



## **Analysis of the Coordination of the Apron Movement Control (AMC) Unit Team in Handling Aircraft Parking at Sultan Hasanuddin Airport Makassar**

**Hety Nia Marwati**

Program Studi D-IV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

**ABSTRACT:** This study aims to determine how to determine aircraft parking stands at Sultan Hasanuddin Airport Makassar, how to coordinate the AMC unit team in handling aircraft parking, to find out the obstacles faced, to find out the efforts made by AMC officers to overcome problems when handling aircraft parking stands. This research uses a qualitative research type. The data used in the form of primary data and secondary data. Data analysis used a qualitative descriptive method with the Miles and Huberman model, namely reducing data, presenting data, and drawing conclusions/verification. Test the validity of the data using the triangulation method. The results showed that AMC officers had fully coordinated with related units in handling aircraft parking, but there were several obstacles such as oil/fuel spills on the apron and lack of coordination between airlines and AMC units, as well as departure and arrival schedules that were not in accordance with the schedule. Efforts made by AMC officers are optimizing the use of aircraft parking stands, communicating and coordinating well with related parties, and always conducting routine inspections in the apron area.

**Keywords :** amc team coordination, parking stand, aircraft parking handling

**Corresponding Author:** [hetyniamarwati27@gmail.com](mailto:hetyniamarwati27@gmail.com)

## **Analisis Koordinasi Tim Unit *Apron Movement Control* (AMC) Dalam Penanganan Parkir Pesawat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar**

**Hety Nia Marwati**

Program Studi D-IV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi  
Kedirgantaraan Yogyakarta

**ABSTRAK:** Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana penentuan parking stand pesawat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar, bagaimana koordinasi tim unit AMC dalam melakukan penanganan parkir pesawat, mengetahui kendala yang dihadapi, mengetahui upaya yang dilakukan petugas AMC untuk mengatasi masalah pada saat menangani parking stand pesawat. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif. Data yang digunakan berupa data primer dan data sekunder. Analisis data menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan model Miles dan Huberman, yaitu mereduksi data, menyajikan data, dan menarik kesimpulan/verifikasi. Uji keabsahan data menggunakan metode triangulasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa petugas AMC telah sepenuhnya berkoordinasi dengan unit terkait dalam menangani parkir pesawat, namun ada beberapa kendala seperti tumpahan oli/fuel di *apron* dan kurangnya koordinasi antara *airline* dengan unit AMC, serta terdapat jadwal keberangkatan dan kedatangan yang tidak sesuai dengan *schedule*. Upaya yang dilakukan petugas AMC yaitu mengoptimalkan pemanfaatan *parking stand* pesawat, berkomunikasi dan koordinasi yang baik dengan pihak terkait, dan selalu melakukan inspeksi rutin di area *apron*.

**Kata Kunci:** koordinasi tim amc, parking stand, penanganan parkir pesawat

*Submitted: 7 May; Revised: 17 May; Accepted: 26 May*

**Corresponding Author:** [hetyniamarwati27@gmail.com](mailto:hetyniamarwati27@gmail.com)

## **PENDAHULUAN**

PT. Angkasa Pura I (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang memberikan pelayanan lalu lintas udara dan bisnis bandar udara di Indonesia yang menitik beratkan pelayanan pada kawasan Indonesia bagian tengah dan timur. Salah satu bandar udara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I adalah Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar. Bandar udara ini terkenal sebagai salah satu bandar udara paling sibuk di Indonesia. Banyaknya pesawat di area keberangkatan dan kedatangan akan meningkatkan pergerakan di wilayah *Apron*, oleh karena itu perlu peningkatan pelayanan dan fasilitas yang memadai.

*Apron Movement Control* (AMC) adalah unit penaggung jawab dalam pelaksanaan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan di area *Apron*, orang dan barang, kebersihan sisi udara serta pencatatan data penerbangan serta laporan tugas. Area *Apron* dan kapasitas parkir pesawat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar tidak sebanding dengan kepadatan lalu lintas penerbangan di bandar udara tersebut. Sejak tahun 2017 PT Angkasa Pura I telah melakukan pengembangan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin antara lain pembangunan *Apron* selatan dan *Apron* timur beserta infrastruktur penunjang.

Area *apron* dan kapasitas parkir pesawat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar tidak sebanding dengan kepadatan lalu lintas penerbangan di bandar udara tersebut. Sejak tahun 2017 PT. Angkasa Pura I telah melakukan pengembangan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin antara lain pembangunan *apron* selatan dan *apron* timur beserta infrastruktur penunjang.

Luas *Apron* dan *parking stand* yang tidak sebanding dengan *traffic* penerbangan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin tersebut membutuhkan penanganan khusus bagi personil AMC agar dapat memberikan pelayanan yang maksimal kepada semua maskapai yang beroperasi di bandar udara tersebut. Oleh karena itu perlu adanya koordinasi tim agar semua pesawat yang menggunakan *parking stand* di bandar udara tersebut dapat terlayani dengan baik serta keamanan dan keselamatan penerbangan dapat terjaga. Berdasarkan uraian diatas, maka penelitian ini bertujuan untuk (1) mengetahui penentuan *parking stand* pesawat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar (2) mengetahui koordinasi tim unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam melakukan penanganan parkir pesawat (3) mengetahui kendala apa saja yang dihadapi oleh petugas *Apron Movement Control* (AMC) dalam menangani dan menentukan *parking stand* pesawat (4) mengetahui upaya yang dilakukan petugas *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengatasi masalah dalam menangani dan menentukan *parking stand* pesawat.

## TINJAUAN PUSTAKA

### Koordinasi Tim

Handoko (2016) menuliskan bahwa Koordinasi (*coordination*) adalah proses pengintegrasian tujuan-tujuan dan kegiatan-kegiatan pada satuan-satuan yang terpisah (departemen atau bidang-bidang fungsional) suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi secara efisien. Kemudian menurut Hasibuan (2016) koordinasi adalah suatu kegiatan untuk mengarahkan, mengintegrasikan, dan mengkoordinasikan unsur-unsur manajemen dan pekerjaan-pekerjaan para bawahan dalam mencapai tujuan organisasi. Koordinasi merupakan salah satu alat utama bagi organisasi untuk mempercepat proses pencapaian tujuan. Koordinasi diperlukan pada semua tingkat kegiatan organisasi. Baik pada tingkat perumusan kebijaksanaan maupun pada tingkat pelaksanaan sejak awal dimasukkan ke dalam rencana atau program yang disusun.

Tujuan koordinasi tim menurut Handoko (2015) antara lain :

1. Dengan adanya koordinasi tim maka dapat menghindarkan dari adanya perasaan terlepas satu sama lain, antara satuan-satuan organisasi atau antara pejabat yang ada didalam suatu organisasi.
2. Menghindari suatu pendapat atau perasaan bahwa satuan organisasi atau pejabat merupakan yang paling penting.
3. Menghindari timbulnya pertentangan antar bagian dalam organisasi.
4. Menghindari terjadinya kekosongan pekerjaan terhadap suatu aktifitas dalam organisasi. Menimbulkan kesadaran diantara para pegawai untuk saling membantu.

### **Bandar Udara**

Menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Definisi bandar udara menurut PT. Angkasa Pura I (persero) merupakan lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Pasal 1 Angka 33 Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 menyebutkan bahwa Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turunnya pemumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan antar dan intra transportasi yang di lengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang lainnya.

### **Apron Movement Control (AMC)**

Berdasarkan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. KP 21 Tahun 2015, *Apron Movement control (AMC)* adalah unit penanggung jawab dalam pelaksanaan

pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan di area *apron*, orang dan barang, kebersihan sisi udara serta pencatatan data penerbangan serta laporan tugas. Kemudian berdasarkan KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service, Apron Movement Control (AMC)* sebagai personel sisi udara melaksanakan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara di *apron* dan pelaksanaannya menjadi tanggung jawab penyelenggara bandar udara.

Tugas dari AMC atau *Apron Movement Control* adalah sebagai penanggung jawab dalam melaksanakan kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan barang, kebersihan di sisi udara serta pencatatan data penerbangan dan penulisan laporan tugas. Adapun Fungsi dari unit AMC yaitu :

1. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antara pesawat udara dan antara pesawat udara dengan *obstacle* (hambatan).
2. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar dari *apron* dengan *ADC (Tower)*.
3. Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya.

### **Parking Stand**

Menurut Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. KP 39 Tahun 2015 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan keselamatan Penerbangan Sipil, *Parking stand* merupakan suatu tempat tertentu di area Bandar Udara yang dipergunakan untuk parkir pesawat udara. Posisi parkir pesawat udara adalah suatu area yang ditetapkan pada *apron* dan ditujukan untuk parkir pesawat udara yang dikenal juga dengan *aircraft stand*.

Berikut jenis-jenis parkir pesawat menurut Permenhub No. PM 55 Tahun 2015 tentang peraturan keselamatan penerbangan sipil :

a. *Nose-In Parking*

*Nose-In Parking* yaitu pesawat udara diparkir dengan posisi tegak lurus garis gedung terminal dan hidung pesawat udara sedekat mungkin menuju gedung terminal.

b. *Angled Nose-In Parking*

*Angled Nose-In Parking* yaitu pesawat udara di parkir membentuk sudut dari bangunan bandar udara, tipe parkir *angled nose-in* hampir sama dengan tipe parkir *nose-in*, hanya saja saat masuk maupun keluar tipe ini pesawat udara menggunakan tenaganya sendiri.

c. *Angled Nose-Out parking*

*Angled nose-out parking* memposisikan pesawat udara mengarah ke luar dari gedung terminal yang memudahkan pesawat udara karena tidak membutuhkan tenaga yang besar setelah memuat penumpang.

d. *Parallel Parking*

Parkir paralel adalah pesawat udara di posisikan sejajar dengan bangunan terminal, dalam posisi ini pesawat udara lebih mudah untuk manuver dan juga pintu depan dan belakang dapat di gunakan loading atau unloading.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif. Menurut Sugiyono (2017), penelitian kualitatif sering disebut penelitian *naturalistic* karena penelitiannya dilakukan pada kondisi alamiah (*natural setting*), disebut juga sebagai metode *ethnographi*, karena pada awalnya metode ini lebih banyak digunakan untuk penelitian bidang antropologi budaya, disebut juga kualitatif karena data yang terkumpul dan analisisnya bersifat kualitatif. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh secara langsung dengan melakukan observasi dan wawancara dengan ketua unit AMC dan petugas AMC, serta data sekunder yang diperoleh dari dokumentasi.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan analisis kualitatif dengan metode deskriptif, yaitu memaparkan hasil penelitian dengan menggunakan kalimat yang sistematis untuk memberikan gambaran secara jelas jawaban dari permasalahan yang diteliti. Proses analisis data yang digunakan penulis menggunakan model *Miles* dan *Huberman*, yaitu mereduksi data, menyajikan data, dan menarik kesimpulan/verifikasi. Untuk menguji keabsahan data menggunakan metode triangulasi.

## HASIL PENELITIAN

Dalam penelitian ini, peneliti memperoleh data berupa tanggapan atau informasi melalui wawancara dengan Ketua unit *Apron Movement Control*(AMC) dan Petugas *Apron Movement Control*(AMC) Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar tentang bagaimana koordinasi petugas AMC pada saat menangani dan menentukan parking stand pesawat, serta melalui observasi di lapangan, dan dokumentasi selama penelitian pada Unit AMC. Data yang dihasilkan berupa gambar, kata-kata yang diperoleh dari hasil dokumentasi pribadi, observasi, wawancara, foto, maupun catatan lapangan seperti *log book* harian AMC.

Bandar Udara Sultan Hasanuddin memiliki 2 *apron* yaitu *North apron* yang memiliki jumlah *parking stand* sebanyak 7 buah *parking stand* dan *South Apron* dengan jumlah *parking stand* sebanyak 44 *parking stand aktif*, terdiri dari 38 parkir *Remote Stand* dan 6 *parking stand aviobridge*. Saat ini sedang ada proyek untuk penambahan *parking stand* dengan konfigurasi *parking stand aviobridge* sebanyak 6 buah *parking stand*. Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar menggunakan konfigurasi *parking stand aviobridge* dan *remote stand*. *Aviobridge* atau garbarata

adalah jembatan atau umumnya sebuah lorong yang menghubungkan antara terminal bandara dan pesawat udara. *Parking stand Aviobridge* digunakan untuk pesawat *on time* dengan durasi waktu tidak lebih dari 2 jam. Fungsi utama dari garbarata yakni untuk mempermudah akses penumpang dari terminal ke pesawat udara atau sebaliknya. Kelebihan dengan menggunakan garbarata yaitu akses penumpang dari gedung terminal ke pesawat udara akan lebih cepat sehingga tidak banyak terjadi penumpukan orang di area *apron*. Sedangkan kelebihan pada konsep terminal dan konfigurasi parkir menggunakan *remote stand* adalah lebih efisien dalam penggunaan *apron*, dan dapat memaksimalkan pemanfaatan terhadap ketersediaan *parking stand* di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar.

## PEMBAHASAN

### 1. Penentuan *Parking Stand* Pesawat

Penempatan *parking stand* sangat berpengaruh pada kegiatan operasional di *apron* dan kelancaran seluruh kegiatan penerbangan. Apabila penempatan *parking stand* tidak sesuai dengan ketentuan maka akan menimbulkan dampak negatif bagi kegiatan penerbangan, dampak tersebut adalah terjadinya penumpukan pesawat di *apron* dan tidak tercapainya *on time performance (OTP)*. Dengan mengoptimalkan pemanfaatan *parking stand* yang tersedia maka akan dapat menunjang kelancaran kegiatan operasional di *apron*, unit *Apron Movement Control (AMC)* sebagai unit yang bertanggung jawab atas penempatan *parking stand* harus memperhatikan *Standar Operating Procedure (SOP)* yang berlaku dalam pengambilan keputusan penempatan *parking stand* agar dapat menunjang kelancaran penerbangan. Penentuan *parking stand* terhadap pesawat *unschedule* dan pesawat *divert* yang pertama harus dilihat atau diperhatikan yaitu registrasi dan tipe pesawat yang akan mendarat, jika *available* untuk mendarat maka segera dikoordinasikan dengan pihak *ground handling* untuk menghandle pesawat yang *divert* tersebut.

Dalam menentukan atau pengalokasian *aircraft parking stand* pesawat, petugas *Apron Movement Control (AMC)* harus mempertimbangkan jumlah *parking stand* yang tersedia, jadwal penerbangan, *ground time*, dan tipe pesawat udara (*aircraft type*). Penentuan *parking stand* berkaitan dengan Peraturan Direktorat Jenderal KP 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\_*), dan dari *Notice of Airport Capacity (NAC)* yang ditetapkan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar. Dalam hal ini unit AMC di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar sudah sepenuhnya memenuhi prosedur yang terdapat dalam peraturan tersebut pada kegiatan penanganan parkir pesawat.

Tujuan dari *aircraft parking stand allocation* adalah :

- a. Untuk mendapatkan penggunaan *parking stand* secara efektif dan efisien untuk memberikan kenyamanan bagi penumpang dan keamanan *aircraft*.
- b. Untuk mendapatkan utilisai yang baik ataupun untuk memaksimalkan penggunaan *Aviobridge*.
- c. Memberikan informasi awal kepada operator dan *Ground Handling* tentang kemungkinan lokasi (*stand*) atau *parking stand* dari pesawat yang akan datang.
- d. Untuk memudahkan pengawasan dan pengaturan pergerakan kendaraan dan peralatan *ground support equipment* (*GSE*) di area *apron*.

## 2. Koordinasi Petugas AMC dalam Menentukan *parking stand* pesawat

Koordinasi petugas AMC dalam menangani dan menentukan *parking stand* pesawat yaitu koordinasi petugas AMC dengan unit Tower, koordinasi petugas AMC dengan *Airline*, dan koordinasi petugas AMC dengan *Ground Handling*.

- a. Koordinasi petugas AMC dengan pihak ADC Tower menggunakan sistem *Flight Data Display* (*FDD*) di sistem siopskom yang terhubung juga dengan pihak ADC Tower sehingga pihak AMC dapat melihat estimasi kedatangan pesawat yang akan mendarat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar dan dapat melakukan *Plotting Parking Stand* yang kemudian akan dikonfirmasikan kembali melalui *telephone* kepada pihak Tower jika ada perubahan *Plotting parking stand*.
- b. Koordinasi petugas AMC dengan pihak *Airline* menggunakan *telephone* yang mana digunakan jika ada perubahan status dari pesawat yang akan mendarat, maka harus dikoordinasikan kembali agar dapat *diplotting* ulang untuk penempatan *parking stand* pesawat.
- c. Koordinasi petugas AMC dengan pihak *Ground Handling* yang dimana menggunakan alat komunikasi berupa *telephone* dan *Handy Talky* (*HT*) untuk memberi informasi parkir pesawat yang akan mendarat ada di *parking stand* nomor berapa sehingga jika pesawat akan mendarat maka petugas *ground handling* sudah siap di tempat *paking stand* yang akan digunakan oleh pesawat udara.

Dalam pelaksanaannya berkoordinasi dengan unit-unit terkait dalam menentukan dan menangani *parking stand* pesawat, petugas *Apron Movement Control* (*AMC*) di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar menggunakan fasilitas yang terdiri dari :

- 1) *Telephone*
- 2) *Handy Talky* (*HT*)

- 3) *Radio Monitor Frequency ATC*
- 4) *Flight Data Display (FDD)*
- 5) Komputer
- 6) *Monitor Eurocad 1 Unit*
- 7) CCTV

Dengan bahan/ material sebagai berikut :

- 1) Aplikasi Siopskom
- 2) Aplikasi Airport Information System
- 3) Aplikasi Top Sky
- 4) Aplikasi Chronos
- 5) Aplikasi Flight Radar
- 6) Seasonal / Daily Flight Schedule
- 7) Kertas
- 8) Alat Tulis Kantor

### 3. Kendala

Kendala yang dihadapi oleh petugas *Apron Movement Control (AMC)* dalam menangani dan menentukan *parking stand* pesawat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar yaitu terdapat tumpahan oli/fuel (*fuel spillage*) di *apron* dan terdapat jadwal kedatangan dan keberangkatan yang sering tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan sebelumnya.

a. Tumpahan oli/fuel (*fuel spillage*) di *apron*

Tumpahan bahan bakar atau oli di *apron* adalah tumpahan yang berasal dari pesawat udara, kendaraan/GSE yang dapat mengakibatkan kerusakan fasilitas *apron* atau membahayakan keselamatan pergerakan di area *apron*. Akibat dari tumpahan ini maka petugas AMC akan menutup sementara kegiatan operasional pada area tumpahan bahan bakar/oli untuk keselamatan keselamatan, itu artinya *parking stand* yang terdapat tumpahan bahan bakar/oli tersebut tidak dapat digunakan untuk penempatan perkir pesawat sampai tumpahan selesai dibersihkan.



Gambar 1. Temuan Tumpahan Oli

Sumber : Peneliti

- b. Jadwal keberangkatan dan kedatangan sering tidak sesuai dengan dengan jadwal yang telah ditentukan

Jadwal keberangkatan dan kedatangan yang sering tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan akan berdampak pada penempatan *parking stand* pesawat. Dampaknya yaitu terjadi pada kegiatan operasional di area *apron* dan kelancaran seluruh kegiatan penerbangan. Apabila jadwal tidak sesuai, maka akan merubah letak *parking stand* pesawat yang telah ditentukan sebelumnya, sehingga pada saat jam sibuk akan terjadi penumpukan pesawat di *apron* dan tidak tercapainya *on time performance (OTP)*.

#### 4. Upaya

Upaya yang dilakukan oleh petugas AMC agar kegiatan penerbangan dapat berjalan dengan lancar yaitu dengan mengoptimalkan pemanfaatan *parking stand* yang tersedia dan melakukan perencanaan penempatan parkir pesawat, mengecek mondisi dan kesiapan *parking stand* yang akan digunakan, dan mengoptimalkan penggunaan *parking stand* jika terjadi kepadatan *traffic* penerbangan, berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait pada saat menangani dan menentukan *parking stand* pesawat untuk memastikan status dari pesawat udara yang akan mendarat maupun pesawat yang akan meninggalkan *apron*, serta melakukan inspeksi rutin setiap harinya di area *apron* agar kegiatan penerbangan dapat berjalan dengan lancar.

- Mengoptimalkan pemanfaatan *parking stand* yang bisa digunakan Petugas *Apron Movement Control (AMC)* melakukan perencanaan penempatan parkir pesawat sesuai dengan *daily flight schedule*, menyiapkan semua jadwal penerbangan kedatangan dan keberangkatan yang akan beroperasi, mengecek kondisi dan kesiapan semua *parking stand* dan mengoptimalkan pemanfaatan *parking stand* pesawat yang bisa digunakan pada saat terjadi kepadatan *traffic* penerbangan.

- Komunikasi dan koordinasi yang baik dengan pihak terkait

Upaya pertama yang harus dilakukan adalah upaya pencegahan dengan cara bekomunikasi dan berkoordinasi denganpihak terkait, dalam hal ini yaitu komunikasi dan koordinasi dengan pihak *ground handling*, koordinasi dengan pihak tower, komunikasi dan koordinasi dengan unit *Ramp*, unit bangunan dan landasan sehingga apabila terjadi tumpahan oli/fuel di area *parking stand* dapat ditangani secara cepat dan tepat. Selanjutnya inspeksi sebelum operasional pesawat udara dimulai dan setelah pesawat udara meninggalkan *parking stand* guna untuk memastikan kondisi *parking stand* terbebas dari tumpahan oli/fuel dan aman untuk digunakan.

c. Inspeksi rutin

Berfungsinya dengan baik fasilitas sisi udara adalah syarat penting untuk kelancaran penerbangan, pengawasan dan pengkoordinasian fasilitas di sisi udara ditujukan untuk memastikan kelayakan dan atau kesiapan fasilitas disisi udara khususnya diarea *apron*. Petugas *Apron Movement Control* (AMC) dalam melakukan pengawasan fasilitas sisi udara melakukan inspeksi rutin dan memastikan *apron* dalam kondisi siap untuk digunakan, memastikan *apron* terbebas dari *Foreign Object Debris* (*FOD*), memastikan permukaan *apron* dalam kondisi yang baik, serta berkoordinasi dengan unit-unit terkait apabila ada kerusakan pada fasilitas sisi udara.

## KESIMPULAN

Penentuan *parking stand* pesawat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar dilakukan oleh petugas AMC. Hal yang harus diperhatikan pada saat menentukan parkir pesawat yaitu dilihat dari tipe pesawat, *gate* penumpang apabila memungkinkan menggunakan *aviobridge*, memperhatikan *ground time*, begitu pula untuk penanganan pesawat yang *divert* dan non berjadwal, kemudian melihat status dari pesawat yang akan mendarat. Apabila pesawat memiliki status RON maka harus di *plotting* di parkir *remote*. Untuk pesawat VIP/VVIP diletakkan di *parking stand* *aviobridge*.

Dalam menentukan *parking stand* pesawat, petugas *Apron Movement Control* (AMC) berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait yaitu dengan unit ADC/Tower, *Airline* dan juga berkoordinasi dengan unit *ground handling* untuk menunjang kelancaran penerbangan selama berada di *apron*. Fasilitas yang digunakan saat berkoordinasi dengan unit-unit terkait dalam penanganan parkir pesawat antara lain dengan menggunakan *telephone*, *Radio Monitor Frequency ATC*, *Handy Talky* (HT) dan *Flight Data Display* (FDD).

Kendala yang dihadapi petugas *Apron Movement Control (AMC)* Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar pada saat menentukan dan menangani *parking stand* pesawat dan pergerakan pesawat di *apron* yaitu tumpahan oli/fuel di *apron* yang dapat mengakibatkan kerusakan fasilitas *apron* atau membahayakan keselamatan pergerakan di area *apron*, sehingga *parking stand* yang terdapat tumpahan bahan bakar/oli tersebut tidak dapat digunakan untuk penempatan perkir pesawat sampai tumpahan selesai dibersihkan. Kendala selanjutnya yaitu terdapat jadwal keberangkatan dan kedatangan yang sering tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan yang akan berdampak pada penempatan *parking stand* pesawat.

Upaya yang dilakukan oleh petugas *Apron Movement Control (AMC)* guna menunjang kelancara penerbangan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar yaitu mengoptimalkan pemanfaatan *parking stand* pesawat, melakukan perencanaan penempatan parkir pesawat sesuai dengan *daily flight schedule*, menyiapkan semua jadwal penerbangan kedatangan dan keberangkatan yang akan beroperasi. Kemudian mengecek kondisi dan kesiapan semua *parking stand* dan mengoptimalkan pemanfaatan *parking stand* pesawat yang bisa digunakan pada saat terjadi kepadatan *traffic* penerbangan.

## SARAN

Diharapkan pada perusahaan PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar, khususnya unit *Apron Movement Control (AMC)* agar petugas AMC lebih tegas dalam melaksanakan peraturan yang berlaku demi menunjang kelancaran penerbangan. Koordinasi tim pada semua unit terkait perlu dijaga dan ditingkatkan sehingga pelaksanaan kegiatan dapat berjalan dengan baik dan lancar untuk mendukung kegiatan operasional pesawat udara selama berada di *apron*.

## UCAPAN TERIMA KASIH

*Alhamdulillah*, segala puji dan syukur kepada Allah SWT, karena atas karuniaNya penulis bisa menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Analisis Koordinasi Tim Unit *Apron Movement Control (AMC)* Dalam Penanganan Parkir Pesawat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar”.

Dalam penyusunan skripsi ini banyak hambatan dan rintangan yang penulis hadapi namun pada akhirnya dapat melaluinya berkat adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak baik secara moral maupun spiritual.oleh karena itu, pada kesempatan kali ini perkenankanlah penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Kedua orang tua saya bapak Jumadi dan Ibu Sarinah, serta adik saya Aida Rina Wati yang tidak pernah berhenti memberikan dukungan dan motivasi selama proses perkuliahan hingga tahap penyusunan skripsi ini.

2. Ibu Sri Sutarwati, S.H., M.Hum selaku Dosen Pembimbing dalam penyusunan skripsi ini, terimakasih atas bimbingan, saran dan masukkan selama penyusunan skripsi ini.
3. Rekan-rekan Suicide Group dan rekan-rekan seperjuangan yang telah memberikan semangat, kritik dan saran yang sangat bermanfaat dan membangun.
4. Terimakasih kepada sahabat-sahabat saya Eny Rosalia, Wanda Atikah, dan Besse Novariani Amri yang selalu memberikan semangat serta dorongan kepada saya selama ini.
5. Rekan-rekan seperjuangan MTU-2018 kelas Juliet yang telah memberikan semangat, saran dan masukan kepada penulis dalam menyusun skripsi ini.
6. Semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu yang telah membantu selama proses penyusunan skripsi ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Perhubungan. (2019). Peraturan KP No.326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Handoko. 2015. Manajemen Sumber Daya Manusia, Cetakan Pertama. Bandung: Pustaka Setia, Bandung.
- Handoko, T. Hani. 2016. Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia. Yogyakarta: BPFE
- Hasibuan, Malayu S.P. 2016. Manajemen Sumber Daya Manusia. Edisi Revisi. Jakarta: Penerbit PT Bumi Aksara.
- ICAO Annex 14 Volume 1, 2009, *Aerodrome Design And Operations. Fifth edition.*
- Kementerian Perhubungan R.I., Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulations Part 139) tentang Bandar Udara (Aerodrome), Permenhub Nomor PM 55 Tahun 2015.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 21 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknik Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (*advisory circular casr part 139-11*), Lisensi Personel Bandar Udara.
- Perturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service.*

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 Tahun 2015 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil- Bagian 139.(*manual of standar casr – part 139*) Volume 1 Bandar Udara (*aerodromes*).

Sugiyono. 2017 cetakan ke-25. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.* Alfabeta. Bandung.

Siyoto, Sandu dan Ali Sodik.2015. *Dasar Metodologi Penelitian.* Yogyakarta:Literasi Media Publishing

Undang Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 *Tentang Penerbangan.* Lembaran Negara Republik Indonesia