

Peran *Apron Movement Control* Dalam Pengaturan Parkir Pesawat di Parking Stand Bandar Udara El Tari Kupang

Rahelina Bheku¹ Suprapti²

Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan
Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia^{1,2}
Email: rahelinabheku@gmail.com¹

Abstrak

Apron Movement Control(AMC) merupakan unit kerja yang mempunyai tugas dan fungsi melakukan pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan, kelancaran, serta mengalokasikan parking stand atau penempatan parking pesawat udara di area apron. Penelitian ini memiliki tujuan yaitu untuk mengetahui bagaimana peran petugas AMC dalam pengaturan parkir pesawat di parking stand serta mengetahui apa kendala yang dihadapi petugas AMC dalam mengatur parkir pesawat di parking stand di Bandar Udara El Tari Kupang. Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Untuk memperoleh hasil penelitian ini menggunakan sumber data primer dan data sekunder. Data primer didapat secara langsung oleh peneliti melalui wawancara ,obeservasi. Sedangkan data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung dapat melalui dokumentasi atau dokumen laporan kegiatan. Setelah memperoleh data yang diperlukan peneliti akan mengolah data tersebut menjadi sebuah pembahasan serta membuat sebuah kesimpulan dan saran. Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh peneliti bahwa dalam kegiatan operasional penerbangan petugas AMC mempunyai peran yang sangat penting dalam pengaturan parkir pesawat di parking stand karena keamanan, kelancaran serta keselamatan pesawat di area apron berada pada tanggung jawab petugas AMC. Untuk menjalankan tugas dan tanggung jawab dalam pengaturan parkir pesawat di parking stand, petugas AMC harus menjalankan sesuai dengan Standart Operating Procedure(SOP) yang berlaku agar menghindari terjadinya suatu hal yang tidak diinginkan. Dan di Bandara El Tari Kupang, ditemukan kendala yang dialami petugas AMC dalam melaksanakan tugasnya. Sehingga perlu diperhatikan agar tidak mengganggu aktifitas operasional penerbangan khususnya dalam pengaturan parkir pesawat di parking stand.

Kata Kunci: *Apron Movement Control(AMC), Parking Stand*



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

PENDAHULUAN

Penerbangan sebagai alat transportasi udara saat ini semakin dikenal oleh masyarakat luas. Banyaknya konsumen memilih menggunakan alat transportasi ini, karena dipandang sebagai transportasi yang paling praktis dan efisien dalam menghemat waktu serta dari sisi keselamatan dan keamanan memiliki standar keselamatan dan keamanan yang tinggi. Menurut UU No.1 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 33, Bandar udara merupakan wilayah khusus di darat/perairan dengan batas-batas tertentu yang di fasilitasi dengan peralatan keamanan dan keselamatan yang difungsikan sebagai tempat pesawat melakukan pendaratan dan lepas landas, pergerakan pesawat udara, bongkar muat barang dan naik turun penumpang dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang lainnya. Bandar udara terbagi menjadi dua sisi yaitu sisi darat (*landside*) dan sisi udara (*airside*). Terdapat bagian sisi udara antara lain landasan pacu atau bisa disebut dengan istilah *runway* digunakan untuk *take off* dan *landing* pesawat udara, landasan penghubung atau disebut dengan *taxiway* yang digunakan sebagai jalan keluar masuk dari landasan pacu ke *apron*. Landasan parkir pesawat disebut apron digunakan untuk parkir pesawat udara, pengisian bahan bakar, menurunkan dan menaikkan penumpang, serta menurunkan barang lainnya.

Unit operasional bandar udara yang bertugas untuk mengawasi area sisi udara disebut dengan unit *Apron Movement Control* (AMC). Dalam melayani kegiatan penerbangan, perlu adanya peran AMC dalam mengawasi dan mengatur area sisi udara. Dalam melakukan tugas dan fungsinya, petugas AMC diharapkan melakukan tugas sesuai dengan prosedur kerja yang telah ditentukan. Petugas AMC memiliki wewenang dan harus bertanggung jawab terhadap pengaturan lalu lintas kendaraan, barang, orang, aktivitas pelayanan operasi penerbangan, kebersihan di sisi udara, pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat dan *Ground Support Equipments* (GSE), serta dalam pengaturan parkir pesawat di parking stand selama berada di area apron. Dalam hal ini petugas AMC sangat berperan dalam pengaturan pesawat selama berada di area apron agar tetap menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban aktivitas operasional di area parking stand.

Pada saat ini bandara El Tari Kupang sudah mulai sibuk dikarenakan banyaknya pesawat yang beroperasi di Bandara El Tari Kupang. Bandara ini melayani penerbangan domestik dan internasional namun pada saat ini belum adanya penerbangan internasional pasca covid-19. Bandara El Tari mempunyai landasan pacu dengan luas 2500 m x 45 m, bandara ini memiliki dua *Taxiway* yaitu *Taxiway Alpha* (Barat) dan *Taxiway Bravo* (Timur). Bandara El Tari Kupang mempunyai 2 Apron, yaitu Alpha, Bravo dan memiliki 17 kapasitas parking stand. Dari jumlah parking stand yang ada memiliki ukuran dan untuk jenis tipe pesawat berbeda, seperti pada Parking stand 1-6 untuk tipe pesawat ATR72-600, parking stand 7-10 untuk tipe pesawat B737-900ER, parking stand 11-16 untuk tipe pesawat ATR72-600, dan parking stand 17 untuk tipe pesawat CESSNA-208B. Bandara El Tari mempunyai jumlah penerbangan perharinya untuk kedatangan sekitar 25 penerbangan dan keberangkatan sekitar 25 penerbangan. Dalam hal ini dapat memenuhi kapasitas parking stand setiap harinya.

Banyaknya jumlah pesawat yang datang dan berangkat setiap harinya sehingga hampir setiap parking stand terisi. Seperti yang terjadi pada tanggal 30 Agustus 2022 yaitu terjadinya kerusakan pada pesawat Lion Air yang mengakibatkan tidak melakukan penerbangan dalam waktu lama sehingga terjadinya perubahan parking stand yang awalnya berada di Parking stand 9, kemudian petugas AMC mengambil keputusan untuk dipindahkan ke parking stand 2 dan 3 yang tidak sesuai dengan ukuran dan kapasitas untuk tipe pesawat tersebut. Namun masih ada parking stand kosong untuk tipe pesawat tersebut. Hal ini dapat mengganggu aktivitas operasional parking stand di Apron.

Berdasarkan latar belakang maka permasalahan yang diteliti dalam penelitian ini yaitu; Bagaimana peran Petugas AMC dalam pengaturan parkir pesawat di parking stand Bandar Udara El Tari Kupang? Apa kendala yang dihadapi dalam mengatur parkir pesawat di parking stand Bandar Udara El Tari Kupang? Berdasarkan rumusan masalah di atas maka peneliti memiliki tujuan dalam penelitian ini adalah: Untuk mengetahui bagaimana peran Petugas AMC dalam pengaturan parkir pesawat di parking stand Bandar Udara El Tari Kupang? Dan mengetahui apa kendala yang dihadapi dalam mengatur parkir pesawat di parking stand Bandar Udara El Tari Kupang?

Table 1. Penelitian yang Relevan

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Tahun Peneliti	Hasil Peneliti
1	Meidy Agresia Kulape	Analisis Pengaruh Kapasitas Parking Stand Terhadap Keterlambatan Pesawat di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate	2021	Penyebab keterlambatan di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate disebabkan kurangnya kapasitas tempat parkir yang lebih dekat dengan terminal kedatangan maupun keberangkatan. Maka dapat menjamin bahwa kapasitas parkir berpengaruh terhadap keterlambatan pesawat.

2	Putri, Yuni Sinta Arista	Peran Apron Movement Control (AMC) Dalam Mengoptimalkan Prosedur Manajemen Apron Untuk Mencapai 3S + 1C Di Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang	2018	Dalam menjalankan prosedur manajemen apron petugas AMC berpedoman kepada Standar Operasi Prosedur (SOP) yang ada. Peran yang dilakukan petugas AMC untuk mencapai 3S + 1C diantaranya inspeksi runway, memantau kebersihan dan keamanan di wilayah airside, memberikan pelayanan parking stand, serta pemberian sanksi administrasi apabila petugas AMC melakukan kesalahan.
3	Islami, Muhammad Iqbal	Tingkat Kepadatan Penggunaan Parking Stand Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Dari Sudut Pandang AMC Periode Oktober – Desember 2016	2018	Hasil analisis tingkat kepadatan Parking Stand pada bulan Oktober sampai dengan bulan Desember 2016 bernilai -22 yang berarti laju tingkat kepadatan parking stand di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang tergolong lambat karena nilainya lebih kecil dari 0.

METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Jenis penelitian ini, adalah penelitian kualitatif. Menurut Sugiyono (2011), penelitian kualitatif adalah penelitian yang berlandaskan pada filsafat post positivisme, dengan menggunakan metode penelitian akan diketahui hubungan yang signifikan antara data lapangan yang diteliti sehingga kesimpulan yang akan memperjelaskan gambaran mengenai objek yang diteliti, teknik pengumpulan data dengan triangulasi, analisis data bersifat induktif kualitatif. Pada proses penelitian kualitatif ini yang paling penting adalah hasil penelitian ini harus disepakati oleh peneliti dan subjek yang diteliti dari penelitian tersebut. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis peran petugas AMC dalam pengaturan parkir pesawat di parking stand agar tidak mengganggu kelancaran operasional parking stand di Bandar Udara El Tari Kupang.

Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Bandar Udara El Tari Kupang, NTT. Waktu penelitian dilaksanakan pada bulan Februari 2023.

Sumber Data

Menurut (sugiyono, 2013:193) sumber data dalam penelitian terdapat beberapa sumber data, yaitu:

1. Data Primer. Data primer adalah sumber data yang menyerahkan data secara langsung kepada pengumpul data. Data primer ini didapat melalui wawancara langsung dengan petugas AMC dan observasi dilakukan dengan melakukan pengamatan langsung di lapangan.
2. Data Sekunder. Data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpulan data, melalui hasil dokumentasi atau dokumen laporan kegiatan.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data suatu cara yang digunakan oleh peneliti untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian, pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai metode (Sugiyono, 2010). Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah interview (wawancara), observasi (pengamatan), dan dokumentasi.

1. Metode Observasi. Observasi atau pengamatan adalah suatu teknik atau cara mengumpulkan data dengan mengadakan pengamatan terhadap kegiatan yang sedang berlangsung (Sukmadinata, 2012), metode observasi dilakukan melalui pengamatan secara langsung di Bandar Udara El Tari Kupang.

2. Metode Wawancara (Interview). Menurut (Sugiyono,2016), wawancara adalah pertemuan antara dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik. Teknik wawancara yang peneliti lakukan adalah semi terstruktur, yaitu dengan menyusun terlebih dahulu beberapa pertanyaan yang akan disampaikan kepada informan. Hal ini dimaksudkan agar pembicaraan dalam wawancara lebih terarah dan fokus pada tujuan dan menghindari pembicaraan yang terlalu lebar. Dalam penelitian ini terdapat tiga narasumber yang akan di wawancara, terdiri dari: Narasumber I: Ketua Airport Operation & Services Improvement Manager, Narasumber II: AMC Officer, dan Narasumber III: AMC Officer.
3. Dokumentasi. Menurut (Sugiyono,2015), dokumentasi adalah cara yang digunakan untuk memperoleh suatu data dan informasi dalam yang diperlukan berupa buku, arsip, dokumen, tulisan angka, dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat dijadikan data pendukung penelitian. Dokumentasi digunakan untuk pengumpulan data dan kemudian ditelaah. Melalui metode dokumentasi, peneliti mengumpulkan data dokumen dengan mengambil foto-foto yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Peran *Apron Movement Control (AMC)* Dalam Pengaturan Pengalokasian Parking Stand

Pengawasan petugas AMC mempengaruhi kegiatan operasional penerbangan, yang dimana menjamin keamanan serta keselamatan di area apron terutama pada pengaturan parking stand. Berdasarkan hasil wawancara dari ketiga narasumber yang merupakan petugas AMC di Bandara El Tari Kupang, peran dan tanggung jawab petugas AMC baik itu tugas pokok maupun tugas tambahan khususnya dalam mengatur parking stand sudah melaksanakan dengan baik sesuai dengan *Standart Operational Procedure(SOP)* dengan tujuan agar tidak terjadinya tabrakan antara pesawat udara atau pesawat dan gedung terminal. Untuk dapat menjalankan tugas tersebut secara personal petugas AMC harus sudah dilengkapi dengan sertifikat kompetensi atau lisensi terkait penempatan pesawat udara dan parkir pesawat udara. Dalam hal ini petugas AMC di Bandara El Tari kupang secara keseluruhan belum memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi untuk pemarkiran atau penempatan parkir pesawat, terdapat beberapa petugas AMC hanya mendapatkan pelatihan yang dilaksanakan oleh pihak PT.Angkasa Pura 1 Cabang Bandara El Tari Kupang, sehingga petugas AMC yang tidak memiliki sertifikat kompetensi dapat menjalankan tugas untuk pengaturan dan pengalokasian parkir pesawat di parking stand namun dengan adanya pengawasan atau pendampingan oleh petugas AMC yang sudah memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi. Berikut terdapat daftar personil Airport Operation & Services Improvement Section di Bandara El Tari Kupang:

Tabel 2. daftar personil Airport Operation & Services Improvement Section

Jabatan	Jumlah Pegawai	
	AP.1	OS
Airline Service Supervisor	1	
Apron Movement Control Officer	2	-
Aviobridge Operator Officer	1	-
Cargo Service Officer	1	-
Terminal Service Officer	4	-
Landside Service Officer	2	-
Airport Service & Hospitality Officer	1	-
Customer Service Officer	-	2
Data Entry	1	1
Staff Pelayanan	-	1
Airport Information Service Officer	1	4
Jumlah	14	8

Sumber: Dokumen AMC

Standart Operational Procedure (SOP) dalam Pengalokasian Parking Stand di Bandara El Tari Kupang

Dalam operasional penerbangan petugas AMC berperan dalam melakukan pengawasan, mengontrol setiap pergerakan sisi udara (*Airside*) serta bertugas dalam melakukan pengaturan dan pengalokasian parkir pesawat selama berada di area apron bagi seluruh penerbangan yang berada di bandara El Tari Kupang baik yang terjadwal maupun yang tidak terjadwal sesuai dengan *Standart Operational Procedure*(SOP) dan kapasitas yang ada di area sisi udara(*airside*) bandara El Tari Kupang.

Tabel 3. Kapasitas Parking Stand

Parking Stand	Lintang	Bujur	Kapasitas
1	10 ⁰ 10'11.26"S	123 ⁰ 39'58.54"E	ATR72
2	10 ⁰ 10'11.02"S	123 ⁰ 39'59.56"E	ATR72
3	10 ⁰ 10'10.78"S	123 ⁰ 40'00.58"E	ATR72
4	10 ⁰ 10'10.53"S	123 ⁰ 40'01.60"E	ATR72
5	10 ⁰ 10'10.29"S	123 ⁰ 40'02.63"E	ATR72
6	10 ⁰ 10'10.05"S	123 ⁰ 40'03.65"E	ATR72
7	10 ⁰ 10'10.00"S	123 ⁰ 40'04.85"E	B739ER
8	10 ⁰ 10'09.70"S	123 ⁰ 40'06.15"E	B739ER
9	10 ⁰ 10'09.35"S	123 ⁰ 40'07.58"E	B739ER
10	10 ⁰ 10'09.05"S	123 ⁰ 40'08.88"E	B739ER
11	10 ⁰ 10'08.54"S	123 ⁰ 40'09.97"E	B737-500
12	10 ⁰ 10'08.52"S	123 ⁰ 40'11.30"E	ATR72
13	10 ⁰ 10'08.28"S	123 ⁰ 40'12.31"E	ATR72
14	10 ⁰ 10'08.03"S	123 ⁰ 40'13.34"E	ATR72
15	10 ⁰ 10'07.79"S	123 ⁰ 40'14.36"E	ATR72
16	10 ⁰ 10'07.55"S	123 ⁰ 40'15.38"E	ATR72
17	10 ⁰ 10'07.35"S	123 ⁰ 40'16.22"E	C206

Sumber: AMC KOE

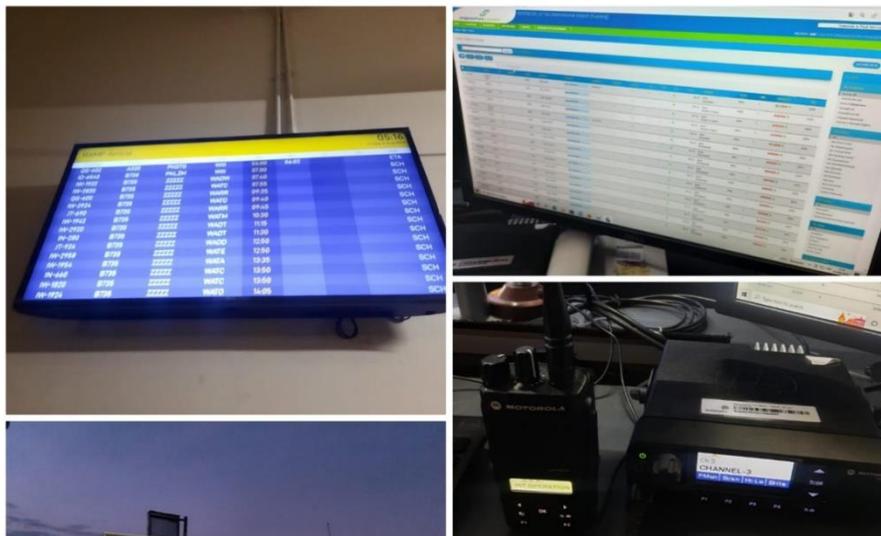
Berdasarkan data yang diperoleh diatas, menjelaskan bahwa dalam operasional penerbangan memiliki aturan yang perlu diperhatikan oleh petugas Unit AMC El Tari Kupang yaitu dalam pengawasan dan penempatan Parkir Pesawat selama berada di Parking stand agar dapat diparkir sesuai dengan kapasitas yang sesuai dengan SOP yang berlaku di Bandara El Tari Kupang.

Dari hasil observasi peneliti dalam mengatur parking stand sudah melakukan sesuai dengan Standart Operating Procedure(SOP) yang dicantumkan pada dokumen manajemen operasi apron di Bandara El Tari Kupang. Untuk itu apabila dalam penempatan parking stand tidak sesuai dengan kapasitas dapat beresiko pada wingspan atau rentan jarak antar sayap pesawat yang dapat bersentuhan, misalnya apabila pesawat Boeing atau Airbus ditempatkan pada parking stand yang diperuntukkan pesawat ATR maka wingspannya akan melebihi dari kapasitasnya sehingga memakan parking stand yang berada di kanan dan kiri pesawat tersebut yang mengakibatkan mengganggu aktifitas parking stand lainnya, serta dapat terjadi senggolan antar pesawat, pesawat dengan bangunan sehingga menyebabkan terjadinya incident maupun accident di wilayah sisi udara (*Airside*).

Namun tidak menutup kemungkinan petugas AMC mengalokasikan parking stand untuk pesawat tertentu, sekalipun tidak sesuai dengan ukuran atau kapasitasnya dengan menggabungkan dari beberapa parking stand untuk satu pesawat udara.

Fasilitas Pendukung Petugas *Apron Movement Control*(AMC) dalam pengaturan Parking Stand

Petugas *Apron Movement Control* (AMC) memiliki tugas serta tanggung jawab untuk mengawasi, menjaga keamanan dan kelancaran setiap pergerakan orang maupun kendaraan yang berada di area Apron, serta melakukan *plotting parking stand* yang dilengkapi dengan SOP yang berlaku dan fasilitas pendukung kegiatan operasional penerbangan di area apron Bandara El Tari Kupang baik untuk digunakan. Berdasarkan hasil wawancara dengan petugas AMC, untuk menjaga kelancaran dalam pengaturan parkir pesawat perlu adanya kerjasama antar tim, keahlian serta fasilitas yang dapat menunjang kegiatan AMC. Tugas serta tanggung jawab petugas AMC dalam pengaturan parkir pesawat di parking stand petugas AMC difasilitasi dengan beberapa platform yang digunakan seperti siopskom, AMC system dan Handy Talky (HT) karena pada aktualnya dalam pengaturan atau pengalokasian pesawat petugas AMC berkoordinasi antar unit yang ada di bandara El Tari Kupang terdiri dari; unit AMC, Ground Handling dan ATC.



Gambar 1. Fasilitas Pendukung AMC

Sumber : Dokumentasi AMC



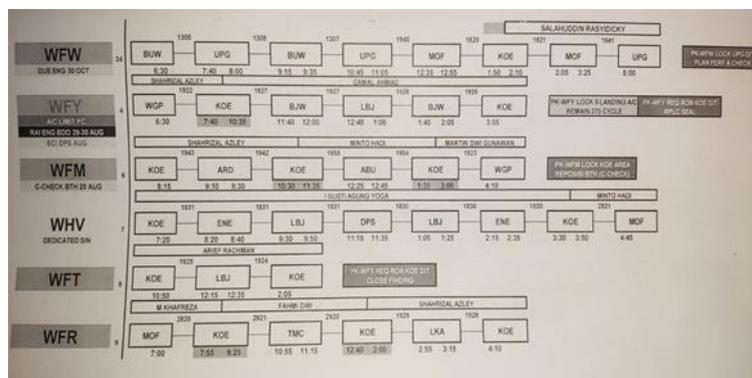
Gambar 2. Ruang Kerja AMC

Sumber : Dokumentasi Peneliti

Cara Kerja Petugas AMC megatur Parking Stand di Bandara El Tari Kupang

Dengan adanya *Standart Operational Procedure* (SOP) serta fasilitas dalam pengaturan parking stand pesawat udara, terdapat cara kerja petugas AMC di bandara El Tari Kupang dalam mengatur pengalokasian Parking Stand sebagai berikut:

1. Sebelum menentukan parking stand petugas AMC harus melihat schedule terlebih dahulu,
2. Petugas AMC menerima estimate dari tower,
3. Petugas AMC mengimput estimate dari tower melalui AMC System, Setelah mendapatkan estimate petugas AMC yang bertugas harus mengetahui jam berapa pesawat tersebut landing dan jenis tipe pesawat tersebut,
4. Selanjutnya dari AMC System kita masukan ke sistem operasi komersial (siopskom) sehingga bisa terbaca oleh Ground Handling,
5. Setelah memasukkan ke siopskom, petugas AMC akan menentukan parking stand yang sesuai dengan tipe pesawat
6. Dalam penentuan parking stand pastikan selisih waktu penempatan antar pesawat yang akan melakukan keberangkatan dan kedatangan minimal 10-15 menit untuk menempatkan diparking stand yang sama.



Gambar 3. Daftar Schedule Yang diterima AMC
Sumber: Dokumen AMC KOE

Petugas Apron Movement Control (AMC) dalam Mengatur Parking Stand untuk Pesawat dengan Kondisi Tertentu

Berdasarkan hasil penelitian, dalam pengaturan operasional parking stand apabila ditemukan adanya pesawat yang tidak beroperasi di area Apron dalam jangka waktu yang lama secara keseluruhan dikarenakan pesawat tersebut dalam kondisi AOJ atau pesawat tersebut mengalami kerusakan atau permasalahan sehingga membutuhkan maintenance atau melakukan perbaikan dalam waktu yang lama di apron. Adapun dikarenakan rotasi pesawat tersebut dari Airlines pada hari tersebut tidak beroperasi karena tidak memiliki schedule keberangkatan di hari tersebut. Untuk itu berdasarkan hasil wawancara dan obeservasi peneliti agar tidak mengganggu aktifitas operasional penerbangan lainnya, petugas AMC akan menempatkan pesawat yang tidak beroperasi diparking stand yang posisinya tidak mengganggu operasional penerbangan di sisi udara (Airside), dalam hal ini petugas AMC di bandara El Tari Kupang tempatkan pada parking stand dengan jarak yang jauh dari terminal kedatangan maupun keberangkatan sehingga parking stand dengan jarak terdekat dari gedung terminal dapat dioptimalkan bagi pesawat yang melakukan operasional dengan memudahkan pengguna jasa penerbangan lebih mudah untuk mengakses menuju gedung terminal dan ke parking stand. Oleh karena itu dapat memudahkan petugas AMC menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dalam melakukan pengawasan di area sisi udara(Airside).

Petugas AMC juga memiliki tugas dan tanggung jawab dalam mengatur dan mengalokasikan pesawat yang tidak beroperasi dan pesawat VIP. Berdasarkan hasil wawancara yang diperoleh peneliti, yang menjadi kategori dalam pesawat VIP di bandara El Tari Kupang yaitu Kepala Negara atau Presiden dan Wakil Kepala Negara atau Wakil Presiden yang harus menggunakan parking stand dengan konfigurasi *parallel Parking* atau sejajar

dengan terminal sedangkan seperti DPR, Gubernur, dll hanya membutuhkan pengaman khusus dari petugas AMC. Untuk pelayanan operasinal penerbangan khususnya dalam pengalokasian parking stand bagi pesawat VIP, petugas AMC sudah menerima informasi dari beberapa hari sebelum adanya pesawat VIP. Sehingga untuk melakukan pelayanan pengalokasian parking stand apabila pesawat VIP akan landing dalam kurun waktu tertentu maka pesawat lainnya akan disesuaikan dengan pesawat VIP. Untuk itu dalam pengaturan pengalokasian parking stand petugas AMC di bandara El Tari Kupang akan mengutamakan pesawat VIP dengan ditempatkan pada Parking stand dengan jarak yang dekat dengan VIP PEMDA, sehingga petugas AMC tempatkan pada parking stand 1-5 diblok untuk tidak ditempatkan oleh pesawat regular.

Dari data yang diperoleh peneliti Bandara El Tari mempunyai 17 parking stand dimana 12 parking stand untuk tipe pesawat ATR72-600, 4 parking stand untuk tipe pesawat Boeing 737-900ER/ Airbus 320-200 dan 1 parking stand untuk tipe pesawat cessa. Dari 17 parking stand yang ada terdapat 2 parking stand yang melayani fasilitas aviobridge yaitu parking stand 8 dan 9. Dibawah ini terdapat data penggunaan parking stand di bandara El Tari Kupang berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan peneliti dari logbook laporan harian unit Apron Movement Control AMC) perbulan Agustus 2022.

Tabel 4. Data Penggunaan Parking Stand

Tanggal	Parking stand																	Jumlah Pesawat / Hari
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1	0	0	0	1	1	0	0	4	4	4	2	0	0	3	0	0	0	18
2	0	1	0	0	0	1	0	4	5	4	4	0	0	2	0	0	0	21
3	0	0	1	0	2	2	2	3	5	2	4	0	0	0	0	0	0	21
4	0	0	0	1	0	1	2	0	3	4	1	0	4	0	0	0	0	16
5	0	0	0	0	2	0	0	4	4	1	4	0	5	2	0	0	0	22
6	1	1	0	0	0	0	0	5	4	4	2	0	1	0	0	0	0	18
7	0	0	1	0	0	0	0	3	4	2	0	0	4	4	0	0	0	18
8	0	0	0	0	1	1	0	4	3	2	1	0	5	4	0	0	0	21
9	0	0	0	0	1	0	1	4	5	3	1	0	2	2	0	0	0	19
10	0	0	0	0	2	1	1	3	5	3	3	0	3	1	0	0	0	22
11	0	0	0	1	1	0	1	3	3	2	2	0	3	2	0	0	0	18
12	0	0	0	0	1	0	0	3	5	1	5	0	5	0	0	0	0	20
13	0	0	0	0	0	0	1	3	4	3	5	0	3	0	0	0	0	19
14	0	0	0	0	0	0	0	2	4	3	6	0	4	2	0	0	0	21
15	0	0	0	0	0	2	1	3	5	3	6	0	2	1	0	0	0	23
16	0	0	0	0	1	1	1	3	5	3	1	0	1	2	0	0	0	18
17	0	1	1	0	0	2	0	4	4	2	3	0	3	1	0	0	0	21
18	0	0	1	0	1	1	2	2	4	2	3	0	0	2	0	0	0	18
19	0	0	0	0	0	0	0	3	5	4	4	0	3	1	0	0	0	20
20	0	0	1	0	0	1	0	3	4	2	3	0	3	0	0	0	0	17
21	0	1	0	0	0	1	0	3	4	3	4	0	3	3	0	0	0	22
22	0	0	0	0	1	0	0	3	5	4	5	0	2	1	0	0	0	21
23	0	0	0	0	0	2	1	3	4	2	1	0	0	3	0	0	0	16
24	0	0	1	1	0	0	0	4	5	3	4	0	5	2	0	0	0	25
25	0	0	0	0	0	1	1	2	4	2	3	0	3	1	0	0	0	17
26	0	0	1	0	0	0	2	4	4	3	3	0	3	0	0	0	0	20
27	0	1	0	0	0	2	1	3	4	2	3	0	2	1	0	0	0	20
28	0	0	0	0	0	0	1	3	4	3	3	0	4	1	0	0	0	19
29	0	0	0	0	0	2	1	4	5	1	1	0	2	1	0	0	0	19
30	0	0	0	0	0	1	2	4	5	0	3	0	2	1	0	0	0	19
31	0	0	0	1	2	2	3	3	5	0	2	0	2	1	0	0	0	22
Jumlah	1	6	7	5	16	24	24	99	134	77	92	0	79	44	0	0	0	611

Sumber: AMC KOE

Kendala yang dihadapi petugas *Apron Movement Control*(AMC) dalam Pengaturan Parking stand

Berdasarkan hasil penelitian yang di peroleh dilapangan melalui wawancara dan obeservasi yang dilakukan peneliti dengan 3 narasumber yang berbeda ditemukan beberapa kendala yang di hadapi petugas AMC dalam pengaturan parking stand di area Apron di Bandara El Tari Kupang.

1. Kurangnya komunikasi antar petugas AMC dan Petugas Marshaller apabila adanya pemindahan parking stand bagi pesawat yang akan landing dalam waktu yang dekat dan pemindahan parking stand tersebut belum muncul pada system yang dapat dilihat yang sering terjadi karena kendala jaringan yang kurang stabil oleh sehingga membuat Marshaller kesalahan untuk mengarahkan pesawat tersebut. Untuk itu perlunya petugas AMC memberikan informasi secara langsung ke lapangan.
2. Kadang terdapat beberapa pesawat yang tidak terinput di system (Siopskom) walaupun petugas AMC sudah memasukkan ke dalam system seperti pesawat cargo sehingga petugas AMC harus menginformasikan melalui grup WhatsApp yang didalamnya beranggotakan petugas AMC dan Ground Handling.
3. Apabila adanya perubahan terhadap rotasi pesawat udara yang bersifat mendadak karena mengalami trouble atau masalah sehingga petugas AMC perlu melakukan realokasi kembali parking stand pesawat agar tidak mengganggu kegiatan operasional penggunaan parking stand lainnya. Sehingga petugas AMC menempatkan di parking stand yang memiliki jarak yang jauh dari terminal, agar tidak mengurangi parking stand yang berdekatan dengan terminal yang dapat memudahkan akses kedatangan maupun keberangkatan operasional penerbangan lainnya.
4. Pada saat ini personil SDM yang terbatas sehingga dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dalam pengawasan yang dilakukan petugas AMC melaksanakan atau mengerjakan dua pekerjaan atau lebih dalam waktu yang bersamaan. Seperti petugas AMC yang bertugas pada operator Aviobridge juga melaksanakan tugas pengawasan di area sisi udara (Airside). Karena petugas AMC yang berada di Bandara El Tari memiliki jam kerja dalam sehari yang dibagi dalam 2 sheet yaitu sheet pagi dan sheet siang. Sehingga dalam satu sheet yang bertugas hanya beranggotakan 3 orang untuk itu perlunya penambahan anggota petugas AMC agar dapat memudahkan dalam menjalankan tugas.

Dalam mengatasi kendala yang ada, perlu adanya kerja sama antar tim baik petugas AMC, Ground Handling dan ATC sehingga kegiatan operasional penerbangan khususnya dalam pengaturan parkir pesawat diparking stand dapat dioptimalkan. Untuk itu saat melakukan pengaturan parkir pesawat di paking stand petugas AMC di Bandara El Tari Kupang perlu memperhatikan 3K yaitu komunikasi, kolaborasi, dan koordinasi. Hal tersebut menjadi suatu kendala yang dialami petugas AMC saat ini. Petugas AMC masih belum sepenuhnya menerapkan 3K dengan pihak operasional, unit lain yang berada dibawah PT. Angkasa Pura 1 yang berkaitan dengan kegiatan operasional, teknis serta berkoordinasi dengan Airnav sehingga pelayanan operasional penerbangan khususnya dalam pengaturan parking stand dibandara El Tari Kupang bisa lebih optimal.

KESIMPULAN

Bahwa *Apron Movement Control*(AMC) mempunyai peran dan tanggung jawab yang besar dalam kegiatan operasional penerbangan. AMC mempunyai peran yaitu pengawasan dan pengaturan parkir pesawat udara yang beroperasi maupun yang tidak beroperasi, selama pesawat tersebut berada diarea apron atau area sisi udara untuk dapat diparkir diparking stand yang sesuai dengan tipe dan kapasitas setiap parking stand yang ada. Karena kelancaran

operasional penerbangan juga ditentukan oleh petugas AMC dalam menjalankan tugas dan tanggungjawabnya dengan baik dan benar sesuai dengan *Standart Operational Procedure*(SOP) yang berlaku. Kendala yang dialami petugas *Apron Movement Control*(AMC) dalam melakukan tugas dan tanggungjawabnya dalam pengaturan pesawat udara di parking stand yaitu kurangnya komunikasi antar petugas AMC dan petugas Marshaller, terdapat beberapa pesawat yang tidak terimput pada system, terjadi perubahan rotasi penerbangan yang bersifat mendadak dan kurangnya personil SDM sehingga harus menggerakkan dua pekerjaan atau lebih dalam waktu yang bersamaan serta belum semua petugas AMC di Bandara El Tari Kupang memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi.

Dari hasil pembahasan dan kesimpulan yang ada mengenai pengaturan parkir pesawat di parking stand diatas, maka peneliti dapat memberikan beberapa saran kepada perusahaan dan peneliti selanjutnya, sebagai berikut: Bagi Perusahaan, Dalam penelitian ini, peneliti dapat memberikan masukan kepada unit AMC Bandara El Tari Kupang khususnya dalam pengaturan parking stand bahwa lebih meningkatkan fasilitas system jaringan agar tidak mengganggu aktivitas petugas AMC dalam melakukan penempatan parking stand pada system. Dan juga perlunya komunikasi, kolaborasi serta koordinasi dengan beberapa unit terkait dalam pengalokasian parking stand tersebut. Serta perlu menambah personil SDM yang terbatas pada unit AMC yang memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sehingga dapat mengurangi terjadinya hal yang tidak diinginkan dalam kegiatan pengaturan parking stand walaupun secara berkelanjutan unit AMC sudah melakukan *sharing knowledge* namun perlunya surat yang legal seperti sertifikat kompetensi sesuai dengan aturan yang ada. Bagi Peneliti Selanjutnya, Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi untuk melakukan penelitian dengan permasalahan yang sejenis dan untuk peneliti selanjutnya dapat mengembangkan dan menggali lebih rinci dan akurat mengenai petugas AMC dalam pengaturan parkir pesawat di parking stand.

DAFTAR PUSTAKA

- Amri, B. Novariani. 2022. "Peran Unit Apron Movement Control (AMC) Dalam Menjamin Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar". *Jurnal Publikasi Ilmu Ekonomi dan Akuntansi* Vol.2, No.3, Pp.307-317.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Disti, Ode dan Tamara, Amelia Puspa.2022." Analisis Petugas Apron Movement Control (AMC) Dalam Menangani Pergerakan Pesawat Udara Di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate". *Jurnal Education and Counseling*. Hal.189-208.
- Dwiki Ian Adrian, D. (2021). Peran Petugas Apron Movement Control (AMC) Dalam Pengawasan Aktivitas Penerbangan Untuk Menunjang Keselamatan Sisi Udara Bandar Udara Tunggal Wulung Cilacap. Skripsi Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta.
- Hermawan dan Widyastuti, D. Dyah. 2021. "Peranan Apron Movement Control Dalam Melayani Pergerakan Pesawat Udara Chapter Di Bandara Halim Perdanakusuma". *Jurnal Mitra Manajemen* Vol. 12, No.1, Hal. 61-69.
- Leo Dicky Labobar, H. (2021). Peran Unit Apron Movement Control(AMC) Dalam Menjamin Keselamatan Operasional Sisi Udara Di Bnadar Udara Wamena Papua.Tugas Akhir Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan.
- Marwati, H. Nia. 2022. "Analisis Koordinasi Tim Unit Apron Movement Control (AMC) Dalam Penanganan Parkir Pesawat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar". *Jurnal Multidisiplin Madani* Vol.2, No.5, Hal . 2187-2200.

- Oneng, B. Yohanes.2019. Peran Petugas Apron Movement Control Dalam Menunjang Sistem Keamanan Dan Keselamatan Penerbanagan Di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. Tugas Akhir Tesis: Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan. Udara Nomor: KP 21 tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan, Lisensi Personel Bandar Udara. Diakses tanggal 2 November 2022.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan. Udara Nomor: KP No.262 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 Volume 1 Bandar Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170 tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara. Diakses tanggal 7 Desember 2022.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM. 128 Tahun 2015 tentang Pemandahan Pesawat Yang Rusak Di Bandar Udara. Diakses tanggal 9 Desember 2022.
- Rachman, Yudistira.2017. "Perbandingan Penempatan Parking Stand Pesawat Antara Aviobridge dan Remote Area Terhadap On Time Performance Maskapai Garuda Indonesia Type B737-800NG di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Cengkareng". Tugas Akhir tesis, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta.
- Sugiyono.2016. Metode Penelitian Pendidikan. Bandung: ALFABETA.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan