

**OPTIMALISASI PENGAWASAN PERSONEL *APRON*
MOVEMENT CONTROL TERHADAP FASILITAS
AVIOBRIDGE DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II
LAMPUNG**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan
Program Studi Manajemen Bandar Udara
Program Diploma Tiga

Oleh:

DWI OKTARLINA LESTARI
NIT. 55242210007



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
JULI 2025**

**OPTIMALISASI PENGAWASAN PERSONEL *APRON*
MOVEMENT CONTROL TERHADAP FASILITAS
AVIOBRIDGE DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II
LAMPUNG**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan
Program Studi Manajemen Bandar Udara
Program Diploma Tiga

Oleh:

DWI OKTARLINA LESTARI
NIT. 55242210007



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
JULI 2025**

ABSTRAK

OPTIMALISASI PENGAWASAN PERSONEL *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP FASILITAS *AVIOBRIDGE* DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG

Oleh:

DWI OKTARLINA LESTARI
NIT. 55242210007

Program Studi Manajemen Bandar Udara
Program Diploma Tiga

Aviobridge merupakan fasilitas yang memiliki peran penting dalam mendukung efisiensi operasional bandara, karena mempermudah proses naik dan turun penumpang dari dan ke pesawat udara. Oleh karena itu, pengawasan oleh personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap fasilitas tersebut harus dilakukan secara optimal. Sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023, dijelaskan bahwa salah satu tugas personel AMC adalah menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik, termasuk di dalamnya fasilitas *aviobridge*. *Aviobridge* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung masih sering mengalami berbagai kendala teknis dan kerusakan, yang tidak hanya berdampak pada kelancaran operasional, tetapi juga berpotensi mengganggu keselamatan serta menurunkan kualitas pelayanan terhadap penumpang dan maskapai. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui alasan pentingnya optimalisasi pengawasan oleh personel AMC terhadap fasilitas *aviobridge* serta untuk menemukan upaya optimalisasi pengawasan tersebut. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa observasi lapangan, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengawasan personel AMC terhadap fasilitas *aviobridge* belum berjalan secara optimal sesuai dengan prosedur yang berlaku. Faktor utama yang mempengaruhi hal tersebut adalah keterbatasan jumlah personel serta tingginya beban kerja. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam meningkatkan efektivitas pengawasan, mengidentifikasi kendala yang dihadapi, serta merumuskan solusi guna meningkatkan keselamatan dan kualitas pelayanan di Bandar Udara.

Kata kunci: *apron movement control*, *aviobridge*, pengawasan.

ABSTRACT

OPTIMIZATION OF APRON MOVEMENT CONTROL PERSONNEL SUPERVISION OF AVIOBRIDGE FACILITIES AT RADIN INTEN II AIRPORT LAMPUNG

By:

DWI OKTARLINA LESTARI
NIT. 55242210007

Airport Management Study Program Diploma Three Program

Aviobridge is a facility that has an important role in supporting the operational efficiency of airports, because it simplifies the process of boarding and disembarking passengers from and to aircraft. Therefore, supervision by Apron Movement Control (AMC) personnel of the facility must be carried out optimally. In accordance with the Decree of the Director General of Civil Aviation Number PR 21 of 2023, it is explained that one of the duties of AMC personnel is to ensure that the facilities on the apron are in good condition, including aviobridge facilities. Aviobridge at Radin Inten II Airport Lampung still often experiences various technical obstacles and damages, which not only have an impact on smooth operations, but also have the potential to disrupt safety and reduce the quality of service to passengers and airlines. This study aims to find out the reasons for the importance of optimizing supervision by AMC personnel of aviobridge facilities and to find efforts to optimize supervision. This study uses a qualitative research method with data collection techniques in the form of field observations, interviews, and documentation. The results of the study show that AMC personnel supervision of the aviobridge facility has not been running optimally in accordance with applicable procedures. The main factors that affect this are the limited number of personnel and the high workload. This research is expected to contribute to improving the effectiveness of supervision, identifying obstacles faced, and formulating solutions to improve safety and service quality at airports.

Keywords: *apron movement control, aviobridge, supervision.*

PENGESAHAN PEMBIMBING

Tugas Akhir : “OPTIMALISASI PENGAWASAN PERSONEL *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP FASILITAS *AVIOBRIDGE* DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG” telah diperiksa dan disetujui untuk diuji sebagai salah satu syarat lulus pendidikan Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Angkatan ke-3, Politeknik Penerbangan Palembang – Palembang.



Nama : DWI OKTARLINA LESTARI
NIT : 55242210007

PEMBIMBING I

HERLINA FEBIYANTI, S.T., M.M.

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19830207 200712 2 002

PEMBIMBING II

Ir. M. INDR MARTADINATA, S.ST., M.Si.

Pembina (IV/a)
NIP. 19810306 200212 1 001

KETUA PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA

Ir. DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.ST., M.Si.

Pembina (IV/a)
NIP. 19760612 199803 1 001

PENGESAHAN PENGUJI

Tugas Akhir : “OPTIMALISASI PENGAWASAN PERSONEL *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP FASILITAS *AVIOBRIDGE* DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG” telah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Tugas Akhir Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Angkatan ke-3, Politeknik Penerbangan Palembang – Palembang. Tugas Akhir ini telah dinyatakan LULUS Program Diploma Tiga pada tanggal 15 Juli 2025.

KETUA



NOOR SULISTIYONO, S.SiT., M.M., M.Mar E.

Pembina (IV/a)

NIP. 19730430 2006041 001

SEKRETARIS



Ir. M. INDRA MARTADINATA, S.ST., M.Si.

Pembina (IV/a)

NIP. 19810306 200212 1 001

ANGGOTA



THURSINA ANDAYANI, M.Sc.

Penata Muda Tk. 1 (III/b)

NIP. 19860703 202203 2 002

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Dwi Oktarlina Lestari

NIT : 55242210007

Program Studi : Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga

Menyatakan bahwa tugas akhir berjudul “OPTIMALISASI PENGAWASAN PERSONEL *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP FASILITAS *AVIOBRIDGE* DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG” merupakan karya asli saya bukan merupakan hasil plagiarisme.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar akademik dari Politeknik Penerbangan Palembang.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Palembang, 15 Juli 2025
Yang Membuat Pernyataan



DWI OKTARLINA LESTARI

NIT. 55242210007

PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR

Tugas akhir Diploma Tiga yang tidak dipublikasikan terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Politeknik Penerbangan Palembang, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada pengarang dengan mengikuti aturan HaKI yang berlaku di Politeknik Penerbangan Palembang. Referensi kepustakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kaidah ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Sitasi hasil penelitian Tugas Akhir ini dapat ditulis dalam bahasa Indonesia sebagai berikut:

Lestari, D.O. (2025): OPTIMALISASI PENGAWASAN PERSONEL *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP FASILITAS *AVIOBRIDGE* DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG, Tugas Akhir Program Diploma III, Politeknik Penerbangan Palembang.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh Tugas Akhir haruslah seizin Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga, Politeknik Penerbangan Palembang.

Dengan segenap kasih sayang dan rasa hormat, karya ini saya persembahkan untuk Ayahanda Aripin dan Ibunda Sarlina, figur istimewa yang senantiasa menjadi sumber kekuatan, doa, dan kasih tanpa batas. Tidak lupa, untuk kedua saudara laki-laki saya tercinta, yang kehadiran dan dukungannya senantiasa menguatkan langkah saya dalam setiap perjuangan.

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kehadiran Allah SWT atas nikmat dan karunia-Nya Tugas Akhir yang berjudul “OPTIMALISASI PENGAWASAN PERSONEL *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP FASILITAS *AVIOBRIDGE* DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG” dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Penyusunan tugas akhir ini dibuat sebagai salah satu syarat menyelesaikan Pendidikan Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga di Politeknik Penerbangan Palembang.

Dalam penyusunan Tugas Akhir ini, penulis banyak memperoleh bantuan dan motivasi dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa, Allah SWT yang telah memberikan kekuatan, karunia ilmu dan nikmat-Nya.
2. Kedua orang tua dan keluarga besar yang selalu memberikan Do'a dan dukungan serta menyemangati penulis dalam segala keadaan.
3. Bapak Dr. Capt. Ahmad Hariri, S.T., S.Si.T., M.Si. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Palembang.
4. Bapak Ir. Dwi Candra Yuniar, S.H., S.S.T., M.Si. selaku Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Politeknik Penerbangan Palembang.
5. Ibu Herlina Febiyanti, S.T., M.M. dan Bapak Ir. M. Indra Martadinata, S.ST., M.Si. selaku dosen pembimbing yang selalu memberikan arahan, bimbingan, dan motivasi kepada penulis selama penyusunan Tugas Akhir.
6. Bapak Khaerul Assidiqi selaku *General Manager* Bandar Udara Radin Inten II Lampung.
7. Seluruh dosen dan civitas akademika Politeknik Penerbangan Palembang.
8. Seluruh *Supervisor*, senior dan karyawan dinas Bandar Udara Radin Inten II Lampung.
9. Teman-teman angkatan 3 (tiga) Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Politeknik Penerbangan Palembang.

10. Kakak Asuh Audrey Miranda Kurniawan dan M. Rafif Aldi yang selalu memberikan dukungan dan motivasi kepada penulis selama menjalani pendidikan.
11. Sahabat Gadang Lambuang yang telah memberi warna dan semangat kepada penulis selama masa pengerjaan Tugas Akhir ini.
12. Seluruh pihak yang telah membantu menyelesaikan Tugas Akhir sampai selesai yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih terdapat kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan saran dan kritik yang membangun dari semua pihak untuk penyempurnaan Tugas Akhir ini dan dapat memberi manfaat serta wawasan bagi pembacanya.

Palembang, 15 Juli 2025

Penulis,



DWI OKTARLINA LESTARI
NIT. 55242210007/DIII/MBU03A

DAFTAR ISI

ABSTRAK	iii
<i>ABSTRACT</i>	iv
PENGESAHAN PEMBIMBING.....	v
PENGESAHAN PENGUJI.....	vi
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	vii
PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR	viii
HALAMAN PERUNTUKKAN	ix
KATA PENGANTAR.....	x
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian.....	4
D. Batasan Masalah.....	4
E. Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Teori Penunjang	6
B. Kajian Pustaka Terdahulu yang Relevan.....	10
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	13
A. Desain Penelitian.....	13
B. Subjek dan Objek Penelitian	14
C. Sumber Data.....	14
D. Teknik Pengumpulan.....	15
E. Teknik Analisis Data	16
F. Tempat dan Waktu Penelitian.....	17
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	19
A. Hasil Penelitian	19

B. Pembahasan.....	26
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	33
A. Kesimpulan	33
B. Saran.....	34
DAFTAR PUSTAKA	35
LAMPIRAN	38

DAFTAR GAMBAR

Gambar III. 1 Desain Penelitian (Penulis, 2025)	13
---	----

DAFTAR TABEL

Tabel I. 1 <i>Aviobridge Logbook</i> (Kantor unit AMC, 2025)	2
Tabel III. 1 Daftar Nama Informan (Penulis, 2025).....	14
Tabel III. 2 Waktu Penelitian (Penulis, 2025)	18
Tabel IV. 1 Hasil Observasi (Penulis, 2025)	19
Tabel IV. 2 Hasil Wawancara terhadap Personel AMC (Penulis,2025)	21
Tabel IV. 3 Hasil Wawancara terhadap <i>Aviobridge Operator</i> (Penulis, 2025).....	23
Tabel IV. 4 Dokumen terkait penelitian (Penulis, 2025)	26
Tabel IV. 5 Kebutuhan Standar Personel (Arsip Bandara,2025).....	29

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A Pedoman Wawancara	38
Lampiran B Pedoman Observasi.....	40
Lampiran C Transkrip Wawancara.....	41
Lampiran D Hasil Observasi.....	58
Lampiran E Dokumen yang Digunakan.....	59
Lampiran F Dokumentasi Kegiatan Wawancara.....	64
Lampiran G Lembar <i>Similarity Index Plagiarisme</i> Tugas Akhir (Turnitin)	65

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Personel *Apron Movement Control* (AMC) memiliki peran dan tanggung jawab untuk menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik, salah satunya fasilitas *aviobridge*. Pada saat pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Radin Inten II Lampung, penulis menemukan bahwa pengawasan personel AMC terhadap fasilitas *aviobridge* masih kurang optimal. Sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) AMC Bandar Udara Radin Inten II Lampung menjelaskan pengawasan dan pengkoordinasian fasilitas di sisi udara ditujukan untuk memastikan kesiapan fasilitas di sisi udara dapat berfungsi dengan baik yang meliputi *apron*, *aviobridge*, *flood light* dan lain sebagainya. Kurangnya pengawasan yang dilakukan berdampak pada timbulnya berbagai kendala dan kerusakan pada fasilitas *aviobridge*.

Permasalahan yang pernah terjadi pada tanggal 14 Oktober 2024 adalah kerusakan pada *aviobridge joystick*, yang mengakibatkan proses *docking* memerlukan waktu lebih lama dari seharusnya. Hal tersebut berdampak pada tidak tercapainya *on time performance* (OTP) serta menurunnya kualitas pelayanan yang diberikan. Selanjutnya, pada tanggal 26 November 2024 air hujan menetes ke lantai *aviobridge* karena *canopy* (atap pelindung) pada *aviobridge* mengalami kebocoran, yang menyebabkan ketidaknyamanan bagi penumpang dan berpotensi membahayakan keselamatan karena dapat menimbulkan risiko tergelincir. Kemudian pada tanggal 28 Desember 2024 *control console* pada *aviobridge* mengalami gangguan yang menyebabkan kesulitan dalam menggerakkan fasilitas naik dan turun, sehingga berdampak pada tidak tercapainya OTP. Selain itu, pada tanggal 06 Januari 2025 terjadi kebocoran oli pada sistem motorik *aviobridge* yang mengakibatkan fasilitas tersebut tidak dapat digunakan serta menyebabkan adanya tumpahan oli di area *apron*. Berbagai kendala dan kerusakan tersebut tidak hanya mempengaruhi

keselamatan operasional, tetapi juga menurunkan kualitas pelayanan yang diberikan.

Aviobridge merupakan salah satu pelayanan yang mempunyai peran penting untuk mempermudah perjalanan penumpang dari terminal menuju pesawat atau sebaliknya, tentu saja hal ini memerlukan sistem layanan operasional yang optimal, efektif dan efisien (Ismail, 2023). Oleh karena itu, pengecekan kondisi, kebersihan dan fungsional *aviobridge* harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur dan harus selalu dilakukan pengawasan (Rafi & Awan, 2023). Kegiatan pengawasan yang dilaksanakan oleh personel AMC memiliki peran yang sangat krusial untuk memastikan bahwa fasilitas *aviobridge* berfungsi dengan baik guna mencegah terjadinya berbagai kendala.

Kendala dan kerusakan tersebut dapat terjadi karena tidak dilakukan pemeliharaan yang rutin sesuai dengan SKEP 157/IX/03 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Pelaporan Peralatan Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan oleh unit *Electrical & Mechanical Facility* dan pengoperasian *aviobridge* tidak sesuai dengan SOP, yang dimana personel *aviobridge* tidak melakukan inspeksi rutin terhadap fasilitas *aviobridge* sebelum pengoperasian. Hal tersebut terjadi karena kurangnya kesadaran dari personel *aviobridge* dan kurangnya sumber daya manusia (SDM) pada saat *peak hours*. Berdasarkan data *aviobridge logbook* menunjukkan bahwa sering terjadi kasus dimana lebih dari satu pesawat membutuhkan pelayanan *aviobridge* secara bersamaan sebagaimana terlihat pada tabel I.1 dibawah ini.

Tabel I. 1 *Aviobridge Logbook* (Kantor unit AMC, 2025)

No	Date (dd-mm-yyyy)	Flight Number	A/C Registration	Type of A/C	PS	Route		Utilization Time		Acknowledge (Airline)
						ARR	DEP	From	Until	
1	08-11-2024	JT 241	PK-LHJ	739	1	XRON	CGK	06.00	06.58	Didik/Fikri
2	08-11-2024	GA 073	PK-GMW	738	2	XRON	CGK	05.20	07.00	Didik/Nanang
3	08-11-2024	IU 800/801	PK-STC	320	2	CGK	CGK	08.40	09.14	Didik/Fikri
4	08-11-2024	QZ 178/179	PK-AZD	320	2	CGK	CGK	09.44	10.18	Didik/Nanang
5	08-11-2024	QG 994/995	PK-GQL	320	1	CGK	CGK	10.02	10.42	Didik/Fikri
6	08-11-2024	JT 170/171	PK-LVF	739	2	CGK	CGK	12.29	13.12	Almir/Rizal
7	08-11-2024	JT 240/243	PK-LHP	739	1	CGK	CGK	13.26	14.11	Almir/Fikri
8	08-11-2024	QZ 180/181	PK-AZU	320	2	CGK	CGK	14.01	14.32	Almir/Fikri
9	08-11-2024	IU 984/985	PK-SAG	320	2	KNO	KNO	14.18	15.31	Almir/Salman
10	08-11-2024	IU 979/978	PK-SJF	320	2	BTH	BTH	15.14	15.46	Almir/Rizal
11	08-11-2024	GA 074/075	PK-GFU	738	1	CGK	CGK	16.11	16.56	Almir/Nanang
12	08-11-2024	JT 122/123	PK-LHP	739	2	CGK	CGK	16.59	17.35	Almir/Rizal
13	08-11-2024	ID 6706/6707	PK-LUT	320	1	CGK	CGK	17.37	18.09	Almir/Salman
14	08-11-2024	GA 072	PK-GNF	738	1	CGK	XRON	19.12	19.47	Almir/Arif
15	08-11-2024	JT 242	PK-LHJ	739	2	CGK	XRON	19.18	19.48	Almir/Salman

Tabel I.1 di atas menunjukkan bahwa proses *undocking* pesawat GA-074 terjadi pada pukul 16.56 WIB dan proses *docking* pesawat JT-122 terjadi pada pukul 16.59 WIB. Demikian pula, pesawat JT-122 *undocking* pada pukul 17.35 WIB dan proses *docking* pesawat ID-6706 terjadi pada pukul 17.37 WIB. Dengan demikian jeda waktu antara proses *docking* dan *undocking* hanya berkisar 2 (dua) hingga 3 (tiga) menit saja. Pada saat itu hanya terdapat 1 (satu) personel yang bertugas, padahal sesuai dengan SOP AMC Bandar Udara Radin Inten II Lampung personel *aviobridge* harus sudah siap di konsul kendali 10 menit sebelum *Estimated Time of Departure* (ETD) dan 10 menit sebelum *Estimated Time of Arrival* (ETA). Personel harus siap di konsul kendali untuk melakukan pengecekan dan memastikan bahwa fasilitas *aviobridge* berfungsi dengan baik. Kurangnya personel yang bertugas menjadi salah satu faktor tidak dilakukan inspeksi rutin terhadap kesiapan fasilitas *aviobridge*, sehingga berdampak pada menurunnya kualitas pelayanan *aviobridge* menurun dan kurang optimal.

Oleh karena itu, pengawasan personel AMC terhadap fasilitas *aviobridge* harus dioptimalkan sesuai SOP guna mencegah kendala dan kerusakan yang berdampak pada keselamatan serta pelayanan operasional. Melalui penjabaran latar belakang ini, penulis berminat untuk menyusun Tugas Akhir yang berjudul **“OPTIMALISASI PENGAWASAN PERSONEL APRON MOVEMENT CONTROL TERHADAP FASILITAS AVIOBRIDGE DI BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG”**.

B. Perumusan Masalah

Mengacu pada latar belakang tersebut penulis mengambil rumusan masalah yaitu:

1. Mengapa pengawasan personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap fasilitas *aviobridge* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung perlu dioptimalkan?

2. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan pengawasan personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap fasilitas *aviobridge* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui mengapa pengawasan personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap fasilitas *aviobridge* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung perlu dioptimalkan.
2. Untuk mengetahui bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan pengawasan personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap fasilitas *aviobridge* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung.

D. Batasan Masalah

Mengacu pada perumusan masalah, penulisan ini disusun agar tetap sistematis dan relevan dengan judul yang diangkat. Oleh karena itu, batasan masalah difokuskan pada pengawasan personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap fasilitas *aviobridge* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diberikan oleh penelitian ini meliputi:

1. Bagi Penulis
Sebagai media untuk memperluas pemahaman dan meningkatkan kemampuan berpikir mengenai solusi yang diambil terkait pengoptimalan pengawasan personel AMC terhadap fasilitas *aviobridge* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung.
2. Bagi Bandar Udara Radin Inten II Lampung
Memberi solusi dan masukan positif untuk mengoptimalkan pengawasan AMC terhadap fasilitas *aviobridge* sebagai upaya pencegahan terjadinya kendala dan kerusakan pada *aviobridge* guna menunjang keselamatan dan pelayanan operasional di Bandar Udara Radin Inten II Lampung.
3. Bagi Politeknik Penerbangan Palembang
Penelitian ini bertujuan untuk memperluas referensi dan menyediakan sumber ilmu baru bagi civitas akademika serta menjadi rujukan bagi peneliti di masa depan.

F. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pemahaman terhadap penelitian ini, Tugas Akhir disusun dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

- a. Latar Belakang
- b. Perumusan Masalah
- c. Batasan Masalah
- d. Tujuan Penelitian
- e. Manfaat Penelitian
- f. Sistematika Penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

- a. Teori Penunjang
- b. Kajian Pustaka Terdahulu yang Relevan

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

- a. Desain Penelitian
- b. Subjek dan Objek Penelitian
- c. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian
- d. Teknik Analisis Data
- e. Tempat dan Waktu Penelitian

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

- a. Hasil Penelitian
- b. Pembahasan

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

- a. Kesimpulan
- b. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Teori Penunjang

1. *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah unit personel yang melakukan pemantauan terhadap seluruh aktivitas lalu lintas di area *apron*, yang meliputi pergerakan pesawat udara, kendaraan, personel, dan barang di wilayah sisi udara. Pemantauan tersebut mencakup tindakan-tindakan yang diperlukan guna mencegah kecelakaan antara pesawat, kendaraan, personel, dan barang serta pengaturan lalu lintas agar dapat berjalan dengan lancar.

Sesuai yang tertuang dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standard CASR Part 139*) Volume I *Aerodrome* Daratan. Tugas personel sisi udara adalah:

- a. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan pelayanan darat Pesawat Udara;
- b. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *Apron*;
- c. Melakukan pengaturan parkir Pesawat Udara di *Apron*;
- d. Menjamin kebersihan di *Apron*;
- e. Menjamin fasilitas di *Apron* dalam kondisi baik;
- f. Menjamin keselamatan pergerakan 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; dan
- l. Melakukan monitoring secara visual terhadap *Aircraft Stand clearances*.

2. *Aviobridge*

Aviobridge adalah suatu perangkat fasilitas bandara berupa jalur penghubung antara ruang tunggu dan pintu pesawat udara, berbentuk seperti jembatan yang memiliki fungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang beserta kru pesawat, sehingga dapat melindungi dari gangguan cuaca seperti hujan dan angin, kebisingan, debu (Azmamiyani & Kurniasari, 2023). Pemanfaatan *aviobridge* memiliki peran krusial dalam memberikan pelayanan untuk kenyamanan dan kepuasan terhadap penumpang, karena adanya *aviobridge* dapat mempermudah penumpang yang dimana mereka tidak perlu turun ke landasan dan berjalan dari gedung terminal menuju pesawat udara atau sebaliknya (Azmamiyani & Kurniasari, 2023). *Aviobridge* berfungsi untuk mempercepat proses *boarding* dan melindungi penumpang maupun petugas bahkan saat penerbangan di malam hari dari potensi bahaya, seperti *jet blast* dari pesawat udara dan gangguan cuaca hujan maupun panas (Marlan & Niemah, 2023). Oleh karena itu, pelayanan *aviobridge* harus sesuai dengan SOP yang berlaku, berikut SOP mengenai pelayanan *aviobridge* di Bandar Udara Radin Inten II Lampung:

- a. Pelayanan *Aviobridge* Pesawat Udara Datang (*Docking*)
 - 1) Memastikan area pergerakan *aviobridge* terbebas dari *obstacle* (FOD);
 - 2) Melakukan pemeriksaan kesiapan fasilitas *aviobridge*;
 - 3) Melakukan pemeriksaan sistem pada kontrol kendali;
 - 4) Pastikan alokasi *parking stand* dan jenis pesawat udara yang akan dilayani *aviobridge*;
 - 5) Operator *aviobridge* harus sudah siap di konsol kendali 10 menit sebelum ETA;
 - 6) Sebelum melakukan *Docking*, pastikan bahwa *nose wheel* pesawat udara sudah berhenti pada posisi yang telah ditentukan, *wheel chock* telah dipasang, mesin pesawat udara dan lampu anti *collision* telah mati;
 - 7) Apabila *ground engineer* telah memberikan tanda “OK”, laksanakan *Docking* sesuai dengan *Docking checklist*;
 - 8) Pastikan bahwa *aviobridge* berfungsi normal ketika operator akan meninggalkan *aviobridge*;

- 9) Menyalakan lampu bagian dalam bila situasi di dalam kabin *aviobridge* gelap;
 - 10) Memasukkan kunci pada saat selektor mengarah di bagian *off*, lalu tekan tombol *on*;
 - 11) Memutar selektor ke posisi manual, maka layar monitor akan menyala dan memperlihatkan situasi di sekitar *wheel bogey*;
 - 12) Menyesuaikan ketinggian *aviobridge* dengan pesawat udara yang akan dilayani;
 - 13) Menggerakkan *aviobridge* maju secara perlahan hingga *bumper cabin* menempel pada badan pesawat udara;
 - 14) Menurunkan kanopi dengan menekan kedua tombol kiri dan kanan kanopi. Indikator kanopi *down* akan menyala.
 - 15) Memutar selektor ke posisi *auto* dan memastikan lengan *autolevel* turun hingga roda *autolevel* menyentuh badan pesawat udara.
 - 16) Memasang *safety door shoe* sebagai pelindung pintu pesawat udara dan *back up* bila *autolevel* tidak bekerja;
 - 17) Memberikan kode “OK” pada petugas *ramp* bahwa pintu *aviobridge* bisa dibuka.
- b. Pelayanan Pesawat Udara Berangkat (*De-Docking*)
- 1) Operator *aviobridge* harus selalu memonitor jadwal dan/atau ETD pesawat udara yang dilayani *aviobridge*;
 - 2) Operator *aviobridge* harus sudah siap di konsul kendali pada saat proses *boarding* berlangsung atau 10 menit sebelum ETD;
 - 3) Sebelum melakukan *de-Docking*, operator *aviobridge* harus memastikan bahwa daerah pergerakan *aviobridge* sudah bebas dan aman dari *obstacle*;
 - 4) *Aviobridge* dapat ditarik setelah pintu pesawat dan pintu *aviobridge* ditutup dimana sebelumnya telah mengembalikan *safety door shoe* ke tempatnya;
 - 5) Memutar kunci selektor ke posisi manual, menarik kanopi dengan menekan kedua tombol kanopi yang ada di konsul dan melakukan

proses penarikan *aviobridge* sampai *Wheel Bogey* pada posisi *preposition*;

- 6) Periksa kembali seluruh sistem pada *aviobridge* sebelum meninggalkan tempat;
- 7) Mematikan segala jenis lampu;

3. Konsep Pengawasan

Pengawasan merupakan tahapan aktivitas untuk memastikan pelaksanaan kegiatan telah dilakukan sesuai dengan ketentuan, kebijakan dan sesuai dengan rencana. Pengawasan personel AMC ialah suatu aktivitas harian yang dilakukan oleh personel AMC guna memastikan kondisi di area *apron* aman, tidak ada gangguan apapun yang dapat mengancam keselamatan, keamanan, dan operasional (Rafi & Awan, 2023). Adanya pengawasan, kesalahan yang sudah terjadi diharapkan dapat diperbaiki dan tidak terulang di masa mendatang (Andrian, 2021). Adapun beberapa area yang harus diawasi oleh personel AMC menurut (Rafi & Awan, 2023), antara lain:

- a. *Apron*, melakukan pengecekan permukaan *apron*, marka *apron*, dan memastikan tidak ada *foreign object debris* (FOD) di *apron*
- b. *Ground Support Equipment* (GSE), melakukan pengecekan kerapian penataan dan kebersihan GSE, memastikan semua pergerakan dan kegiatan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.
- c. *Aviobridge*, melakukan pengecekan terhadap kondisi, kebersihan, dan fungsional.
- d. *Make up* dan *Breakdown area*, melakukan pengecekan kerapian alat dan kebersihannya.

4. Keselamatan Operasional *Apron*

Keselamatan merupakan hal terpenting yang harus diperhatikan dalam dunia penerbangan. Keselamatan dapat diciptakan apabila disediakan fasilitas yang memadai dan pelayanan yang baik, selain itu tenaga kerja yang tersedia harus unggul dan handal sesuai dengan bidangnya masing-masing (Susanto dkk., 2021). ICAO (*International Civil Aviation Organization*) menjelaskan keselamatan adalah keadaan dimana potensi cedera bagi individu atau kerusakan pada sesuatu telah diminimalkan dan dipertahankan pada level yang

sudah ditetapkan melalui identifikasi bahaya (*hazard*) dan pengelolaan risiko yang dilakukan secara terus-menerus. Keselamatan operasional *apron* berarti segala aktivitas yang dilakukan di area *apron* berjalan dengan lancar tanpa adanya hambatan dan tidak menimbulkan adanya risiko bahaya. Keselamatan operasional di area *apron* merupakan tanggung jawab dari personel AMC, yaitu unit yang memiliki peran strategis dalam mengatur, mengoordinasikan, serta mengawasi seluruh aktivitas yang berlangsung di kawasan tersebut (Rafi & Awan, 2023). Pengawasan yang dilakukan secara konsisten dan sesuai prosedur akan memberikan dampak yang baik dalam menjaga keselamatan operasional penerbangan di area *apron*.

B. Kajian Pustaka Terdahulu yang Relevan

Penelitian terdahulu berperan penting dalam mendukung kajian Tugas Akhir melalui penyediaan data dan konsep yang relevan. Adapun beberapa penelitian terkait yang dijadikan acuan penulis adalah sebagai berikut:

1. Pada penelitian (Deshita & Masyi'ah, 2023) yang berjudul “Optimalisasi Pengawasan dan Penertiban Pergerakan Orang dan Kendaraan Pada Area Sisi Udara Oleh Unit *Apron Movement Control* di Bandar Udara Depati Amir Bangka”. Penelitian ini dibahas untuk mengetahui kendala dan menemukan upaya pengoptimalan unit AMC untuk menciptakan kondisi aman dan selamat, tertib, serta patuh terhadap peraturan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan hasil masih ditemukan kendala pada unit AMC, seperti minimnya personel, fasilitas yang kurang optimal dan frekuensi pelanggaran oleh petugas di area *airside* yang masih tinggi. Studi ini memiliki persamaan dengan penelitian penulis yaitu metode penelitian yang digunakan dan sama-sama membahas tentang pengawasan AMC di sisi udara. Penelitian ini berbeda dengan studi penulis karena lebih menitikberatkan pada pengawasan terhadap fasilitas di sisi udara yaitu fasilitas *aviobridge*. Sedangkan, pada penelitian ini menitikberatkan terhadap pengawasan dan penertiban orang di sisi udara.
2. Pada penelitian (Pratama & Sukma, 2020) yang berjudul “Optimalisasi Kinerja Personil Unit *Apron Movement Control* (AMC) Terhadap Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara PT Angkasa Pura I Bandar Udara

Internasional Adi Soemarmo Surakarta” Penelitian bertujuan untuk menganalisis kinerja unit AMC dan menemukan solusi untuk meminimalkan pelanggaran, serta mendorong unit AMC untuk lebih memperketat dan mengoptimalkan pengawasan terhadap barang, personel, maupun kendaraan yang beroperasi di *airside*. Dengan menggunakan metode kualitatif, penelitian ini menghasilkan temuan bahwa personel unit AMC harus dioptimalkan lagi, perlu adanya pembagian tugas pengawasan dan pelayanan ketika jam sibuk. Kesamaan penelitian ini dengan karya penulis terletak pada metode penelitian yang digunakan dan fokus kajian optimalisasi pengawasan AMC di sisi udara. Perbedaan penelitian penulis terhadap penelitian ini adalah penulis berfokus terhadap pengawasan fasilitas *aviobridge* sedangkan penelitian ini berfokus pada pengoperasian kendaraan di *airside*.

3. Pada penelitian (Melani, 2023) yang berjudul “Optimalisasi Pengawasan Petugas *Apron Movement Control* dalam Menjaga Kebersihan *Apron* guna Menunjang Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Mopah Merauke Papua”. Penelitian ini mengkaji bagaimana unit AMC mengoptimalkan pengawasan kebersihan di *apron*. Studi ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif pada tanggal 1 Maret – 31 Maret 2023. Penelitian ini menghasilkan bahwa pengoptimalan pengawasan oleh unit AMC terhadap kebersihan di *apron* sangat memiliki peran yang krusial untuk menunjang keselamatan dan meningkatkan efisiensi. Kesamaan karya ini dengan karya penulis terletak pada metode penelitian yang digunakan dan fokus kajian membahas tentang optimalisasi pengawasan AMC di sisi udara. Perbedaan penelitian ini terletak pada fokusnya terhadap kebersihan *apron*, sedangkan penulis fokusnya terhadap fasilitas *aviobridge*.
4. Pada penelitian (Fattah dkk., 2021) yang berjudul “Optimalisasi Pengawasan Unit AMC Terhadap Kelayakan GSE di Sisi Udara Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam”. Penelitian ini dibahas karena masih banyak penemuan kendaraan GSE yang tidak laik operasi dan melebihi batas usia pemakaian. Dengan metode deskriptif kualitatif, penelitian ini menyimpulkan perlunya pelatihan dan reaktivasi lisensi

personel AMC serta perngoperasian *aviobridge* oleh pihak berlisensi dan kompeten. Penelitian ini berbeda dengan yang penulis lakukan karena berfokus pada kendaraan GSE, namun keduanya sama-sama membahas pengawasan unit AMC di *airside*, tentu ini bisa menjadi teori yang mendukung guna mempermudah penulis dalam melakukan penelitian.

5. Pada penelitian (Zaelani P & Awan, 2023) yang berjudul “Optimalisasi Pengawasan *Foreign Object Debris* (FOD) Oleh Petugas AMC Di Bandar Udara Internasional Haji Ahmad Sanusi Hanandjoeddin”. Penelitian ini ditujukan untuk mengkaji optimalisasi peran pengawasan oleh AMC terhadap FOD. Pendekatan penelitian yang diterapkan dalam studi ini adalah pendekatan kualitatif dengan memanfaatkan data primer dan sekunder. Hasil dari penelitian adalah pengawasan yang dilakukan oleh unit AMC terhadap FOD adalah berkolaborasi dengan unit *safety risk, quality control* TJQ dan melakukan FOD *walk* setiap 1 bulan sekali, hanya saja masih terdapat kendala terhadap pengawasan FOD ini, seperti kurangnya fasilitas dan kesadaran penumpang. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian penulis dalam hal tujuan mengoptimalkan pengawasan di sisi udara oleh unit AMC. Perbedaannya terletak pada fokus penelitian, penelitian ini membahas tentang FOD sedangkan penelitian penulis membahas tentang fasilitas *aviobridge*.