



Analisis Penggunaan *Aviobridge* PT Angkasa Pura II Dalam Menunjang Kegiatan Penerbangan Di Bandara Internasional Supadio Pontianak, Kalimantan Barat

Tasya Rizky Adillah Lubis

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

Email : Tasyarizky17@gmail.com

Anita Nur Masyi'ah

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

Email : Anita.nur@sttkd.ac.id

Korespondensi penulis : Tasyarizky17@gmail.com

Abstract, *The apron movement contro (AMC) crew has the task of operating or using a aviobridge for passanger comfort and safety, as aviobridge provides more protection from the heat, raim, jet blast of airplane engine, noise and dust. In other words aviobridge is o important in supporting flight activities that it is hoped that the use of aviobridge will be done well. . The purpose of this study is to learn how aviobridge procedures and what obstacles aviobridge's operator faced and how the solution might be. This study uses a qualitative method using primary and secondary data. Data collection techniques of observation, interview, and documentation. The time and place of the study began on November 01, 2022 – November 28, 2022, as suggested by the apron movement control unit in The Internasional Airport Supadio Pontianak, West Kalimantan. The analysis techniques used are the reduction of data, the presentation of data, and the drawing of conclusions. The validity test of data on this study employed technical triangulation method and triangulation of data sources. The results of this study have shown that the use of aviobridge follows by the standard operating procedure (SOP) to create safety and occupational health (K3). Studies also found at the time if aviobridge operation include the lack of human resources, the lack of aviobridge facilities, and the problem with aviobridge itself. The solution to this problem is to increase human resources, to add to aviobridge, and to continue to care for aviobridge..*

Keywords : *Analysis, using aviobridge, aviobridge.*

Abstrak, Personil Apron Movement Control (AMC) memiliki tugas untuk melakukan penggunaan sebuah aviobridge untuk kenyamanan dan keamanan penumpang, karena dengan adanya aviobridge keselamatan penumpang lebih terjaga karena bebas dari panas, hujan, jet blast mesin pesawat, suara bising serta debu. Dengan kata lain aviobridge sangat penting dalam menunjang kegiatan penerbangan sehingga diharapkan penggunaan aviobridge dapat dilakukan dengan baik. Tujuan dari Studi ini adalah untuk mengetahui bagaimana prosedur penggunaan aviobridge serta kendala apa yang dihadapi dan bagaimana solusinya. Studi ini menggunakan metode kualitatif dengan menggunakan data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara, dan dokumentasi. Waktu dan tempat pada Studi ini dimulai pada tanggal 1 November 2022-28 November 2022, Studi ini dilakukan pada unit Apron Movement Control bertempat di Bandara Internasional Supadio Pontianak, Kalimantan Barat. Teknik analisis data yang digunakan yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Uji keabsahan data pada Studi ini menggunakan metode triangulasi teknik dan triangulasi sumber data. Hasil Studi ini menunjukkan bahwa penggunaan aviobridge mengikuti langkah-langkah yang ada pada Standar Operasi Prosedur

agar menciptakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Hasil Studi juga ditemukan kendala pada saat pengoperasian aviobridge antara lain kekurangan Sumber Daya Manusia (SDM), kekurangan fasilitas aviobridge, dan kendala pada aviobridge itu sendiri. Solusi dari permasalahan ini yaitu dengan menambah SDM, melakukan penambahan aviobridge dan juga harus selalu melakukan perawatan pada aviobridge.

Kata Kunci : Analisis, Penggunaan *aviobridge*, *aviobridge*

PENDAHULUAN

Sekarang ini dunia transportasi khususnya transportasi udara mengalami perkembangan yang sangat pesat dikarenakan banyaknya pengusaha yang memanfaatkan peluang bisnis di dunia penerbangan yaitu semakin tingginya kebutuhan masyarakat dalam bepergian jarak jauh yang mengharapkan waktu tempuh seefisien mungkin. Karena dengan adanya transportasi udara membuat jarak dan batas antar negara semakin dekat dan waktu yang ditempuh pun semakin singkat terutama jika menggunakan transportasi udara/pesawat udara. Definisi Bandara menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009 adalah sebuah lapangan yang memiliki landasan pacu yang digunakan sebagai tempat pesawat mendarat dan lepas landas. Sedangkan menurut PT (persero) Angkasa Pura I Bandara adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Bandara udara Supadio Pontianak merupakan salah satu Bandara internasional yang dikelola oleh PT Angkasa Pura II dan berada di provinsi Kalimantan Barat lebih tepatnya di kabupaten Kubu Raya. Jaraknya sekitar 17 km dari kota Pontianak sebelah selatan (Angkasa Pura II, 2020). Sebagai bandara internasional yang menjadi gerbang masuk ke kota Pontianak yang secara bersamaan menjadi cermin dari kota dan Wilayah Kalimantan Barat maka bandara supadio harus menjadi bandara yang bertaraf internasional sesuai dengan standar-standar yang ada. Standar-standar yang harus dicapai, baik dari kapasitas daya tampung bandara, fasilitas, estetika, dan panjang runway. Bandara Supadio Pontianak ini memiliki beberapa unit salah satunya yaitu Apron Movement Control (AMC).

Pengertian Personel Apron Movement Control (AMC) menurut Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor : KP 21 Tahun 2015 Tentang Personel Bandara merupakan personil Bandara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengaturan dan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta pemarkiran atau penempatan pesawat udara, sehingga dapat menjamin sesuai Jobdesk tugas dan tanggung jawab yang diperlukan didalam sebuah posisi tercapainya keselamatan penerbangan di Supadio. Personil AMC juga memiliki tugas untuk melakukan docking dan undocking sebuah aviobridge untuk kenyamanan dan keamanan penumpang, karena dengan adanya aviobridge keselamatan penumpang lebih terjaga karena bebas dari panas, hujan, jet blast mesin pesawat, suara bising serta debu.

Dimana seperti yang dimaksud aviobridge sangat penting dalam menunjang kegiatan penerbangan. Namun, pada saat penulis melakukan pengamatan awal di Bandara Internasional Supadio Pontianak ada beberapa penerbangan yang penumpangnya tidak diberikan fasilitas aviobridge, karena penerbangan yang tidak diberikan fasilitas aviobridge membuat para penumpang harus berjalan kaki di apron dari ruang tunggu ke pesawat ataupun dari pesawat ke terminal. Dimana pergerakan di apron tersebut dikhawatirkan dapat menimbulkan accident. Didasarkan latar belakang

di atas, penulis merasa tertarik untuk melakukan sebuah Studi dengan judul “ANALISIS PENGGUNAAN AVIOBRIDGE PT ANGKASA PURA II DALAM MENUNJANG KEGIATAN PENERBANGAN DI BANDARA INTERNASIONAL SUPADIO PONTIANAK, KALIMANTAN BARAT”.

TINJAUAN PUSTAKA

Bandar Udara

Definisi Bandara menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menjelaskan bahwa Bandara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Sedangkan menurut Annex 14 tentang Aerodrome Volume II Tahun 2009, menjelaskan bahwa Bandara adalah suatu Wilayah tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang dimaksudkan untuk digunakan baik seluruhnya maupun sebgian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan di darat dari pesawat udara. Kemudian menurut PT Angkasa Pura I (Persero) menjelaskan bahwa Bandara adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersediannya fasilitas bagi angkutan udara dan masyarakat.

Bandar Udara Supadio Pontianak

Bandara Supadio Pontianak terletak 17 km disebelah selatan kota Pontianak. Letak Bandara dapat ditempuh sekitar 20 menit dari pusat kota dengan menggunakan kendaraan roda empat. Luas Bandara Internasional Supadio adalah 528 Ha/Hektar dengan luas terminal 32.000 m². Bandar udara ini memiliki landasan pacu seluas seluas 2.250 x 45 m dan dapat didarati pesawat besar sekelas Boeing 737-800. Bandara Supadio dilengkapi dengan pelayanan keimigrasian, karantina kesehatan, karantina tumbuhan, karantina hewan dan karantina ikan serta layanan kepariwisataan (Angkasa Pura II, 2020). Letak geografis Bandara pada koordinat 109°23'32.39"BT -109°23'38"BT dan antara 0°08'54" LS - 0°09'49" LS dengan ketinggian 10 feet di atas permukaan laut rata-rata (MSL = Mean Sea Level). Bandara Internasional Supadio Pontianak memiliki pergerakan pesawat udara 70 – 80 pergerakan/hari, operasional bandara selama 18 jam. Bandara Internasional Supadio dipergunakan untuk melayani penerbangan sipil dan militer.

Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah personel dari unit airside operation yang berada dibawah divisi operasi yang tanggungjawabnya melakukan pengawasan dan pelayanan di Wilayah sisi udara yang dimana memiliki lisensi dan rating, sesuai pada Peraturan Dirjen Perhubungan Udara nomor : KP 21 Tahun 2015 tentang Personel Bandara bahwa Personel pengatur pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control/AMC*) merupakan personel Bandara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta penentuan parkir pesawat udara.

Aviobridge (Passenger Boarding Bridge)

Menurut Dokumen Standar Operasi Dan Prosedur Unit Airside Operation Di Lingkungan PT Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandara Internasional Supadio Tahun 2022 *Aviobridge (Passenger Boarding Bridge)* atau lebih akrab dikenal dengan sebutan *Aviobridge* adalah sesuatu fasilitas berbentuk jembatan yang menghubungkan ruang tunggu/ bangunan terminal dengan pesawat udara sehingga keselamatan penumpang lebih terjaga karena bebas dari panas, hujan, jet blast mesin pesawat, suara bising serta debu. Di bandara- bandara yang terdapat di Indonesia paling utama bandara Internasional *Aviobridge* sudah merupakan perlengkapan yang harus terpasang disetiap pintu mengarah pesawat udara, dimana model yang terpasang dikala ini adalah R2 (*Aviobridge 2 tunnel*) serta R3 (*Aviobridge 3*) bergantung pada keadaan dari terminal serta tipe pesawat yang dilayani. Jenis ini ditetapkan oleh panjang *aviobridge*, diukur dari pusat/ titik tengah rotunda hingga ke ujung bumper kabin pada dikala retract penuh serta extend penuh.

Aviobridge ini menggunakan *system Electro mechanical* yang dikendalikan pada sebuah *control console (monitor Control Desk)* yang berada di kabin yang dilengkapi dengan CCTV untuk memantau keadaan disekitar *Aviobridge*. Sistem kendali ini mengintegrasikan peralatan keselamatan dan alat sistem kendali elektronik. Sistem kendali elektronik menggunakan unit kendali yang disebut *programmable logic controller* yang terletak pada kotak console. Unit ini harus menghadap ke depan dan berada pada sebelah kiri depan cabin, dimana operator dapat melihat langsung serta jelas ke arah pesawat pada saat operasi. Pada control console terdapat semua peralatan yang diperlukan untuk operasi dan monitor *aviobridge*. Semua fungsi dari peralatan control harus jelas dan berbahasa Inggris. Operator harus benar benar dapat melihat dengan jelas semua informasi yang di tampilkan Monitor *Control Console*, walaupun dalam keadaan ada sinar pantulan matahari ataupun hujan sekalipun, fitur-fitur yang ada dalam monitor tetap dapat terlihat dan terbaca. Monitor juga sekaligus berfungsi sebagai *Touch Screen*.

METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Jenis Studi yang digunakan adalah Studi kualitatif, yaitu metode Studi yang berlandaskan pada *filosof postpositivisme*, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana penulis adalah sebagai instrument kunci, pengambilan *sample* sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan antara triangulasi teknik dan triangulasi sumber data), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil Studi kualitatif lebih menekankan makna dari pada *generalisasi* (Sugiyono,2019).

Jenis Sumber Data Studi

Jenis Studi ini menggunakan jenis Studi kualitatif dengan metode deskriptif. Adapun data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data primer adalah sebuah data yang langsung didapatkan dari sumber dan diberikan kepada peneliti, data primer dilakukan berupa wawancara serta observasi ataupun pengamatan langsung dari suatu objek atau kejadian. Dalam Studi ini, penulis melakukan pengamatan

langsung pada Bandara Internasional Supadio Pontianak Kalimantan Barat dan melakukan wawancara langsung kepada beberapa personel unit AMC Supadio Pontianak Kalimantan Barat, karena dalam menjalankan kegiatan pengoperasian aviobridge berada dalam pengawasan unit AMC (Sugiyono, 2016).

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber data tidak langsung memberikan data kepada peneliti, seperti lewat oranglain atau lewat dokumen. Dalam Studi ini data sekunder yang diperoleh melalui dokumen-dokumen seperti Standar Operasi Prosedur, Studi Pustaka dari peneliti sebelumnya dan dokumen lainnya (Sugiyono, 2018).

METODE PENGUMPULAN DATA

1. Observasi

Observasi merupakan kegiatan pemuatan Studi terhadap suatu objek. Metode observasi adalah teknik pengumpulan data dengan melakukan pengamatan secara langsung kelapangan dengan menggunakan mata dan dibantu pertolongan alat lain untuk keperluan tersebut (Sugiyono, 2018). Pada Studi ini penulis melakukan observasi di Bandara Internasional Pontianak pada unit Apron Movement Control (AMC) dan melakukan pengamatan langsung pada aviobridge agar mendapatkan gambaran dan informasi mengenai analisis penggunaan aviobridge dalam menunjang kegiatan penerbangan.

2. Wawancara

Wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan Studi dengan cara tanya jawab, sambil bertatap muka antara pewawancara dengan narasumber atau responden dengan menggunakan alat yang dinamakan interview guide (panduan wawancara) (Nazir, 2014). Pada Studi ini menggunakan metode wawancara pada pihak terkait yaitu Koordinator unit AMC dan Supervisor unit AMC yang mengoperasikan aviobridge. Dalam melakukan wawancara ini pengumpulan data menggunakan alat bantu HP dan recorder.

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu, dokumentasi bisa berupa tulisan, catatan harian, gambar foto, dan sejarah kehidupan (Sugiyono, 2019). Dalam Studi ini dokumentasi yang digunakan berupa dokumen-dokumen seperti Standar Operasi Prosedur (SOP) dan dokumen lainnya

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data adalah proses mencari data, Menyusun secara sistematis dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data kedalam kategori, menjabarkan kedalam unit-unit, melakukan sintesis, menyusun kedalam pola memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun oranglain (Sugiyono, 2017). Langkah- langkah proses analisis data dalam Studi ini antara lain :

1. Reduksi Data

Reduksi data adalah merangkum dan memilih hal-hal yang penting, memfokuskan pada suatu hal yang penting dimulai dari tema dan polanya. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah penulis melakukan pengumpulan data (Sugiyono, 2017).

2. Penyajian Data

Penyajian data adalah rangkaian kegiatan dalam proses penyelesaian hasil Studi dengan menggunakan metode analisis sesuai dengan tujuan yang diinginkan. Hal ini dilakukan guna mempermudah data-data yang telah dikumpulkan (Yuni, 2011).

3. Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan dalam Studi kualitatif dapat menjawab rumusan masalah yang dirumuskan sejak awal, tetapi mungkin juga tidak, karna seperti telah dikemukakan bahwa masalah dan perumusan masalah dalam Studi kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah Studi berada dilapangan. Kesimpulan dalam Studi kualitatif merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih belum jelas sehingga setelah diteliti menjadi jelas (Sugiyono, 2018).

Keabsahan Data

Untuk mengetahui keabsahan data dalam Studi ini, penulis melakukan uji triangulasi. Menurut Sugiyono (2017). Triangulasi adalah sebagai Teknik yang bersifat menggabungkan dari berbagai Teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. Kegunaan triangulasi adalah untuk membandingkan ketidaksamaan antara data yang diperoleh dari satu informan dengan informan lainnya, sehingga dapat ditarik kesimpulan yang tepat dan akurat. Uji triangulasi yang digunakan adalah sebagai berikut :

1. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik dilakukan dengan mengumpulkan data dengan metode lain dalam Studi kualitatif untuk memperoleh hasil kebenaran informasi yang tepat dan gambaran yang utuh mengenai informasi tertentu. Penulis juga menggunakan metode wawancara, observasi dan dokumentasi atau pengamatan untuk mengecek kebenarannya. Selain itu penulis juga menggunakan informan yang berbeda untuk mengecek kebenaran informasi tersebut.

2. Triangulasi Sumber Data

Triangulasi sumber data menggunakan berbagai sumber data seperti dokumen, arsip, wawancara, hasil observasi atau juga dengan mewawancarai lebih dari satu narasumber yang dianggap memiliki sudut pandang yang berbeda. Dari masing-masing cara itu akan menghasilkan pandangan yang berbeda sehingga melahirkan keluasan pengetahuan untuk memperoleh kebenaran yang akurat.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAAN

Penggunaan *aviobridge* di Bandara Internasional Supadio Pontianak, Kalimantan Barat.

Aviobridge adalah sebuah alat penunjang kegiatan penerbangan yang ada di Bandara yang berfungsi untuk memberikan service kepada penumpang berbentuk jembatan yang digunakan untuk naik dan turunnya penumpang dari pesawat menuju terminal ataupun sebaliknya yang dikendalikan oleh operator/petugas *aviobridge* melalui panel kontrol diujung tunnel. Penggunaan *aviobridge* pada Bandara Internasional Supadio Pontianak sepenuhnya dikendalikan oleh unit *Apron Movement Control* (AMC). Dengan didukungnya hasil wawancara dan observasi peneliti *aviobridge* yang tersedia di Bandara Internasional Supadio Pontianak berjumlah 4 *aviobridge* (A,B,C,D) yang tersedia pada *parking stand* 1,2,3, dan 4. Jenis *aviobridge* yang digunakan di Bandara Internasional Supadio adalah jenis 3 tunnel, seperti pada lampiran gambar 1 dibawah ini:



Gambar 1 Aviobridge 3 Tunnel

Jenis garbarata ini hanya bisa melayani untuk *type* pesawat 737-800 dan maskapai yang tidak bisa dilayani dengan *aviobridge* yaitu maskapai Wings Air karena *type* maskapai ini adalah ATR 72 dan karena tidak tersedianya *aviobridge* untuk *type* pesawat tersebut. *Aviobridge* sangat penting dalam menunjang kegiatan penerbangan sehingga penggunaan *aviobridge* harus lebih optimal sesuai dengan standar operasi prosedur (SOP). Unit AMC melakukan pelayanan *aviobridge* Didasarkan Standar Operasi Prosedur (SOP), Adapun tujuan SOP ini dibuat agar pelayanan *aviobridge* sesuai dengan standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang bermutu tinggi dapat dicapai.

Adapun prosedur penggunaan dan pelayanan *aviobridge* menurut standar operasi prosedur unit *airside operation* di PT Angkasa Pura II kantor cabang Bandara Internasional Supadio tahun 2022

a. *Docking Check List*

1. Standar pelayanan *docking* kurang lebih 3-5 menit
2. Petugas atau operator *aviobridge* harus sudah stand by 10 menit sebelum pesawat datang
3. Menghidupkan lampu bagian dalam, apabila malam hari/cuaca
4. gelap maka hidupkan juga lampu bagian luar
5. Masukkan kunci *aviobridge* dan posisikan kunci tersebut ke posisi manual
6. Gerakkan *joystick* maju atau membelok sambil menekan tombol *vertical drive* dan sesuaikan ketinggian kurang lebih 1 meter dari pintu pesawat udara
7. majukan *aviobridge* sehingga *bumper cabin* menempel pada *body* pesawat
8. Setelah sejajar, turunkan *canopy* dengan menekan kedua tombol kiri dan kanan *canopy*

9. Lalu putar kunci ke posisi *auto level* dan lampu indikator akan menyala
10. Buka rantai pengaman
11. Beri kode “OK” pada *cabin crew* bahwa pintu pesawat sudah dapat dibuka

b. *De Docking Check List*

1. Standar pelayanan *de docking* adalah kurang lebih 3-5 menit
2. Operator aviobridge harus sudah stand by di *aviobridge* dan harus memastikan bahwa area sekitar aman dari *obstacle*
3. Pada saat pintu pesawat ditutup maka *aviobridge* dapat ditarik
4. Pada saat ditarik pastikan putar kunci ke posisi manual setelah itu tarik *canopy* sampai ke posisi semula
5. Lalu tarik mundur *aviobridge* sampai *wheel bogey* pada posisi *preposition*
6. Pastikan kunci ke posisi *off*
7. Matikan lampu bagian luar dalam
8. Tutup *rooling door* depan cabin

Dengan didukungnya hasil wawancara pada personel unit AMC, pelayanan *aviobridge* sudah sesuai dengan SOP yang ada dan selalu melakukan pemeriksaan sebelum mengoperasikan *aviobridge*. Namun pada saat peneliti melakukan Studi, peneliti melihat bahwa operator *aviobridge* belum sepenuhnya mengikuti SOP yang ada, contohnya seperti operator *aviobridge* tidak *standby* di *aviobridge* 10 menit sebelum pesawat datang, dan permasalahan lain yang ditemukan operator *aviobridge* tidak melakukan pengecekan *aviobridge* dengan baik karena mereka harus terburu-buru dalam melakukan pengoperasian *aviobridge*. Operator *aviobridge* juga tidak melakukan pengawasan atau tetap *standby* di *aviobridge* pada saat penggunaan *aviobridge* berlangsung sehingga dikhawatirkan akan terjadi *accident* maupun *incident*. Pada saat peneliti melakukan observasi lapangan peneliti juga menemukan beberapa kejadian yang dikhawatirkan dapat menimbulkan suatu *accident* maupun *incident*. Kejadian tersebut adalah dalam penggunaan *aviobridge* pada Bandara supadio yang belum optimal, ada banyak penerbangan yang tidak menggunakan fasilitas *aviobridge* pada saat jam sibuk, karena tidak menggunakan fasilitas *aviobridge* menimbulkan banyak pergerakan di sekitar *apron* seperti penumpang yang turun dari pesawat menuju terminal maupun sebaliknya sehingga menambah beban kerja pada unit AMC karena harus mengawasi pergerakan para penumpang tersebut yang di khawatirkan akan menimbulkan *accident* maupun *incident*. Seperti yang dilampirkan pada gambar 2 dibawah ini:



Gambar 2 Maskapai Tanpa Fasilitas Aviobridge

Peneliti juga menemukan kejadian kedua adalah dimana pada saat peneliti melakukan pengawasan pada CCTV yang ada di ruang AMC, ada maskapai yang baru saja tiba namun maskapai tersebut tidak menggunakan fasilitas *aviobridge* sehingga para penumpang harus berjalan disekitar *apron* dan peneliti menemukan ada beberapa penumpang pesawat yang tidak tau dimana letak pintu kedatangan sehingga para penumpang tersebut berjalan hampir sampai ke terminal kedatangan cargo. Tindak lanjut dari kejadian ini para penumpang tersebut di tegur dan diberikan arahan dimana letak pintu kedatangan yang benar.

Kendala Yang Dihadapi Oleh Petugas *Apron Movement Control* Dalam Melakukan Pengoperasian *Aviobridge* di Bandara Internasional Supadio Pontianak Kalimantan Barat Dan Solusinya.

1. Kekurangan Sumber Daya Manusia (SDM)

Sumber Daya Manusia (SDM) pada unit *Apron Movement Control* (AMC) Menurut peraturan PT Angkasa Pura II Unit *Airside Operation* Cabang Bandara Internasional Supadio Pontianak adalah sebanyak 9 orang. Didasarkan hasil observasi peneliti pada unit AMC, Sumber Daya Manusia pada unit *Apron Movement Control* di Bandara Internasional Supadio Pontianak Kalimantan Barat berjumlah hanya 7 orang yang terdiri dari 1 orang *coordinator*, 3 orang *supervisor*, dan 3 orang *Apron Movement Control officer*, dan sistem kerja yang ditetapkan Didasarkan pembagian *shift*. Adapun pembagian *shift* kerja bagi personel unit AMC dibagi menjadi 2 *shift*, yaitu *shift* pagi yang dimulai pada pukul 05.00 sampai dengan 13.00 WIB dan *shift* siang yang dimulai pada pukul 13.00 sampai dengan 21.00 WIB. Dalam 1 *shift* kerja hanya terdapat 2 orang personel unit AMC dengan sistem kerja melakukan pencatatan data, melakukan pengawasan, dan *standby* di 4 *aviobridge*. Karena kurangnya sumber daya manusia pada unit AMC menyebabkan personil unit AMC sulit untuk *standby* di 4 *aviobridge* dan mengganggu fokus manajemen kerja dalam melakukan pengawasan pada *apron*.

Didasarkan hasil wawancara diperlukan manajemen sumber daya manusia yang optimal pada unit AMC dengan jumlah minimal 9 orang personel, dengan pembagian minimal 3 orang personel dalam 1 *shift*. Adapun pembagian kerja sebagai berikut, 1 orang melakukan pencatatan data penerbangan sekaligus melakukan pengawasan pada aktivitas *apron* dan 2 orang personel *standby* pada 4 *aviobridge* (tiap personel akan *standby* pada 2 *aviobridge*). Jika dengan adanya penambahan sumber daya manusia pada unit AMC diharapkan manajemen kerja pada unit AMC dapat berjalan dengan baik dan beban kerja pegawai sesuai dengan standar yang ditetapkan.

Pada saat melakukan observasi lapangan ditemukan adanya kejadian dimana pada saat operator *aviobridge* melakukan pelayanan pada maskapai, seharusnya operator harus *standby* di *aviobridge* 5-10 menit sebelum pesawat datang sesuai dengan standar operasi prosedur yang sudah ada, namun operator *aviobridge* tiba disaat pesawat susah sampai *parking stand* sehingga operator jadi terburu-buru dan tidak melakukan pengecekan fasilitas *aviobridge* dengan baik. Penyebab dari kejadian ini karena kurangnya Sumber Daya Manusia (SDM) pada unit *Apron Movement Control* (AMC).

2. Kekurangan Fasilitas Aviobridge

Pada Bandara Internasional Supadio memiliki 4 *aviobridge* yang dapat melayani pesawat *boarding* dan datang. Keempat *aviobridge* ini terletak pada *parking stand* 1,2,3, dan 4. Type pesawat yang dapat dilayani *aviobridge* adalah jenis *Boeing 737* dan jenis pesawat yang tidak dapat dilayani *aviobridge* yaitu type *ATR 72* karena tidak adanya jenis *aviobridge* untuk type *ATR*.

Didasarkan hasil observasi lapangan, saat ini hanya 3 *aviobridge* yang dapat melayani pesawat *boarding* dan datang yaitu pada *aviobridge* B,C, dan D. Pada *aviobridge* A tidak bisa dilayani dengan *aviobridge* karena pada *parking stand* 1 mengalami penurunan kapasitas (*down grade*) seperti pada lampiran gambar 2.4 dibawah ini.



Gambar 3 Down Grade Pada Parking Stand 1

Karena adanya *down grade* pada ini, pesawat *type boeing* tidak dapat parkir di *parking stand* ini karena dikhawatirkan akan semakin rusaknya *parking stand 1* jika banyak pergerakan di *parking stand 1*. Karena kurangnya fasilitas *aviobridge* membuat beberapa penerbangan yang tidak dapat dilayani dengan *aviobridge* sehingga dibutuhkan penambahan *aviobridge* baru.

Didasarkan hasil wawancara solusi yang tepat untuk pemasalahan ini yaitu dengan melakukan penambahan jumlah *aviobridge* dan melakukan perbaikan pada *parking stand 1*. Dan rencana penambahan *aviobridge* ini akan ditambah sebanyak 4 buah *aviobridge* yaitu *aviobridge* E,F,G, dan H yang kemungkinan akan beroperasi pada bulan desember.

3. Kerusakan Pada Aviobridge

Didasarkan Standar Operasi Prosedur (SOP) unit AMC di Bandara Internasional Supadio Pontianak, dalam pelaksanaan pelayanan *aviobridge* unit AMC harus sering melakukan pengecekan dan pemeliharaan pada *aviobridge*. Tujuan dari pemeliharaan *aviobridge* ini supaya tidak timbul masalah-masalah pada saat pengoperasian *aviobridge*.

Didasarkan hasil wawancara beberapa kendala minor yang sering dihadapi petugas *aviobridge*, yaitu sinyal error (*slow down*) kendala ini paling sering terjadi dan terjadi pada saat pagi hari,

penyebab dari keadaan ini karena sensor pada *aviobridge* tertutupi oleh embun sehingga sensor tersebut tidak dapat berfungsi dengan baik. Masalah selanjutnya yaitu *aviobridge* macet atau berbunyi pada saat dioperasikan. Penyebab dari masalah ini adalah karena kurangnya pemeliharaan fasilitas *aviobridge*. Dan masalah minor lainnya seperti ac yang kurang dingin, atau canopy bolong.

Didasarkan hasil observasi yang dilihat peneliti permasalahan teknis yang sering terjadi yaitu *aviobridge* mengalami slowdown (sinyal error) yang biasanya terjadi pada pagi hari karena sensor tertutup embun dan permasalahan ac yang kurang dingin. Didasarkan hasil observasi dan wawancara peneliti solusi dari kendala ini yaitu dengan menghubungi pihak listrik dan mekanik penerbangan (LMP) dan sering melakukan perawatan pada *aviobridge*.

PEMBAHASAN

Hasil dari pelaksanaan wawancara dan observasi lapangan untuk mengetahui bagaimana penggunaan *aviobridge* di Bandara Internasional Supadio Pontianak serta kendala apa saja yang dialami petugas sewaktu pengoperasian *aviobridge* dan bagaimana solusinya, adalah sebagai berikut :

1. Penggunaan *aviobridge* di Bandara Internasional Supadio Pontianak sepenuhnya dikendalikan oleh unit *Apron Movement Control* (AMC), penggunaan pelayanan *aviobridge* ini diatur sesuai dengan Standar Operasi Prosedur (SOP) yang telah dibuat agar pelayanan *aviobridge* sesuai dengan standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang bermutu tinggi dapat dicapai. Adapun prosedur penggunaan dan pelayanan *aviobridge* menurut standar operasi prosedur unit *airside operation* di PT Angkasa Pura II kantor cabang Bandara Internasional Supadio tahun 2022
 - a. *Docking Check List*
 1. Standar pelayanan *docking* kurang lebih 3-5 menit
 2. Petugas atau operator *aviobridge* harus sudah stand by 10 menit sebelum pesawat datang
 3. Menghidupkan lampu bagian dalam, apabila malam hari/cuaca
 4. gelap maka hidupkan juga lampu bagian luar
 5. Masukkan kunci *aviobridge* dan posisikan kunci tersebut ke posisi manual
 6. Gerakkan *joystick* maju atau membelok sambil menekan tombol *vertical drive* dan sesuaikan ketinggian kurang lebih 1 meter dari pintu pesawat udara
 7. majukan *aviobridge* sehingga *bumper cabin* menempel pada *body* pesawat
 8. Setelah sejajar, turunkan *canopy* dengan menekan kedua tombol kiri dan kanan *canopy*
 9. Lalu putar kunci ke posisi *auto level* dan lampu indikator akan menyala
 10. Buka rantai pengaman
 11. Beri kode “OK” pada *cabin crew* bahwa pintu pesawat sudah dapat dibuka
 - b. *De-docking checklist*
 1. Standar pelayanan *de docking* adalah kurang lebih 3-5 menit

2. Operator aviobridge harus sudah stand by di *aviobridge* dan harus memastikan bahwa area sekitar aman dari *obstacle*
3. Pada saat pintu pesawat ditutup maka *aviobridge* dapat ditarik
4. Pada saat ditarik pastikan putar kunci ke posisi manual setelah itu tarik *canopy* sampai ke posisi semula
5. Lalu tarik mundur *aviobridge* sampai *wheel bogey* pada posisi *preposition*
6. Pastikan kunci ke posisi *off*
7. Matikan lampu bagian luar dalam
8. Tutup *rooling door* depan cabin

Penggunaan *aviobridge* belum sepenuhnya sesuai dengan SOP karena dengan didukungnya hasil observasi yang dilakukan peneliti masih sering terjadi operator *aviobridge* tidak bisa *standby* di *aviobridge* 10 menit sebelum pesawat datang sehingga menyebabkan operator tidak dapat melakukan pengecekan dengan baik.

2. Penggunaan *aviobridge* dapat dibilang belum optimal karena dengan didukungnya ada beberapa kendala yang ditemui seperti kurangnya sumber daya manusia pada unit AMC pada unit ini sehingga membuat petugas AMC kesulitan untuk fokus pada beban kerja yang ada dan membuat petugas AMC tidak bisa *standby* di *aviobridge* 5-10 menit pesawat datang, karena unit AMC juga harus mencatat data penerbangan dan melakukan pengawasan disisi *apron*. Dengan banyak nya beban kerja yang dilimpahkan dan hanya terdiri dari 2 orang personel dalam 1 shift itu sangat kurang. Solusi yang diharapkan dari permasalahan ini yaitu melakukan penambahan personel sesuai dengan unit *airside operation* cabang Bandara Internasional Supadio yang kompeten dan memiliki lisensi/*rating* dalam pengoperasian *aviobridge*. Kendala yang kedua yaitu kurangnya fasilitas *aviobridge* pada Bandara Internasional Supadio Pontianak, *aviobridge* yang tersedia pada bandar ini yaitu sebanyak 4 *aviobridge* namun hanya 3 *aviobridge* yang dapat beroperasi dengan baik karena 1 *aviobridge* lainnya tidak dapat dioperasikan karna pada *parking stand* 1 mengalami penurunan kapasitas (*down grade*). Karena hanya 3 *aviobridge* yang dapat beroperasi itu dapat dibilang sangat kurang untuk pelayanan pesawat pada saat jam sibuk bandara. Solusi dari permasalahan ini yaitu dengan melakukan penambahan *aviobridge* sebanyak 4 *aviobridge*. Permasalahan selanjutnya yaitu pada teknis *aviobridge* kendala yang sering terjadi yaitu sinyal error (*slow down*) dimana *aviobridge* tidak dapat dikendalikan dengan normal karena pada mesin *aviobridge* mengalami error yang diakibatkan sensor pada mesin tertutup embun dan sering terjadi pada pagi hari. Permasalahan teknis selanjutnya yaitu pada saat melakukan pelayanan *aviobridge* tiba-tiba *aviobridge* macet atau berbunyi, hal ini disebabkan karena kurangnya perawatan pada *aviobridge* sehingga harus lebih sering dilakukan perawatan. Kendala minor lainnya yaitu ac yang kurang dingin. Solusi dari kendala ini yaitu unit AMC melakukan laporan atau memanggil pihak Listrik dan Mekanik Penerbangan (LMP) untuk mengatasinya. Dan pihak LMP biasanya langsung datang ke lokasi dalam waktu kurang lebih 5 menit. Sehingga kendala seperti ini lebih cepat diatasi dan diselesaikan.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Penggunaan pelayanan *aviobridge* di bandara harus sesuai dengan Standar Operasi Prosedur yang selalu memperhatikan langkah-langkah penting seperti pemeriksaan *visual* hingga pemeriksaan operasional yang tertera pada dokumen Standar Operasi Prosedur PT Angkasa Pura II Unit *Airside Operation* Cabang Bandara Internasional Supadio Pontianak Kalimantan Barat. SOP ini dibuat agar pelayanan *aviobridge* sesuai dengan standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang bermutu tinggi dapat dicapai. Namun ada beberapa personel yang terkadang belum mengikuti langkah-langkah yang sesuai dengan SOP pada saat melakukan penggunaan *aviobridge* sehingga di khawatirkan akan menimbulkan *accident* maupun *incident*.
2. Petugas *Apron Movement Control* di Bandara Internasional Supadio Pontianak memiliki beberapa kendala dalam melakukan pengoperasian dan pelayanan *aviobridge*, yaitu kurangnya Sumber Daya Manusia (SDM) pada unit *Apron Movement Control*, kurangnya fasilitas *aviobridge*, serta beberapa kendala teknis pada *aviobridge*. Terdapatnya kendala yang terjadi maka menghambat kelancaran pekerjaan personel unit *Apron Movement Control* maka dari itu dibutuhkan solusi seperti dengan melakukan penambahan jumlah personel unit *Apron Movement Control*, melakukan penambahan jumlah *aviobridge* sekaligus memperbaiki *parking stand* 1, serta sering melakukan perawatan pada *aviobridge*.

Saran

1. Bagi Perusahaan :
 - a. Harus lebih meningkatkan keamanan dan kenyamanan sesuai dengan standar operasi prosedur (SOP) agar personel *Apron Movement Control* dapat menjalankan tugasnya dengan lebih baik.
 - b. Terdapatnya kendala yang terjadi pada unit *Apron Movement Control* maka dari itu hendaknya pihak pimpinan Bandara sering melakukan evaluasi agar kendala ini dapat diberikan solusi dan terlaksana dengan baik.
2. Bagi Penulis Selanjutnya :

Masih ada beberapa kendala yang terjadi dan masih terdapat kekurangan penulis dalam menggali permasalahan pada pengoperasian *aviobridge*, maka dari itu untuk peneliti selanjutnya diharapkan lebih teliti dan cakap dalam melaksanakan pemantauan pengoperasian *aviobridge* dan lebih baik dalam menggali data yang diperlukan.

DAFTAR PUSTAKA

- ICAO, 2004. *Aerodromes Annex 14. International Civil Aviation Organization* (ICAO).
- KP 39 Tahun 2015 Tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil. (2015).
- KP 21 Tahun 2015 Tentang Personel Bandar Udara. (2015).
- PM 39 Tahun 2019 Tatanan Kebandarudaraan Nasional. (2019).
- PT. Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Supadio. Dokumen Standar Operasi Dan Prosedur Unit *Airside Operation*. (2019).

Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kualitatif Untuk Penelitian Yang Bersifat : Eksploratif, Enterpretif, Interaktif Dan Konstruktif*. Alfabeta. Bandung.

Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta. Bandung.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. (2009).