

## Analisis Peran Petugas Apron Movement Control dalam Melakukan Pengawasan dan Pengaturan Lalulintas Bandar Udara Internasional Yogyakarta

<sup>1</sup>Putri Damayanti, <sup>2,\*</sup>Suprapti, S.H., M.Hum, <sup>3</sup>Vidyana Mandrawaty, <sup>4</sup>Prasetyowati

<sup>1</sup>Jurusan Manajemen Transportasi Udara  
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
[21091631@students.sttkd.ac.id](mailto:21091631@students.sttkd.ac.id)

<sup>2</sup>Jurusan Manajemen Transportasi Udara  
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
[suprapti@sttkd.ac.id](mailto:suprapti@sttkd.ac.id)

<sup>3</sup>Jurusan Teknik Elektro  
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
[mvidyana@sttkd.ac.id](mailto:mvidyana@sttkd.ac.id)

<sup>4</sup>Jurusan Ground Handling  
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
[prasetyowati@sttkd.ac.id](mailto:prasetyowati@sttkd.ac.id)

### Article history:

Received April 30, 2025

Revised November 27, 2025

Accepted December 28, 2025

### Abstract

*In the world of aviation, safety and smooth flight traffic are very important factors. Violations that occur in the apron area are the responsibility of AMC officers in carrying out supervisory and regulatory duties to ensure that all activities run safely and smoothly. So this study aims to observe how the role of AMC in carrying out supervisory and regulatory duties in the apron area. This study uses qualitative research using primary data and secondary data. Data collection techniques are in the form of interviews, observation and documentation. The data analysis technique used is triangulation of techniques and sources. This study lasted for 1 month from March 1 to March 30, 2025 which was conducted at Yogyakarta International Airport. The results of this study indicated that AMC officers have an important role in carrying out supervisory and regulatory duties in flight traffic in order to maintain flight safety and smoothness. There were obstacles found by AMC officers in the work area were able to handle them well because they were equipped with good competence and professional work levels.*

**Keywords:** AMC, supervision, arrangement, airline traffic

## Pendahuluan

Transportasi merupakan kegiatan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin [1]. Transportasi udara merupakan satu sarana transportasi menggunakan jalan udara dengan penerbangan, dimana transportasi ini memiliki keunggulan mampu menjangkau dari suatu daerah ke daerah lain yang secara geografis sulit untuk dijangkau dengan moda transportasi darat maupun transportasi laut [2]. Transportasi udara menjadi moda pilihan utama yang diandalkan untuk mobilitas jarak jauh.

Berkembangnya dunia penerbangan ditandai dengan meningkatnya jumlah maskapai, pembukaan rute baru, jumlah penumpang dan kargo yang diangkut. Perkembangan yang signifikan juga dapat dilihat dengan didirikannya bandar udara baru yaitu Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Bandar udara Internasional Yogyakarta terletak di Jl. Wates KM 42 Kelurahan Palihan, Kapanewon Temon, Kulon Progo. Bandar udara Internasional Yogyakarta ini menggantikan Bandar Udara Internasional Adisutjipto yang sudah tidak mampu lagi menampung kapasitas penumpang dan pesawat.

Selain peran bandar udara yang sangat kompleks, peran unit kerja di bandar udara juga sangat diperlukan agar kegiatan operasional bandar udara berjalan dengan lancar. Salah satu peran unit bandar udara yang paling berpengaruh adalah unit *Apron Movement Control* (AMC). Peran unit AMC yang dimaksud adalah pengawasan dan pengaturan terhadap pergerakan pesawat udara, kendaraan/fasilitas dan orang di sisi udara (*air side*) [3] [4] [5]. Unit ini bertanggung jawab untuk mengawasi dan mengatur semua aktivitas di *apron* agar kegiatan operasional berjalan dengan lancar, selain itu juga memastikan keselamatan penerbangan. Dalam menjalankan *job description* petugas AMC berpedoman pada *Standart Operating Procedure* (SOP) [6] [7]. Akan tetapi masih ditemukan masalah saat menjalankan tugas di lapangan. Intensitas penerbangan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang tinggi sehingga aktivitas operasional di sisi udara membutuhkan pengawasan dan pengaturan yang ekstra agar tidak terjadi adanya *incident* dan *accident*. AMC juga berperan untuk mengkoordinasikan pergerakan kendaraan *ground handling*, seperti truk bahan bakar, truk catering, bagasi dan pemeliharanya agar tidak mengganggu pergerakan pesawat dan memastikan semua

layanan dapat dilakukan dengan efektif dan efisien. Petugas AMC berkomunikasi dengan pilot, pengendali lalu lintas udara, dan petugas *ground handling* untuk memastikan semua prosedur operasional dipatuhi dan apabila terjadi masalah supaya dapat ditangani dengan cepat. Unit ini juga bertanggung jawab untuk memastikan kebersihan dan keamanan bahwa area tersebut bebas dari *Foreign Object Debris* (FOD) yang dapat membahayakan operasi penerbangan.

## Metode Penelitian

**Desain Penelitian.** Berdasarkan tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengentahui dan menganalisis peran petugas *Apron Movement Control* dalam melaksanakan tugas pengawasan dan pengaturan serta mengetahui faktor penghambat petugas *Apron Movement Control* dalam menjalankan tugasnya di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif [8]. Peneliti melakukan pendekatan strategis kualitatif deskriptif. Peneliti mengumpulkan data dan menganalisis data kualitatif berdasarkan hasil data yang didapatkan saat melakukan penelitian di Unit AMC Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

**Waktu dan tempat penelitian.** Lokasi penelitian ini telah dilaksanakan di unit AMC Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Waktu penelitian dilaksanakan pada 1 Maret sampai 30 Maret 2025.

**Jenis data.** Data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan dua jenis sumber data, yaitu data primer dan data sekunder [9] [10]. Data primer yang didapat dari hasil wawancara langsung dengan petugas AMC di Bandar Udara Internasional Yogyakarta dan data sekunder berupa *Standart Operating Procedure* (SOP).

**Teknik pengumpulan data.** Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengumpulkan data dan tahap yang paling penting dalam setiap penelitian adalah teknik pengumpulan data. Apabila dilihat dari sumber datanya, maka teknik pengumpulan data primer yang digunakan yaitu wawancara, observasi dan dokumentasi terhadap petugas AMC Bandar Udara Internasional Yogyakarta [11] [12] [13]. Sedangkan dari data sekunder berupa diperoleh dan dikumpulkan peneliti berupa SOP untuk acuan observasi dan wawancara.

**Teknik analisis data.** Analisis data merupakan proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan di lapangan dan dokumentasi. Proses tersebut dilakukan dengan tahapan merangkum, memilah dan memilih suatu hal yang tidak beraturan dan menyusunnya menjadi suatu hal yang sederhana kemudian memadukan informasi yang disusun sehingga dapat dilakukan pengambilan tindakan dan penarikan kesimpulan berakhir menjadi kesimpulan akhir yang akurat yang dibuktikan dengan bukti valid serta konsisten dan mendukung data-data awal.

**Keabsahan data.** Pengukuran keabsahan data dalam penelitian ini, peneliti menggunakan triangulasi teknik dan triangulasi sumber. Menurut Sugiyono, triangulasi teknik adalah mengumpulkan data yang berbeda dari sumber yang sama sedangkan triangulasi sumber adalah mengumpulkan data dengan sekaligus menguji kredibilitas data untuk mendapatkan data dari sumber yang berbeda beda dengan menggunakan teknik yang sama [14].

## Hasil dan Pembahasan

### Hasil

Petugas *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Yogyakarta dalam melaksanakan tugas pengawasan dan pengaturan berpedoman pada *Standart Operating Procedure* (SOP). Dimana terdapat total keseluruhan petugas *Airport Operation Airside* (AOA) sebagai berikut:

**Tabel 1. Personel Airport Operation Airside**

| No | Jabatan                           | Jumlah Personel  |
|----|-----------------------------------|------------------|
| 1. | Airport Operation Airside Manager | Satu (1)         |
| 2. | AMC Supervisor                    | Enam (6)         |
| 3. | Cargo Service Supervisor          | Empat (4)        |
| 4. | Data Entry                        | Dua (2)          |
| 5. | AMC Officer                       | Tujuh (7)        |
| 6. | Aviobridge Operator Officer       | Empat Belas (14) |

**Sumber:** Data Personel Airport Operation Airside Bandar Udara Internasional Yogyakarta (2024)

Peneliti melakukan wawancara dengan tiga (3) personel AMC mengenai “Analisis Peran Petugas *Apron Movement Control* (AMC) Dalam Melakukan Pengawasan Dan Pengaturan Lalu Lintas Bandar Udara Internasional Yogyakarta”, guna mencapai kinerja yang sinergis. Setiap personel wajib berpedoman pada *Standart Operating Procedure* (SOP) dalam melaksanakan tugas pengawasan dan pengaturan. Masing-masing jabatan memiliki tugas dan fungsinya. Dalam menjalankan tugas pengawasan dan pengaturan lalu lintas penerbangan petugas AMC terbagi menjadi dua (2) shift. Tiap shift bekerja selama dua belas (12) jam kerja. Personel AMC memiliki tugas masing-masing dalam melaksanakan tugas pengawasan dan pengaturan terutama ketika terjadi hal yang mendesak yang harus segera ditangani. Hasil wawancara dari ketiga petugas AMC meyakini bahwa:

1. AMC memiliki tugas untuk melaksanakan pengawasan dan pengaturan pergerakan pesawat, kendaraan/fasilitas dan orang di area *apron*
2. AMC bertugas untuk menjamin kebersihan area *apron*
3. AMC bertugas untuk menjamin keselamatan pergerakan pesawat, fasilitas/kendaraan dan orang di area *apron*
4. AMC memiliki tugas untuk melakukan pengaturan parkir pesawat udara dan kendaraan/fasilitas di area *apron*

Hambatan dari masing-masing petugas AMC saat menjalankan *job descriptionnya*. Berdasarkan hasil kegiatan observasi peneliti mendapat informasi, adapun data yang diperoleh dalam kegiatan tersebut sebagai berikut:

1. Observasi terkait tugas pengawasan dan pengaturan lalu lintas:
  - a. Melakukan observasi secara langsung terkait pengawasan pergerakan pesawat udara, kendaraan/fasilitas dan orang di area *apron*
  - b. Melakukan observasi secara langsung terkait menjamin kebersihan area *apron*
  - c. Melakukan observasi secara langsung terkait jaminan keselamatan pergerakan pesawat udara, kendaraan/fasilitas dan orang di area *apron*
  - d. Melakukan observasi secara langsung terkait pengaturan pesawat udara, kendaraan/fasilitas di area *apron*
2. Observasi terkait faktor penghambat yang dialami petugas AMC.  
 Dalam melaksanakan tugas pengawasan dan pengaturan, petugas *Apron Movement Control* (AMC) memiliki hambatan yang dialami ketika bertugas. Pada saat traffic penerbangan tinggi, minimnya personel, dan kurangnya CCTV untuk memantau pergerakan di area airside membuat personel yang bertugas mengalami kewalahan dalam melakukan pemantauan pergerakan pesawat udara, kendaraan/fasilitas dan orang akan tetapi hambatan tersebut dapat ditangani oleh petugas AMC.

## Pembahasan

*Peran unit apron movement control (AMC) dalam melaksanakan tugas pengawasan dan*

***pengaturan lalu lintas Bandar Udara Internasional Yogyakarta.*** *Job description* petugas *Apron Movement Control* dalam melaksanakan tugas pengawasan dan pengaturan lalu lintas udara Bandar Udara Internasional Yogyakarta, menyatakan bahwa Gede Adi selaku *Airport Operation Airside Department Head* menyatakan bahwa peran pokok atau kewajiban dari seorang AMC melakukan kegiatan pengawasan dan pengaturan di area kerjanya. Selain itu petugas AMC juga wajib melakukan kerja sama dengan department lain seperti unit *Air Traffic Controller (ATC)*, *Ground Handling (GH)*, unit informasi dan lain sebagainya supaya terjadinya keselarasan kerja dan tidak menimbulkan suatu *incident* atau bahkan *accident*.

Sependapat dengan narasumber pertama, Junnani Jumantoro dan Dominicus Argasari sebagai AMC Supervisor menjelaskan bahwa tugas dari AMC yaitu melakukan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan/fasilitas dan orang serta melakukan pengaturan pergerakan pesawat. Selain itu AMC juga harus menjamin fasilitas dan kebersihan *apron*, kendaraan GSE dalam keadaan layak, melakukan pengawasan terhadap orang yang melakukan kegiatan di area *apron* dan melakukan investigasi apabila terjadi *incident/accident* di area *apron* kemudian melakukan pelaporan dan menganailsanya serta menjamin *incident/accident* tidak terulang lagi.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara dengan ketiga narasumber peran petugas *Apron Movement Control (AMC)* Bandar Udara Internasional Yogyakarta sudah sangat baik. Dibuktikan ketika bertugas seluruh petugas AMC selalu mengenakan *safety vest*, menjamin fasilitas *apron* dalam kondisi baik, menjamin kebersihan *apron*. Contohnya pernah didapatkan Tanda Izin Menegemudi (TIM) pengendara kendaraan GSE sudah tidak berlaku, maka petugas AMC langsung menegur dan memberikan solusi agar TIM tersebut diperpanjang. Serta terdapat hambatan yang dialami petugas AMC akan tetapi setiap petugas mampu mengatasinya dengan baik.

Dalam menjalankan *job description* tugas pengawasan dan pengaturan petugas AMC berpedoman pada *Standart Operating Procedure* sesuai dengan jabatan yang telah ditentukan. *Airport Operation Airside Department Head* bertanggung jawab untuk pengembangan dan pelaksanaan prosedur dan peraturan-peraturan untuk mengendalikan sumber daya manusia dan kendaraan yang masuk dan beroperasi di *airside* Bandar udara Internasional Yogyakarta serta pelaksanaan pengajaran, pengujian dan memelihara catatan dari mereka yang diijinkan untuk memegang Tanda Izin Mengemudi (TIM). Sedangkan AMC bertanggung Jawab untuk memastikan bahwa pergerakan orang dan kendaraan di daerah *airside* sesuai dengan peraturan yang berlaku. Unit yang membidangi fungsi AMC terbagi menjadi beberapa bidang pekerjaan, antara lain:

- a. Supervisor. Supervisor bertugas untuk: (1) Memastikan kesiapan fasilitas *apron movement* dan *aviobridge* dapat diberikan kepada airlines; (2) Mengelola setiap personel yang terlibat dalam kegiatan *apron movement* dan *aviobridge* memberikan jasa sesuai dengan standar *oeprating procedure* yang telah ditetapkan; (3) Berkoordinasi dengan pihak eksternal seperti airline, ground handling dan pihak terkait lainnya; (4) Menghadapi situasi atau keadaan darurat yang terjadi di lapangan; (5) Membuat dan menyerahkan laporan secara berkala kepada atasan langsungnya seperti laporan harian maupun laporan bulanan; dan (6) Menjalankan tugas lain yang diberikan oleh atasan.
- b. Bagian pelayanan plotting parkir pesawat udara. Bagian ini bertugas untuk: (1) Melakukan plotting/penempatan parkir pesawat udara; (2) Mengkoordinasikan pemberian pelayanan *aviobridge* kepada operator *aviobridge*; dan (3) Menyampaikan informasi parkir pesawat serta berkoordinasi dengan airlines/ground handling operator.
- c. Pelayanan garbarata/*aviobridge* bertugas untuk memberikan pelayanan garbarata/*aviobridge* sesuai dengan standar dan ketentuan yang berlaku.
- d. Bagian pelayanan pengawasan di wilayah *apron* bandar udara internasional yogyakarta yang bertugas untuk melakukan pengawasan terhadap seluruh kegiatan operasional dan keselamatan

agar sesuai dengan standar yang berlaku.

- e. Bagian pengelola data lalu lintas udara, yang bertugas untuk: (1) Melakukan pengolahan data dan pembuatan laporan data lalu lintas penerbangan; dan (2) Memastikan keakuratan data lalu lintas penerbangan.

Dari beberapa fungsi diatas yang membidangi fungsi AMC, penulis akan membahas *job description* petugas AMC dalam melaksanakan tugas pengawasan dan pengaturan berdasarkan *Standart Operating Procedure* (SOP).

a. *Job Description* Petugas *Apron Movement Control* Dalam Melaksanakan Tugas Pengawasan

- 1) Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*. Petugas *Apron Movement Control* (AMC) *OnDuty* wajib melakukan pengawasan pergerakan di area apron.

a) Pengawasan pergerakan pesawat udara

- (1) Tipe parkir yang digunakan adalah nose-in apabila menggunakan tipe parkir lain maka harus atas persetujuan dari dinas AMC
- (2) Pengawasan dilakukan secara manual dan dengan bantuan kamera pengawas (CCTV)
- (3) Ketika proses kedatangan dan keberangkatan pesawat selalu memastikan *apron* dalam kondisi bersih, peralatan ground support equipment harus berada di luar aircraft safety area
- (4) Menggunakan prosedur pushback ketika pesawat meninggalkan posisi parkir
- (5) Melakukan pengawasan ketika pesawat akan melakukan engine run up
- (6) Melakukan pengawasan ketika pesawat melakukan push back dan start engine
- (7) Melakukan pengawasan saat pengisian bahan bakar pesawat udara

b) Pengawasan pergerakan kendaraan/fasilitas di area apron. Aturan-aturan lalu lintas termasuk pembatasan kecepatan pergerakan kendaraan sebagai berikut:

- (1) <5km per jam di apron
- (2) <5 km per jam di *breakdown area* dan *make up area*
- (3) 25 km per jam di *service road*
- (4) 40 km per jam di *access road*

c) Pengawasan pergerakan orang di area *apron*

- (1) Memiliki pass bandara sesuai dengan kode yang diperbolehkan memasuki area tersebut
- (2) Memiliki Tanda Izin Mengemudi (TIM) bagi pengendara kendaraan di area *airside*
- (3) Mengenakan Alat Pelindung Diri (APD) mengikuti ketentuan yang berlaku

- 2) Menjamin fasilitas dan kebersihan di apron. Fasilitas-fasilitas yang digunakan wajib dilakukan proses pengecekan kelayakan. Penomoran kendaraan/fasilitas GSE dilakukan oleh petugas AMC. Pengecekan kelayakan kendaraan GSE ini dilakukan dengan random check skala ringan minimal dilakukan satu kali tiap bulan dan jumlah pemeriksaan skala penuh dilakukan minimal satu kali dalam setahun. Fasilitas-fasilitas tersebut di antaranya dapat dilihat pada Tabel 2.

**Tabel 2. Daftar fasilitas di apron**

| No | Fasilitas                | No | Fasilitas                    |
|----|--------------------------|----|------------------------------|
| 1  | Towbarless Tractor (TBT) | 17 | Cargo Transporter Load (CTL) |

|    |   |    |  |
|----|---|----|--|
| 2  | Aircraft Towing Tractor (ATT)                 | 18 | Refueling Defueling Truck (RDT)                      |
| 3  | Baggage Towing Tractor (BTT)                  | 19 | Hydrant Dispenser Truck/cart (HDT/HDC)               |
| 4  | Conveyor Belt Loader (CBL)                    | 20 | Crew Transportation Vehicle (CTV)                    |
| 5  | Lower, Upper and Main Deck Loader (DL)        | 21 | Forklift Truck for Loading Aircraft Lower Deck (FLT) |
| 6  | Passanger Boarding Stairs (PBS)               | 22 | Heli Dollies (HDOL)                                  |
| 7  | Lavatory Service                              | 23 | Kendaraan yang beroperasi di sisi udara              |
| 8  | Water Service                                 | 24 | Ground Support Syestem (GSS)                         |
| 9  | Air Conditional Unit (ACU)                    | 25 | Container Dollies (CDL)                              |
| 10 | Ground Power Unit (GPU)                       | 26 | Tower Passanger Stair (TPS)                          |
| 11 | Air Starter Unit (ASU)                        | 27 | Airside Aircraft Inspection Stairs                   |
| 12 | Apron Passanger Bus (APB)                     | 28 | Aircraft Tow Bar (ATB)                               |
| 13 | Incapacitated Passanger Loading Vehicle (LPL) | 29 | Aircraft Wheel Chocks(AWC)                           |
| 14 | Highlift Catering Truck (HCT)                 | 30 | Passanger Wheel Chair (PWC)                          |
| 15 | Pallet Dollies (PDL)                          | 31 | Aircraft Tail Jack                                   |
| 16 | Baggage Cart (BCT)                            | 32 | Aircraft Passanger Canopy                            |

Kebersihan di area *apron* merupakan tanggung jawab semua pihak. Namun AMC wajib memastikan bahwa prosedur pembersihan *apron* selalu dilaksanakan demi menjamin kelancaran dan keselamatan kegiatan operasional. Prosedure pembersihan *apron* dilakukan pembersihan *apron* harian dan pembersihan *apron* mingguan/bulanan. Frekuensi pemeriksaan kebersihan *apron* dengan jalan kaki dilakukan sesering mungkin sedangkan frekuensi pemeriksaan kebersihan dengan kendaraan minimal dua (2) kali sehari.

Pembersihan daerah pergerakan yang terkena tumpahan minyak, bahan bakar dapat dibersihkan oleh yang bersangkutan, apabila pihak yang bersangkutan tidak sanggup membersihkan maka petugas AMC menghubungi petugas ARFF untuk dilakukan pemebrsihan dengan biaya pembersihan sepenuhnya ditanggung oleh pihak yang bersangkutan.

- 3) Menjamin keselamatan pergerakan personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*
  - a) Jet blas/intake. Memastikan semua orang kendaraan dan peralatan pada jarak aman minimum dengan mesin pesawat yakni:
    - (1) Engine intake area (area hisapan mesin pesawat) adalah 8 meter.
    - (2) Engine exhaust/blast area (area semburan mesin pesawat adalah 80 meter (pesawat narrow body) dan 150 meter (pesawat wide body).
  - b) Kebakaran di *apron* pada saat pelayanan darat pesawat udara
    - (1) Petugas AMC melakukan pengawasan setiap aktivitas kejadian yang dapat menimbulkan api di wilayah sisi udara
    - (2) Pelayanan pesawat udara dari pihak ground handling wajib dilengkapi dengan APAR
    - (3) Melakukan sosialisasi Fire Fighting Protection and prevention dan pelatihan menggunakan APAR
    - (4) Berkoordinasi dengan pihak ARFF

b. *Job Description* Petugs *Apron Movement Control* Dalam Melaksanakan Tugas Pengaturan

- 1) Melakukan pengaturan parkir pesawat udara di *apron*. Penentuan posisi parkir di Bandar Udara Internasional Yogyakarta di desain untuk menampung 22 pesawat narrow body dengan nomor konfigurasi 1a, 1c, 2a, 2c, 3a, 3c, 4a, 4c, 5a, 5c, 6a, 6c, 7a, 7c, 8a, 8c, 9a, 9c, 10a, 10c, 11a, 11c sedangkan untuk parking stand 1b, 2b, 3b, 4b, 5b, 6b, 7b, 8b, 9b, 10b, 11b dapat digunakan untuk pesawat wide body.

Meknisme dan koordinasi pengaturan parkir pesawat udara yang datang:

- a) Personel AMC yang bertugas menginformasikan kepada ATC pengalokasian parkir pesawat udara yang datang setiap hari. Selanjutnya tower akan menginformasikan posisi parkir pesawat udara kepada penerbang
- b) Personel tower menginformasikan ETA pesawat udara yang akan datang kepada personel AMC
- c) AMC mendistribusikan ETA dan ATA kepada Airport Operation Landside and Terminal Section melalui sistem operasi (siopskom) untuk ditampilkan di FIDS.

Mekanisme dan koordinasi pengaturan parkir pesawat udara yang berangkat:

- a) AMC memastikan semua pesawat yang akan start engine terbebas dari objek apapun.
  - b) Apabila pesawat sudah meninggalkan *apron* menuju runway dan terjadi kerusakan sehingga pesawat memutuskan untuk RTA maka AMC menyiapkan parking stand sesuai dengan tipe pesawat tersebut.
  - c) Persetujuan start engine dan push back diberikan oleh pihak ATC
- 2) Mampu merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat. Jika terjadi keadaan darurat (ancaman bom) tersedia parking stand isolated area yaitu berada di taxiway G antara taxiway A dan Taxiway B. setelah itu pesawat udara akan dipandu oleh AMC dan diikuti ARFF yang berkoordinasi dengan ATC.

Perencanaan parkir pesawat di luar kondisi normal petugas AMC harus menyiapkan kontigensi untuk memastikan kondisi pesawat, flow pergerakan pesawat di sisi udara, penumpang, fasilitas dan operasional tetap berjalan dalam keadaan aman dan selamat. Petugas AMC harus berkoordinasi dengan pihak airlines, ground handling operator dan pihak ATC.

- 3) Melakukan pengaturan kendaraan/fasilitas di *apron*. Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta seluruh kendaraan GSE harus mematuhi marka dan rambu lalu lintas serta perintah atau petunjuk oleh petugas yang berwenang. Kendaraan harus berjarak 3 meter dari badan pesawat udara kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara. Setelah melakukan pelayanan kendaraan wajib diparkirkan dengan rapi. Pengaturan posisi parkir kendaraan GSE masing masing airline terdapat di sisi barat dan timur.

**Faktor-faktor penyebab terjadinya permasalahan terkait pengawasan dan pengaturan lalu lintas penerbangan yang dilakukan oleh petugas *Apron Movement Control* (AMC)** – Saat menjalankan *job description*nya, petugas *Apron Movement Control* (AMC) mengalami hambatan seperti pada saat peningkatan traffic penerbangan. Salah satu faktor utama penyebabnya adalah ketika terjadinya lonjakan jumlah penerbangan yang tidak diimbangi dengan peningkatan kapasitas operasional, minimnya petugas AMC juga menjadi hambatan yang serius hal ini disebabkan kurangnya rekrutmen dan distribusi tenaga kerja yang tidak sebanding dengan volume operasional yang semakin meningkat. Selain itu kurangnya CCTV untuk memantau pergerakan di area sisi udara (airside) Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Berdasarkan hasil wawancara dari ketiga narasumber personel *Apron Movement Control* (AMC) Gede Adi selaku Airport Operation Airside Department Head tidak ada kendala yang dihadapi, semua kinerja yang dilakukan telah memenuhi

Standart Operating Procedure (SOP) sehingga tercapainya kinerja yang baik. Apabila setiap personel memiliki hambatan pasti segera dilakukan pencarian solusi terbaik sehingga tidak sampai menimbulkan adanya incident bahkan accident.

Sesepndapat dengan narasumber pertama, narasumber kedua dan ketiga Dominicus Candra dan Junnani selaku AMC Supervisor menyatakan bahwa tidak mengalami kendala pada saat menjalankan *job description* akan tetapi ketika intensitas penerbangan yang tinggi dan kurangnya jumlah personel AMC, para petugas AMC harus melakukan tugas yang ekstra karena melakukan pengawasan dan pengaturan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan/fasilitas dan juga pergerakan orang. Akan tetapi para petugas AMC dapat menangani hambatan yang terjadi di lapangan dengan adanya komunikasi antar petugas dan para petugas AMC juga telah dibekali dengan kompetensi dan profesionalitas kerja yang baik. Permasalahan kurangnya CCTV di area airside kini telah tertangani, sudah mulai di pasang kamera pengawas di area airside sehingga memudahkan kita dalam melakukan pengawasan terhadap adanya pergerakan kendaraan, pergerakan orang dan juga hewan liar yang dapat membahayakan penerbangan.

## Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa:

1. Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki peran utama dalam melakukan tugas pengawasan dan pengaturan pesawat udara, kendaraan/fasilitas dan orang, di tangan *Unit Apron Movement Control* dalam melakukan tugas pengawasan dan pengaturan lalu lintas menekankan betapa pentingnya keselamatan penerbangan dan kelancaran lalu lintas sehingga tidak terjadinya *incident* ataupun *accident*.
2. Hambatan yang dialami petugas *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Yogyakarta adalah ketika intensitas penerbangan yang tinggi, minimnya jumlah personel dan kurangnya CCTV di area airside. Akan tetapi dengan ditemukan hambatan yang terjadi di lapangan tersebut tidak menjadi masalah karena petugas AMC bisa mengatasinya dengan baik karena petugas AMC dibekali dengan kompetensi profesionalitas dalam mengatasi hambatan tersebut. Sehingga solusi yang diberikan selalu adanya koordinasi dan komunikasi sebelum bertugas dan saat pergantian shift sehingga adanya teamwork yang saling memback up dan telah dipasangnya kamera pengawas atau CCTV di area airside

## Daftar Pustaka

- [1] Sukarto, H. 2006. *Transportasi Perkotaan dan Lingkungan*. 3, 93–99. <https://pdfcoffee.com/jurnal-transportasi-12-pdf-free.html>
- [2] Shulfi, K. Z., & Syahnur, S. 2017. Analisis Kaulisalitas Transportasi Udara Dan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa (JIM) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Unsyiah*, 2(4), 626–636.
- [3] Terry, G. R., & D.F.M, J. S. 2009. *Prinsip prinsip manajemen* (10th ed.). bumi aksara.
- [4] Robbins, P., & Judge, T. A. 2021. *Perilaku Orgaisasi (organizational Behavior)* (16th ed.). Salemba empat.
- [5] Saefullah, & Abdullah, B. 2012. *Psikologi perkembangan dan pendidikan*. CV Pustaka Setia.
- [6] Nur'aini D.F, F. 2020. *Standart Operating Procedure: cara praktis dan efektif menerapkan SOP di segala macam bisnis* (H. Fira (ed.); 1st ed.). quadrant.
- [7] Sulam, S., Domopolii, M., & Usman Dilo, A. 2019. Penerapan Standar Operasional Prosedur Terhadap Efektifitas Pelayanan Keuangan di IAIN Sultan Amai Gorontalo. *Al-Buhuts*, 15(2), 01–20. <https://doi.org/10.30603/ab.v15i2.1120>
- [8] Hermawan, S., & Amirullah. 2022. Metode Penelitian Bisnis. *Syria Studies*, 7(1), 37–72.

- [9] Umar, H. 2003. *Data Primer*. Media Abadi.
- [10] Sugiyono. 2019. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R dan D* (2nd ed.). Alfabeta.
- [11] Teresiana, A. 2018. *Metode Penelitian* (1st ed.). s.n.
- [12] Dr. H Zuchri Abdussamad, S.I.K., M. S. 2021. *Metode Penelitian Kualitatif*. CV Syakir Media Press.
- [13] Julmi. 2020. Penerapan Metode Observasi Di Lapangan. *Kotamo*, 2 nomor 3.