

***ANALISIS DIGITALISASI FORM AVIOBRIDGE DALAM
MENDUKUNG EFISIENSI OPERASIONAL APRON MOVEMENT
CONTROL DI BANDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)***



Disusun Oleh:

M. ADRIAN FARREL IZUDDIN

NIT. 30623038

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

2026

***ANALISIS DIGITALISASI FORM AVIOBRIDGE DALAM
MENDUKUNG EFISIENSI OPERASIONAL APRON MOVEMENT
CONTROL DI BANDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA***

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 01 Desember 2025 – 27 Februari 2026



Disusun Oleh:

M. ADRIAN FARREL IZUDDIN

NIT. 30623038

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

2026

LEMBAR PERSETUJUAN

ANALISIS DIGITALISASI FORM AVIOBRIDGE DALAM MENDUKUNG EFISIENSI OPERASIONAL APRON MOVEMENT CONTROL DI BANDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA

Oleh:

M. ADRIAN FARREL IZUDDIN

NIT. 30623038

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

Disetujui Oleh:

Supervisor	<u>MUH. ARIFIN</u> NIP. 20241711
Dosen Pembimbing	<u>Dr. DIMAS ARYA SOEADYA FRIDYATAMA, S.E., M.M</u> NIP.19890106 200912 1 002



Mengetahui,

Airport Operation Airside
Departement Head



ASWIN ANZHARI
NIP. 20241732

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 27 bulan Februari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*.

Panitia Penguji,

Ketua	<u>ASWIN ANZHARI</u> <u>NIP. 20241732</u>
Sekretaris	<u>GALIH ARYA ANGGARA</u> <u>NIP. 20242866</u>
Anggota	<u>Dr. DIMAS ARYA SOEADYA FRIDYATAMA, S.E.,</u> <u>M.M</u> <u>NIP.19890106 200912 1 002</u>



Three handwritten signatures are present to the right of the table. The top signature is a stylized circle with a horizontal line. The middle signature is a cursive signature. The bottom signature is a cursive signature that appears to read 'Dimas Arya S.E.'.

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. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, M. T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Dr. Dimas Arya Soeadyfa Fridyatama, S.E., M.M selaku dosen pembimbing **On The Job Training**.
5. Bapak Aswin Anzhari, selaku Department Head Airport Operation Airside, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan **On The Job Training (OJT)**.
6. Bapak Galih Arya Anggara, Selaku Airport Operation & Service

Officer yang telah membimbing kami selama kegiatan **On The Job Training** (OJT) berlangsung di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

7. Bapak Muh. Arifin, selaku Supervisor AMC yang telah membimbing kami selama kegiatan **On The Job Training** (OJT) berlangsung di Bandar udara Internasional Juanda Surabaya.

8. Bapak Limeina Galih, selaku Supervisor AMC yang telah membimbing kami selama kegiatan **On The Job Training** (OJT) berlangsung di Bandar udara Internasional Juanda Surabaya.

9. Mbak Nungky Aisyah, selaku Staff AMC yang telah membimbing kami selama kegiatan **On The Joob Training** (OJT) berlangsung di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

10. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.

11. Keluarga yang selalu memberikan doa, dukungan, serta kasih sayang.

12. Para peserta OJT MTU IX Politeknik Penerbangan Surabaya, yang selalu bekerja sama dan saling mendukung dalam setiap kegiatan.

13. Seluruh karyawan PT. Angkasa Pura I yang selalu memberikan ilmu dan bimbingan.

14. Pihak manajemen dan staf PT. Angkasa Pura I Bandar udara Internasional Juanda, khususnya bagian **Apron Movement Control** (AMC) dan **Aiport Operations Control Center** (AOCC).

Kami juga menyampaikan permohonan maaf apabila terdapat kekurangan dalam penyusunan laporan ini. Kritik dan saran yang membangun sangat kami harapkan untuk perbaikan di masa mendatang. Besar harapan kami, laporan ini dapat memberikan manfaat dan menjadi referensi yang berguna bagi pembaca.

Surabaya, 23 Februari 2026

M. ADRIAN FARREL I.



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	3
LEMBAR PENGESAHAN.....	4
KATA PENGANTAR.....	5
DAFTAR ISI.....	8
DAFTAR GAMBAR.....	10
BAB 1	11
PENDAHULUAN	11
1.1 Latar Belakang.....	11
1.2 Maksud dan Manfaat	12
BAB 2.....	14
PROFILE LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT).....	14
2.1 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia (Injouney Airport).....	14
2.3 Data umum dan Logo Perusahaan	16
2.3.1 PT. Angkasa Pura Indonesia (<i>Injourney Airports</i>).....	16
2.4 Struktur Organsasi.....	17
BAB 3.....	18
TINJAUAN TEORI	18
3.1 Ruang Lingkup	18
3.1.1 Apron Movement Control (AMC)	18
3.1.2 Airport Operation Control Center (AOCC)	18
3.3 Tinjauan Teori	19
3.3 1 Bandar Udara (Udara).....	19
3.3.2 Fungsi Bandar Udara.....	20
Sisi Udara (Air Side)	20
Sisi Darat (Landside).....	21
BAB 4.....	26
PELAKSANAAN OJT	26
Jadwal Pelaksanaan OJT	26
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	27
4.2	

4.2.1	Airport Operation Control Center (AOCC)	27
4.2.2	Aviobridge Operator	28
4.2.3	Marshaller	30
BAB 5		37
5.1	Kesimpulan	37
Saran untuk petugas AMC (Aviobridge Operator) dan Penyedia Aplikasi		38
Sebagai upaya optimalisasi penerapan digitalisasi Form Aviobridge, penulis menyampaikan beberapa saran yang ditujukan kepada operator aviobridge sebagai pengguna langsung di lapangan serta PT Angkasa Pura sebagai penyedia aplikasi dan pengelola sistem operasional bandara, sebagai berikut: 38		
5.2	Saran untuk pelaksanaan On The Job Training (OJT)	39



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Logo Angkasa Pura 1.....	14
Gambar 2.2 Bandar Udara Internasional Juanda	15
Gambar 2.3 Struktur Organisasi Airport Operation Airside Departement	17
Gambar 3.1 Apron Movement Control (AMC).....	18
Gambar 3.2 Airport Operation Control Center (AOCC).....	19
Gambar 3.3 Jadwal bulan Desember Apron Movement Control (AMC)	Error!
Bookmark not defined.	
Gambar 3.4 Counter check-in di bandar udara internasional Juanda, Surabaya	22
Gambar 3.5 Aviobridge (garbarata) single tunnel.....	24
Gambar 3.6 Aviobridge (garbarata) dual tunnel.....	24



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**, serta beradaptasi dengan budaya kerja profesional di industri penerbangan.

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 $\pm$ 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:

Bagi Taruna:

1. Menganalisis kesiapan petugas peralatan pendukung.
2. Menganalisis kondisi ground time pesawat.

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 JAS sebagai mitra strategis dalam pengembangan SDM penerbangan.

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 (Injouney Airport)



Gambar 2.1 Logo Angkasa Pura 1

Sejarah Angkasa Pura I dimulai tahun 1962 saat Presiden Soekarno meminta bandara Indonesia setara luar negeri, melahirkan PN Angkasa Pura Kemayoran untuk kelola Bandara Kemayoran Jakarta. Tanggal 20 Februari 1964 menjadi hari jadi saat perusahaan resmi mengurus Bandara Kemayoran. Tahun 1986, namanya menjadi Perum Angkasa Pura I, fokus mengelola bandara di Indonesia bagian timur, seiring pembentukan Perum Angkasa Pura II untuk wilayah barat/Jakarta (Cengkareng). Perkembangan perusahaan dapat dilihat melalui beberapa tahapan berikut:

1. 1962: Presiden Soekarno meminta peningkatan kualitas bandara; terbit PP No. 33/1962 membentuk PN Angkasa Pura Kemayoran.
2. 1964: (20 Februari) PN Angkasa Pura Kemayoran mengambil alih operasional Bandara Kemayoran, ditetapkan sebagai hari jadi perusahaan.
3. 1974: Bentuk hukum berubah menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Angkasa Pura.
4. 1986: Dibentuk dua perusahaan, PERUM Angkasa Pura I (timur) dan PERUM Angkasa Pura II (barat/Soekarno Hatta).
5. 2013: Aset navigasi penerbangan dialihkan ke AirNav Indonesia, membentuk SBU Komersial Ngurah Rai.
6. 2019: Mulai operasikan Bandara Internasional Yogyakarta.
7. 2023: Serahkan saham anak perusahaan (Logistik, Suport, dll.) ke PT Angkasa Pura Kargo sebagai bagian dari subholding di bawah Injouney.

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 Organisasi Airport Operation Airside Department

BAB 3

TINJAUAN TEORI

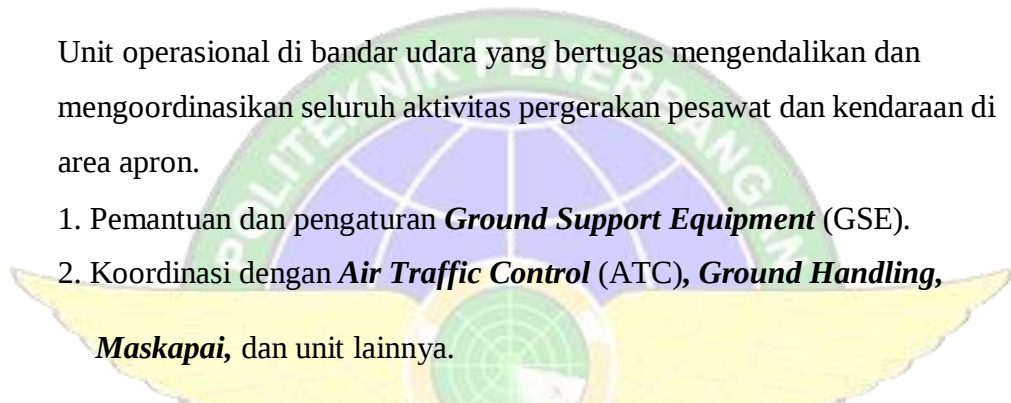
3.1 Ruang Lingkup

Dalam melaksanakan **On The Job Training (OJT)** Mahasiswa D III 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 *Airport Operation Control Center* (AOCC)

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara (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 penggunaannya 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".

3.3.2 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.

3.3.1.1 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 3.3 Counter check-in di bandar udara internasional Juanda, Surabaya

3.3.1.2 *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**.

3.3.1.3 **Aviobridge** (Garbarata)

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 3.4 Aviobridge (garbarata) singletunnel



Gambar 3.5 Aviobridge (garbarata) dual tunnel

3.3.1.4 Prosedur **Docking** dan **Undocking Aviobridge**

1. Definisi **Docking** merupakan proses penghubungan **aviobridge** ke pintu pesawat yang telah parkir secara aman dan terkunci untuk mendukung naik-turun penumpang. Berdasarkan pengamatan, pelaksanaan **docking aviobridge** memiliki target waktu operasional ± 2 menit sesuai ketentuan internal. Namun, pencapaiannya dipengaruhi oleh kondisi operasional seperti kesiapan pesawat, personel, dan fasilitas pendukung.
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 pushbackpesawat.



BAB 4

PELAKSANAAN OJT

4.1 Jadwal Pelaksanaan OJT

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:

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

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 - SIDOARJO 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
1	GROUP A	SA	SL	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI
2	GROUP B	SA	SL	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI
3	GROUP C	SA	SL	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI
4	GROUP D	SA	SL	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI	RI

REKAPITULASI:

M (MALAM) : 06.00 - 20.00 WIB

S (SIANG) : 13.00 - 20.00 WIB

P (PAGI) : 06.00 - 13.00 WIB

L (LIBUR)

GROUP A				GROUP B				GROUP C				GROUP D			
1	REZA APRIYANTO (SPV)	2	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	3	GEORGET OTIMARDO (SPV)	4	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	5	REZA APRIYANTO (SPV)	6	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	7	REZA APRIYANTO (SPV)	8	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)
9	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	10	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	11	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	12	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	13	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	14	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	15	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	16	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)
17	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	18	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	19	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	20	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	21	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	22	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	23	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	24	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)
25	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	26	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	27	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	28	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	29	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	30	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)	31	ALYANZA W. PRASITJO (SPV)		

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
3. Pengisian **block on / block off time, parking stand** di kantor AOCC

4.2 Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam melaksanakan On The Job Training (OJT) Mahasiswa D III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya di unit Ground Handling (Pasasi) meliputi Check-in Counter (CIC), Boarding Gate, Lost and Found di PT. Jasa Angkasa Semesta (JAS) Bandar Udara Internasional Juanda, Surabaya

4.2.1 Airport Operation Control Center (AOCC)



Gambar 1 Monitoring pergerakan pesawat dan koordinasi operasional melalui sistem AOCC.

Apron Movement Control (AMC) yang berada di bawah koordinasi Airport Operation Control Center (AOCC) merupakan unit yang bertugas mengendalikan dan mengawasi seluruh pergerakan pesawat udara di sisi udara (airside), khususnya di area apron, selama pesawat berada di bandar

udara, baik pada saat kedatangan maupun keberangkatan. AMC berperan penting dalam memastikan kelancaran, keselamatan, dan ketertiban operasional penerbangan di apron, termasuk pengaturan penggunaan parking stand dan fasilitas penunjang seperti aviobridge.

Sesuai dengan ketentuan operasional kebandarudaraan dan pedoman internal PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya, ruang lingkup tugas AOCC (AMC) meliputi:

1. Pengendalian dan pengawasan pergerakan pesawat di area apron, mulai dari kedatangan hingga keberangkatan.
2. Pengaturan dan koordinasi penggunaan parking stand, termasuk penempatan pesawat sesuai jenis dan jadwal penerbangan.
3. Koordinasi operasional dengan unit terkait, seperti ATC, ground handling, airlines, dan unit keselamatan bandara.
4. Pengawasan penggunaan fasilitas apron, termasuk aviobridge dan ground support equipment (GSE).
5. Pencatatan dan pelaporan kegiatan operasional apron sebagai bahan evaluasi dan pengendalian operasional penerbangan.

4.2.2 Aviobridge Operator



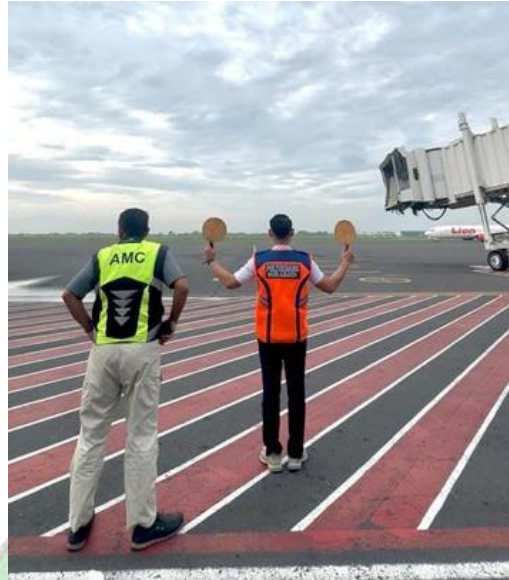
Gambar 2 Pengoperasian aviobridge pada proses docking dan undocking pesawat udara.

Aviobridge Operator merupakan petugas yang berperan dalam pengoperasian aviobridge untuk menghubungkan terminal dengan pesawat udara pada saat proses docking dan undocking. Pada pelaksanaannya, Aviobridge Operator mengoperasikan panel kendali yang tersedia di kabin aviobridge dengan memperhatikan posisi pesawat, kondisi apron, serta keselamatan penumpang dan personel di sekitar area operasional. Ketepatan dan kehati-hatian dalam pengoperasian aviobridge sangat mempengaruhi kelancaran proses embarkasi dan disembarkasi penumpang serta ketertiban operasional penerbangan di apron.

Faktor penting dalam pelaksanaan tugas Aviobridge Operator di bawah koordinasi Apron Movement Control (AMC) antara lain:

1. Ketepatan waktu pengoperasian aviobridge, baik pada saat docking maupun undocking pesawat.
2. Kepatuhan terhadap prosedur operasional dan aspek keselamatan, termasuk koordinasi dengan petugas AMC dan pihak terkait.
3. Kesiapan dan penguasaan peralatan pengendali aviobridge, guna memastikan pengoperasian berjalan aman dan efisien.

4.2.3 Marshaller



Gambar 3 Proses pemanduan pesawat oleh Marshaller

Marshaller merupakan petugas operasional di sisi udara yang bertugas memandu pergerakan pesawat udara di area apron agar dapat parkir dan bergerak sesuai dengan posisi yang telah ditentukan.

- Marshaller berada di bawah koordinasi Apron Movement Control (AMC) PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya.
- Marshaller memberikan panduan visual kepada pilot menggunakan isyarat tangan sesuai prosedur operasional standar.
- Tugas marshaller dilaksanakan pada saat pesawat kedatangan menuju parking stand maupun pesawat keberangkatan meninggalkan parking stand.
- Ketepatan panduan marshaller berpengaruh terhadap keselamatan operasional apron dan kesiapan penggunaan fasilitas penunjang, seperti aviobridge atau tangga manual.

4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan On The Job Training (OJT) di Terminal 1 Bandara Internasional Juanda Surabaya, khususnya pada area **air side (apron)** di unit **Apron Movement Control (AMC)**, penulis mengamati bahwa pengisian Form Aviobridge masih dilakukan secara manual menggunakan kertas. Proses pencatatan manual tersebut mengharuskan petugas aviobridge operator melakukan penulisan data secara langsung di lapangan, kemudian melakukan pencatatan ulang atau rekapitulasi data, sehingga menyebabkan pekerjaan dilakukan dua kali dan membutuhkan waktu yang relatif lebih lama.

The form is titled "AVIOBRIDGE UTILIZATION SERVICES" and is from "injourney AIRPORTS" and "Juanda International Airport". It contains the following sections:

- FLIGHT INFORMATION:** Includes fields for AIR, DATE OF UTILIZATION (25/12/25), AIRLINES (GAM), NUMBER, REGISTRATION (A-GDR), AIRCRAFT TYPE (B738), and DEP.
- PARKING STAND:** 09
- AVIOBRIDGE USED:** Includes fields for NUMBER, TYPE (R4), ROUTE, FROM, TO, MTOW, DOCKING TIME (Local Time) (13.5), and DEDOCKING TIME (Local Time).
- ARRIVAL and DEPARTURE STATISTICS:** Tables for tracking arrivals and departures with columns for A, C, I, TOTAL, BAGGAGE, CARGO, and TRANSIT.
- SIGNATURES:** Sections for the AVIOBRIDGE OPERATOR and UTILIZING COMPANY, each with fields for SIGN and NAME.

Gambar 4 Form Aviobridge (paper)

Kondisi tersebut berdampak pada efisiensi waktu operasional, terutama pada saat kondisi operasional padat (**peak hours**), di mana kecepatan dan ketepatan pencatatan penggunaan aviobridge sangat dibutuhkan untuk mendukung kelancaran pengendalian apron oleh AMC. Meskipun secara operasional kegiatan penggunaan aviobridge tetap dapat berjalan, metode pencatatan manual dinilai kurang efisien karena menimbulkan pengerjaan berulang.

Permasalahan tersebut apabila ditinjau dari aspek regulasi, berkaitan dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Nomor PM 55 Tahun 2016 tentang Tata Nal Kebandarudaraan Nasional, yang menekankan pentingnya peningkatan pelayanan kebandarudaraan yang efektif, efisien, serta berbasis teknologi. Selain itu, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Kegiatan di Sisi Udara Bandar Udara, ditegaskan bahwa setiap kegiatan operasional di sisi udara harus dilaksanakan secara tertib, terkoordinasi, dan terdokumentasi dengan baik guna menjamin keselamatan, keamanan, dan kelancaran operasional penerbangan.

Sejalan dengan ketentuan tersebut, sistem pencatatan operasional yang masih dilakukan secara manual berpotensi belum sepenuhnya mendukung prinsip efisiensi dan optimalisasi pelayanan sebagaimana diamanatkan dalam regulasi. Oleh karena itu, diperlukan upaya pengembangan atau optimalisasi sistem berbasis digital dalam pengisian Form Aviobridge guna meningkatkan efektivitas kerja, meminimalisir duplikasi pencatatan, serta mendukung kelancaran pengendalian apron oleh unit AMC di Bandara Internasional Juanda Surabaya.

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner kepada operator aviobridge, sebagian besar responden menyatakan setuju bahwa penerapan aplikasi digital Form Aviobridge dapat mempermudah proses pengisian data serta mempersingkat waktu dalam pencatatan. Hal ini menunjukkan bahwa dari sisi pengguna, digitalisasi Form Aviobridge memiliki potensi untuk meningkatkan efisiensi operasional.

Docking Aviobridge

SEARCH

Flight Number/Registration ☐ Reposition

AIRLINES INFORMATION

Please input flight number / registration

TIME

Start Time End Time
Not started yet Not ended yet

START TIMER

ADDITIONAL INFORMATION

avio number*
☐ A1

SUBMIT

Gambar 5 Tampilan aplikasi pengisian form Aviobridge untuk mencatat data penerbangan, waktu docking, dan nomor aviobridge secara digital.

Namun demikian, pada pelaksanaannya, aplikasi Form Aviobridge yang telah disediakan oleh pihak PT Angkasa Pura belum digunakan secara optimal. Kondisi ini tidak disebabkan oleh penolakan dari pengguna, melainkan dipengaruhi oleh beberapa kendala, antara lain kurangnya pemahaman teknis dalam penggunaan aplikasi, kendala jaringan internet di area apron, serta alur pengisian aplikasi yang dinilai masih cukup rumit oleh operator, terutama karena tidak tersedianya buku panduan atau manual book sebagai pedoman penggunaan aplikasi di lapangan.

Secara lebih rinci, faktor-faktor yang menyebabkan belum optimalnya penerapan digitalisasi Form Aviobridge antara lain:

1. Sosialisasi penggunaan aplikasi yang hanya dilakukan melalui media daring (Zoom) tanpa disertai buku panduan atau manual book tertulis.

2. Kendala kestabilan jaringan internet di area apron yang menghambat proses pengisian data secara digital.
3. Alur pengisian aplikasi yang masih dinilai rumit oleh operator aviobridge, khususnya tanpa adanya panduan penggunaan yang jelas dan terstruktur.

4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk mengatasi permasalahan pengisian Form Aviobridge yang hingga saat ini masih dilakukan secara manual menggunakan kertas di Bandara Internasional Juanda Surabaya, diperlukan optimalisasi pemanfaatan aplikasi Form Aviobridge yang telah disediakan oleh PT Angkasa Pura. Penggunaan form manual menyebabkan proses pencatatan memerlukan waktu lebih lama serta menimbulkan pekerjaan ganda, sehingga kurang mendukung efisiensi operasional di unit Apron Movement Control (AMC).

Upaya penyelesaian dapat dilakukan melalui peningkatan sosialisasi penggunaan aplikasi yang tidak hanya disampaikan secara daring, tetapi juga didukung dengan penyusunan buku panduan atau manual book. Panduan tersebut diharapkan mampu membantu operator aviobridge memahami alur pengisian aplikasi secara lebih sederhana dan terstandar, sehingga aplikasi dapat digunakan secara konsisten dalam kegiatan operasional.

Selain itu, diperlukan peningkatan kualitas dan kestabilan jaringan internet di area apron agar proses pengisian data dapat dilakukan secara lancar dan real time. Dukungan jaringan yang memadai akan mendorong operator untuk beralih dari form kertas ke sistem digital secara penuh tanpa hambatan teknis.

Pemanfaatan aplikasi Form Aviobridge juga perlu didukung dengan penyediaan perangkat operasional khusus, seperti tablet yang ditempatkan di setiap garbarata aktif. Penyediaan perangkat ini bertujuan untuk menghindari

penggunaan device pribadi serta mendukung standarisasi proses kerja di lapangan.

Penggunaan aplikasi digital ini memberikan manfaat tambahan berupa pendokumentasian kegiatan operasional, karena aplikasi telah dilengkapi dengan fitur pengisian data dan unggahan bukti foto. Dokumentasi tersebut dapat digunakan sebagai bukti pendukung apabila terjadi operasional atau untuk keperluan evaluasi dan pelaporan, sehingga data lebih akurat dan dapat dipertanggungjawabkan.

Secara lebih rinci, upaya penyelesaian untuk mengatasi faktor-faktor penyebab belum optimalnya penerapan digitalisasi Form Aviobridge adalah sebagai berikut:

1. Menyusun dan menyediakan manual book penggunaan aplikasi Form Aviobridge sebagai panduan tertulis yang sistematis, guna melengkapi sosialisasi yang sebelumnya hanya dilakukan melalui media daring (Zoom).
2. Meningkatkan kualitas dan kestabilan jaringan internet di area apron, sehingga proses pengisian data dapat dilakukan secara real time tanpa hambatan koneksi.
3. Menyederhanakan alur pengisian aplikasi melalui penyempurnaan tampilan dan langkah penggunaan, serta didukung dengan pelatihan langsung (on site training) agar operator aviobridge lebih mudah memahami penggunaan aplikasi secara operasional.

Upaya tersebut sejalan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 56 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penanganan di Darat (Ground Handling) di Bandar Udara, yang menekankan pentingnya ketertiban administrasi dan pencatatan operasional, serta mendukung prinsip efisiensi dan keselamatan penerbangan. Dengan penerapan digitalisasi Form

Aviobridge secara optimal, diharapkan kinerja AMC dalam mendukung kelancaran dan efisiensi operasional apron dapat meningkat.



BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pelaksanaan On The Job Training (OJT) yang telah dilakukan di Unit Apron Movement Control (AMC) Bandara Internasional Soekarno-Hatta, dapat disimpulkan bahwa penggunaan aviobridge pada dasarnya telah berjalan dengan baik. Namun, dalam pelaksanaannya masih ditemukan kendala pada proses pengisian Form Aviobridge yang hingga saat ini sebagian besar masih dilakukan secara manual menggunakan kertas. Kondisi tersebut menyebabkan proses pencatatan membutuhkan waktu lebih lama serta menimbulkan pekerjaan ganda bagi operator aviobridge.

Meskipun PT Angkasa Pura telah menyediakan aplikasi Form Aviobridge sebagai upaya digitalisasi pencatatan operasional, pemanfaatan aplikasi tersebut belum berjalan secara optimal. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain belum tersedianya buku panduan atau manual book penggunaan aplikasi, keterbatasan dan ketidakstabilan jaringan internet di area apron, serta alur pengisian aplikasi yang dinilai masih terlalu rumit oleh operator. Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner kepada operator aviobridge, mayoritas responden menyatakan setuju bahwa penggunaan aplikasi digital berpotensi mempersingkat waktu kerja dan meningkatkan efisiensi, dengan catatan aplikasi mudah dioperasikan dan didukung fasilitas yang memadai.

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 56 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penanganan di Darat (Ground Handling) di Bandar Udara, pencatatan kegiatan operasional di sisi udara harus dilakukan secara tertib dan mendukung efisiensi operasional. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2021 tentang Kegiatan

pengusahaan di Bandar Udara menegaskan pentingnya pemanfaatan sistem dan fasilitas pendukung berbasis teknologi informasi untuk menunjang kelancaran operasional bandar udara. Oleh karena itu, optimalisasi penerapan digitalisasi Form Aviobridge melalui penyederhanaan aplikasi, penyediaan panduan penggunaan, dukungan jaringan, serta perangkat operasional khusus menjadi langkah penting dalam mendukung efisiensi operasional Apron Movement Control di Bandara Internasional Juanda Surabaya.

5.2 Saran untuk petugas AMC (Aviobridge Operator) dan Penyedia Aplikasi

Sebagai upaya optimalisasi penerapan digitalisasi Form Aviobridge, penulis menyampaikan beberapa saran yang ditujukan kepada operator aviobridge sebagai pengguna langsung di lapangan serta PT Angkasa Pura sebagai penyedia aplikasi dan pengelola sistem operasional bandara, sebagai berikut:

1. Pertama, diperlukan peningkatan pemahaman operator aviobridge terhadap penggunaan aplikasi Form Aviobridge melalui sosialisasi yang lebih terstruktur. Sosialisasi ini perlu didukung dengan penyusunan buku panduan atau manual book oleh PT Angkasa Pura agar operator memiliki pedoman tertulis yang mudah dipahami dalam pelaksanaan operasional. Hal ini sejalan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 56 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penanganan di Darat (Ground Handling) di Bandar Udara, yang menekankan pentingnya prosedur kerja yang jelas dan tertib dalam kegiatan operasional di sisi udara.

2. Kedua, operator aviobridge diharapkan dapat mulai menerapkan penggunaan aplikasi secara bertahap sesuai kondisi operasional, sementara PT Angkasa Pura disarankan melakukan penyederhanaan alur pengisian aplikasi agar lebih praktis dan tidak memerlukan banyak tahapan. Upaya ini mendukung prinsip efisiensi operasional sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang menyatakan bahwa penyelenggaraan kegiatan penerbangan harus

dilakukan secara efektif, efisien, dan berkesinambungan.

3. Ketiga, untuk menunjang kelancaran penggunaan aplikasi, PT Angkasa Pura perlu meningkatkan ketersediaan dan kestabilan jaringan internet di area apron, sedangkan operator aviobridge diharapkan aktif melaporkan kendala teknis yang ditemui di lapangan. Hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2021 tentang Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara, yang mengatur kewajiban pengelola bandara dalam menyediakan fasilitas dan sistem pendukung operasional yang memadai.

4. Keempat, PT Angkasa Pura disarankan menyediakan perangkat operasional khusus berupa tablet pada setiap garbarata aktif agar operator aviobridge tidak perlu menggunakan perangkat pribadi dalam pengisian Form Aviobridge. Penyediaan fasilitas kerja yang memadai ini sejalan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, yang menekankan pentingnya dukungan fasilitas dan sistem dalam menjaga kelancaran pelayanan dan operasional bandara.

5. Kelima, operator aviobridge diharapkan dapat memanfaatkan fitur dokumentasi dalam aplikasi, seperti pengunggahan bukti foto, secara konsisten sebagai bukti pendukung kegiatan operasional, sementara PT Angkasa Pura dapat menggunakan data tersebut sebagai bahan evaluasi dan pengawasan. Hal ini mendukung prinsip akuntabilitas dan ketertiban administrasi operasional sebagaimana diatur dalam PM 56 Tahun 2015

5.2 Saran untuk pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Untuk pelaksanaan On The Job Training (OJT) berikutnya, penulis memberikan beberapa saran yang ditujukan kepada pembimbing kegiatan OJT serta taruna yang akan melaksanakan OJT, dengan tujuan agar kegiatan OJT dapat berjalan lebih terarah, efektif, dan selaras dengan kegiatan operasional di unit Apron Movement Control (AMC), Aviation Security (AVSEC), dan Terminal Inspection.

1. Pertama, penulis menyarankan agar pembimbing kegiatan OJT dapat mengatur penempatan dan rotasi taruna secara terencana selama masa OJT. Pengaturan penempatan ini bertujuan agar taruna memperoleh pemahaman mengenai alur kerja di beberapa unit operasional utama, seperti AMC, AVSEC, dan Terminal Inspection, tanpa mengganggu kelancaran tugas petugas di lapangan.

2. Kedua, kepada pembimbing lapangan, penulis menyarankan adanya penjelasan atau briefing singkat pada awal penempatan atau sebelum jam operasional tertentu, khususnya pada kondisi aktivitas bandara yang padat. Penjelasan ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai kondisi lapangan, alur kerja, serta hal-hal yang perlu diperhatikan selama kegiatan OJT berlangsung.

3. Ketiga, penulis menyarankan agar pelaksanaan OJT didukung dengan panduan internal sederhana yang memuat gambaran umum tugas unit, istilah operasional yang sering digunakan, serta prosedur dasar yang relevan. Panduan ini diharapkan dapat membantu taruna memahami kegiatan operasional yang diamati tanpa memerlukan penjelasan berulang dari petugas lapangan.

4. Keempat, penulis menyarankan kepada taruna yang akan melaksanakan OJT selanjutnya untuk melakukan persiapan awal secara mandiri sebelum memasuki area operasional, seperti mempelajari kembali fungsi dan tugas dasar unit AMC, AVSEC, dan Terminal Inspection melalui materi pembelajaran yang telah diperoleh di kampus. Selain itu, taruna diharapkan menyiapkan buku catatan atau logbook untuk mencatat arahan pembimbing serta hasil pengamatan selama OJT, sehingga pelaksanaan OJT dapat diikuti dengan lebih tertib dan memberikan pemahaman yang optimal.