanda Surabaya, beserta seluruh tim, yang telah memberikan kesempatan emas untuk mengikuti OJT di lingkungan yang begitu dinamis.
3. Bapak Aswin Anzhari Perdana Putra sebagai Supervisor OJT, yang memberikan bimbingan dan arahan praktis.
4. Mas Septian selaku pembimbing *On The Job Training*.
5. Segenap staf dan karyawan Injourney Airport cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya, yang memberikan kerjasama dan pengalaman berharga selama masa OJT.
6. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya
7. Arifin selaku supervisor *On The Job Training* (OJT) *Apron Movement Control* (AMC)
8. Bapak Fian dan Pak Tyo selaku supervisor *On The Job Training* (OJT) *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT)

9. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan doa dan dukungan kepada penulis
10. Seluruh Staff, Senior dan Karyawan di Unit *Apron Movement Control* (AMC)
11. Seluruh Staff, Senior dan Karyawan di Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT)
12. Seluruh dosen dan staff civitas akademika Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
13. Rekan-rekan *On The Job Training* dan rekan-rekan *course* MTU IX Bravo yang senantiasa mendukung dan bekerjasama.
14. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan *On The Job Training*.

Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On the Job Training* ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca, terutama untuk adik-adik yang akan melaksanakan *On the Job Training* di PT Jasa Angkasa Semesta Bandar Udara Internasional Surabaya selanjutnya.

Surabaya, 08 Oktober 2025



Penulis



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	2
1.2.1 Maksud Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.2.2 Manfaat Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Juanda Surabaya.....	4
2.1.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura Indonesia.....	7
2.2 Data Umum.....	10
2.2.1 Penjelasan Logo PT Angkasa Pura Indonesia.....	10
2.2.2 Visi, Misi, dan Nilai PT Angkasa Pura Indonesia	11
2.2.3 Profil Perusahaan	12
2.2.4 Struktur Organisasi Perusahaan	13
BAB III TINJAUAN TEORI	17
3.1 Bandar Udara dan Area Sisi Udara (<i>Airside</i>)	17
3.2 Keselamatan.....	17
3.3 Operasional	18
3.4 <i>Baggage Towing Tractor</i> (BTT).....	19
BAB IV PELAKSANAAN OJT	20
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	20
4.1.1 <i>Airport Operation Landside and Terminal</i> (AOLT).....	20
4.1.2 <i>Apron Movement Controller</i> (AMC)	21
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	25
4.3 Permasalahan	27

4.4 Penyelesaian	32
BAB V PENUTUP	34
5.1 Kesimpulan	34
5.2 Saran	35
DAFTAR PUSTAKA	37
LAMPIRAN	38



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Ir Djuanda Kartawijaya	4
Gambar 2.2 Terminal 1 Bandar Udara Juanda Surabaya	6
Gambar 2.3 Terminal 2 Bandar Udara Juanda Surabaya	7
Gambar 2.4 Logo Pt Angkasa Pura Sebelum Perubahan	10
Gambar 2.5 Logo Angkasa Pura Sesudah Perubahan	10
Gambar 2.6 Logo Injourney Airpots	11
Gambar 2.7 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya...	14
Gambar 4.1 Flow penumpang di area arrival.....	20
Gambar 4.2 Memastikan area gate nyaman dan aman.....	21
Gambar 4.3 Pengoperasian Aviobridge saat docking pesawat udara.....	22
Gambar 4.4 Praktik kegiatan Marshalling di bawah arahan supervisor AMC.....	24
Gambar 4.5 Jadwal Pelaksanaan OJT di Unit AOLT	26
Gambar 4.6 Jadwal Pelaksanaan OJT di Unit AMC	26
Gambar 4.7 BTT dengan cat yang memudar dan berkarat	29
Gambar 4.8 BTT dalam kondisi yang belum mempunyai stiker peringatan	30
Gambar 4.9 kondisi BTT dengan lampu pengereman bagian kiri tidak berfungsi	30
Gambar 4.10 BTT dengan kondisi yang belum mempunyai spion.....	31



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.....	12
Tabel 4.1 Fasilitas penunjang pelaksanaan kerja unit AMC	24
Tabel 4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	26



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran Kegiatan On The Job Training.....	38
--	----



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On The Job Training (OJT) merupakan bagian integral dari proses pendidikan dan pelatihan di Politeknik Penerbangan Jayapura yang bertujuan untuk memberikan pengalaman kerja nyata kepada mahasiswa sesuai dengan bidang keilmuannya. Kegiatan ini menjadi sarana evaluasi dalam mengukur capaian kompetensi mahasiswa selama mengikuti proses pembelajaran di lingkungan kampus. OJT juga termasuk dalam mata kuliah wajib yang harus ditempuh oleh seluruh mahasiswa semester V Program Studi Manajemen Transportasi Udara pada Program Diploma Tiga, sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor SK.174/BPSDM-2020 tentang Kurikulum Program Studi Manajemen Transportasi Udara Program Diploma Tiga di lingkungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.

Laporan ini disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban akademik atas pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang berlangsung di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya selama periode 19 Januari 2026 hingga 13 Maret 2026. Penyusunan laporan ini tidak terlepas dari dukungan dan kerja sama yang baik antara penulis dengan pihak pengelola Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, sehingga seluruh rangkaian kegiatan OJT dapat terlaksana dengan lancar dan optimal.

Penulis melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) selama periode 19 Januari 2026 hingga 13 Maret 2026 di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. Selama pelaksanaan OJT, penulis ditempatkan pada dua unit kerja utama, yaitu:

1. Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT)
2. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) diselenggarakan sebagai sarana pembelajaran praktis bagi taruna/i agar mampu beradaptasi dan berperan aktif di lingkungan kerja yang sesungguhnya. Melalui kegiatan ini, mahasiswa memperoleh kesempatan untuk mengembangkan motivasi, kreativitas, serta etos kerja

profesional, di samping memperdalam pemahaman terhadap materi yang telah dipelajari selama perkuliahan. Pembelajaran tidak hanya terfokus pada aspek teoritis di dalam kelas, tetapi juga diarahkan pada penerapan langsung ilmu pengetahuan dan keterampilan di lapangan.

Pelaksanaan OJT memiliki peran penting bagi mahasiswa Program Studi Manajemen Transportasi Udara (MTU) Angkatan IX sebagai media penguatan kompetensi dan kesiapan kerja. Diharapkan kegiatan ini mampu menambah wawasan, meningkatkan keterampilan teknis maupun nonteknis, serta membentuk pola pikir yang sistematis dan solutif dalam menghadapi berbagai tantangan operasional di dunia penerbangan, sehingga lulusan memiliki bekal yang memadai untuk terjun ke dunia kerja secara profesional.

1.2 Maksud dan Manfaat Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

1.2.1 Maksud Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

Maksud pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai bentuk pemenuhan terhadap ketentuan yang tertuang dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor PK.09.BPSDMP-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan. Ketentuan tersebut mewajibkan mahasiswa untuk mengikuti kegiatan pembelajaran berbasis praktik di lingkungan kerja nyata sebagai bagian integral dari proses pendidikan vokasi di bidang transportasi udara.

Selain sebagai pemenuhan persyaratan akademik, pelaksanaan OJT juga bertujuan untuk memberikan gambaran secara langsung kepada mahasiswa mengenai penerapan teori dan konsep yang telah diperoleh selama mengikuti perkuliahan di kampus. Melalui keterlibatan aktif dalam aktivitas operasional di lapangan, mahasiswa diharapkan mampu memahami alur kerja, prosedur operasional standar, serta dinamika lingkungan kerja di sektor penerbangan. Dengan demikian, OJT menjadi sarana yang efektif dalam menjembatani kesenjangan antara pembelajaran teoritis dan praktik profesional, sekaligus membentuk sikap disiplin, tanggung jawab, serta etos kerja yang tinggi sebagai bekal dalam menghadapi dunia kerja yang sesungguhnya.

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

Adapun manfaat dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui dan memahami gambaran nyata mengenai kegiatan operasional di dunia kerja taruna memiliki persiapan awal sebelum memasuki lingkungan kerja setelah lulus.
2. Mempraktikkan secara langsung penggunaan fasilitas, teknologi, serta prosedur terapan di lokasi OJT sesuai dengan kompetensi yang telah dipelajari selama perkuliahan.
3. Melatih kemampuan beradaptasi serta menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja profesional melalui interaksi langsung dengan personel industri penerbangan.
4. Menambah pengalaman dalam memahami dan penyelesaian permasalahan yang terjadi di dunia kerja sebagai bentuk pengembangan kompetensi dalam pengambilan keputusan.
5. Meningkatkan kemampuan soft skill seperti komunikasi, kedisiplinan, kerja sama tim, dan tanggung jawab yang sangat dibutuhkan dalam industri penerbangan.
6. Menjadi sarana untuk menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh di kampus sehingga dapat mengukur tingkat kesiapan taruna sebagai calon SDM penerbangan yang profesional

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Juanda Surabaya

Surabaya adalah sebuah kota yang terletak di Pulau Jawa bagian timur dan berhadapan langsung dengan Selat Madura serta Laut Jawa. Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia dibawah Jakarta. Dengan meningkatnya mobilitas masyarakat di Surabaya dan sekitarnya tentunya harus didukung dengan fasilitas dan sarana transportasi. Salah satunya yaitu transportasi udara, Bandara Udara Internasional Juanda adalah bandar udara yang terletak di Kecamatan Sedati, Kabupaten Sidoarjo, 20 km sebelah selatan Kota Surabaya. Bandar udara ini di ambil dari salah satu nama pahlawan nasional Republik Indonesia (RI) yaitu Ir. Djuanda Kartawidjaja, Wakil Perdana Menteri (Waperdam) terakhir Indonesia yang telah menyarankan pembangunan bandar udara ini.



Gambar 2 1 Ir Djuanda Kartawidjaya

Gagasan pembangunan sebuah pangkalan udara baru berstandar internasional telah dirintis sejak berdirinya Biro Penerbangan Angkatan Laut Republik Indonesia pada tahun 1956. Namun, realisasi pembangunan tersebut sangat dipengaruhi oleh dinamika politik nasional pada masa itu, khususnya agenda perjuangan pembebasan Irian Barat. Beberapa lokasi sempat dipertimbangkan sebagai tempat pembangunan pangkalan udara, yaitu Gresik, Bangil di Kabupaten Pasuruan, dan Sedati di Kabupaten Sidoarjo. Lokasi Sedati akhirnya dipilih karena letaknya yang strategis dan berdekatan dengan Kota Surabaya, serta memiliki kondisi lahan yang luas dan

relatif datar sehingga memungkinkan pembangunan pangkalan udara Angkatan Laut berskala besar dan berpotensi untuk dikembangkan di masa mendatang.

Proyek pembangunan pangkalan udara tersebut kemudian dikenal dengan nama “Proyek Waru” dan menjadi proyek pembangunan lapangan terbang pertama yang dilaksanakan setelah Indonesia merdeka. Proyek ini bertujuan untuk menggantikan pangkalan udara peninggalan Belanda di Morokrembangan yang berada di sekitar Pelabuhan Tanjung Perak, mengingat lokasinya telah berada di kawasan permukiman padat dan tidak lagi memungkinkan untuk dikembangkan. Pelaksanaan Proyek Waru melibatkan tiga pihak utama, yaitu tim pengawas sebagai perwakilan pemerintah, *Compagnie d’Ingenieurs et Techniciens* sebagai konsultan perencanaan, serta *Société de Construction des Batignolles* sebagai kontraktor pelaksana. Kedua perusahaan tersebut berasal dari Prancis dan berdasarkan kontrak yang disepakati, pembangunan proyek ditargetkan selesai dalam jangka waktu empat tahun, yaitu dari tahun 1960 hingga 1964.

Pembangunan pangkalan udara ini dinyatakan selesai dan siap digunakan pada tanggal 22 September 1963. Sehari setelahnya, dilakukan uji coba pendaratan perdana melalui satu sortie penerbangan yang terdiri atas empat pesawat *Fairey Gannet* milik Angkatan Laut Republik Indonesia di bawah pimpinan Mayor AL (Pnb) Kunto Wibisono. Selama proses pembangunan berlangsung, proyek sempat menghadapi kendala keuangan yang menyebabkan pihak kontraktor mengancam untuk menghentikan pekerjaannya. Permasalahan tersebut kemudian ditangani oleh Presiden Soekarno yang memberikan mandat kepada Wakil Perdana Menteri I Ir. Djuanda untuk menyelesaikan persoalan tersebut hingga proyek dapat diselesaikan sesuai rencana.

Sebagai bagian dari upaya penyelesaian proyek, pada tanggal 15 Oktober 1963 Ir. Djuanda melakukan pendaratan di landasan pacu dengan menggunakan pesawat Convair 990 guna melakukan koordinasi terkait pelaksanaan pembangunan. Setelah wafatnya Ir. Djuanda pada tanggal 7 November 1963, pemerintah memberikan penghormatan atas jasa beliau dengan menetapkan nama pangkalan udara tersebut sebagai Pangkalan Udara Angkatan Laut Djuanda.

Pangkalan udara ini secara resmi diresmikan oleh Presiden Soekarno pada tanggal 12 Agustus 1964. Dalam perkembangan selanjutnya, maskapai Garuda Indonesia Airways (GIA) menyampaikan keinginan untuk memindahkan sebagian operasional penerbangannya dari lapangan terbang Morokrembangan ke Djuanda. Namun, karena fasilitas awal pangkalan udara ini belum dirancang untuk melayani penerbangan sipil, otoritas pangkalan pada saat itu melakukan inisiatif renovasi fasilitas gudang guna menunjang kegiatan penerbangan komersial.



Gambar 2.2 Terminal 1 Bandar Udara Juanda Surabaya

13,6 Juta Penumpang. Terminal 2 mulai dibangun sejak tahun 2011 yang berada di terminal lama Bandar Udara Juanda. Terminal lama dibongkar dan dibangun terminal 2. Terminal ini dibangun untuk mengurangi kepadatan penumpang di terminal 1 yang sudah *overload* dan dipakai untuk semua keberangkatan Internasional, termasuk Umroh dan Haji. Terminal ini memiliki 9 Gate Keberangkatan. Setelah tertunda beberapa bulan, terminal ini dijadwalkan beroperasi tanggal 14 Februari 2014. Namun karena abu letusan Gunung Kelud, terminal ini ditunda operasinya hingga beberapa hari. Terminal ini dapat menampung 6 juta penumpang pertahun. Terminal ini sempat ditutup untuk sementara waktu pada tahun 2020-2021 dikarenakan Pandemi COVID-19 yang melonjak tinggi, sehingga tidak melayani penerbangan internasional dan semua keberangkatan domestik Garuda Indonesia dan AirAsia yang awalnya berada di Terminal ini dipindahkan ke Terminal 1, namun pada akhir tahun 202, Terminal ini beroperasi kembali untuk melayani penerbangan internasional.



Gambar 2.3 Terminal 2 Bandar Udara Juanda
Surabaya

2.1.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura Indonesia

Sejarah PT. AngkasaPura Indonesia atau dikenal juga dengan *Angkasa Pura Airports* sebagai pelopor perusahaan kebandarudaraan secara komersial di Indonesia bermula sejak tahun 1962. Ketika itu Presiden RI Soekarno baru kembali dari Amerika Serikat. Beliau menegaskan keinginannya kepada Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum agar lapangan terbang di Indonesia dapat setara dengan lapangan terbang di negara maju. Tanggal 15 November 1962 terbit Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 33 Tahun 1962 tentang Pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. (Rohimah, 2013). Tugas pokoknya adalah untuk mengelola Pelabuhan Udara Kemayoran di Jakarta yang saat itu merupakan satu satunya bandar udara internasional. Setelah melalui masa transisi selama dua tahun, terhitung sejak 20 Februari 1964 PN Angkasa Pura Kemayoran resmi mengambil alih secara penuh aset dan operasional Pelabuhan Udara Kemayoran Jakarta dari Pemerintah RI. Tanggal 20 Februari 1964 ditetapkan sebagai hari jadi perusahaan. Pada tanggal 17 Mei 1965, berdasarkan PP Nomor 21 tahun 1965 tentang Perubahan dan Tambahan PP Nomor 33 Tahun 1962, PN Angkasa Pura Kemayoran berubah nama menjadi PN Angkasa Pura dengan maksud untuk lebih membuka kemungkinan mengelola bandar udara lain di wilayah Indonesia.

Secara bertahap, pelabuhan Udara Ngurah Rai (Denpasar), pelabuhan udara Polonia (Medan), pelabuhan Udara Juanda (Surabaya), pelabuhan udara sepinggan (Balikpapan) dan pelabuhan udara Hasanuddin (Ujung pandang) berada dalam pengelolaan PN Angkasa Pura. Berdasarkan PP Nomor 37 tahun 1974, status badan hukum perusahaan diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum). Dalam rangka pembagian wilayah pengelolaan bandar udara, berdasarkan PP Nomor 25 Tahun 1986 tanggal 19 Mei 1986, nama Perum Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum Angkasa Pura I. Hal ini sejalan dengan dibentuknya Perum Angkasa Pura II yang sebelumnya bernama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng, secara khusus bertugas untuk mengelola Bandar Udara Soekarno-Hatta Jakarta. Kemudian, berdasarkan PP Nomor 5 Tahun 1992, bentuk Perum diubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) yang sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia sehingga namanya menjadi PT Angkasa Pura. Saat ini, Angkasa Pura *Airports* mengelola 15 (lima belas) bandar udara di Indonesia, yaitu:

- 
1. Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Denpasar
 2. Bandar Udara Juanda – Surabaya
 3. Bandar Udara Sultan Hasanuddin – Makassar
 4. Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan – Balikpapan
 5. Bandar Udara Frans Kaisiepo – biak
 6. Bandar Udara Sam Ratulangi – Manado
 7. Bandar Udara Syamsudin Noor – Banjarmasin
 8. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani – Semarang
 9. Bandar Udara Adisujipto – Yogyakarta
 10. Bandar Udara Adi Soemarmo – Surakarta
 11. Bandar Udara Internasional Lombok – Lombok Tengah

12. Bandar Udara Pattimura – Ambon
13. Bandar Udara El Tari – Kupang
14. Bandar Udara Internasional Yogyakarta – Kulon Progo
15. Bandar Udara Sentani – Jayapura

Pada 9 September 2024 PT. Angkasa Pura 1 dan PT. Angkasa Pura 2 bergabung menjadi satu lembaga kebandarudaraan di Indonesia yaitu PT. Angkasa Pura Indonesia atau *InJourney Airports*. Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Erick Thohir meresmikan penggabungan dua perusahaan besar pengelola bandar udara di Indonesia, PT Angkasa Pura I (AP I) dan PT Angkasa Pura II (AP II). Penggabungan ini telah berjalan dengan lancar dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlakuke dalam satu entitas yakni PT Angkasa Pura Indonesia atau *InJourney Airports*. *InJourney Airports* merupakan subholding sektor jasa kebandarudaraan yang juga merupakan anak usaha dari Holding BUMN *Aviasi* dan *Pariwisata*, PT *Aviasi Pariwisata Indonesia* (Persero) atau *InJourney*. Penggabungan AP I dan AP II menjadi *InJourney Airports* sejalan dengan yang telah diungkapkan oleh Menteri BUMN, Erick Thohir bahwa kehadiran *InJourney Airports* sebagai *Subholding InJourney Group*, merupakan terobosan besar dalam sektor industri *aviasi* dan kebandarudaraan sebagai bentuk adaptif BUMN dalam menghadapi perubahan zaman. *InJourney Airports* akan mengelola 37 bandara komersial di Indonesia.

Transformasi di sektor pengelolaan bandara menjadi keharusan dalam mengoptimalkan tatanan kebandarudaraan nasional, potensi sektor ekonomi, pariwisata, hingga logistik Indonesia. Dengan adanya konsolidasi ini *InJourney Airports* dapat menangani lebih dari 170 juta penumpang per tahun dan akan berada di urutan kelima perusahaan operator bandara terbesar di dunia. Dengan adanya penggabungan ini, bandara yang dikelola *InJourney* akan menjadi salah satu dari 5 operator bandar udara terbesar di dunia. Lebih lanjut, transformasi yang dilakukan

dengan menghadirkan wajah baru bandara-bandara di Indonesia, di antaranya adalah beautifikasi terminal bandara.

2.2 Data Umum

2.2.1 Penjelasan Logo PT Angkasa Pura Indonesia

PT. AngkasaPura pernah melakukan perubahan pada logo perusahaannya. Sebelumnya, logo perusahaan di dominasi dengan warna merah dan biru,



Gambar 2.4 Logo Pt Angkasa Pura Sebelum Perubahan

Namun kini warna tersebut berganti menjadi hijau dan biru. Perubahan tersebut berdasarkan keinginan manajemen yang bertujuan untuk menjadikan 15 bandar Udara yang dikelolanya menjadi *Airport City*, sehingga penyebutan perusahaan BUMN ini menjadi *Angkasa Pura Airports*.

Perubahan identitas perusahaan merupakan upaya Angkasa Pura I untuk mengembangkan citra perusahaan ke arah yang lebih baik dan membawa hasil yang nyata bagi pencapaian visi, misi dan tujuan perusahaan. (Unique, 2016).



Gambar 2.5 Logo Angkasa Pura Sesudah Perubahan

Tulisan “Angkasa Pura” berdampingan dengan tulisan “*Airports*” untuk memperjelas bisnis yang digeluti perusahaan. Logo perusahaan tampil dengan warna yang lebih cerah dan segar yaitu warna hijau memberi makna bagi bisnis yang membumi, berakar, tumbuh dan lestari. Sedangkan warna biru melambangkan langit atau angkasa. Kedua warna tersebut bersanding dengan simbol yang

melambangkan “*give and take*” yang merupakan prinsip kemuliaan, pelayanan, profesionalisme dan kebersamaan “*together stronger*”. Simbol tersebut adalah “senyuman” yang melambangkan citra pelayanan yang ramah dan manusiawi sebagai kebanggaan perusahaan. Simbol tersebut juga melambangkan “*inter-locking*” yang mencerminkan “*safety and security concept*” yang merupakan unsur terpenting di bandar udara. Penerapan simbol dengan sudut aerodinamis mencerminkan tekad dan semangat transformasi yang diupayakan demi kemajuan perusahaan. Pada tanggal 9 September 2024, Angkasa Pura I dan II sebelumnya dipisah berdasarkan wilayah yang dilayani resmi digabungkan menjadi PT. Angkasa Pura Indonesia atau *InJourney Airports* untuk mereformasi industri aviasi beserta pariwisata Indonesia dibawah In Journey.(Akhir & Fiqian, 2022)



Gambar 2.6 Logo InJourney Airpots

2.2.2 Visi, Misi, dan Nilai PT Angkasa Pura Indonesia

1) Visi PT Angkasa Pura Indonesia

Menjadi penghubung dunia yang lebih dari sekadar operator bandar udara dengan keunggulan layanan yang menampilkan keramahtamahan khas Indonesia.(Haoxing & System, n.d.)

2) Misi PT Angkasa Pura Indonesia

- Memberikan layanan berskala global dalam standar keselamatan, keamanan dan kenyamanan terbaik.
- Meningkatkan nilai pemangku kepentingan.
- Menjadi mitra pemerintah dan penggerak pertumbuhan ekonomi
- Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreativitas dan inovasi.

- Memberikan kinerja pelayanan bandar udara yang prima dalam memenuhi harapan stakeholder melalui pengelolaan sumber daya manusia yang unggul.
- Memberikan kontribusi positif pada kelestarian lingkungan

3) Nilai PT Angkasa Pura Indonesia

- Amanah, memegang teguh kepercayaan yang diberikan
- Kompeten, terus belajar dan mengembangkan kapabilitas
- Harmonis, saling peduli dan menghargai perbedaan
- Loyal, berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara.
- Adaptif, terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan
- Kolaboratif, membangun kerja sama yang sinergis.

2.2.3 Profil Perusahaan

Tabel 2.1 Data Umum Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

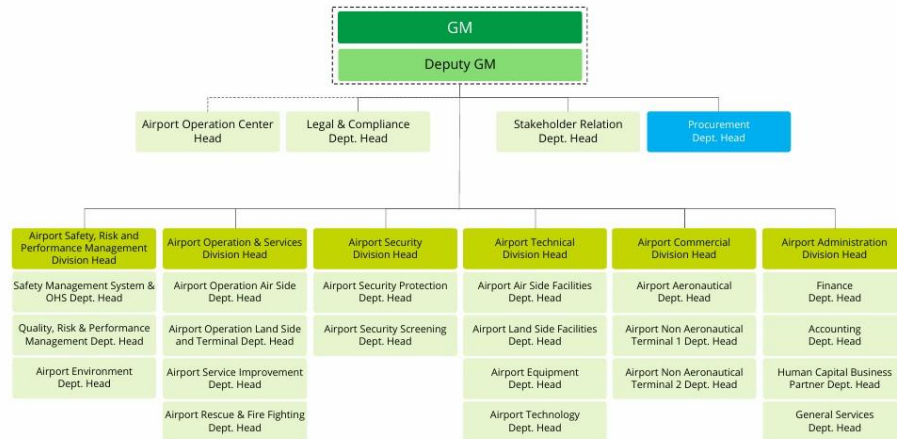
Data Umum Bandar Udara Internasional Juanda	
Nama Bandara	Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya
Alamat Kantor	Jalan Ir. H. Juanda Surabaya
Kode IATA	SUB
Kode ICAO	WARR
Kode Referensi Bandar Udara	IV E
Telepon/Fax	031-8667506

Letak	Kab. Sidoarjo , Prov. Jawa Timur
Rute Bandara	Domestik dan Internasional
Jam operasi	05.00 – 24.00 WIB (22.00- 07.00 UTC)
Kemampuan Landasan	PCR 890 F/D/X/U
Dimensi Landasan	3000 (P) m x 45 (L) m
Pelayanan Lalu Lintas Udara	ATC/ Aerodrome Control Tower 118,10 MHz, 118,30 MHz
ARFF Categories	Category 8
Aerodrome Reference Point	07° 22' 51"S, 112° 47' 11" E
Aerodrome reference Temperature	11 ft/ 32 °C
Arah dan jarak ke kota	Heading 160,74° dan berjarak ± 15 KM to Surabaya

2.2.4 Struktur Organisasi Perusahaan

Berikut ini merupakan struktur organisasi PT Angkasa Pura Bandara Internasional Juanda Surabaya.

Struktur Organisasi SUB



Gambar 2.7 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

Tugas dan tanggung jawab pejabat dan personil utama yang bertanggung jawab dalam pengoperasian Bandar Udara International Juanda Surabaya, berdasarkan data kepegawaian PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

1. General Manager

Tugas dan fungsi General Manager diatur sebagai berikut:

- Memimpin penyelenggaraan tugas dan fungsi kantor cabang serta melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan kebijakan yang ditetapkan oleh Direksi; dan
- Memberikan arahan dan melakukan pembinaan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi masing masing jajaran unit dalam organisasi Kantor Cabang

2. General Manager dan Deputy General Manager

General Manager dan Deputy General Manager dalam menjalankan tugas dan fungsinya dibantu oleh:

- Airport Operation Center Head;
- Legal & Compliance Department Head;
- Stakeholder Relation Department Head; dan
- Procurement Department Head

3. Airport Safety, Risk and performance Management Division Head

Airport Safety, Risk and Performance Management Division Head membawahi:

- a. Safety Management System & Occupational Health and Safety Department Head;
- b. Quality, Risk & Performance Management Department Head; dan
- c. Airport Environment Department Head.

4. Airport Operation & Services Division Head

Airport Operation, Services & Security Division Head membawahi:

- a. Airport Operation Air Side Department Head;
- b. Airport Operation Land Side and Terminal Department Head;
- c. Airport Service Improvement Department Head;
- d. Airport Rescue & Fire Fighting Department Head;

5. Airport Security Division Head

Airport Security Division Head membawahi:

- a. Airport Security Protection Department Head; dan
- b. Airport Security Screening Department Head.

6. Airport Technical Division Head

Airport Technical Division Head membawahi:

- a. Airport Air Side Facilities Department Head;
- b. Airport Land Side Facilities Department Head;
- c. Airport Equipment Department Head; dan
- d. Airport Technology Department Head.

7. Airport Commercial Division Head

Airport Commercial Division Head membawahi:

- a. Airport Aeronautical Department Head;
- b. Airport Non Aeronautical Terminal 1 Department Head; dan
- c. Airport Non Aeronautical Terminal 2 Department Head.

8. Airport Administration Division Head

Airport Administration Division Head membawahi:

- a. Finance Department Head;
- b. Accounting Department Head;

- c. Human Capital Business Partner Department Head; dan
- d. General Services Department Head.



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara dan Area Sisi Udara (*Airside*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara, pengertian bandar udara didefinisikan secara komprehensif sebagai sebuah kawasan yang berada di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu. Kawasan ini secara spesifik digunakan sebagai tempat bagi pesawat udara untuk mendarat dan lepas landas, melayani proses naik turun penumpang, melakukan kegiatan bongkar muat barang, serta berfungsi sebagai simpul tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Sebagai kawasan operasional yang vital, bandar udara mutlak harus dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan yang memadai, beserta seluruh fasilitas pokok dan berbagai fasilitas penunjang lainnya guna menjamin kelancaran pergerakan penerbangan.

Di dalam tata ruang bandar udara tersebut, terdapat area operasional spesifik yang dikenal sebagai sisi udara atau *airside*. Mengacu pada regulasi yang sama, sisi udara didefinisikan sebagai bagian dari bandar udara beserta segala fasilitas penunjangnya yang secara tegas berstatus sebagai daerah bukan publik (*restricted area*). Oleh karena sifatnya yang sangat terbatas dan steril, definisi ini juga menekankan bahwa setiap orang, barang, maupun kendaraan operasional yang akan memasuki area sisi udara tersebut wajib melalui serangkaian tahapan pemeriksaan keamanan yang ketat.

3.2 Keselamatan

Keselamatan dalam lingkup penerbangan merupakan prinsip fundamental yang wajib mendasari seluruh aktivitas di kawasan bandar udara. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, keselamatan penerbangan didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas

umum lainnya. Dalam konteks pelayanan darat di area sisi udara (*airside*), konsep keselamatan ini secara spesifik berfokus pada sistem mitigasi dan pencegahan terhadap segala potensi bahaya (*hazard*). Tujuannya adalah untuk menekan risiko operasional hingga pada tingkat yang dapat diterima (*acceptable level of safety*), guna menghindari terjadinya kecelakaan kerja bagi personel (*personal injury*) maupun kerusakan pada fasilitas dan badan pesawat udara (*ground damage*).

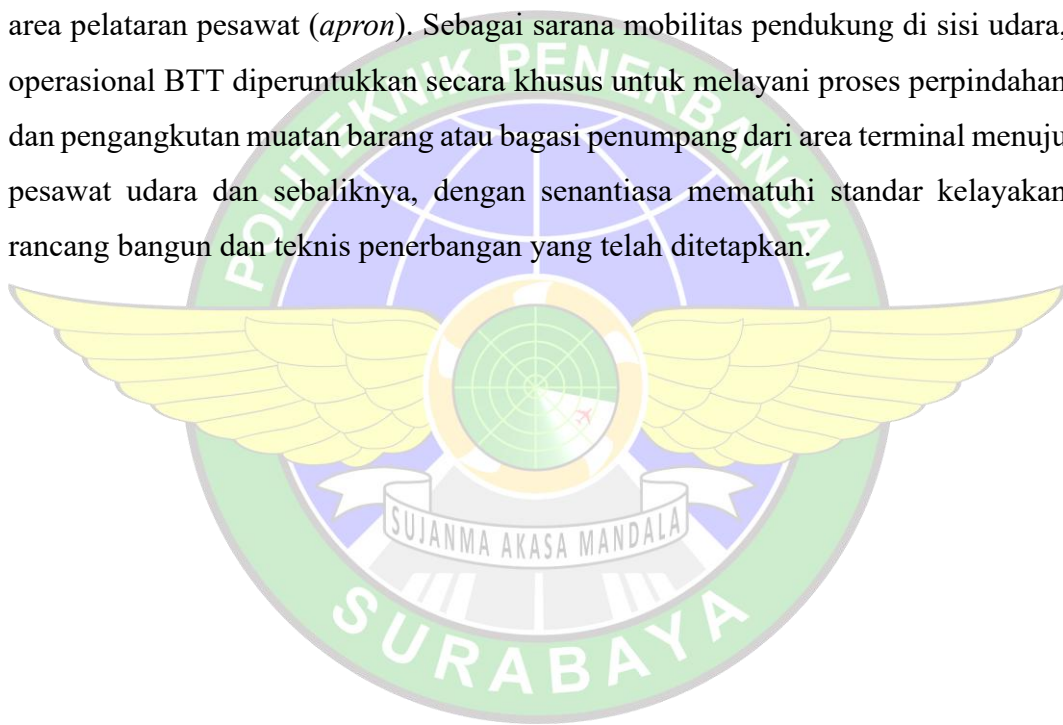
3.3 Operasional

Operasional adalah suatu konsep yang bersifat abstrak guna memudahkan pengukuran suatu variabel. Operasional juga dapat diartikan sebagai suatu pedoman dalam melakukan kegiatan atau pekerjaan penelitian. Definisi operasional yaitu definisi yang didasarkan pada karakteristik yang dapat diobservasi dari apa yang sedang didefinisikan atau mengubah konsep yang berupa konstruk dengan kata yang menggambarkan perilaku atau gejala yang dapat diamati dan diuji serta ditentukan kebenarannya oleh orang lain (S_PAI_1702431_Chapter 3., 2012). Operasional adalah penentuan konstruk atau sifat yang akan dipelajari sehingga menjadi variabel yang dapat diukur. Dalam konteks bandar udara, operasional di area sisi udara berkaitan erat dengan serangkaian tata laksana dan prosedur yang mengikat (Dan, n.d.)

Operasional di area sisi udara berkaitan erat dengan serangkaian tata laksana, prosedur, dan pengaturan pergerakan lalu lintas darat yang bersifat mengikat bagi seluruh entitas di kawasan steril tersebut. Tinjauan operasional ini mencakup kepatuhan terhadap kualifikasi perizinan personel dan kelaikan peralatan, manajemen pembatasan kecepatan kendaraan (*speed limit*), serta kedisiplinan dalam menerapkan hak utama penggunaan jalur (*right of way*) yang selalu memprioritaskan pergerakan pesawat udara. Secara konseptual, standar operasional penerbangan dirancang sedemikian rupa bukan hanya untuk memperlancar proses pelayanan pesawat di pelataran (*apron*), melainkan untuk menjamin terciptanya keteraturan dan ketertiban pergerakan yang mutlak sejalan dengan standar keselamatan penerbangan sipil.

3.4 *Baggage Towing Tractor (BTT)*

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara, *Baggage Towing Tractor* (BTT) diklasifikasikan sebagai salah satu jenis Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (GSE) bermotor (*motorized*). Kendaraan operasional ini dirancang secara teknis dengan kapasitas daya tarik khusus guna menjalankan fungsi utamanya, yakni menarik gerobak bagasi (*baggage carts*), gerobak kargo (*cargo dollies*), maupun peralatan darat tidak bermotor lainnya di area pelataran pesawat (*apron*). Sebagai sarana mobilitas pendukung di sisi udara, operasional BTT diperuntukkan secara khusus untuk melayani proses perpindahan dan pengangkutan muatan barang atau bagasi penumpang dari area terminal menuju pesawat udara dan sebaliknya, dengan senantiasa mematuhi standar kelayakan rancang bangun dan teknis penerbangan yang telah ditetapkan.



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) bagi taruna program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan secara intensif di PT. Angkasa Pura Indonesia (API) cabang Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dengan penempatan pada, Unit *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT) dan *Apron Movement Controler* (AMC)

4.1.1 *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT)

Airport Operation Landside and Terminal (AOLT) merupakan salah satu unit pelaksana teknis di bawah naungan PT Angkasa Pura Indonesia di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. Unit ini bertanggung jawab penuh dalam melakukan pengawasan, inspeksi, dan memastikan seluruh fasilitas di area terminal berfungsi dengan optimal. Fokus utama unit AOLT adalah memberikan pelayanan prima (*service excellence*) guna menjamin kenyamanan, kelancaran, dan kepuasan bagi seluruh pengguna jasa bandar udara, baik di area *landside* maupun terminal.



Gambar 4.1 Flow penumpang di area arrival

Personil Terminal Service Officer Bandar Udara Internasional Juanda dalam melaksanakan tugasnya Airport Operation Landside and Terminal dibagi menjadi 3 shift. Shift pagi dimulai pada pukul 06.00 WIB s.d. 13.00 WIB, shift siang dimulai pada pukul 13.00 WIB s.d. 20.00 WIB dan shift malam dimulai pada pukul 20.00 WIB s.d. 06.00 WIB.

Dalam melakukan tugas pelayanan di dalam terminal personil Terminal Service Officer Bandar Udara Internasional Juanda memiliki beberapa tugas

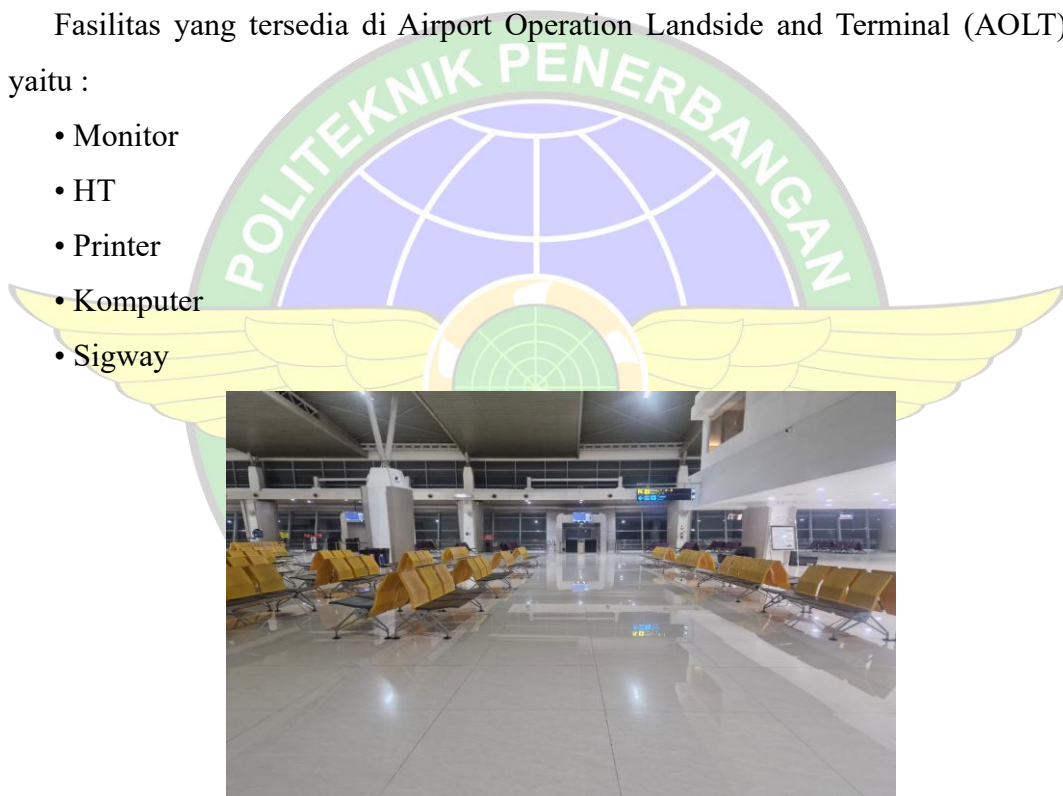
yaitu:

- 1) Memantau kegiatan pelayanan customer
- 2) Memantau ketersediaan petunjuk arah
- 3) Memantau ketersediaan fasilitas di area gedung terminal
- 4) Memantau pelayanan dibagian check in counter
- 5) Memantau pergerakan di terminal
- 6) Pengawasan dan pengaturan antrian penumpang

Fasilitas yang tersedia di Airport Operation Landside and Terminal (AOLT)

yaitu :

- Monitor
- HT
- Printer
- Komputer
- Sigway



Gambar 4.2 Memastikan area gate nyaman dan aman

4.1.2 Apron Movement Controler (AMC)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 123 Tahun 2016, Personil Pengatur Pergerakan Pesawat Udara (*Apron Movement Control / AMC*) merupakan personil bandar udara yang memiliki lisensi dan *rating* resmi. Personil ini bertugas melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban dan keselamatan segala pergerakan di *airside* (sisi udara), memberikan pelayanan jasa,

serta melakukan pengaturan dan pendataan terhadap pergerakan pesawat maupun kendaraan yang memasuki area *airside*.



Gambar 4.3 Pengoperasian Aviobridge saat docking pesawat udara

A. Dasar Regulasi

Pelaksanaan tugas pokok dan fungsi unit AMC berpedoman pada regulasi berikut:

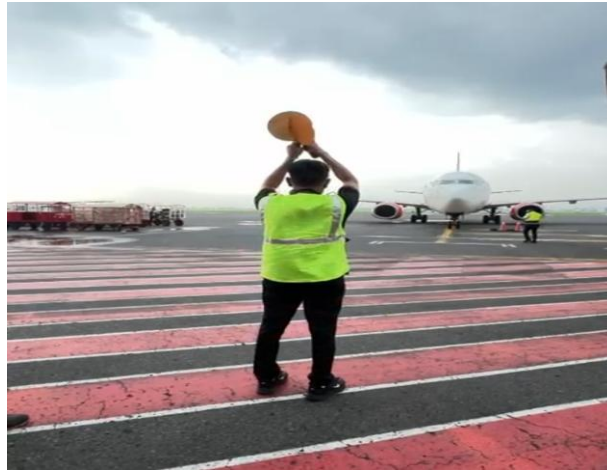
1. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
2. Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No. 83 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*).
3. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara (KP) No. 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara.
4. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara (KP) No. 362 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volume I Bandar Udara.
5. Surat Keputusan Pemerintah No. SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan & Tata Tertib Bandara, serta SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara.

6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2021 Tentang Personel Bandar Udara.

B. Tugas dan Fungsi Pelayanan

Unit AMC bertindak sebagai penanggung jawab utama di area *airside* terkait operasional penerbangan, pencatatan data, manajemen lalu lintas kendaraan/orang di apron, serta pengawasan pergerakan. Gambaran tugas utamanya meliputi:

1. Ramp Check: Melakukan pemeriksaan kelaikan operasi, masa berlaku *pass* kendaraan, dokumen pendukung, dan kesiapan APAR (dibantu oleh personil ARFF) terhadap seluruh alat, kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE), dan kendaraan operasional di *airside*.
2. Inspeksi: Mengawasi dan memastikan area *airside* bebas dari kerusakan dan ancaman keselamatan penerbangan, khususnya memastikan area bersih dari *Foreign Object Debris* (FOD).
3. Pelayanan Garbarata (Aviobridge): Mengoperasikan dan mengawasi langsung kegiatan penyambungan (*docking*) dan pelepasan (*undocking*) garbarata ke pesawat udara.
4. Pengaturan Parking Stand Pesawat: Mengatur lokasi parkir pesawat (*aircraft stand*) dengan memastikan jarak aman antar-pesawat, bangunan, dan objek lain di apron. Unit AMC juga merencanakan slot parkir (*plotting*) untuk esok hari sesuai SOP, yang didistribusikan kepada maskapai dan *ground handling* berkolaborasi dengan informasi *gate*, *desk*, dan *belt* dari unit *Landside*.
5. Follow Me Car: Memberikan layanan pengawalan, pengawasan, dan penjagaan pergerakan pesawat atau pihak berwenang lainnya menggunakan mobil *Follow Me* dalam kondisi atau prosedur tertentu.
6. Data Entry: Mencatat pendataan kendaraan dan alat GSE, serta data pergerakan pesawat (seperti pergerakan *take-off/landing*, *Actual Time Arrival* (ATA), *Actual Time Departure* (ATD), *Time Block On/Off*, *Time Docking/Undocking* Aviobridge, hingga data volume penumpang, bagasi, kargo, dan pengisian bahan bakar).



Gambar 4.4 Praktik kegiatan Marshalling di bawah pantauan supervisor AMC

C. Sistem Shift Personil AMC

Untuk menjaga kelancaran operasional 24 jam, personil AMC di Bandar Udara Internasional Juanda dibagi menjadi 3 *shift* kerja:

- Shift Pagi: 06.00 WIB s.d. 13.00 WIB
- Shift Siang: 13.00 WIB s.d. 20.00 WIB
- Shift Malam: 20.00 WIB s.d. 06.00 WIB

Siklus rotasi kerja dirancang sedemikian rupa, di mana personil akan mendapatkan libur (*off*) selama satu hari setelah menyelesaikan jadwal *shift* pagi, untuk kemudian memulai kembali putaran jadwal dari *shift* malam.

D. Peralatan Operasional AMC

Dalam menjalankan tugasnya, unit AMC dilengkapi dengan fasilitas pendukung sebagai berikut:

Tabel 4.1 Fasilitas penunjang pelaksanaan kerja unit AMC

Peralatan Administratif & Komunikasi	Peralatan Operasional Lapangan	Peralatan Keselamatan & Pribadi
Komputer & Monitor Radio	<i>Follow Me Car</i>	Sepatu Keselamatan (<i>Safety Shoes</i>)

Peralatan Administratif & Komunikasi	Peralatan Operasional Lapangan	Peralatan Keselamatan & Pribadi
Printer & Lemari Arsip	Garbarata (<i>Aviobridge</i>)	Topi & Kacamata Pelindung Matahari
<i>Handy Talkie</i> (HT)	Sepeda Listrik	Senter (<i>Flashlight</i>)
<i>Close Circuit Television</i> (CCTV)	Tongkat Pemandu (<i>Marshalling Bat</i>)	Loker & <i>Rest Room</i>

E. Kegiatan On the Job Training (OJT) Taruna/i di Unit AMC

Selama masa pelaksanaan OJT di unit AMC, Taruna/i dilibatkan secara langsung dalam kegiatan operasional di bawah pengawasan instruktur/supervisor.

Kegiatan yang dilakukan meliputi:

1. Membantu pelaksanaan inspeksi area *airside* di awal *shift* dan membuat dokumentasi untuk Laporan Harian.
2. Mengoperasikan proses *docking* dan *undocking* garbarata (*aviobridge*).
3. Mengikuti dan membantu kegiatan *ramp check* untuk menguji kelaikan kendaraan di area sisi udara.
4. mempraktikkan kegiatan pemanduan parkir pesawat (*Marshalling*) secara langsung di bawah pengawasan ketat dari *supervisor* yang bertugas.

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) bagi para mahasiswa Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX Tahun 2026 Politeknik Penerbangan Surabaya diselenggarakan di lingkungan PT Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. Praktik kerja lapangan tersebut dibagi ke dalam dua penempatan unit yang berbeda, yakni diawali pada unit *Terminal Inspection* (TI) atau *Airport Operation Landside and Terminal* (AOLT) yang dilaksanakan mulai tanggal 2 Februari 2026 hingga 28 Februari 2026, dan

kemudian dilanjutkan pada unit *Apron Movement Control* (AMC) yang berlangsung mulai tanggal 1 Maret 2026 hingga 13 Maret 2026.

Selama rentang waktu pelaksanaan OJT di kedua unit tersebut, waktu atau jam kerja harian para taruna tidak menggunakan sistem jam kerja reguler, melainkan menyesuaikan secara penuh dengan jadwal *shift* operasional yang berlaku pada masing-masing unit. Penyesuaian jadwal *shift* ini diterapkan agar mahasiswa dapat mengikuti dan memahami dinamika operasional bandar udara secara nyata di lapangan, sebagaimana rincian jadwal yang digambarkan pada bagian di bawah ini.



JADWAL DINAS OJT POLTEK BANG SURABAYA

AIRPORT OPERATION LANDSIDE & TERMINAL DEPARTMENT

BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA

FEBRUARI 2026

Juanda International Airport

KELOMPOK 1

NO	REGU	NAMA PERSONIL T1	TERMINAL 1														TERMINAL 2																			
			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						
			MG	SH	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SH	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SH	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SH	SL	RB	KM	JM	SB						
1	A	Luthfiyar Abdul Latief	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				
2	B	Fransiska Nabila Gani Dora	L	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	C	Marnuati Bosa Adi Putra	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	P		
4	D	Batinda Henri Aptra Hadyani	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	P		
5	E	Francisca Elora Jitayya	L	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	S	P
6	F	Zenara Shera Alia Haranah	L	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	S	P
7	G	Anggi Eka Hastuti	L	S	P	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
8	H	Sabharu Auri Sakiti Setiawan	L	S	P	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

NO	REGU	NAMA PERSONIL T1	TERMINAL 2														TERMINAL 1																			
			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						
			MG	SH	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SH	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SH	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SH	SL	RB	KM	JM	SB						
1	A	Ahmad Zam Zam Mulya	L	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	P	
2	B	Satriana Rama Barani	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	P	L	M
3	C	Muhammad Irfham Fauzi	L	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	S	P
4	D	Muhammad Ghazi Auladiganti	L	S	P	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:

- S (Ganti) : 13.00 s.d 20.00 WIB
- P (Pagi) : 06.00 s.d 13.00 WIB
- M (Malam) : 20.00 s.d 06.00 WIB
- CM : 08.00 s.d 16.30 WIB

Gambar 4.5 Jadwal Pelaksanaan OJT di Unit AOLT

NAMA PERSONIL			JADWAL																												
NO	REGU		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	
A	1	RIYAN PRASEWATI	MC	SH	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SH	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SH	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SH	SL	RB	KM	JM	SB	MG
		RIYAN PRASEWATI																													
		RIYAN PRASEWATI																													
		RIYAN PRASEWATI																													
		RIYAN PRASEWATI																													
B	2	RIYAN PRASEWATI																													
		RIYAN PRASEWATI																													
		RIYAN PRASEWATI																													
		RIYAN PRASEWATI																													
		RIYAN PRASEWATI																													
KETERANGAN:																															
M (Malam) : 20.00 s.d 06.00 WIB																															
S (Ganti) : 13.00 s.d 20.00 WIB																															
P (Pagi) : 06.00 s.d 13.00 WIB																															
CM : 08.00 s.d 16.30 WIB																															
PUSK. Airport Operation & Services																															
																															
AIRBUS A350-900																															
Sambutan, 25 Februari 2024																															
Airport Operations Inside																															
																															
AIRBUS A350-900																															
Sambutan, 25 Februari 2024																															
Airport Operations Inside																															
																															
AIRBUS A350-900																															

Gambar 4.6 Jadwal Pelaksanaan OJT di Unit AMC

Tabel 4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	19 – 30 Januari 2026	Pembuatan pass bandara dan untuk sementara waktu	-

		pengenalan awal alur OJT di kantor Angkasa Pura bandar udara Juanda Surabaya	
2.	02 Februari 2026-28 Februari 2026	Pelaksanaan OJT di Unit AOLT	Dinas di sesuaikan dengan shift yang sudah terbagi
3.	1 Maret 2026 – 13 Maret 2026	Pelaksanaan OJT di Unit AMC	Dinas di sesuaikan dengan shift yang sudah terbagi
4.	10 Maret 2026	Taruna Melakukan Sidang laporan On The Job Training (OJT) 2	-
5.	-	Taruna OJT off duty	-

4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di unit *Apron Movement Control* (AMC) pada 1 hingga 13 Maret 2026, penulis terlibat langsung dalam pengawasan ketertiban dan keselamatan di area sisi udara (*airside*). Salah satu kegiatan utama yang dilakukan bersama supervisor adalah inspeksi harian (*Ramp Check*) terhadap kelaikan operasional kendaraan dan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) di area apron. Melalui inspeksi rutin tersebut, penulis mengidentifikasi adanya beberapa unit *Baggage Towing Tractor* (BTT) yang beroperasi dalam kondisi kurang laik jalan dan tidak memenuhi standar regulasi keselamatan penerbangan. Pelaksanaan inspeksi dan pengawasan ini didasarkan pada mandat regulasi pemerintah terkait kewajiban pengawasan terhadap penyelenggaraan operasional bandar udara. Secara hukum, lembaga atau pejabat yang ditunjuk, seperti Otoritas Bandar Udara (Otban), diberikan kewenangan penuh untuk menjalankan inspeksi dan menjamin pengawasan keselamatan penerbangan (TENTANG & PENERBANGAN, 2009). Oleh karena itu, pelaksanaan *Ramp Check* oleh unit *Apron Management Service* (AMC) di lapangan bertindak sebagai wujud perpanjangan tangan dari fungsi pengawasan keselamatan operasional tersebut

Berdasarkan hasil pendataan *Ground Support Equipment* (GSE) Bandar Udara Juanda Tahun 2025, jumlah *Baggage Towing Tractor* (BTT) yang terdata sebanyak 42 unit yang dimiliki dan dioperasikan oleh beberapa perusahaan *ground handling*

di sisi udara Bandar Udara Juanda. Dari total tersebut, kondisi operasional unit tidak seluruhnya berada dalam kondisi siap operasi.

Berdasarkan data inventarisasi dan hasil pemeriksaan lapangan, diketahui bahwa sebagian unit BTT masih beroperasi dalam kondisi memenuhi standar operasional, sementara sebagian lainnya sedang dalam proses pemeliharaan (maintenance) maupun perbaikan. Dari total 42 unit BTT tersebut, sebanyak 28 unit tercatat dalam kondisi memenuhi dan dapat dioperasikan, sedangkan 7 unit berada dalam kondisi dalam perbaikan (maintenance). Selain itu, terdapat beberapa unit lainnya yang tidak dioperasikan secara aktif karena faktor teknis seperti melewati batas usia operasional maupun masih dalam kondisi standby sebagai unit cadangan. Namun ada beberapa temuan BTT yang masih beroperasi namun tidak dalam kondisi yang laik dan sesuai standar keselamatan penerbangan.

Temuan terkait ketidaklaikan operasional BTT ini tidak bisa diabaikan begitu saja, mengingat dampaknya yang bersinggungan langsung dengan regulasi keselamatan penerbangan. Adapun beberapa permasalahan yang penulis catat saat inspeksi adalah sebagai berikut:

- Kebocoran oli kendaraan

Ditemukan adanya tumpahan atau kebocoran oli dari mesin BTT ke permukaan apron. Tinjauan Regulasi: Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 635 Tahun 2015, setiap peralatan GSE wajib berada dalam kondisi laik operasi (*serviceable*)(635 & 2015, 2015). BTT yang bocor dinilai cacat teknis. Selain itu, mengacu pada prinsip keselamatan di CASR Part 139, genangan oli di apron sangat membahayakan karena membuat permukaan menjadi licin, merusak struktur aspal secara perlahan, dan dikategorikan sebagai *Foreign Object Debris* (FOD) cair yang berpotensi memicu bahaya kebakaran.

- Ketiadaan dan kerusakan stiker peringatan keselamatan dan bodi BTT yang memudar/berkarat

Pada pemeriksaan fisik eksterior bodi BTT, ditemukan kondisi warna cat dasar kendaraan yang sudah sangat memudar, kusam, dan terkelupas parah sehingga mengekspos material pelat besi yang mulai berkarat (korosi). Bersamaan dengan kondisi fisik tersebut, kelengkapan keselamatan pasif pada kendaraan juga

ditemukan dalam kondisi rusak, mengelupas, atau sama sekali tidak terpasang. Kelengkapan ini meliputi pita pemantul cahaya (stiker reflektor), stiker identitas perusahaan, serta stiker peringatan keselamatan yang sangat penting seperti penanda batas kecepatan maksimum di apron dan peringatan area bahaya (*danger zone*).



Gambar 4.7 BTT dengan cat yang memudar dan berkarat

Sesuai dengan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 635 Tahun 2015 mengenai standar keselamatan kelaikan peralatan GSE, berbagai temuan cacat fisik ini membawa dampak operasional yang sangat krusial. Bodi berkarat dan cat pudar secara drastis menurunkan tingkat keterlihatan (*visibility*) kendaraan pada siang hari, sedangkan ketiadaan stiker reflektor berisiko sangat fatal pada operasional malam hari atau cuaca buruk karena BTT seolah "menghilang" di area titik buta (*blind spot*) dan rawan memicu tabrakan dengan pesawat maupun kendaraan lain. Di sisi lain, absennya stiker peringatan turut meningkatkan risiko *human error*; hilangnya stiker batas kecepatan membuat operator rentan kehilangan kesadaran terhadap batas laju aman, sementara ketiadaan stiker area bahaya dapat memicu kecelakaan kerja bagi petugas darat akibat hilangnya peringatan visual pada titik-titik mekanis rawan terjepit saat BTT beroperasi.



Gambar 4.8 BTT dalam kondisi yang belum mempunyai stiker peringatan

- Kerusakan sistem penerangan (lampu belakang dan lampu rem)

Ditemukan kerusakan spesifik pada sistem penerangan kendaraan BTT, di mana beberapa unit kedapatan beroperasi dengan kondisi lampu bagian belakang dan lampu pengereman yang mati total atau tidak berfungsi dengan baik. Matinya komponen lampu belakang dan lampu rem mengakibatkan kendaraan BTT kehilangan kemampuan untuk memberikan sinyal keberadaan maupun isyarat berhenti kepada pengguna jalur apron lainnya.

Merujuk pada SKEP/140/VI/1999, unit BTT yang mengalami kerusakan lampu belakang dan lampu rem harus segera dinyatakan tidak laik operasi (*unserviceable*)(Jenderal & Udara, 1999). Ketidakmampuan kendaraan dalam memberikan isyarat visual pengereman dan keberadaan posisi belakang merupakan pelanggaran terhadap prosedur keselamatan pengoperasian kendaraan di sisi udara.



Gambar 4.9 kondisi BTT dengan lampu pengereman bagian kiri tidak berfungsi



Gambar 4.10 BTT dengan kondisi yang belum mempunyai spion

Selain regulasi nasional, pemenuhan standar operasional di area sisi udara juga wajib mengacu pada regulasi internasional ICAO Annex 14 Volume I (*Aerodrome Design and Operations*). Secara garis besar, regulasi ini mensyaratkan setiap kendaraan penunjang darat (GSE) untuk memiliki tingkat keterlihatan visual yang tinggi melalui pengecatan warna mencolok dan pencahayaan yang memadai, mematuhi panduan lajur lalu lintas darat di area *apron*, serta mewajibkan pemeliharaan kebersihan permukaan perkerasan bandar udara dari ancaman benda asing maupun tumpahan cairan korosif (FOD) demi menjamin keselamatan pergerakan pesawat udara (Design & Edition, 2018).

Selain aspek kelayakan fisik, pembatasan usia operasional kendaraan merupakan parameter utama dalam standar pelayanan darat pesawat udara. Berdasarkan regulasi terkait, *Baggage Towing Tractor* (BTT) diklasifikasikan ke dalam kelompok dengan batas usia operasi maksimal 10 (sepuluh) tahun, batas usia pemakaian peralatan ini hanya dapat diperpanjang selama 3 (tiga) tahun apabila kendaraan tersebut digerakkan oleh tenaga listrik, yang sejalan dengan upaya untuk menekan emisi gas buang (Perhubungan & Indonesia, 2016). Meskipun demikian, temuan di lapangan mengindikasikan adanya sejumlah unit yang rentan mengalami kerusakan teknis lantaran usianya berpotensi mendekati, atau bahkan telah melampaui, batas operasional yang ditetapkan tersebut. Berdasarkan hasil inspeksi rutin (*Ramp Check*) yang dilaksanakan pada periode 1 hingga 13 Maret 2026, dapat

disimpulkan bahwa temuan ketidaklaikan pada unit *Baggage Towing Tractor* (BTT) merupakan permasalahan serius yang berdampak langsung pada aspek keselamatan operasi penerbangan (*Aviation Safety*).

4.4 Penyelesaian

Berdasarkan temuan ketidaklaikan operasional pada beberapa unit *Baggage Towing Tractor* (BTT), diperlukan langkah penyelesaian yang tegas dan terukur. Penyelesaian masalah ini harus melibatkan tindakan langsung di lapangan oleh unit AMC serta perbaikan teknis oleh pihak *Ground Handling*, dengan mengacu KP 635 Tahun 2015 yang mewajibkan seluruh GSE beroperasi tanpa cacat teknis.

1. Pelaksanaan Fungsi Pengawasan (*Ramp Check* dan Patroli) Secara Lebih Intensif

Sesuai dengan fungsinya sebagai pengawas ketertiban lalu lintas apron, petugas AMC wajib meningkatkan intensitas inspeksi harian (*daily ramp check*) terhadap armada *Ground Handling*. Melalui patroli rutin ini, petugas AMC bertugas mengidentifikasi secara dini kendaraan BTT yang tidak memenuhi standar, seperti bodi yang berkarat parah, ketiadaan stiker peringatan/reflektor, serta tidak adanya kaca spion (seperti pada Gambar 4.10). Pencegahan di lapangan ini adalah garda terdepan untuk memastikan SKEP/140/VI/1999 dan KP 635 Tahun 2015 dipatuhi.

2. Pelaksanaan Fungsi Penindakan (Pemberian Sanksi *Grounded*)

Ketika ditemukan unit BTT dengan pelanggaran fatal—seperti sistem lampu rem dan lampu belakang yang mati total, atau mesin yang mengalami kebocoran oli—AMC melaksanakan fungsi penindakan tegas. Petugas AMC berwenang penuh untuk memberhentikan operasi kendaraan tersebut seketika (*grounded*) dan mencabut sementara pas stiker operasional kendaraan. BTT tersebut diinstruksikan untuk segera ditarik keluar dari area apron menuju bengkel (*maintenance area*) pihak *handling* dan tidak diizinkan beroperasi kembali sebelum perbaikan teknis selesai dilakukan.

3. Pelaksanaan Fungsi Pengendalian Kebersihan Apron (*FOD Clearance*)

Terkait temuan kebocoran oli mesin, hal ini bersinggungan langsung dengan tugas AMC dalam menjaga apron tetap bersih dari *Foreign Object Debris*

(FOD). Petugas AMC bertugas menginstruksikan dan mengawasi secara langsung pihak *Ground Handling* untuk segera melakukan pembersihan tumpahan oli menggunakan penyerap oli (*oil absorbent*). Fungsi pengawasan ini krusial agar permukaan aspal apron tidak licin dan mencegah kerusakan struktural perkerasan landasan yang diatur dalam standar keselamatan CASR Part 139.

4. Pelaksanaan Fungsi Koordinasi, Teguran, dan Pelaporan

Sebagai bentuk penyelesaian jangka panjang, fungsi administratif dan koordinasi AMC dijalankan dengan mencatat seluruh nomor pelat/lambung BTT yang melanggar ke dalam *logbook* harian. Berdasarkan catatan ini, pimpinan unit AMC akan menerbitkan surat teguran resmi kepada manajemen perusahaan *Ground Handling* yang bersangkutan. Teguran ini mewajibkan pihak *handling* untuk memperbaiki sistem perawatan berkala (*preventive maintenance*) mereka, termasuk melakukan pengecatan ulang, memasang kembali atribut keselamatan (stiker area bahaya dan batas kecepatan), serta memperbaiki kelistrikan lampu. Jika teguran diabaikan, AMC memiliki kewenangan lebih lanjut untuk merekomendasikan pencabutan Tanda Izin Mengemudi (TIM) bagi operator yang bersangkutan di lingkungan Bandar Udara Internasional Juanda

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Juanda pada periode 1 hingga 13 Maret 2026, serta hasil inspeksi dan analisis yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, dapat ditarik beberapa kesimpulan utama sebagai berikut:

1. Urgensi Pelaksanaan *Ramp Check*: Kegiatan inspeksi harian (*Ramp Check*) merupakan instrumen pengawasan yang sangat vital bagi unit AMC dalam mendeteksi dan mencegah pengoperasian peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) yang tidak laik jalan, guna memitigasi potensi insiden keselamatan penerbangan di area apron.
2. Temuan Ketidaklaikan Kritis: Dari hasil inspeksi lapangan, ditemukan sejumlah ketidaklaikan operasional pada kendaraan *Baggage Towing Tractor* (BTT). Permasalahan utama meliputi kerusakan teknis (kebocoran oli mesin, lampu rem dan lampu belakang mati), serta kerusakan struktural dan visual (cat memudar, bodi berkarat, hilangnya stiker reflektor/peringatan keselamatan, dan ketiadaan kaca spion).
3. Pelanggaran Regulasi dan Standar Kelaikan: Temuan cacat fisik dan teknis pada unit BTT tersebut secara langsung menggugurkan status kelaikan operasi (*serviceable*) kendaraan di sisi udara (*airside*). Hal ini terbukti menyalahi payung hukum keselamatan penerbangan, khususnya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 635 Tahun 2015, dan SKEP/140/VI/1999.
4. Dampak Langsung terhadap Keselamatan: Pengoperasian GSE yang tidak memenuhi standar menciptakan ancaman nyata berupa degradasi struktur aspal apron akibat genangan oli (*Foreign Object Debris cair*), peningkatan risiko kecelakaan kerja bagi personel darat akibat minimnya kelengkapan keselamatan pasif, serta risiko fatal tabrakan antar-kendaraan maupun dengan pesawat udara akibat menurunnya visibilitas BTT pada titik buta (*blind spot*).

5. Penegakan Aturan oleh Otoritas Bandar Udara: Unit AMC memiliki peran krusial dalam melaksanakan fungsi penindakan tegas, seperti pemberian sanksi teguran, penghentian operasi seketika (*grounded*), dan pencabutan pas stiker bagi kendaraan yang melanggar, demi menjamin kelancaran dan keselamatan lalu lintas di area sisi udara.

5.2 Saran

Guna meningkatkan tingkat keselamatan operasi penerbangan (*Aviation Safety*), keamanan, serta kelancaran operasional di area sisi udara Bandar Udara Internasional Juanda, terdapat beberapa saran yang direkomendasikan kepada pihak-pihak terkait:

1. Bagi Pihak Penyedia Jasa Pelayanan Darat (*Ground Handling*):

- Peningkatan *Preventive Maintenance*: Pihak manajemen *Ground Handling* wajib memperketat jadwal dan disiplin pelaksanaan perawatan berkala pada seluruh armada GSE. Kerusakan eksterior seperti bodi berkarat dan stiker yang mengelupas harus segera direstorasi dan dicat ulang untuk mengembalikan tingkat visibilitas dan identifikasi alat.
- Kedisiplinan Pengecekan Harian (*Daily Inspection*): Mewajibkan dan mengawasi secara ketat para operator/pengemudi untuk selalu melakukan pengecekan fisik kendaraan (*pre-operation check*) sebelum berdinasi. Operator harus diberikan kewenangan penuh untuk menolak mengoperasikan unit yang terindikasi cacat teknis guna mencegah insiden di apron.

2. Bagi Unit *Apron Movement Control* (AMC):

- Optimalisasi Patroli dan Inspeksi: Mempertahankan dan meningkatkan frekuensi pelaksanaan *Ramp Check* dadakan (*surprise inspection*) secara acak di berbagai area parkir *stand* pesawat guna memastikan konsistensi kepatuhan pihak *handling* sepanjang waktu operasional.
- Penetapan Sanksi Administratif: Menerapkan regulasi sanksi yang lebih tegas dan berjenjang—mulai dari teguran tertulis hingga rekomendasi pencabutan Tanda Izin Mengemudi (TIM) di bandara—bagi perusahaan

atau operator yang secara berulang melakukan pelanggaran kelaikan operasional di sisi udara.

3. Bagi Institusi Pendidikan (Poltekbang Surabaya):

- Peningkatan Studi Kasus Lapangan: Disarankan untuk lebih banyak mengintegrasikan contoh kasus riil terkait ketidaklaikan operasi peralatan bandar udara ke dalam kurikulum pembelajaran dan praktik simulasi. Hal ini bertujuan untuk menajamkan kemampuan analisis, pengawasan, dan penyelesaian masalah (*problem-solving*) para Taruna/i sebelum mereka diterjunkan ke lingkungan kerja yang sebenarnya.



DAFTAR PUSTAKA

- 635, K., & 2015. (2015). *Mengingat Nomor 1 Tahun Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan naik turun penumpang , bongkar muat barang , dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi , yang Penyelenggara Bandar Ud.*
- Akhir, T., & Fiqian, F. F. (2022). *Ir-perpustakaan universitas airlangga.*
- Dan, K. (n.d.). *No Title.*
- Design, A., & Edition, E. (2018). *Aerodromes: Vol. I* (Issue November).
- Haoxing, Z., & System, C. (n.d.). *No 主観的健康感を中心とした在宅高齢者における健康関連指標に関する共分散構造分析Title.*
- Jenderal, D., & Udara, P. (1999). *No Title.*
- Perhubungan, M., & Indonesia, R. (2016). *(ground support equipment/.*
- Rohimah, N. S. 2023. (2013). Gambaran Umum Perusahaan Hyundai. *Journal of Petrology*, 369(1), 1689–1699.
- S_PA1_1702431_Chapter 3.* (2012). 1–9.
- TENTANG, U.-U. R. I. N. 1 T. 2009, & PENERBANGAN. (2009). *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN*. <https://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/28862/>
- Unique, A. (2016). *Sejarah PT. Angkasa Pura I (Persero) Sejarah*. 0, 1–23.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Civil Aviation Safety Regulations (CASR) Part 139 - Aerodromes*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 1. Jakarta: Sekretariat Negara.

LAMPIRAN

Lampiran Kegiatan On The Job Training



