

Koordinasi Petugas Apron Movement Control Dalam Melayani Pergerakan Pesawat Udara Charter di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo

Ainul Marzuki¹ Kifni Yudianto²

Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia^{1,2}

Email: ainulmarzuki19@gmail.com¹ kifni.yudianto@sttkd.ac.id²

Abstrak

Bandar udara merupakan lapangan terbang yang digunakan untuk melakukan lepas landas dan mendarat pesawat udara, menaikkan dan menurunkan penumpang, serta bongkar-muat barang yang di handle oleh unit Apron Movement Control (AMC) yang memiliki wewenang sebagai penanggung jawab terhadap aktivitas pelayanan darat operasi penerbangan. Penelitian ini bertujuan Untuk mengetahui bagaimana koordinasi dan hambatan dari petugas *Apron Movement Control* (AMC) dalam menangani proses pergerakan pesawat udara charter di bandar udara internasional Adi Soemarmo. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari wawancara dan hasil observasi. Data sekunder berupa dokumen-dokumen perusahaan dan penelusuran melalui studi pustaka. Teknik analisis data menggunakan analisis reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa koordinasi dari petugas Apron Movement Control masih kurang optimal seperti Kesalahan komunikasi bisa saja terjadi akibat Human Error. Perlu adanya komunikasi yang lancar antara petugas-petugas Bandar Udara untuk menghindari kesalahan informasi yang menyebabkan terjadi kendala selama kegiatan operasional Bandar udara. Salah satunya ialah ketelitian pihak Ground dalam memberikan informasi terkait data pesawat charter kepada pihak unit AMC untuk memeriksa ketersediaan Parkir Stand agar tidak terjadi tumpang tindih dengan penerbangan yang telah terjadwal.

Kata Kunci: Koordinasi, Pelayanan Pesawat Charter, AMC.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

PENDAHULUAN

Bandar udara merupakan lapangan terbang yang digunakan untuk melakukan lepas landas dan mendarat pesawat udara, menaikkan dan menurunkan penumpang, serta bongkar-muat barang (cargo). Tugas utama dari bandar udara ini yaitu memberikan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan udara. Fungsi bandar udara ini sebagai infrastruktur untuk mendukung kegiatan penerbangan. Sebagai tempat parkir, tinggal landas, dan mendaratnya pesawat udara bandar udara menyediakan fasilitas pada area atau kawasan tersebut. Kawasan ini disebut sisi udara atau air side dimana sebagai tempat untuk bekerjanya atau beroperasinya pesawat udara. Air side merupakan suatu wilayah apron, sampai taxi way dan run way (Hermawan & Widyastuti, 2022).

Bandar udara akan melayani semua pesawat udara baik untuk penerbangan berjadwal (*scheduled*) ataupun tidak berjadwal (*unscheduled*). Penerbangan *scheduled* dan *unscheduled* tersebut baik untuk penumpang maupun barang (kargo). Layanan penerbangan *unscheduled* di bandar udara Adi Soemarmo Solo pada umumnya untuk penerbangan charter semua angkutan (penumpang dan kargo). Meningkatnya angka penerbangan menurut BPS (Badan Pusat Statistik) membuat terjadinya peningkatan aktivitas di terminal maupun di sisi udara. Salah satu unit yang berada di Sisi Udara adalah unit *Apron Movement Control* (AMC). Unit AMC

memiliki wewenang sebagai penanggung jawab terhadap aktivitas pelayanan darat operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, barang, orang dan kebersihan di sisi udara, pengawasan terhadap hewan liar di sisi udara, pengawasan penempatan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) serta pencatatan data penerbangan (Hermawan & Widyastuti, 2022). *Apron Movement Control* (AMC) yang mengatur proses pergerakan pesawat udara, kendaraan sisi udara, penumpang serta barang yang ada di wilayah sisi udara serta mengontrol dan mengawasi semua pergerakan yang ada di wilayah sisi udara. Pergerakan pesawat udara di Air Side ditangani oleh unit *Apron Movement Control* (AMC). Tugas AMC yaitu menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima arahan dari *Aerodrome control* (ADC) Tower (Sena, 2008).

Sesuai dengan pengalaman peneliti pada saat *On Job Training* penerbangan charter melayani penerbangan penumpang secara personal, grup/ kelompok, kargo, maupun penerbangan private di bandar udara Adi Soemarmo Solo untuk melakukan perjalanan bisnis, kepentingan personal maupun kargo. Maskapai yang menyelenggarakan penerbangan charter di bandar udara Adi Soemarmo Solo antara lain PT. Transwisata Prima Aviation, PT. Airfast Indonesia, Cakrawala Avia Line (AL), PT. Ekspres Transportasi Antarbenua, PT. Suba Air Perdana, RDG Airlines, PT. Prathita Titiannusantara, Kharisma Flight Support, Global Air PTD ETD dan PT. Wira Adiraja Dirgantara. Dalam hal ini petugas AMC sangat berperan dalam mengatur dan melayani sebaik-baiknya untuk kebutuhan penerbangan charter.

Bandara Adi Soemarmo Solo dulu bernama Pangkalan Udara (Lanud) Panasan, karena terletak di kawasan Panasan. Bandara ini dibangun pertama kali pada tahun 1940 oleh Pemerintah Belanda sebagai lapangan terbang darurat. Pada tanggal 1 Januari 1992, Bandara Adi Sumarmo dikelola oleh Perusahaan Umum Angkasa Pura I yang pada tanggal 1 Januari 1993 berubah status menjadi Persero Terbatas Angkasa Pura I sampai dengan sekarang (Priyatmoko, 2019). Sesuai pengalaman peneliti pada saat melaksanakan *on job training* di bandar udara internasional Adi Soemarmo Solo, dimana ada beberapa penerbangan umum mencakup sejumlah besar kegiatan baik non-komersial maupun komersial, yang meliputi pelatihan penerbangan, penerbangan pribadi, pesawat polisi dan banyak lagi. Disini penerbangan charter merupakan penerbangan yang tidak terjadwal, jadi pada saat ada pesawat charter yang akan melakukan penerbangan maka pihak maskapai yang menyelenggarakan penerbangan charter akan mengirimkan surat kepada pihak ground yang melayani penerbangan charter tersebut seperti Gapura dan Cakrawala. Selanjutnya, surat tersebut akan di teruskan pada pihak Apron Movement Control, selanjutnya unit AMC akan membantu untuk menentukan parkir stand saat pesawat tiba hingga pesawat kembali mengudara.

Dasar peneliti mengangkat judul ini adalah karena adanya kasus yang peneliti temukan saat melaksanakan *on job training* di bandar udara internasional Adi Soemarmo Solo. Satu bulan sebelum selesai melaksanakan *on job training*, petugas dari unit AMC keliru dalam menentukan lokasi parking stand dari salah satu pesawat charter sehingga membuat sedikit salah paham antara pilot dari pesawat charter dengan petugas AMC. Sehingga Peneliti ingin mengetahui kenapa hal tersebut bisa terjadi seperti itu dan bagaimana cara petugas *Apron Movement Control* (AMC) memberikan pelayanan pada pesawat charter. Tujuan Penelitian adalah untuk mengetahui bagaimana koordinasi petugas *Apron Movement Control* (AMC) dalam menangani proses pergerakan pesawat udara charter di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo dan untuk mengetahui apa saja hambatan petugas *Apron Movement Control* (AMC) dalam menangani proses pergerakan pesawat udara charter di bandar udara internasional Adi Soemarmo.

Landasan Teori

Definisi Koordinasi

Istilah koordinasi berasal dari kata Inggris *coordination*. Kata *coordinate* terbentuk dari dua kata yaitu *co* dan *ordinate* yang mempunyai arti mengatur. Dengan demikian dalam istilah koordinasi sudah terkandung makna pengaturan. Koordinasi dan hubungan kerja adalah dua pengertian yang saling terkait. Dengan kata lain koordinasi hanya dapat dicapai atau terjalin bila terjadi hubungan kerja yang efektif. Hubungan kerja adalah bentuk komunikasi administrasi yang mendukung tercapainya koordinasi. Karena itu dikatakan bahwa hasil akhir dari komunikasi (hubungan kerja) ialah tercapainya koordinasi dengan cara yang berhasil guna dan berdaya guna (efektif dan efisien). Leonard D. White dalam (Syafie, 2015), Koordinasi adalah penyesuaian diri dari masing-masing bagian, dan usaha menggerakkan serta mengoprasikan bagian-bagian pada waktu yang cocok, sehingga dengan demikian masing-masing bagian dapat memberikan sumbangan terbanyak pada keseluruhan hasil. Dari beberapa pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pengertian koordinasi adalah suatu usaha kerjasama antara unit atau satuan-satuan yang terpisah suatu organisasi untuk menciptakan kesatuan dalam mencapai tujuan bersama. Kesimpulan gabungan dari pengertian koordinasi yaitu usaha kerjasama menyatukan kegiatan-kegiatan sehingga diperoleh keserasian dalam pelaksanaan tugas atau kerja untuk mencapai tujuan bersama secara efisien

Pelayanan

Pelayanan adalah setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun, Pada umumnya pelayanan yang bertaraf tinggi akan menghasilkan kepuasan yang tinggi serta pembelian ulang yang lebih sering (Laksana, 2018). Pelayanan Penerbangan adalah kegiatan pelayanan yang diberikan oleh Badan Usaha Angkutan Udara meliputi sebelum penerbangan (*pre-flight*), pada saat penerbangan (*in-flight*) dan setelah penerbangan (*post flight*) (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021).

Transportasi Udara

Transportasi Udara adalah merupakan alat angkutan mutakhir dan tercepat. Transportasi ini menggunakan pesawat udara sebagai alat angkutan sedangkan udara atau angkasa sebagai jalur atau jalannya. Dimana pesawat udara yang dimaksud dilengkapi dengan navigasi dan alat telekomunikasi yang canggih (Sholihin, 2016).

Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 33 Bandar udara adalah kawasan 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 antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan serta fasilitas pokok penunjang lainnya. Menurut Annex 14 dari ICAO (*Internasional Civil Aviation Organization*) Bandar udara adalah area tertentu daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Definisi bandar udara menurut PT (Persero) Angkasa Pura I adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat. Pada masa awal penerbangan, bandara hanyalah sebuah tanah lapang berumput yang bisa didarati pesawat dari arah mana saja tergantung arah angin. Di masa Perang Dunia I, bandara mulai dibangun permanen seiring

meningkatnya penggunaan pesawat terbang dan landas pacu mulai terlihat seperti sekarang. Setelah perang, bandara mulai ditambahkan fasilitas komersial untuk melayani penumpang. Dimasa modern, bandara bukan hanya tempat untuk naik dan turun pesawat. Dalam perkembangannya, berbagai fasilitas ditambahkan seperti toko-toko, restoran, pusat kebugaran, dan butik-butik merek ternama apalagi di bandara-bandara baru (Larisputranto, 2011).

Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo

Bandara ini dulu bernama Pangkalan Udara (Lanud) Panasan, karena terletak di kawasan Panasan. Bandara ini dulu bernama Pangkalan Udara (Lanud) Panasan yang dibangun pertama kali pada tahun 1940 oleh Pemerintah Belanda sebagai lapangan terbang darurat. Pada tanggal 25 Juli 1977, Pangkalan Udara Panasan berubah nama menjadi Pangkalan Udara Utama Adi Sumarmo yang diambil dari nama Adisumarmo Wiryokusumo (adik dari Agustinus Adisucipto). Bandara Adi Soemarmo dilengkapi beberapa fasilitas yaitu apron dengan luas 420 m x 135 m dan parking stand yang dapat menampung 10 pesawat. Selain itu, bandara tersebut juga memiliki runway seluas 2.600 x 45 m dengan terminal seluas 13.000 m² dengan kapasitas 1.525.013 penumpang per tahun. Bandara tersebut juga dilengkapi tempat parkir mobil yang dapat menampung 29.000 m² dengan kapasitas 330 kendaraan (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2017).

Fasilitas Bandar Udara

Menurut (Basuki, 2017) bandar udara harus memiliki fasilitas sisi udara (*airside*) dan sisi darat (*landside*). Dalam setiap kegiatan di bandar udara terdapat beberapa fasilitas penunjang yang tersedia yaitu: Sisi Udara (*Airside*) yang terdiri dari Landasan Pacu (*Runway*), *Taxiway*, *Apron*, *Air Traffic Control (ATC)*, dan *Ground Support Equipment (GSE)*. Sisi Darat (*Land Side*) yang terdiri dari Terminal Bandar udara, *Public Area*, *Restricted Area*, *Non Public Area (Steril Area)*, *Curb dan Parkir*.

Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah sebagai penanggung jawab dalam melaksanakan tugas atau kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas udara, orang dan barang, kebersihan di sisi udara, serta pencatatan data penerbangan dan penulis tugas laporan. *Apron Movement Control (AMC)* juga bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima estimate dari *Aerodrome Control (ADC)*. Sebelum menentukan *Parking Stand* pesawat unit AMC harus berkoordinasi dengan *Airlines* atau *operator* agar proses *loading and unloading* berjalan dengan lancar. Setelah menentukan parkir pesawat unit AMC segera memberikan informasi kepada (*ATC*) Tower (Sena, 2018). *Unit Apron Movement Control (AMC)* merupakan unit pelaksana di lingkungan PT (Persero) Angkasa Pura I yang berada di bawah divisi Pelayanan Operasi Bandar udara dan bertugas memberikan pelayanan pada wilayah sisi udara (*airside*), tidak hanya pelayanan tetapi unit *Apron Movement Control (AMC)* juga memiliki fungsi pengawasan di wilayah sisi udara (*airside*) terhadap segala pergerakan lalu lintas kendaraan, pekerja, serta penumpang yang berada di wilayah sisi udara (*airside*) (Hermawan & Widyastuti, 2022).

Peran Apron Movement Control (AMC)

Dalam pengertian luas *apron movement control (AMC)* merupakan ditujukan untuk pengawasan atas semua pergerakan lalu lintas di area apron yang terdiri dari lalu lintas udara, kendaraan dan personil yang berada di bandara. System operasi *apron movement control (AMC)*

mencakup pemberian petunjuk serta pengawasan terhadap semua kendaraan dan personil yang karena fungsi mereka harus memang memerlukan beroperasi di daerah pergerakan pesawat udara. Disamping itu mencakup juga pemberian bantuan pesawat udara yang menuju lokasi parkir yang telah ditetapkan. Dapat ditambahkan bahwa dalam operasi AMC ikut serta mencegah kemungkinan masuknya kendaraan yang tidak diwenangkan/ tidak berhati-hati disisi udara (Standar Operasional Apron Movement Control, 2016).

Penyelenggaran sistem AMC dilakukan dengan memperhatikan faktor keserasian dan keterpaduan operasiaonal antar unit-unit yang terlibat dalam pengaturan lalu lintas pesawat udara di apron. Terutama dengan operasi lalu lintas terminal. Peran unit AMC disini sangat penting dalam operasional penerbangan karena tugasnya begitu penting saat sedang pesawat udara mulai beroperasi, mulai dari *take off* sampai *landing*. AMC juga ingin menciptakan kedisiplinan dari pengguna jasa yang dapat berpengaruh terhadap aktifitas di sisi udara (*airside*). Unit AMC juga bertugas untuk mengatur pergerakan pesawat udara agar terhindar dari terjadinya tabrakan antar pesawat lainnya, maka karena itu tugas dan tanggung jawab seorang AMC ini sangat besar, mengawasi segala pergerakan setiap pesawat ingin beroperasi dan menjaga keamanan dengan ketat agar hal yang tidak diinginkan terjadi (Standar Operasional Apron Movement Control, 2016).

Tugas dan Pelayanan Penerbangan Unit Apron Movement Control (AMC)

Unit Apron Movement Control (AMC) adalah unit pelaksana di lingkungan PT (Persero) Angkasa Pura II yang berada di bawah divisi Pelayanan Operasi Bandar udara dan bertugas memberikan pelayanan pada wilayah sisi udara (*airside*), tidak hanya pelayanan tetapi unit *Apron Movement Control (AMC)* juga memiliki fungsi pengawasan di wilayah sisi udara (*airside*) terhadap segala pergerakan lalu lintas kendaraan, pekerja, serta penumpang yang berada di wilayah sisi udara (Hermawan & Widyastuti, 2022).

Pesawat Charter

Penerbangan tidak berjadwal yaitu layanan angkutan udara dengan waktu, rute, maupun kota-kota tujuan dan persinggahan bergantung kepada kebutuhan dan permintaan pihak penyewa (Damardjati, 2014). Menurut ICAO Document No. 7278, pengertian charter adalah *"The term charter is used in the special sense that is has acquired in the air transport field to in the purchase of the whole capacity of an aircraft for specific flights for the use of the purchase (individual or group). The term this covers a wide varity of specialized air transport operations (for the carriage of passangers or goods on private governmental contract)"*. Dengan definisi ini, maka inti dari charter pesawat udara adalah pemanfaatan dari suatu pesawat udara oleh pihak pencharter, baik untuk sendiri, maupun untuk disewakan kembali kepada pihak ketiga. (Kantaatmadja, 2015). E. Suherman, SH memberikan definisi charter pesawat udara sebagai pemanfaatan suatu pesawat udara oleh pihak yang bukan pihak yang mempunyai hak atas kapasitas ruangan pesawat, untuk keperluan sendiri berupa jasa angkutan/jasa lainnya atau menjual kembali jasa-jasa tersebut kepada pihak ketiga, di bagian lain beliau mengatakan bahwa charter adalah penyewaan kapasitas pesawat udara untuk dipergunakan pihak pencharter.

Penelitian yang Relevan

Tabel 1. Penelitian yang Relevan

No.	Nama	Tahun	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
-----	------	-------	------------------	------------------

1.	Ode Disti	2021	Analisis Peran Petugas Apron Movement Control (AMC) Dalam Menangani Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate	Peran AMC di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate dalam menangani pergerakan pesawat udara dilaksanakan berdasarkan standar operasional prosedur dimulai dari menentukan parkir pesawat, melakukan pengawasan dan menjaga tata tertib lalu lintas di apron, mencatat data pergerakan pesawat udara, menjaga kebersihan di daerah apron, melakukan kegiatan marshalling dan melaksanakan kegiatan pengontrolan garbarata.
2.	I Gusti Ngurah Willy Hermawan	2022	Peranan Apron Movement Control Dalam Melayani Pergerakan Pesawat Udara Charter di Bandara Halim Perdanakusuma	Apron Management Service ditujukan untuk memperlancar pergerakan pesawat dan pengoperasian pesawat di apron dan mengurangi waktu pemberhentian pesawat di darat
3.	Nursina I Latif	2022	Peran Petugas Apron Movement Control (AMC) Dalam Menjamin Keselamatan Operasional Sisi Udara di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate	a peran Unit Apron Movement Control adalah menggerakkan fasilitas penunjang dalam melakukan pengawasan untuk keselamatan di sisi udara Bandar Udara Sultan Babullah Ternate seperti, Garbarata, parkir pesawat, dan melakukan pencatatan setiap pergerakan pesawat udara dan sistem kerja dari peran tersebut mempunyai caranya masing-masing juga ada beberapa alat pendukung yang digunakan oleh Unit Apron Movement Control dalam melakukan tugasnya, dimulai dari alat komunikasi, alat pendataan dan lain sebagainya

METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu penelitian kualitatif, sehingga akan menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata. Data yang dianalisis di dalamnya berbentuk deskriptif dan tidak berupa angka-angka seperti halnya pada penelitian kuantitatif. Penelitian kualitatif yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah (Moleong, 2007). Menurut (Sugiyono, 2019) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan). Peneliti menggunakan penelitian kualitatif untuk dapat memahami fenomena dalam konteks sosial secara alamiah yang menggambarkan situasi akan kesadaran dan lingkungan Bandar Udara internasional Adi Soemarmo Solo.

Waktu dan Tempat Penelitian

Lokasi penelitian ini akan dilaksanakan di unit *Apron Movement Control* Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Peneliti memilih unit dan kota ini di kerenaan masih sering terjadi beberapa kendala dan insiden yang di alami oleh unit *Apron Movement Control*. Waktu penelitian telah dilaksanakan pada tanggal 1 Oktober 2022 sampai dengan 30 November 2022.

Jenis dan Sumber Data

1. Data Primer. Data primer adalah sumber data yang diperoleh langsung dari sumber asli (tidak melalui media perantara). Data primer dapat berupa opini subyek (orang) secara individual atau kelompok, dan observasi. Metode yang digunakan untuk mendapatkan data primer yaitu metode wawancara dan observasi. Wawancara bisa dilakukan dengan petugas *Apron Movement Control* (AMC) dan beberapa unit lain yang bekerja di apron.
2. Data Sekunder. Data sekunder adalah sumber data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain). Data sekunder umumnya berupa bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip.

Teknik Pengumpulan Data

1. Metode Observasi. Menurut (Sugiyono, 2018) observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Observasi juga tidak terbatas pada orang, tetapi juga objek-objek alam yang lain. Observasi dalam penelitian ini yaitu dengan melakukan pengamatan langsung di lapangan untuk mengetahui kondisi yang sebenarnya terjadi pada petugas, apron, dan tentunya bisa mendapatkan gambaran untuk memberikan informasi tentang kesadaran situasi lingkungan di Bandar Udara internasional Adi Soemarmo Solo. Menurut (Yusuf, 2013) kunci keberhasilan dari observasi sebagai teknik dalam pengumpulan data sangat banyak ditentukan oleh peneliti itu sendiri, karena peneliti melihat dan mendengarkan objek penelitian dan kemudian peneliti menyimpulkan dari apa yang diamati.
2. Metode Wawancara. Menurut (Sugiyono, 2018) wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu yang dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara (*interview*) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (*interviewee*) untuk memberikan jawaban atas pertanyaan yang diberikan. Wawancara ini dilakukan untuk mengumpulkan data informasi agar dapat mencegah adanya kekeliruan dalam memperoleh data dan informasi yang diperlukan dalam penelitian di bandar udara internasional Adi Soemarmo Solo. Adapun macam-macam wawancara menurut Sugiyono (2018) sebagai berikut:
 - a. Wawancara Terstruktur. Wawancara terstruktur digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti telah mengetahui informasi yang akan diperoleh dengan pasti. Dalam teknik ini peneliti telah menyiapkan instrumen berupa pertanyaan tertulis yang jawabannya telah dipersiapkan. Dalam wawancara ini setiap responden diberikan pertanyaan yang sama.
 - b. Wawancara Semiterstruktur. Wawancara semi terstruktur bersifat lebih bebas jika dibandingkan dengan wawancara terstruktur. Tujuan dari wawancara ini adalah untuk menentukan permasalahan secara lebih terbuka, di mana pihak narasumber di minta pendapat dan ide-idenya. Dalam hal ini peneliti mencatat apa yang dikemukakan oleh narasumber secara teliti.
 - c. Wawancara Tak Terstruktur. Wawancara tak terstruktur adalah wawancara bebas dimana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dan lengkap. Pedoman yang digunakan dalam wawancara ini hanyalah berupa garis besar permasalahan yang akan ditanyakan. Peneliti juga belum mengetahui secara pasti data apa yang akan diperoleh sehingga peneliti lebih banyak mendengarkan apa yang disampaikan oleh responden.

Oleh karena itu, dalam penelitian ini peneliti berencana menggunakan jenis wawancara semiterstruktur dimana peneliti akan menggunakan panduan wawancara yang berasal dari pengembangan topik dan penggunaan pertanyaan yang lebih fleksibel.

3. Metode Dokumentasi. Menurut (Sugiyono, 2018) Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang berlalu berbentuk gambar, foto, sketsa dan lain lain, Dokumentasi merupakan pelengkap dari pengguna metode observasi dan wawancara. Peneliti akan mencari data berupa foto-foto untuk dimasukkan kedalam hasil penelitian pada unit *Apron Movement Control* di bandar udara internasional Adi Soemarmo Solo.

Instrumen Penelitian

Menurut (Notoatmodjo, 2018) dimana instrumen penelitian kualitatif adalah alat-alat yang digunakan untuk mendapatkan atau mengumpulkan data. Sedangkan Menurut (Purwanto, 2018), instrumen penelitian pada dasarnya alat yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian. Dari definisi yang dipaparkan para ahli tersebut kemudian bisa ditarik kesimpulan. Bahwa instrumen penelitian adalah seluruh alat yang digunakan untuk mengumpulkan data penelitian. Bentuknya bisa kuesioner, formulir, wawancara dan lain-lain. Menurut (Notoatmodjo, 2018) jenis instrumen penelitian kualitatif antara lain:

1. Panduan Wawancara. Panduan wawancara, yakni sebuah tulisan yang berisi detail kegiatan wawancara yang akan dilakukan peneliti untuk mendapatkan data. Panduan ini berisi informasi data narasumber dan daftar pertanyaan yang diajukan. Panduan wawancara menjadi pegangan peneliti dalam melaksanakan penelitian dan tidak diberikan kepada narasumber.
2. Alat Tulis. Alat tulis mencakup buku atau kertas dan pena atau pensil. Fungsinya adalah menjadi media bagi peneliti untuk mencatat hal atau data penting selama melakukan pengamatan (observasi).
3. Alat Rekam. digunakan untuk merekam kejadian maupun hasil wawancara. Biasanya dalam bentuk rekaman suara, bisa menggunakan fitur rekaman di smartphone.
4. Dokumen. Dokumen yang juga bisa disebut dengan istilah literatur. Jadi, dalam penelitian kualitatif ada proses pengumpulan data dengan cara studi literatur. Artinya peneliti membaca sejumlah dokumen untuk mendapatkan data terkait objek penelitian.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pengertian Pesawat Charter

Dalam dunia penerbangan terdapat dua jenis penerbangan yaitu penerbangan komersil dan penerbangan Charter. Penerbangan Charter merupakan penerbangan yang tidak terjadwal, biasanya merupakan penerbangan yang disewa oleh perusahaan atau perorangan. Dari hasil wawancara kepada pihak AMC Bandar Udara Internasional Adi Sumarmo, dijelaskan oleh Supervisor AMC pesawat Charter merupakan penerbangan yang tidak terjadwal secara resmi dan bukan merupakan pesawat dari penerbangan komersial atau merupakan pesawat yang disewakan oleh perorangan atau sebuah perusahaan, sehingga terdapat beberapa prosedur sebelum menerima pesawat charter. Posedur tersebut dikarenakan memerlukan persiapan seperti menyediakan apron bagi pesawat charter yang akan mendarat di Bandara.

Menurut ICAO Document No. 7278, pengertian charter adalah "*The term charter is used in the special sense that is has acquired in the air transport field to in the purchase of the whole capacity of an aircraft for specific flights for the use of the purchase (individual or group). The term this covers a wide varity of specialized air transport operations (for the carriage of passangers or goods on private governmental contract)*". Dengan definisi ini, maka inti dari charter pesawat udara adalah pemanfaatan dari suatu pesawat udara oleh pihak pencharter, baik untuk keperluan sendiri, maupun untuk disewakan kembali kepada pihak ketiga. (Mieke Komar Kantaatmadja, 1984:15). E. Suherman, SH memberikan definisi charter pesawat udara ialah penggunaan suatu pesawat udara oleh pihak yang bukan merupaka pihak yang memiliki

hak maupun kapasitas terhadap pesawat, untuk keperluan sendiri berupa jasa angkutan/jasa lainnya atau menjual kembali jasa-jasa tersebut kepada pihak ketiga, di bagian lain beliau mengatakan bahwa charter adalah penyewaan kapasitas pesawat udara untuk dipergunakan pihak pencharter.

Koordinasi dan Prosedur Penanganan Pesawat Charter Oleh Petugas Apron Movement Control (AMC)

Dari Hasil Wawancara bersama petugas Apron Movement Control (AMC) Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo diperoleh beberapa koordinasi dan prosedur penanganan Pesawat Charter, antara lain:

1. Pemanduan pesawat udara charter. Pemanduan pesawat udara charter akan dilaksanakan jika terdapat permintaan dari pihak ground handling terkait penerbangan charter yang biasanya membawa penumpang VIP/VVIP seperti contohnya tamu-tamu negara yaitu seperti presiden, wakil presiden, perdana menteri dan lain-lain. Prosedur yang harus dilakukan pada penerbangan charter yang membawa penumpang VIP/VVIP yaitu, para petugas AMC diwajibkan menggunakan alat pelindung diri lengkap sesuai dengan SOP yang berlaku, menyiapkan handy talky untuk berkomunikasi dengan petugas lainnya, dan mempersiapkan follow me car. Pemanduan dengan follow me car dilakukan karena pesawat udara charter yang membawa penumpang VIP/VVIP akan diposisikan parkir secara parallel sesuai tempat yang telah ditentukan. Sebelum melakukan kegiatan penanganan terhadap penerbang- 67 an charter ada tahap-tahap yang dilakukan oleh seluruh personel Apron Movement Control (AMC) Bandara Internasional Adi Soemarmo, yaitu menerima informasi dari Ground Handling tentang:
 - a. Jadwal keberangkatan atau pendaratan penerbangan
 - b. Tipe pesawat udara yang digunakan
 - c. Siapa penumpang penerbangan tersebut (penumpang charter reguler atau penumpang charter VIP/VVIP)
 - d. Kesiapan ground handling untuk melakukan reposisi pesawat udara dari south apron menuju north apron atau sebaliknya
 - e. Kebutuhan layanan pemanduan pesawat udara (marshalling)

Setelah mendapatkan informasi tersebut pihak AMC akan memeriksa ketersediaan Apron agar tidak bertabrakan dengan jadwal pesawat komersil. Jika terdapat apron yang sesuai maka akan di approve oleh petugas AMC, namun jika tidak ada apron yang available di jadwal tersebut maka slot akan digantikan ke jadwal lain.

2. Pemanduan reposisi pesawat udara charter dilaksanakan apabila terdapat permintaan dari ground handling perihal penerbangan tersebut untuk dilakukan pemanduan oleh petugas AMC, permintaan tersebut dilaksanakan apabila pesawat tersebut akan melaksanakan penerbangan atau sudah selesai melaksanakan penerbangan, pesawat udara charter akan melakukan reposisi dari south apron menuju north apron atau pun sebaliknya. Prosedur pemanduan reposisi pesawat udara charter yaitu, personel AMC harus berkomunikasi dengan Control Tower dan Ground Handling terkait, menyiapkan follow me car dan tetap menggunakan alat pelindung diri.
3. Penanganan Pesawat Charter oleh Petugas Apron Movement Center (AMC), antara lain:
 - a. Mengatur pergerakan dan penempatan pesawat udara agar tidak bertabrakan dengan pesawat udara lain dalam penerbangan komersil atau terjadwal.
 - b. Mengatur pergerakan dan penempatan pesawat udara agar tidak bertabrakan atau terhalang oleh rintangan di apron dan sekitarnya.

- c. Memastikan ketersediaan Parking Stand bagi pesawat charter dan tidak bertabrakan dengan pesawat komersil yang telah terjadwal.
- d. Mengatur penempatan pesawat udara pada parking stand berdasarkan tipe dan ukuran pesawat udara tersebut.
- e. Mengatur keluar masuknya pesawat udara dari apron (parkingstand) ke manoeuvring area atau sebaliknya. Dalam hal ini harus dilakukan koordinasi dengan unit Aerodrome.

Prosedur pencatatan data penerbangan charter dari petugas Apron Movement Control (AMC)

Secara umum tugas pencatatan data penerbangan merupakan salah satu peranan penting dari unit AMC, pencatatan data penerbangan dilakukan dengan cara menulis di Apron Movement Sheet (AMS) lalu data tersebut diaplikasikan kedalam computer. Data-data tersebut meliputi, waktu on block/off block, registrasi pesawat udara, tipe pesawat udara, posisi parking stand, nomor penerbangan, asal penerbangan, tujuan penerbangan dan nama perusahaan penerbangan atau ground handling. Prosedur pencatatan data penerbangan tersebut dilakukan dengan cara, personel AMC harus mengawasi pergerakan pesawat udara charter yang datang dan berangkat, personel AMC harus memastikan dan memasukan pencatatan pesawat udara charter yang datang dan berangkat kedalam komputer sesuai dengan yang dicatat di Apron Movement Sheet (AMS) seperti registrasi pesawat udara, nomor penerbangan, waktu on block/off block, parking stand, tujuan penerbangan, asal penerbangan, dan perusahaan penerbangan atau ground handling. Personel AMC juga harus melakukan pencatatan kegiatan penerbangan charter pada log book. Hasil dari data tersebut kemudian dikirim kepada sales penyedia jasa pesawat charter tersebut untuk kemudian akan ditentukan besar biaya yang harus dibayar oleh pihak yang menggunakan penerbangan charter tersebut.

Hambatan apa yang di hadapi petugas AMC dalam menangani proses pergerakan pesawat udara charter

1. Penentuan posisi Parkir Area. Berbeda dari penanganan Parkir bagi pesawat komersil yang sudah terjadwal penerbangannya, untuk pesawat charter hambatannya ialah petugas harus memastikan lagi tipe dan jenis serta ukuran pesawat yang akan datang untuk melihat ketersediaan apron di bandar udara agar tidak tumpang tindih dengan pesawat komersil yang telah terjadwal.
2. Kesalahan Komunikasi. Kesalahan komunikasi bisa saja terjadi akibat Human Error. Biasanya informasi yang diberikan petugas Ground terdapat kesalahan seperti pada jadwal pesawat charter akan landing/take off serta kesalahan pada data ukuran pesawat. Kesalahan data ini dapat menjadi kendala bagi petugas AMC dalam menentukan area apron yang bisa digunakan. Hal inilah mengapa diperlukan komunikasi dan ketelitian dari segala pihak untuk menghindari kesalahan tersebut.
3. Tidak Terdapat Area Parkir. Bandar Udara Internasional tentu memiliki jadwal yang sangat padat. Biasanya saat ada informasi terkait pesawat charter dari pihak ground Handling, maka pihak AMC perlu memeriksa dulu ketersediaan apron pada jadwal yang diberikan pihak ground agar tidak tumpang tindih dengan penerbangan yang telah terjadwal. Jika tidak terdapat apron pada jadwal tersebut maka AMC tidak diperkenankan memberi slot untuk penerbangan charter tersebut dan perlu mengganti ke jadwal lain.

KESIMPULAN

Pesawat Charter ialah Penggunaan pesawat udara yang tidak terjadwal atau bukan pesawat komersil. penerbangan yang tidak terjadwal secara resmi dan bukan merupakan

pesawat dari penerbangan komersial atau merupakan pesawat yang disewakan oleh perorangan atau sebuah perusahaan untuk keperluan sendiri berupa jasa angkutan/jasa lainnya atau menjual kembali jasa-jasa tersebut kepada pihak ketiga, sehingga terdapat beberapa prosedur sebelum menerima pesawat charter. Posedur tersebut dikarenakan memerlukan persiapan seperti menyediakan apron bagi pesawat charter yang akan mendarat di Bandara. Koordinasi dan Prosedur Penanganan Pesawat Charter akan dilaksanakan jika terdapat permintaan dari pihak ground handling terkait penerbangan charter kepada pihak Apron Movement Center (AMC). Beberapa informasi yang harus diberikan pihak Ground kepada AMC ialah: jadwal keberangkatan atau pendaratan penerbangan, tipe pesawat udara yang digunakan, siapa penumpang penerbangan tersebut (penumpang charter reguler atau penumpang charter VIP/VVIP), kesiapan ground handling untuk melakukan reposisi pesawat udara dari south apron menuju north apron atau sebaliknya, kebutuhan layanan pemanduan pesawat udara (marshalling). Setelah dipastikan terdapat slot jadwal untuk pesawat Charter tersebut dengan memastikan tidak bertabrakan atau tumpang tindih dengan jadwal penerbangan terjadwal, maka pihak AMC dapat mengkonfirmasi kembali pada pihak Ground dan melakukan prosedur sesuai SOP yang berlaku. Hambatan yang ditemukan pihak AMC dalam penanganan Pesawat Charter antara lain : kesalahan pemberian data penerbangan charter yang diberikan pihak ground kepada AMC yang menyebabkan terjadinya tumpang tindih dalam penggunaan apron bagi pesawat komersil dan pesawat charter serta tidak tersedia apron yang dibutuhkan pada pengajuan slot jadwal pesawat charter tersebut karena sudah full digunakan oleh pesawat komersil yang telah terjadwal.

Saran: Perlu adanya komunikasi yang lancar antara petugas-petugas Bandar Udara untuk menghindari kesalahan informasi yang menyebabkan terjadi kendala selama kegiatan operasional Bandar udara. Salah satunya ialah ketelitian pihak Ground dalam memberikan informasi terkait data pesawat charter kepada pihak unit AMC untuk memeriksa ketersediaan Parkir Stand agar tidak terjadi tumpang tindih dengan penerbangan yang telah terjadwal.

DAFTAR PUSTAKA

- Afen Sena, 2008 Pengetahuan Dasar Apron Movement Control (AMC)
Autoridad Nacional del Servicio Civil. (2021). Sejarah PT. Angkasa Pura I (Persero).
Angewandte Chemie International Edition, 6(11), 951–952., 2013–2015.
Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2017. Bandara Adi Soemarmo Solo.
I Gusti Ngurah, Willy Hermawan, Dewi Dyah Widyastuti, 2021. Sekolah Tinggi Penerbangan AVIASI, Jakarta, Indonesia. Peran Apron Movement Control Dalam Melayani Pergerakan Pesawat Udara Charter di Bandara Halim Perdanakusuma
International Civil Aviation Organization, of The Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1952.
Kementerian Perhubungan, 2009. “ Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Penerbangan
Kementerian Perhubungan, 2016. Standar Operasional Prosedur (SOP) Apron Movement Control Manual Bandara Adi Soemarmo Solo
Kementerian Perhubungan, 2018. Standar Operasional Prosedur (SOP) Apron Movement Control, Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Kelas I Kalimantan
Kencana, Syafie Inu 2015. Ilmu Pemerintahan. Jakarta: PT Bumi Aksara
Moh. Sholihin, 2016. Universitas Trunojoyo Madura. Tranfortasi Udara,
Mukarom Zaenal dan Wijaya Laksana. 2018. Manajemen Pelayanan Publik. Bandung.
Nursina I Latif & Djoko Widagdo, 2022. Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta,. Peran Unit Apron Movement Control

(AMC) dalam Menjamin Keselamatan Operasional Sisi Udara di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 108 Tahun 2017.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2021. Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara.

Priyatmoko, Heri (2019). Universitasw Sanata Dharma Yogyakarta. Sejarah Bandara Adi Soemarmo Solo Bermula dari Tempat Menjemur. *tirto.id*. p. 1.

Purnama, 2017. Jurnal Perhubungan Udara. The Optimization of Adi Sumarmo Solo International Airport through Connectivity Improvement Between Solo-Yogyakarta by Airport Train.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Wisnu Wardhana, 2006. Tanggung Jawab Penyelenggara Penerbangan Fakultas Hukum Universitas Mulawarman Charter.