

**Evaluasi kinerja penanganan darat pada proses docking dan undocking pesawat di
Bandara Internasional Juanda Surabaya**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 15 FEBRUARI 2026



**Evaluasi kinerja penanganan darat pada proses docking dan undocking pesawat di
Bandara Internasional Juanda Surabaya**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 15 FEBRUARI 2026



LEMBAR PERSETUJUAN

***Evaluasi kinerja penanganan darat pada proses docking
dan undocking pesawat di Bandara Internasional Juanda
Surabaya***

Disusun Oleh :

ZENIVA BARROS BARRETO SOARES

NIT: 30483062

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik
Penerbangan Surabaya

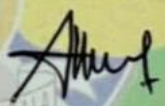
Laporan *On the Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disahkan
sebagai salah satu syarat penilaian *On the Job Training* (OJT)

Disetujui di :

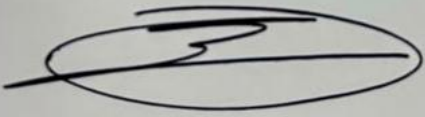
Supervisor

Dosen Pembimbing


INDRA RACHMAT
NIP. 20241731


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

Mengetahui,
PGS. Airport Operation
& Services Division head


ASWIN ANZHARI PUTRA
NIP. 202401732

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* Telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 28 November 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penelitian *On The Job Training*.

Tim Penguji

Ketun

Sekretaris

Anggota



ASWIN ANZHARI PERDANA
PUTRA
NIP. 20241732



GAJIHARTA
ANGGARA
NIP. 240242844



Dr. FAQYANA F.S.Pd., M.Pd
NIP. 19840819 201902 1 001



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan laporan On the Job Training (OJT) ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai salah satu persyaratan akademik dalam menyelesaikan program pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) dilaksanakan di Bandara Internasional Juanda yang dikelola oleh PT Angkasa Pura, khususnya pada bagian Airport Management Center (AMC) dan Aviation Security (AVSEC) ITS, yang berlangsung selama kurang lebih dua bulan, terhitung sejak 15 Desember hingga Februari. Selama pelaksanaan OJT, penulis memperoleh pengalaman kerja secara langsung serta pemahaman mengenai koordinasi operasional bandara, penanganan keadaan darurat, dan penerapan sistem keamanan penerbangan.

Penyusunan laporan ini bertujuan untuk mendokumentasikan seluruh kegiatan dan pengalaman kerja yang diperoleh penulis selama melaksanakan OJT. Selain itu, laporan ini diharapkan dapat menambah wawasan dan keterampilan penulis sebagai bekal dalam memasuki dunia kerja, khususnya di bidang manajemen bandara dan keamanan penerbangan.

Penulis menyadari bahwa tersusunnya laporan ini tidak terlepas dari bantuan, bimbingan, dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak PT Angkasa Pura Bandara Internasional Juanda, pembimbing lapangan, serta seluruh pihak yang telah membantu dan memberikan arahan selama pelaksanaan OJT hingga penyusunan laporan ini selesai.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih memiliki keterbatasan dan kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi penyempurnaan laporan ini di masa yang akan datang. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi penulis khususnya, serta bagi pembaca pada umumnya.

Surabaya, Februari 2026

Penulis



DAFTAR ISIN

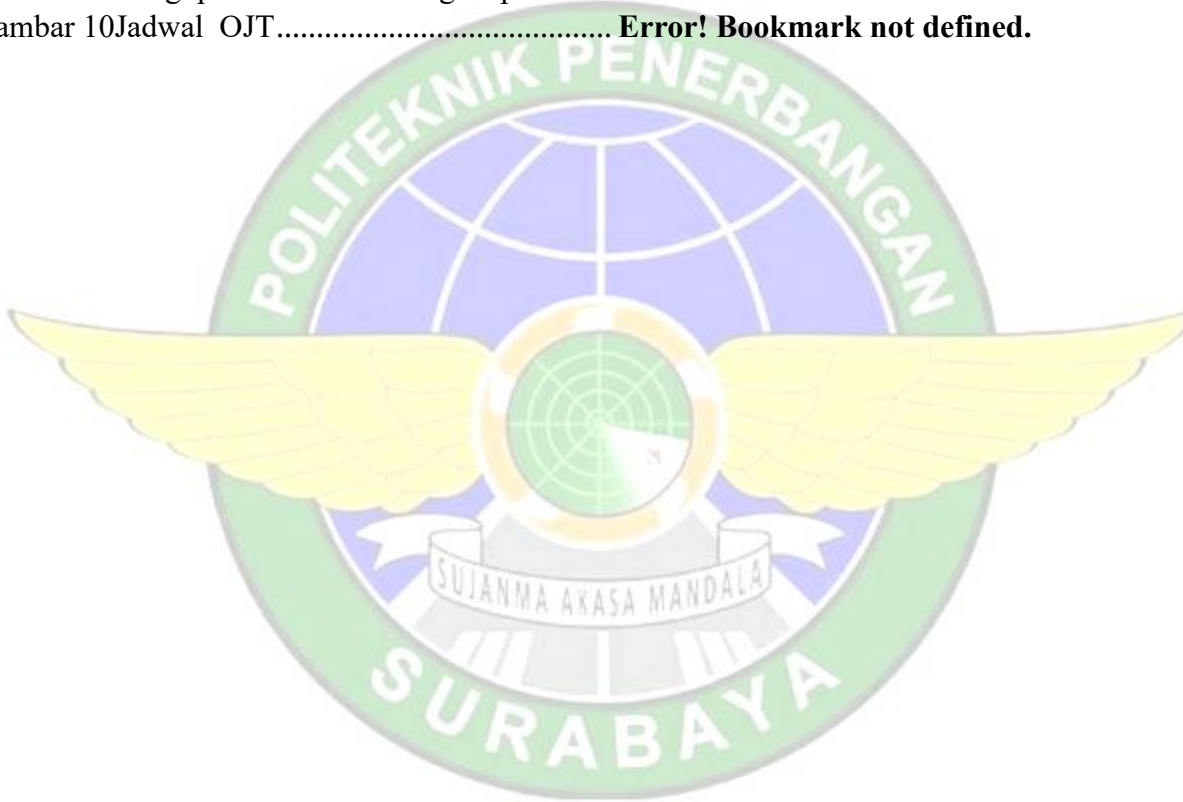
BAB 1	12
PENDAHULUAN	12
1.1 Latar Belakang	12
1.1.1 Dasar Pelaksanaan OJT	12
1.1.2 Maksud dan Manfaat	13
1.1.4 Manfaat Pelaksanaan OJT	13
1.1.5 Bagi Taruna	14
1.1.6 Bagi Kampus	14
1.1.7 Bagi Instansi Tempat OJT	14
BAB II PROFIL LOKASI OJT	15
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Juanda Surabaya	15
2.1.2 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura Indonesia	16
2.2.1 Penjelasan Logo PT Angkasa Pura Indonesia	19
2.2.2 Visi, Misi dan Nilai PT Angkasa Pura Indonesia	21
2.2.3 Struktur Organisasi Airport Operation Airside Departament Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	22
2.2.4 Profil Data Umum Bandar Udara Internasional Juanda	22
BAB III	24
METODE PELAKSANAAN OJT DAN TEKNIK EVALUASI	24
3.1 Lokasi dan Waktu Pelaksanaan OJT	24
3.2 Jenis dan Pendekatan Evaluasi	24
3.3 Objek Evaluasi	25
3.4 Teknik Pengumpulan Data	25
3.5 Instrumen Evaluasi	25
3.6 Teknik Analisis Data	26
BAB IV PELAKSANAAN OJT	27
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	27
4.2 Airport Operation Control Center (AOCC)	27
4.3 Aviobridge Operator (AO)	28
4.4 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	29
4.5 Permasalahan yang Ditemukan	30
4.5 Penyelesaian Permasalahan	30

BAB V PENUTUP	32
5.1 Kesimpulan	32
5.2 Saran	33
DAFTAR PUSTAKA	34
LAMPIRAN.....	35



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	Error! Bookmark not defined.
Gambar 2 Layout Bandar Udara Juanda Surabaya	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3 Logo Angkasa Pura Sebelum Perubahan	19
Gambar 4 Logo Angkasa Pura Setelah Perubahan	Error! Bookmark not defined.
Gambar 5 Logo Injourney Airports.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 6 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Bandar Udara Juanda Surabaya	Error!
Bookmark not defined.	
Gambar 7 Ruang AOCC.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 8 Mengantar Parking Stand di Airport Operation Control Center	28
Gambar 9 Mengoperasikan Aviobridge Operator	29
Gambar 10 Jadwal OJT.....	Error! Bookmark not defined.





DAFTAR TABEL

Tabel 1 Profile Bandar Udara Juanda Surabaya	22
Tabel 2 Jadwal OJT	30
Tabel 3 Template Tabel Laporan Permasalahan.....	Error! Bookmark not defined.



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) merupakan bagian dari proses pembelajaran taruna untuk memperoleh pengalaman kerja secara langsung di dunia industri, khususnya di bidang kebandarudaraan. Melalui kegiatan OJT, taruna diharapkan mampu memahami penerapan teori yang telah dipelajari di bangku perkuliahan ke dalam praktik operasional di lapangan.

Bandar Udara Internasional Juanda sebagai salah satu bandara internasional utama di Indonesia memiliki tingkat pergerakan pesawat yang tinggi. Kondisi ini menuntut pelaksanaan kegiatan operasional yang aman, tertib, dan sesuai dengan prosedur yang berlaku, khususnya pada kegiatan di area apron. Salah satu kegiatan penting di area apron adalah proses docking dan undocking pesawat yang melibatkan penanganan darat (ground handling).

Penanganan darat memiliki peran vital dalam memastikan proses kedatangan dan keberangkatan pesawat berjalan dengan aman dan efisien. Kegiatan docking dan undocking pesawat memerlukan koordinasi yang baik, kepatuhan terhadap Standar Operasional Prosedur (SOP), serta pemahaman terhadap peraturan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan dan standar internasional.

Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan OJT di Bandar Udara Internasional Juanda, masih ditemukan beberapa kondisi operasional yang berpotensi menimbulkan risiko keselamatan, seperti gangguan peralatan pendukung operasional serta perilaku tidak aman di area apron. Kondisi tersebut menunjukkan pentingnya evaluasi terhadap kinerja penanganan darat, khususnya dalam proses docking dan undocking pesawat.

Oleh karena itu, penulis tertarik untuk menyusun laporan OJT dengan judul "Evaluasi Kinerja Penanganan Darat dalam Proses Docking dan Undocking Pesawat di Bandar Udara Internasional Juanda" sebagai bentuk analisis terhadap pelaksanaan prosedur operasional di lapangan serta upaya peningkatan keselamatan dan efisiensi operasional.

1.1.1 Dasar Pelaksanaan OJT

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

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

1.1.2 Maksud dan Manfaat

1.1.3 Maksud dan Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) memiliki maksud untuk memberikan pengalaman langsung kepada taruna dalam memahami dan mengaplikasikan teori yang telah dipelajari selama perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata. Dengan mengikuti OJT, taruna dapat:

1. Mengetahui lebih dekat dunia kerja di industri penerbangan, khususnya dalam aspek operator penerbangan.
2. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training*.
3. Mengembangkan keterampilan teknik dan non-teknis yang diperlukan untuk berkarir di bidang transportasi udara.
4. Membentuk sikap profesional, tanggung jawab, dan kemampuan beradaptasi dalam lingkungan kerja yang dinamis

1.1.4 Manfaat Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan OJT memberikan manfaat yang signifikan bagi berbagai pihak yang terlibat, baik taruna, kampus, maupun instansi tempat OJT. Manfaat tersebut meliputi:

1.1.5 Bagi Taruna

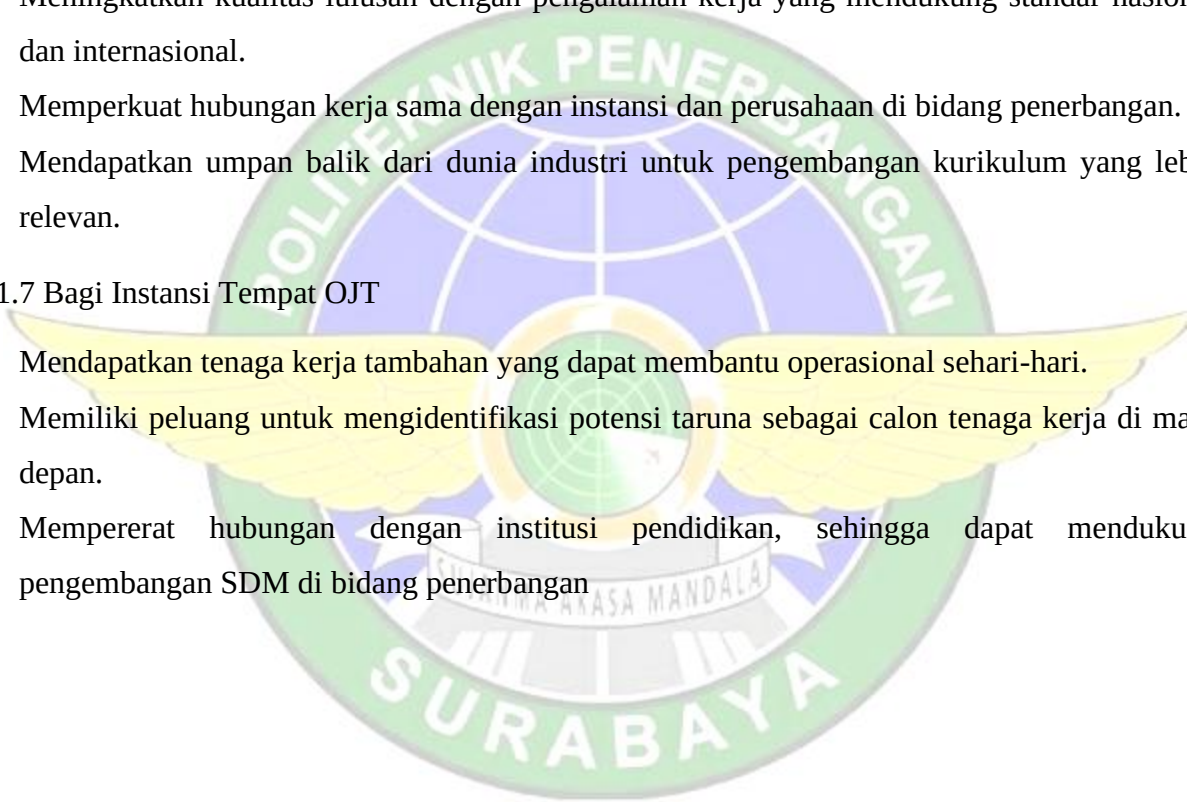
1. Memperoleh pengalaman kerja nyata yang relevan dengan bidang studi.
2. Meningkatkan kompetensi teknis dan non-teknis melalui pembelajaran langsung di lapangan.
3. Memahami proses kerja dan struktur organisasi di industri penerbangan.
4. Memupuk keterampilan komunikasi, kerja sama tim, dan penyelesaian masalah.
5. Memiliki wawasan yang lebih luas tentang budaya kerja profesional.

1.1.6 Bagi Kampus

1. Meningkatkan kualitas lulusan dengan pengalaman kerja yang mendukung standar nasional dan internasional.
2. Memperkuat hubungan kerja sama dengan instansi dan perusahaan di bidang penerbangan.
3. Mendapatkan umpan balik dari dunia industri untuk pengembangan kurikulum yang lebih relevan.

1.1.7 Bagi Instansi Tempat OJT

1. Mendapatkan tenaga kerja tambahan yang dapat membantu operasional sehari-hari.
2. Memiliki peluang untuk mengidentifikasi potensi taruna sebagai calon tenaga kerja di masa depan.
3. Mempererat hubungan dengan institusi pendidikan, sehingga dapat mendukung pengembangan SDM di bidang penerbangan



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Juanda Surabaya



GAMBAL 2.1 BANDAR JUANDA T2

Bandar Udara Internasional Juanda (IATA: SUB, ICAO: WARR) adalah sebuah bandar udara internasional yang terletak di Kecamatan Sedati, Kabupaten Sidoarjo, Jawa Timur, Indonesia. Kini bandara ini menjadi bandara tersibuk ketiga di Indonesia setelah Bandara Soekarno-Hatta di Jakarta dan Bandara Ngurah Rai di Denpasar. Bandara ini terletak sekitar 12 km dari pusat Kota Surabaya dan melayani wilayah Surabaya. Bandar Udara Internasional Juanda dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I. Nama bandara ini diambil dari nama Djuanda Kartawijaya, perdana menteri Indonesia terakhir yang menyarankan pengembangan bandara ini.

Bandar udara ini dibuka pada tanggal 7 Februari 1964 sebagai pangkalan udara angkatan laut Indonesia. Bandara ini menggantikan bandara sebelumnya di Morokrembangan dekat pelabuhan Surabaya. Pada awalnya bandara ini digunakan sebagai pangkalan Armada Ilyushin Il-28 dan Fairey Gannet milik TNI Angkatan Laut. Dalam perkembangannya, bandara ini digunakan untuk penerbangan sipil. Sejak Januari 1985 pengoperasian bandara ini ditangani oleh PT Angkasa Pura I. Pada tanggal 28 Desember 1990 Bandara Juanda memperoleh status bandarainternasional setelah dibukanya terminal internasional. Sebelumnya, sejak Desember 1987 bandara ini melayani penerbangan ke Singapura, Kuala Lumpur, Hongkong, Taipei, dan Mani.

Bandar Udara Internasional Juanda memiliki dua terminal, yaitu terminal 1 dan terminal 2. Bangunan terminal 1 merupakan terminal yang digunakan untuk penerbangan domestik. Terminal 1 merupakan terminal yang baru dibuka pada bulan Oktober 2006. Bangunan ini memiliki

kapasitas 8 juta penumpang per tahun. Pada terminal satu ini terdapat 13 garbarata. Maskapai yang beroperasi pada terminal 1, yaitu Garuda Indonesia, Air Asia, Pelita Air, Citilink Indonesia, Batik Air, Lion Air, Super Air Jet, Sriwijaya Air, Wings Air, AIRFAST Indonesia, Susi Air, Pegasus Air Services, dan NAM Air.

Terminal 2 merupakan terminal yang dibangun dengan merobohkan bangunan terminal lama. Terminal 2 dibuka pada 14 Februari 2014. Terminal 2 dapat menampung kapasitas 6 juta penumpang per tahun. Terminal 2 digunakan untuk penerbangan internasional. Maskapai yang beroperasi pada terminal 2, yaitu Garuda Indonesia, Singapore Airline, Citilink Indonesia, Malaysia Airlines, Scoot Air, Cathay Pacific, Batik Air, dll.

GAMBAL 2.2 Layout Bandar Udara Juanda Surabaya



2.1.2 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 I. 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

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 Aviiasi dan Pariwisata, PT Aviiasi 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 aviiasi 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.

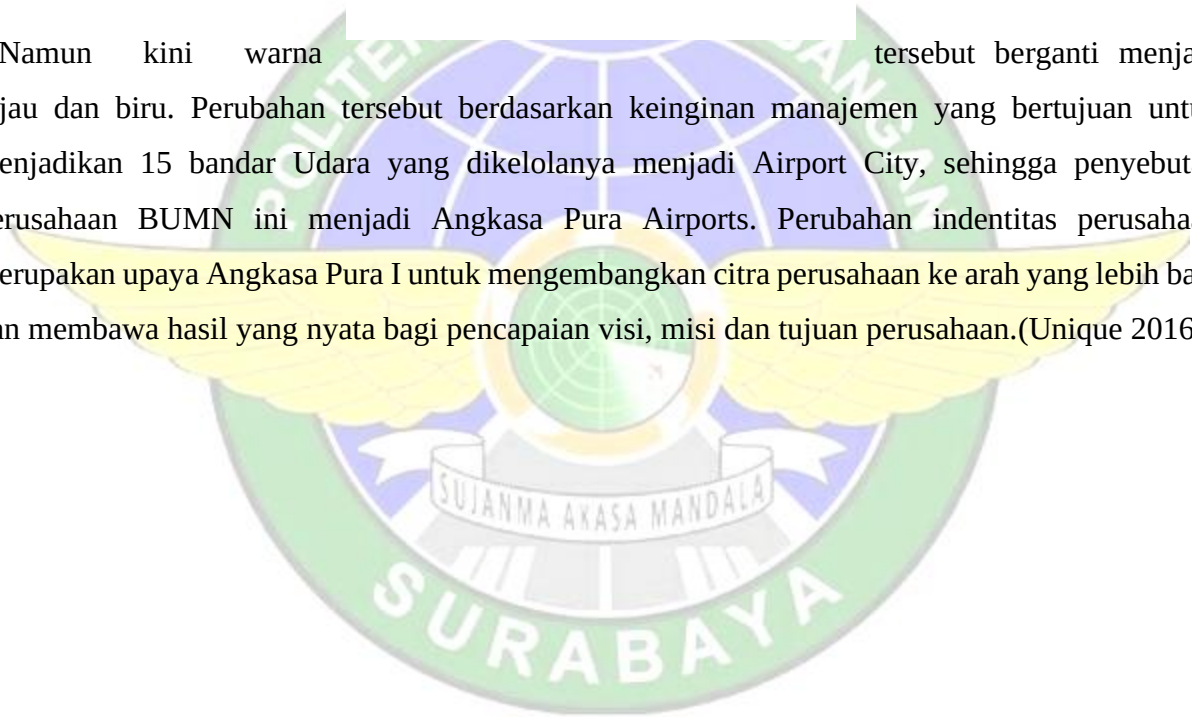
2.2.1 Penjelasan Logo PT Angkasa Pura Indonesia

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



Gambar 2.3 Logo Angkasa Pura Sebelum Perubah

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 2.4 Logo Angkasa Pura Setelah 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 and Fiqian 2022)



Gambar 2. 5 Logo InJourney Airports

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 and 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 Struktur Organisasi Airport Operation Airside Departament Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya



Gambar 2.6 Struktur Organisasi PT Angkasa

2.2.4 Profil Data Umum Bandar Udara Internasional Juanda

Tabel 1 Profile Bandar Udara 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



BAB III

METODE PELAKSANAAN OJT DAN TEKNIK EVALUASI

3.1 Lokasi dan Waktu Pelaksanaan OJT

Kegiatan On the Job Training (OJT) dilaksanakan di Bandara Internasional Juanda Surabaya, yang merupakan salah satu bandar udara internasional dengan tingkat pergerakan pesawat yang cukup tinggi di Indonesia. Pelaksanaan OJT difokuskan pada area operasional sisi udara (airside), khususnya di area apron yang menjadi lokasi utama kegiatan parkir, pelayanan, serta persiapan keberangkatan pesawat.

Area apron dipilih sebagai lokasi observasi karena merupakan titik kritis dalam rangkaian operasional penerbangan, terutama pada saat proses docking (kedatangan dan parkir pesawat di parking stand) serta undocking (pelepasan pesawat untuk persiapan taxi dan keberangkatan). Pada tahap ini, berbagai aktivitas penanganan darat berlangsung secara simultan dan memerlukan koordinasi yang baik antar personel serta kepatuhan yang tinggi terhadap prosedur keselamatan.

Pelaksanaan OJT dilakukan sesuai dengan periode yang telah ditetapkan oleh institusi pendidikan dan disetujui oleh pihak bandara maupun unit kerja terkait. Selama periode tersebut, penulis melakukan pengamatan langsung terhadap aktivitas operasional penanganan darat dalam berbagai kondisi penerbangan, baik pada saat kedatangan maupun keberangkatan pesawat.

Ruang lingkup observasi difokuskan pada wilayah operasional penanganan darat (ground handling), meliputi kegiatan marshalling, pemasangan dan pelepasan wheel chock, pengoperasian Ground Support Equipment (GSE), prosedur komunikasi operasional, serta koordinasi dengan unit terkait di apron. Selain itu, perhatian juga diberikan pada penerapan keselamatan kerja, penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), serta kepatuhan terhadap Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku.

Dengan penentuan lokasi dan waktu pelaksanaan yang jelas, diharapkan hasil evaluasi yang diperoleh dapat memberikan gambaran yang objektif mengenai kinerja penanganan darat dalam proses docking dan undocking pesawat selama periode OJT berlangsung.

3.2 Jenis dan Pendekatan Evaluasi

Penelitian dalam laporan OJT ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan metode observasi langsung di lapangan. Pendekatan ini dipilih karena penulis melakukan pengamatan

secara langsung terhadap aktivitas penanganan darat selama proses docking dan undocking pesawat.

Evaluasi dilakukan dengan cara membandingkan praktik operasional di lapangan dengan:

1. Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku.
2. Peraturan Menteri Perhubungan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan operasional bandar udara.
3. Standar keselamatan operasional penerbangan yang berlaku secara umum.

3.3 Objek Evaluasi

Objek evaluasi dalam laporan ini adalah kinerja penanganan darat pada saat:

1. Proses docking (parkir dan penempatan pesawat di parking stand).
2. Proses undocking (pelepasan pesawat dari parking stand untuk persiapan keberangkatan).

Aspek yang diamati meliputi:

- Kepatuhan terhadap prosedur keselamatan.
- Ketepatan penggunaan peralatan.
- Koordinasi antar personel.
- Ketepatan waktu pelaksanaan.
- Pencegahan tindakan tidak aman (unsafe act) di area apron.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penyusunan laporan OJT ini adalah sebagai berikut:

1. Observasi Langsung
Penulis melakukan pengamatan langsung terhadap kegiatan docking dan undocking pesawat di apron. Observasi dilakukan secara terstruktur dengan mencatat setiap tahapan prosedur yang dijalankan.
2. Studi Dokumen
Penulis mempelajari dokumen pendukung seperti SOP operasional, peraturan keselamatan kerja di apron, serta pedoman operasional yang berlaku di bandara.
3. Catatan Lapangan
Setiap temuan, baik yang sesuai maupun yang menyimpang dari prosedur, dicatat sebagai bahan evaluasi dan analisis.

3.5 Instrumen Evaluasi

Instrumen evaluasi yang digunakan berupa lembar observasi terstruktur yang berisi indikator-indikator penilaian, antara lain:

1. Kesesuaian tahapan docking dengan SOP.
2. Kesesuaian tahapan undocking dengan SOP.
3. Penggunaan alat bantu sesuai standar keselamatan.
4. Kedisiplinan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD).
5. Koordinasi antar petugas saat komunikasi operasional.
6. Respons terhadap kendala atau gangguan peralatan.

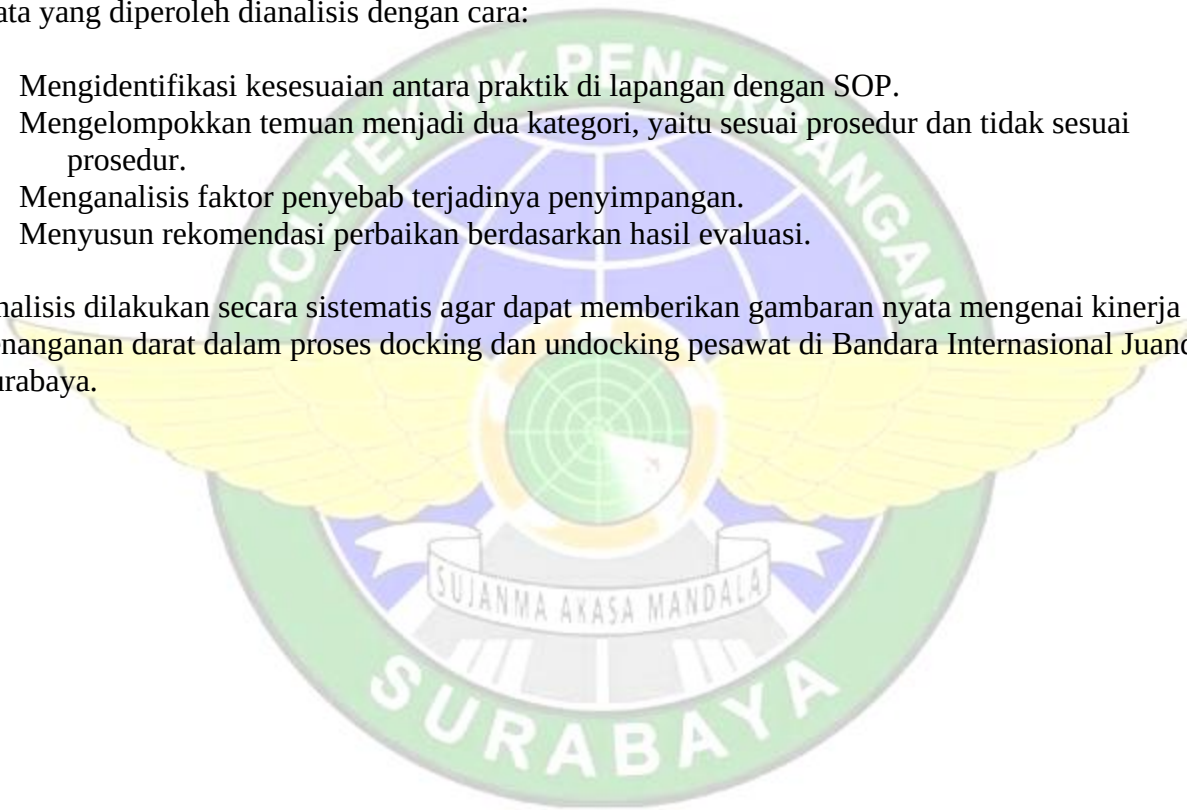
Setiap indikator dinilai berdasarkan kondisi aktual di lapangan dan dibandingkan dengan ketentuan yang berlaku agar hasil evaluasi bersifat objektif dan dapat dipertanggungjawabkan.

3.6 Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh dianalisis dengan cara:

1. Mengidentifikasi kesesuaian antara praktik di lapangan dengan SOP.
2. Mengelompokkan temuan menjadi dua kategori, yaitu sesuai prosedur dan tidak sesuai prosedur.
3. Menganalisis faktor penyebab terjadinya penyimpangan.
4. Menyusun rekomendasi perbaikan berdasarkan hasil evaluasi.

Analisis dilakukan secara sistematis agar dapat memberikan gambaran nyata mengenai kinerja penanganan darat dalam proses docking dan undocking pesawat di Bandara Internasional Juanda Surabaya.



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

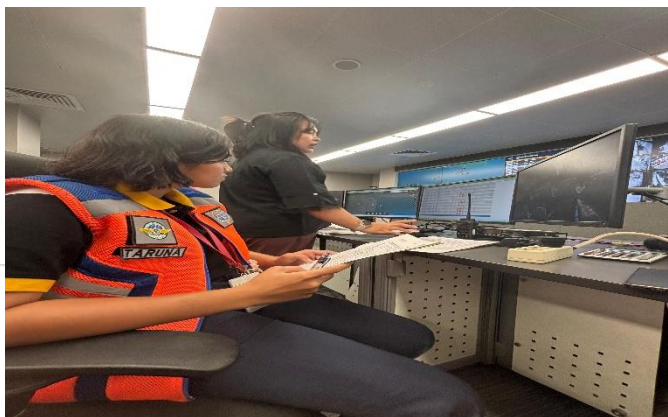
Selama pelaksanaan kegiatan On The Job Training (OJT) di AMC, penulis melaksanakan berbagai kegiatan di beberapa unit operasional. Penulis mengamati secara langsung proses kerja di masing-masing unit, berpartisipasi dalam pelaksanaan tugas harian, serta melakukan wawancara dan diskusi dengan personel terkait untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai prosedur operasional, tantangan yang dihadapi, dan kontribusi setiap unit terhadap keseluruhan sistem operasional bandara. Unit Kerja yang ada di AMC meliputi:

4.2 Airport Operation Control Center (AOCC)



Gambar 4.2 Ruang AOCC 1

Airport Operation Center (AOCC) adalah untuk menjadi pusat kendali dan koordinasi seluruh aktivitas operasional di dalam bandara secara terintegrasi dan real-time. Tim AOCC berfungsi sebagai "otak" bandara yang memantau dan mengelola segala aspek operasi harian, mulai dari pergerakan pesawat di landasan pacu (runway) dan apron (airside operations), kelancaran alur penumpang di terminal (landside operations), ketersediaan dan kondisi fasilitas (seperti garbarata, sistem bagasi, dan area keberangkatan), hingga keamanan perimeter dan kesiapan layanan darurat. Mereka mengoordinasikan komunikasi antara berbagai unit penting seperti air traffic control, maskapai penerbangan, ground handling, keamanan, pemadam kebakaran bandara (ARFF), housekeeping, dan layanan komersial.



Gambar 4.3 Mengantar Parking Stand di Airport Operation Control Center

Selain itu, AOCC bertanggung jawab untuk mengimplementasikan rencana penanganan gangguan (disruption management) seperti menanggapi keterlambatan massal, cuaca ekstrem, atau keadaan darurat, dengan tujuan memulihkan operasi ke kondisi normal secepat mungkin sambil memastikan keselamatan dan keamanan serta menginformasikan perkembangan kepada seluruh stakeholder dan penumpang. Dengan memanfaatkan sistem teknologi informasi dan dashboard pemantauan yang canggih, AOCC memastikan seluruh sumber daya bandara berfungsi secara sinergis untuk mencapai efisiensi, kepatuhan terhadap regulasi, dan pengalaman yang optimal bagi pengguna jasa bandara.

4.3 Aviobridge Operator (AO)

Aviobridge Operator merupakan petugas yang bertanggung jawab dalam pengoperasian aviobridge atau garbarata sebagai fasilitas penghubung antara terminal penumpang dan pintu pesawat udara. Petugas ini memastikan proses naik dan turun penumpang dapat berlangsung secara aman, tertib, dan efisien dengan tetap mengacu pada prosedur operasional standar serta ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan yang berlaku di bandar udara.

Selama pelaksanaan On The Job Training (OJT), penulis memperoleh pemahaman bahwa peran Aviobridge Operator sangat penting dalam mendukung kelancaran pelayanan penumpang di sisi udara. Pengoperasian aviobridge harus dilakukan dengan tingkat ketelitian dan koordinasi yang tinggi dengan petugas apron, maskapai penerbangan, serta unit terkait lainnya. Kepatuhan terhadap prosedur operasional menjadi faktor utama untuk mencegah terjadinya risiko keselamatan, kerusakan peralatan, maupun gangguan operasional yang dapat berdampak pada keterlambatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.



Gambar 4.4 Mengoperasikan Aviobridge Operator

4.4 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Berdasarkan hasil observasi penulis selama melaksanakan On The Job Training (OJT) bagi para taruna, khususnya Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX Tahun 2026 Politeknik Penerbangan Surabaya, kegiatan tersebut diselenggarakan di PT Angkasa Pura Bandar Udara Juanda Surabaya di unit Apron Movement Control (AMC). Pelaksanaan OJT berlangsung mulai tanggal 15 desember2025 hingga 28 Febuari 2026, sebagaimana digambarkan pada dibawah. Adapun waktu atau jam pelaksanaan OJT menyesuaikan dengan jadwal shift pada masing-masing unit kerja.

[illegible]

Gambar 11 Jadwal OJT

Tabel 2 J

adwal OJT

	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	3 – 12 Desember 2025	Pembuatan pass bandara dan stay di kantor Angkasa Pura bandar udara juanda surabaya	-
2.	12 Desember 2025	Taruna On The Job Training visitasi ke bandar udara juanda surabaya dan ke unit Apron Movement Contro (AMC)	-
3.	15 Desember 2025 – 08 Febuari 2026	Taruna OJT melakukan dinas harian	Dinas di sesuaikan dengan shift yang sudah terbagi

4.5 Permasalahan yang Ditemukan

Selama pelaksanaan On the Job Training mulai tanggal 15 Desember 2025 hingga 27 Februari 2026, penulis menemukan adanya kondisi operasional yang berpotensi memengaruhi ketepatan waktu proses docking dan undocking pesawat di Bandara Internasional Juanda.

Pada jam-jam operasional padat (peak hour), jumlah pergerakan pesawat yang tinggi menyebabkan peningkatan aktivitas pelayanan darat secara bersamaan. Dalam beberapa kesempatan, proses docking maupun undocking memerlukan waktu yang sedikit lebih lama dibandingkan dengan standar waktu yang telah ditetapkan. Kondisi ini bukan disebabkan oleh kesalahan individu tertentu, melainkan dipengaruhi oleh tingginya intensitas operasional serta meningkatnya beban kerja petugas di lapangan.

Situasi tersebut berpotensi berdampak pada efisiensi jadwal penerbangan selanjutnya apabila tidak dikelola dengan baik. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi terhadap manajemen waktu operasional, penyesuaian distribusi personel pada jam sibuk, serta peningkatan koordinasi antar unit terkait guna menjaga ketepatan waktu proses docking dan undocking sesuai standar yang berlaku.

4.5 Penyelesaian Permasalahan

Sebagai upaya penyelesaian terhadap potensi keterlambatan proses docking dan undocking pada jam operasional padat, diperlukan penerapan pengaturan jadwal dan kesiapan operasional yang lebih terencana sebelum memasuki periode peak hour.

Langkah ini dapat dilakukan dengan memastikan seluruh personel yang terlibat telah berada dalam posisi siaga sebelum kedatangan atau keberangkatan pesawat, sehingga tidak terjadi

keterlambatan akibat waktu persiapan. Selain itu, koordinasi awal antar unit terkait perlu diperkuat untuk memastikan setiap tahapan proses berjalan secara simultan dan efisien.

Melalui kesiapan operasional yang terstruktur sebelum periode padat dimulai, proses docking dan undocking dapat tetap berjalan sesuai standar waktu yang telah ditetapkan meskipun dalam kondisi lalu lintas penerbangan yang tinggi.



BAB V

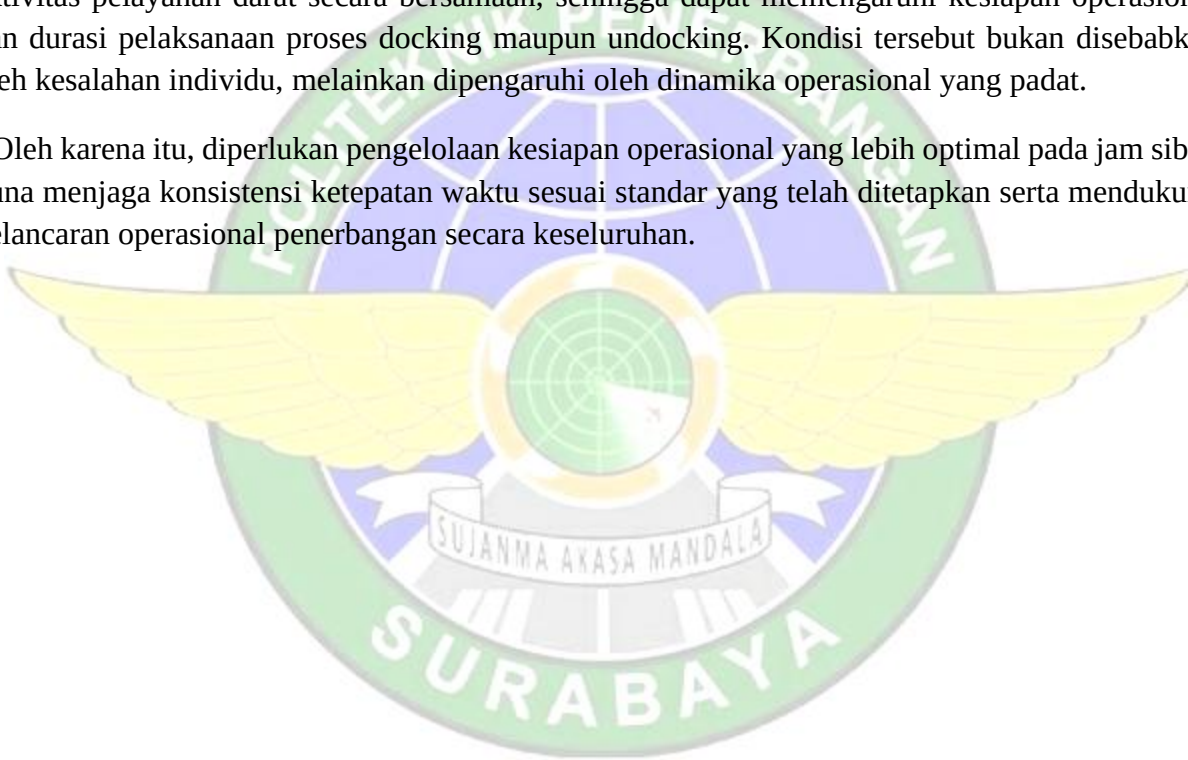
PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa ketepatan waktu proses docking dan undocking pesawat di Bandara Internasional Juanda secara umum telah berjalan sesuai dengan standar operasional yang berlaku. Namun, pada jam-jam operasional padat (peak hour), terdapat kondisi yang berpotensi memengaruhi efisiensi waktu pelaksanaan.

Tingginya intensitas pergerakan pesawat pada periode tertentu menyebabkan peningkatan aktivitas pelayanan darat secara bersamaan, sehingga dapat memengaruhi kesiapan operasional dan durasi pelaksanaan proses docking maupun undocking. Kondisi tersebut bukan disebabkan oleh kesalahan individu, melainkan dipengaruhi oleh dinamika operasional yang padat.

Oleh karena itu, diperlukan pengelolaan kesiapan operasional yang lebih optimal pada jam sibuk guna menjaga konsistensi ketepatan waktu sesuai standar yang telah ditetapkan serta mendukung kelancaran operasional penerbangan secara keseluruhan.



5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian mengenai ketepatan waktu proses docking dan undocking pesawat, penulis menyarankan agar dilakukan penguatan kesiapan operasional sebelum memasuki periode jam operasional padat (peak hour). Kesiapan tersebut meliputi koordinasi awal antar unit yang terlibat, pengecekan kesiapan personel, serta memastikan seluruh peralatan pendukung dalam kondisi siap digunakan sebelum pesawat tiba atau melakukan pushback.

Langkah ini penting untuk mengantisipasi meningkatnya intensitas pergerakan pesawat pada jam sibuk, sehingga setiap tahapan proses docking dan undocking dapat berjalan secara efisien dan tetap sesuai dengan standar waktu yang telah ditetapkan. Dengan kesiapan operasional yang lebih terstruktur dan terencana, potensi keterlambatan dapat diminimalisir tanpa mengurangi kualitas serta keselamatan operasional penerbangan.



DAFTAR PUSTAKA

- Republik Indonesia. 2003. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. 2009. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. 2012. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. 2014. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2017. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya. Jakarta: Kemenhub RI.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya. Jakarta: Kemenhub RI.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 167 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara. Jakarta: Kemenhub RI.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). 2018. Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation – Aerodromes. Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). 2013. Safety Management Manual (Doc 9859). Montreal: ICAO.
- PT Angkasa Pura Indonesia. 2024. Profil Perusahaan dan Informasi Umum Bandar Udara Internasional Juanda. Surabaya.
- Politeknik Penerbangan Surabaya. 2025. Pedoman Pelaksanaan On the Job Training (OJT). Surabaya

LAMPIRAN



SURABAYA