

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang diperoleh maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa masih terdapat FOD berupa sampah di *aera Make Up*, *service road* dan *aviobridge* yang dapat mengganggu kenyamanan dan keselamatan penerbangan. Hal ini disebabkan karena masih kurang maksimalnya pengawasan unit AMC terhadap FOD dan kurangnya kesadaran dari personel sisi udara terhadap FOD. Kurangnya pemahaman personel sisi udara terhadap bahaya adanya FOD di sisi udara. Tidak menerapkan Standar operasional prosedur saat melakukan pengawasan kegiatan di *apron*. Sering terjadinya *human error* pada personel yang bekerja di sisi udara terkait kebersihan di *Airside* Terminal 2E Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta.

#### **B. Saran**

Dalam upaya menciptakan kebersihan di sisi udara terhadap FOD khususnya di terminal 2E Bandar Udara Soekarno – Hatta agar terciptanya kenyamanan dan keselamatan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron* dan sisi udara lainnya, maka peneliti memberikan saran sebagai berikut :

1. Penambahan checklist pengecekan kebersihan di sisi udara (*FOD inspection checklist*). Pada KP 326 tahun 2019 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil pasal 12.5.2 tentang *checklist* inspeksi kondisi permukaan daerah pergerakan dan kebersihannya. Dengan adanya ini personel sisi udara lebih fokus dan konsisten dalam menjaga kebersihan terhadap benda dan sampah lainnya. *Checklist* kebersihan dapat dilakukan secara manual hingga secara online. Penempatan wadah pembuangan sampah pada tempat strategis dan mudah di jangkau dapat meminimalkan pembuangan sampah sembarangan.

Menambahkan tempat membuang sampah pada setiap kendaraan GSE yang sedang beroperasi untuk meminimalisir benda atau sampah yang berserakan di wilayah sisi udara. Hal ini pernah dilakukan oleh petugas *ground handling* di terminal 3 Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta.

2. Setiap *leader*, *supervisor*, atau unit AMC yang bertanggung jawab langsung di sisi udara bisa memberikan edukasi secara berkala baik secara langsung maupun secara online. Hal ini dapat secara perlahan mempengaruhi *human error* yang terjadi pada personel di sisi udara dan lebih peduli terhadap kebersihannya. Melakukan program pembersihan bersama setiap seminggu sekali atau *idle time* dengan personel bekerja di wilayah sisi udara guna meningkatkan kesadaran terhadap kebersihan di *apron* terminal 2E. Antara personel AMC dengan *Ground Handling*, dapat dengan baik menjaga kebersihan di wilayah sisi udara.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto. (2006). Pengertian Objek dan Subjek Penelitian.
- Arridho, M. (2022). *Pengaruh Pre-Flight Service Pt Garuda Angkasa Dalam Meningkatkan Pelayanan Passenger Terhadap Kepuasan Penumpang Di Yogyakarta International Airport*. 15.
- Auliyansa, N. (2022). *Pengkajian Tentang Pelayanan Di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta*. Mi, 16.
- Distya Ratih Permatasari. (2019). Analisis Dampak Tidak Adanya *Regulated Agent* Terhadap Kelancaran Operasional Di Terminal Kargo Dan Pos Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang. 36.
- International Civil Aviation Organization (Icao). Aerodrome, Annex 14 Volume 1*
- Kbbi.web.id. (2023). Pengertian Optimalisasi.KBBI Online ini dikembangkan oleh Ebta Setiawan 2012-2023 versi 2.9 Database utama menggunakan KBBI daring edisi III.
- Mahardika, B. A. (2021). Pengaruh Pengawasan Unit *Apron Movement Control* Terhadap Keselamatan Di *Airside* Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan. 6.
- Meleong. (2016). *penelitian kualitatif*.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara KP 21 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (*Advisory Circular CASR Part 139-11*), Lisensi Personel Bandara. Kementrian Perhubungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi Dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara. 2015, 12.
- Santosa. (2019). Optimalisasi Terhadap kebersihan sisi udara oleh *unit Apron Movement Control* Di Bandar Udara Internasional banyuwangi. 9–25.
- Sari, C. D. (2018). Optimalisasi Pengawasan Unit *Apron Movement Control* (AMC) terhadap kebersihan sisi udara (*airside*) dari *Foreign Object Debris* (FOD) di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.
- SKEP. (1985). SKEP-100-XI-1985 peraturan dan tata tertib bandara.pdf.6.

Sugiyono. (2008). Defisini Angket atau kuesioner.

Sugiyono. (2015). *Pengertian Teknik Analisi Data*.

Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. (2009).

Undang-Undang Kementerian Perhubungan ( Lembaran KP 326 tahun 2019 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 ( *Civil Aviation Safety Regulation Part 139* ) tentang Bandar Udara ( *Aerodrome* ). I.

Yatino, M. I. (2019). optimalisasi kinerja *Apron Movement Control* (AMC) dalam meningkatkan keselamatan penerbangan di *Apron* pada bandar udara Abdulrachman Saleh Malang. 9–25.

## LAMPIRAN

### LAMPIRAN A : REGULASI

#### UNDANG – UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 1 TAHUN 2009

TENTANG

PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang;
- b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara;
- c. bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik

#### KETENTUAN UMUM

##### Pasal 1

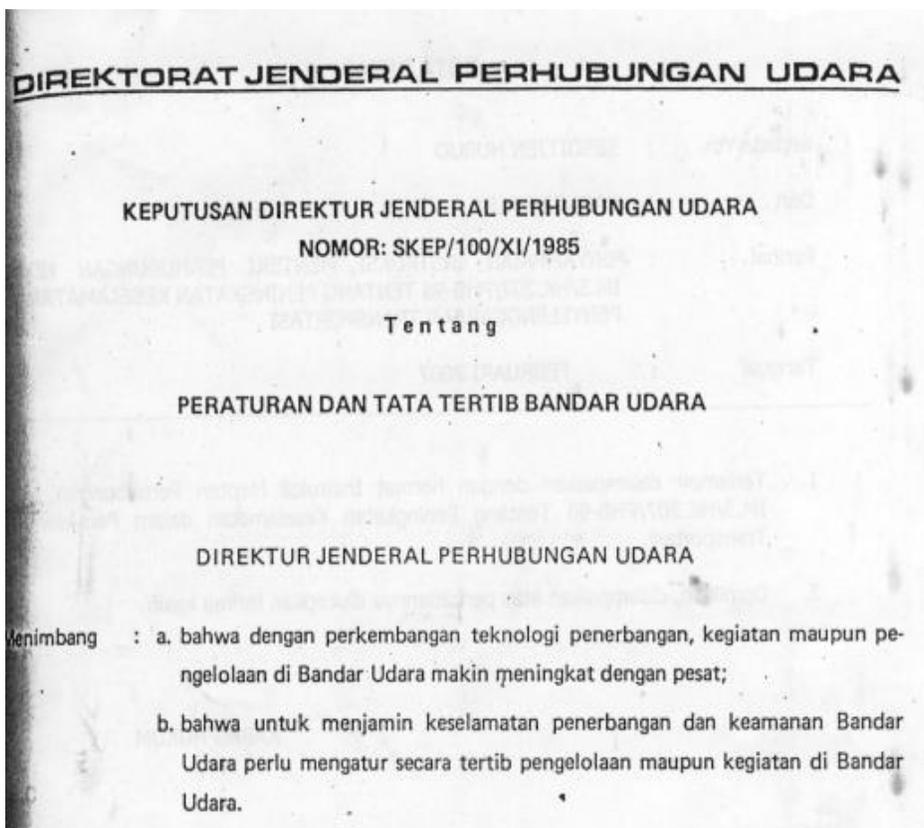
Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
2. Wilayah Udara adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia.
3. Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.
4. Pesawat Terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.

5. Helikopter . . .

32. Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antar moda transportasi, kelestarian lingkungan, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.
33. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
34. Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
35. Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
36. Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
37. Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
38. Bandar Udara Pengumpul (*hub*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
47. *Aerodrome* adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang hanya digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas.
48. Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
49. Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.
50. Lisensi adalah surat izin yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan tertentu untuk melakukan pekerjaan di bidangnya dalam jangka waktu tertentu.
51. Sertifikat Kompetensi adalah tanda bukti seseorang telah memenuhi persyaratan pengetahuan, keahlian, dan kualifikasi di bidangnya.
52. Pemerintah Pusat, yang selanjutnya disebut Pemerintah, adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

**SKEP/100/XI/1985**



24. Prosedur ialah tata cara yang harus diikuti untuk mendapatkan dan memakai jasa Bandar Udara.
25. Satuan Pengamanan (SATPAM) Bandar Udara ialah unit pengamanan dalam kawasan Bandar Udara.
26. Sisi Udara ialah bagian dari Bandar Udara untuk operasi pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan Daerah Bukan Publik.
27. Sisi Darat ialah bagian dari Bandar Udara yang terbuka atau terbatas untuk umum.
28. Operator ialah perorangan, instansi atau badan hukum perusahaan yang melakukan kegiatan operasi penerbangan.
29. Taxiway ialah suatu jalur tertentu di Bandar Udara yang disediakan untuk pergerakan pesawat udara dari suatu tempat ke tempat lainnya di darat.
30. Terminal ialah bangunan berikut perlengkapannya di Bandar Udara tempat pengurusan naik turunnya penumpang dan atau bongkar muat bagasi dan kargo.

Istilah-istilah lain yang dipergunakan dalam keputusan ini yang belum dijelaskan, mempunyai pengertian sebagaimana tercantum di dalam Undang-Undang Penerbangan, ketentuan-ketentuan Pemerintah dan Dokumen I.C.A.O.

Perubahan dan atau tambahan Peraturan Tata Tertib ini dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

#### Pasal 4.

##### Peraturan Tata Tertib dan Prosedur

Siapa pun yang berada di Bandar Udara, harus:

1. mematuhi peraturan dan tata tertib serta prosedur yang berlaku;
2. mematuhi petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara atau pejabat yang ditunjuk;
3. memberikan keterangan yang diperlukan kepada petugas yang berwenang;
4. menyampaikan informasi dan data kepada Penguasa/Kepala Bandar Udara untuk keperluan ketertiban dan kelancaran pengelolaan Bandar Udara; dan
5. memelihara ketertiban, keamanan, dan kebersihan di lingkungan masing-masing.

#### Pasal 5

##### Anjuran

Siapa pun yang berada di Bandar Udara, dianjurkan agar:

1. tidak meninggalkan barang berharga di sebarang tempat;
2. tidak meninggalkan kendaraannya dalam keadaan tidak terkunci;

**KP 326 TAHUN 2019**

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA  
NOMOR 326 TAHUN 2019  
TENTANG  
STANDAR TEKNIS DAN OPERASIONAL PERATURAN KESELAMATAN  
PENERBANGAN SIPIL-BAGIAN 139 (*MANUAL OF STANDARD CASR - PART 139*)  
VOLUME I BANDAR UDARA (*AERODROME*)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

Menimbang : a. bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) telah mengatur bahwa setiap pembangunan dan pengoperasian Bandar Udara (*Aerodrome*) harus sesuai dengan standar teknis dan operasional penerbangan sipil;

evakuasi dengan lancar; dan

2. tersedianya rute penyelamatan dari setiap jalan keluar yang digunakan dalam keadaan darurat.
3. Pengawasan terhadap adanya bahaya kebakaran selama operasional *apron* dan prosedur penanganan kebakarannya.

9.6.8 Tugas Personel *Apron Management Control* (AMC)

- a. Melakukan pembinaan terhadap personel perlatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*.
- b. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*
- c. Melakukan pengaturan parkir pesawat di *apron*
- d. Menjamin kebersihan di *apron*
- e. Menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik
- f. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*
- g. Menganalisa seluruh kegiatan di *apron* pada saat peak hour / peak season
- h. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal / darurat
- i. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*
- j. Melakukan investigasi terhadap incident / accident di *apron* dan melakukan pelaporan
- k. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar incident / accident tidak terulang lagi
- l. Melakukan monitoring secara visual terhadap *aircraft stand clearances*

9.6.9 Apabila kegiatan operasional *apron* dilakukan oleh organisasi/pihak lain dan bukan operator bandar udara, maka operator bandar udara harus memastikan prosedur manajemen keselamatan *apron* dipatuhi oleh organisasi/pihak lain tersebut.

12.4.2 Petugas pelaporan harus dilengkapi dengan radio yang sesuai pada kendaraan mereka sehingga dapat memantau kegiatan pesawat udara di dan sekitar bandar udara selama jam kerja

**12.5. Inspeksi *Serviceability Aerodrome***

12.5.1 Inspeksi *serviceability aerodrome* adalah pemeriksaan visual terhadap elemen-elemen aerodrome yang dapat mempengaruhi keselamatan pesawat udara. *Checklist* inspeksi wajib dibuat, disesuaikan dengan besar dan tingkat kerumitan pelayanan aerodrome.

12.5.2 *Checklist* harus mencakup minimal hal-hal berikut ini:

- a. Kondisi permukaan dari daerah pergerakan, termasuk kebersihannya;
- b. Kondisi permukaan *runway*, khususnya pada perkerasan yang tidak dilapisi (*unsealed*) saat kondisi basah;

## **KP 21 Tahun 2015**

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NOMOR : KP 21 TAHUN 2015

TENTANG

PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL  
PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 – 11  
(*ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-11*),  
LISENSI PERSONEL BANDAR UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- (6) Personel pengatur pergerakan pesawat udara (Apron Movement Control/AMC) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) butir e, merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta penentuan parkir pesawat udara.
- (7) Personel peralatan pelayanan darat pesawat udara (Ground Support Equipment operator/GSE operator) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) butir f, merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengoperasian peralatan pelayanan darat pesawat udara.
- (8) Personel pemandu parkir pesawat udara (*Aircraft Marshaller*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) butir g, merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi

## LAMPIRAN B : HASIL UJI KUESIONER

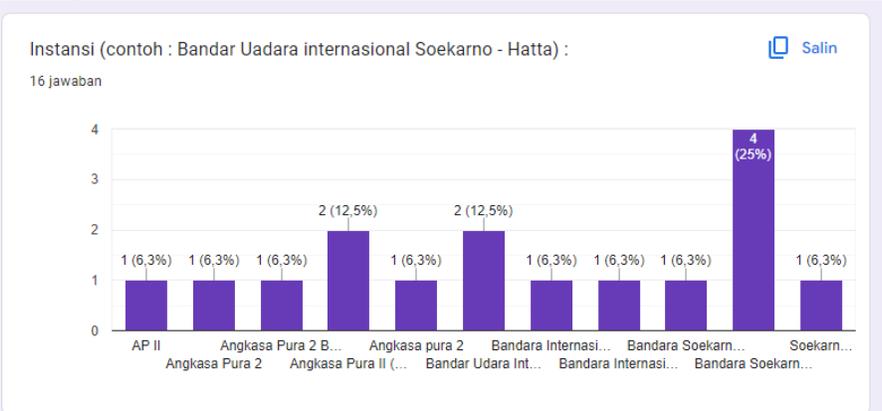
### HASIL JAWABAN RESPONDEN

Pertanyaan Jawaban 16 Setelan

16 jawaban

Eko Purwoko
IKHSAN MS
Rully WPH
Ocsatama Priasnanto
Rizky Fauzi
Alfaturohman
Budi Kurniawan
Hasan
Hasbullah Fikri

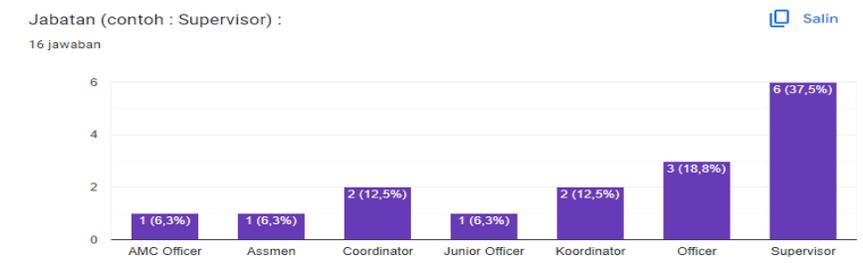
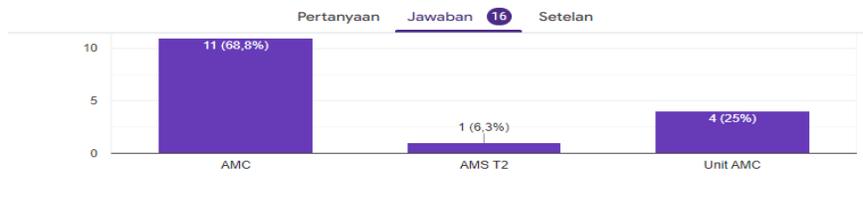
- 16 jawaban
- Hasan
  - Hasbullah Fikri
  - Rudi Mulyadi
  - Akbar Khadafi
  - Rizky Dwiandana Dhanipriyoga
  - Farel Fernando
  - Pulung Adiansyah
  - Aripudin
  - ERIS JAN REALDY SITOPU



Unit kerja (contoh : Unit AMC) :

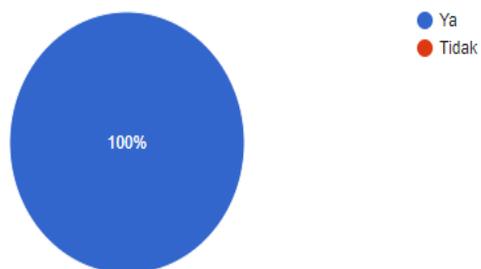
16 jawaban

15



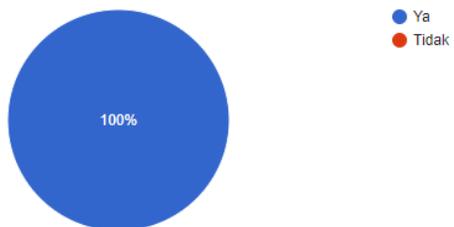
1. Apakah personel AMC bertanggungjawab terhadap kebersihan/FOD di sisi udara ? [Salin](#)

16 jawaban



2. Personel AMC harus menjadi rules models dalam penegakan kebersihan di sisi udara [Salin](#)

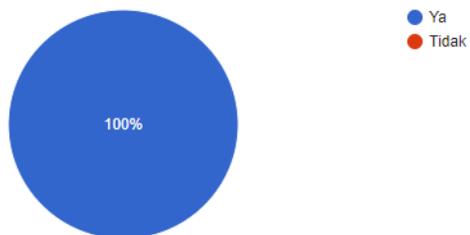
16 jawaban



3. Apakah personel AMC melakukan inspeksi ke Apron dan sisi udara lainnya secara rutin sesuai dengan SOP atau peraturan yang berlaku ?

[Salin](#)

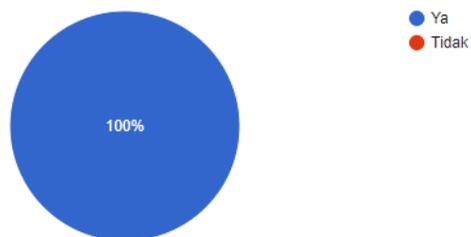
16 jawaban



4. Dalam menjamin kebersihan/FOD disisi udara , personel AMC bekerja sama dengan instansi atau stakeholder lainnya di sisi udara

[Salin](#)

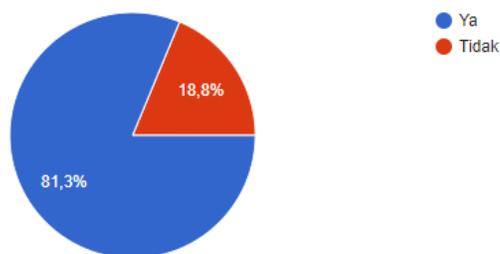
16 jawaban



5. kurang nya kepedulian personel yang bekerja di sisi udara terhadap FOD yang dapat berdampak terganggunya keselamatan penerbangan

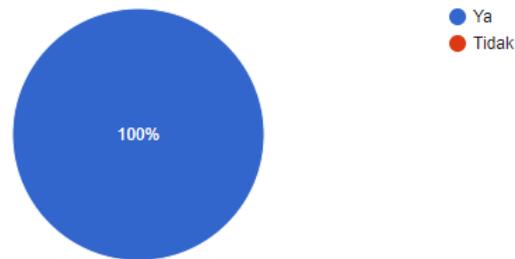
[Salin](#)

16 jawaban



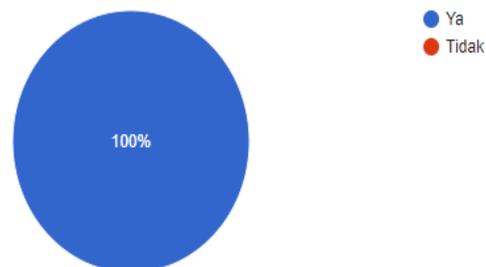
6. Apakah safety awareness menjadi salah satu metode guna meningkatkan kepedulian terhadap FOD di sisi udara? [Salin](#)

16 jawaban



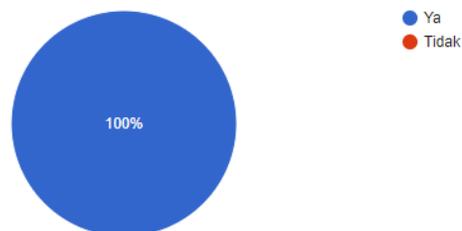
7. Apakah unit AMC pernah melakukan edukasi tentang FOD kepada personel yang bekerja di sisi udara ? [Salin](#)

16 jawaban



8. apakah dengan adanya FOD inspection checklist dapat mempermudah personel AMC dalam melakukan pengawasan FOD di sisi udara? [Salin](#)

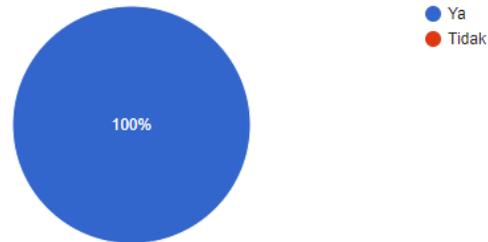
16 jawaban



9. Apakah personel Marshalling sudah melakukan inspeksi kebersihan sesuai dengan prosedur yang berlaku?

[Salin](#)

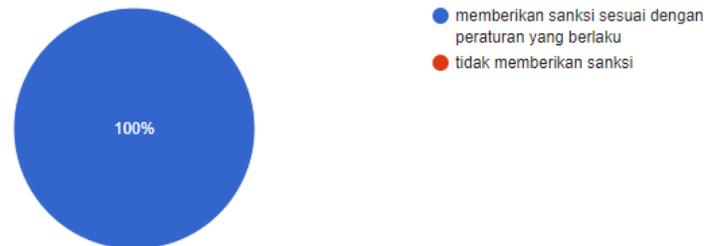
16 jawaban



10. apakah dilakukan personel AMC ketika menemukan orang yang bekerja di sisi udara melakukan pembiaran FOD di wilayah kerjanya?

[Salin](#)

16 jawaban



Saran :

6 jawaban

Semoga Airside di Seluruh Bandara lebih Bersih dan Rapih

Safety bukan hanya slogan, bila tidak disertai action langsung

semangat terus kawan 🙌

FOD dapat mengganggu keselamatan penerbangan

Kebersihan airside sangat penting

FOD di sisi udara berbahaya terhadap kenyamanan dan keselamatan penerbangan pesawat udara

## LAMPIRAN C : HASIL DOKUMENTASI LAPANGAN

## CONTOH INSPECTION CHECKLIST

ANGKASA PURA II  KEBERSIHAN BANDARA SOEKARNO-HATTA  
 LAPORAN PENCUCIAN BAK SAMPAH  
 PT. ANGKASA PURA PROPERTINDO 

Hari : \_\_\_\_\_  
 Tanggal : \_\_\_\_\_

NO	AREA PENCUCIAN	NO BAK SAMPAH	PENCUCIAN BAK SAMPAH AREA APRON			KETERANGAN
			JUMLAH UNIT	TERMINAL		
				T1	T2	T3
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						
TOTAL :						

PT. ANGKASA PURA II (PERSERO)  
 PENGAWAS PEKERJAAN

PT. ANGKASA PURA PROPERTINDO  
 PELAKSANA PEKERJAAN

## CONTOH KENDARAAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT MENGGUNAKAN WADAH SAMPAH



**MELAKUKAN EDUKASI TENTANG FOD KEPADA PERSONEL SISI UDARA****KEGIATAN BERSIH – BERSIH BERSAMA TERHADAP SEMUA PERSONEL DI SISI UDARA**



### INSPEKSI KELAPANGAN



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



FAKHRUL FAUZAN. M, lahir di Sijunjung pada tanggal 09 Januari 2002. Anak ketiga dari tiga bersaudara pasangan Bapak Drs. Muhardis MMPd (alm) dan Ibu Wendra Wertis. Bertempat tinggal di jorong Guguk Tinggi, Nagari Padang Sibusuk, Kec Kupitan, Kab. Sijunjung Sumatera Barat. Memulai pendidikan di SD Islam Unggul terpadu Sijunjung pada tahun 2008 dan lulus pada tahun 2014. Melanjutkan Sekolah Menengah Pertama di MTsN 2 Sijunjung pada tahun 2014 dan lulus pada tahun 2017. Melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMK Penerbangan Nusantara Ketaping Padang pada tahun 2017 dan lulus pada tahun 2020. Selanjutnya pada tahun 2020 diterima sebagai taruna di Politeknik Penerbangan Palembang pada Program Studi Diploma III Manajemen Bandar Udara Angkatan 01 sampai dengan saat ini. Selama mengikut pendidikan di Politeknik Penerbangan Palembang. Peneliti telah mendapat kesempatan melaksanakan On The Job Training sebagai AMC, AVSEC dan AOC di Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta Kota Tangerang dari bulan September 2022 sampai dengan Februari tahun 2023.