

Analysis of Differences in Handling of Hajj Flights with Regular Flights on the Apron Unit Movement Control at The Airport International Adi Soemarmo

Adinda Ghita Rhamadhani¹, Sri Sutarwati²

^{1,2}Air Transportation Management D-IV Study Program, Yogyakarta College of
Aerospace Technology
adindaghitahamadhamani@gmail.com¹

ABSTRACT

Apron Movement Control officers have an important role in handling Hajj and regular flights. Handling Hajj flights is different from regular flights, Hajj flights require more handling, service and supervision than regular flights. This study aims to determine the differences in the handling of hajj flights and regular flights, the obstacles faced by Apron Movement Control (AMC) officers and the efforts made to overcome the obstacles encountered in hajj flights. The method used in this research is qualitative method. The data used in this study are primary data obtained by observing and interviewing and secondary data obtained from documentation. The data analysis process in this study uses Miles and Huberman's theory, namely collecting data, reducing data, presenting data, and drawing conclusions. Researchers tested the validity of this research data by using triangulation. The results of this study indicate that there are differences in the handling of hajj flights and regular flights, i.e. passengers are picked up on haj flights, differences in flight times, placement of parking stands, time slots for haj flights that cannot be determined, handling haj flights requires more cooperation between several units. Obstacles faced by AMC officers on hajj flights at Adi Soemarmo International Airport, namely vehicles transporting luggage and passengers of pilgrims who could not pass through the service road area, lack of human resources, and aircraft trouble. Efforts made by AMC unit officers so that the handling of regular flights and haj flights can run smoothly and effectively, namely by moving the parking stands for haj planes to become more accessible to the transportation of luggage and pilgrim passengers, AMC unit officers are able to optimize existing human resources in handling hajj and regular flights, for troubled aircraft the officers coordinate with the maintenance unit before passengers carry out the boarding process, so that haj flights and regular flights do not experience delays.

Keywords : *AMC officers, regular flights, Hajj flights.*

ABSTRAK

Petugas Apron Movement Control memiliki peran penting dalam penanganan penerbangan haji maupun reguler. Penanganan penerbangan haji berbeda dengan penerbangan reguler, penerbangan haji membutuhkan lebih banyak penanganan, pelayanan, serta pengawasan daripada penerbangan reguler. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan penanganan penerbangan haji dengan penerbangan reguler, kendala yang dihadapi petugas Apron Movement Control (AMC) dan upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala yang dihadapi dalam penerbangan haji. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data primer yang diperoleh dengan melakukan observasi dan wawancara serta data sekunder diperoleh dari dokumentasi. Proses analisis data dalam penelitian ini menggunakan teori Miles dan Huberman, yaitu mengumpulkan data, mereduksi data, menyajikan data, dan menarik kesimpulan. Peneliti menguji keabsahan data penelitian ini dengan menggunakan triangulasi. Hasil dari penelitian ini terdapat perbedaan penanganan penerbangan haji dengan penerbangan reguler. Pada penerbangan haji dilakukan penjemputan penumpang, perbedaan waktu penerbangan, penempatan parking stand, slot waktu untuk penerbangan haji yang

tidak dapat ditentukan, penanganan penerbangan haji membutuhkan kerjasama lebih antar beberapa unit. Kendala yang dihadapi petugas AMC dalam penerbangan haji, yaitu kendaraan angkutan barang bagasi dan penumpang jamaah haji yang tidak dapat melewati area service road, kekurangan SDM, dan pesawat trouble. Upaya untuk mengatasi kendala-kendala tersebut yaitu petugas AMC memindahkan parking stand untuk pesawat haji menjadi lebih mudah diakses oleh angkutan barang bagasi dan penumpang jamaah, petugas unit AMC mampu mengoptimalkan SDM yang ada dalam menangani penerbangan haji maupun reguler, untuk pesawat trouble petugas melakukan koordinasi dengan unit maintenance sebelum penumpang melakukan proses boarding, sehingga penerbangan haji maupun penerbangan reguler tidak terjadi delay.

Kata kunci: Petugas AMC, penerbangan reguler, penerbangan haji.

PENDAHULUAN

Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo merupakan bandar udara internasional yang melayani kegiatan Embarkasi dan Debarkasi haji di provinsi Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Berdasarkan informasi dari petugas AMC di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo, dalam setiap tahun Panitia Penyelenggara Ibadah Haji (PPIH) Embarkasi Solo memberangkatkan 90 hingga 96 kelompok terbang (kloter) namun, tahun 2022 ini, jumlah kloter haji yang diberangkatkan berkurang hingga 50% yaitu hanya 43 kloter dikarenakan dampak pandemi COVID-19.

Penanganan penerbangan haji di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo melibatkan beberapa unit, diantaranya yaitu unit *Apron Movement Control* (AMC), *Custom Immigration Quarantine* (CIQ), Panitia Penyelenggara Ibadah Haji (PPIH), *Aviation Security* (AVSEC), maskapai (*Airlines*), *Ground Handling*, Gapura, dan Bus Damri. Seluruh unit perlu mempersiapkan semuanya secara terperinci, mulai dari pengawasan, pemantuan terkait persiapan sarana dan prasarana, menyampaikan laporan pelaksanaannya, melakukan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron, dan membuat prosedur kesepakatan antar unit. *Apron Movement Control* (AMC) yang ikut serta untuk bertanggung jawab dalam penerbangan haji membutuhkan reformasi baru untuk melakukan komunikasi antar unit dengan baik dan juga pengawasan secara menyeluruh agar memastikan bahwa penerbangan haji di tahun 2022 ini berjalan dengan baik.

Penanganan penerbangan haji berbeda dengan penerbangan reguler, penerbangan haji membutuhkan lebih banyak penanganan, pelayanan, serta pengawasan daripada penerbangan reguler. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan penanganan penerbangan haji dengan penerbangan reguler pada unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo pada Tahun 2022, kendala yang dihadapi petugas *Apron Movement Control* (AMC) dan upaya yang dilakukan petugas *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengatasi kendala yang dihadapi dalam penerbangan haji.

TINJAUAN LITERATUR

Angkutan Udara

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 17 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pengawasan dan Tindak Lanjut Laporan Hasil Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Udara yang dimaksud dengan angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang kargo dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

Pasal 83 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan angkutan udara dibedakan menjadi dua yaitu angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga. Angkutan udara niaga terdiri atas angkutan udara niaga dalam negeri dan angkutan udara niaga luar negeri. Kegiatan angkutan udara niaga dapat dilakukan secara berjadwal dan/atau tidak berjadwal oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional dan/atau asing untuk mengangkut penumpang dan kargo atau khusus mengangkut kargo. Berdasarkan pasal 85 ayat (2) UU Nomor 1 Tahun 2009, Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara dapat melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal setelah mendapat persetujuan dari menteri dengan syarat tidak menyebabkan terganggunya pelayanan pada rute yang menjadi tanggungjawabnya dan pada rute yang masih dilayani oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal lainnya. Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal menurut Pasal 92 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dapat berupa rombongan tertentu yang mempunyai maksud dan tujuan sama, bukan untuk tujuan wisata (*affinity group*), contohnya rombongan haji.

Bandar Udara

Berdasarkan Anex 14 yang dipublikasikan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) bandar udara merupakan area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat. Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Nomor 83 Tahun 2017 dijelaskan bahwa Bandar Udara merupakan 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. Fungsi bandar udara menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara yaitu untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, kargo dan/ atau pos, keselamatan penerbangan, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian baik daerah maupun secara nasional.

Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo

Bandar Udara Adi Soemarmo terletak di Kecamatan Ngemplak, Boyolali, merupakan bandar udara yang melayani kota Surakarta (Solo), Jawa Tengah yang dioperasikan PT (Persero) Angkasa Pura I. Bandar udara ini melayani penerbangan Sriwijaya Air, Garuda, Lion Air dan Indonesia Airasia untuk penerbangan pulang-pergi Jakarta-Solo, serta Silk Air untuk penerbangan pulang-pergi Solo-Singapura dan Airasia untuk penerbangan Solo-Kuala Lumpur. Solo sebagai destinasi embarkasi haji untuk wilayah Yogyakarta dan Jawa Tengah. Bandara Adi Soemarmo melayani penerbangan langsung ke Jeddah atau Mekkah, Arab Saudi. Bandara ini juga berfungsi sebagai pangkalan TNI AU. Berdasarkan data yang diperoleh dari PT Angkasa Pura I menyatakan bahwa Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo melayani penerbangan haji dengan jumlah penumpang 15.408 jamaah yang terbagi ke dalam 43 kloter. *Legal Compliance and Stakeholder Relation Manager* Angkasa Pura I, Gerrie Razzaq mengatakan jumlah penumpang yang berangkat melalui Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo mengalami kenaikan sepanjang 2022 sekitar 104%(persen). Trafik penumpang tercatat kurang lebih sekitar 870.000 orang pada tahun 2022 (Solopos.com, 8 Februari 2023).

Movement Control (AMC)

Apron Movement Control yang selanjutnya disingkat (AMC) adalah unit kerja yang memiliki peran untuk melaksanakan pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan, kelancaran pergerakan lalu lintas di apron, pemarkiran atau penempatan pesawat udara. Menurut Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2015 ditetapkan bahwasanya petugas yang memberangkatkan pesawat adalah petugas AMC yang mempunyai lisensi dan kualifikasi profesional dalam memantau ketertiban dan keamanan lalu lintas di apron dan menentukan tempat parkir pesawat.

Embarkasi dan Debarkasi

Sesuai dengan Peraturan bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2012, Pasal 1 menjelaskan bahwa Embarkasi haji adalah bandar udara tempat pemberangkatan haji ke Arab Saudi. Sedangkan Debarkasi adalah bandar udara tempat kedatangan jamaah haji dari Arab Saudi. Penetapan Embarkasi dan Debarkasi haji memiliki tata caranya tersendiri, yaitu Menteri Agama menetapkan bandar udara sebagai Embarkasi dan Debarkasi haji berdasarkan usulan dari Gubernur. Kemudian usulan penetapan bandar udara sebagai Embarkasi dan Debarkasi haji diajukan secara tertulis kepada Menteri Agama. Kemudian langkah selanjutnya adalah Menteri Agama berkoordinasi dengan Menteri Perhubungan melakukan penilaian usulan tertulis penetapan bandar udara sebagai Embarkasi dan Debarkasi haji dan menetapkannya. Setelah ditetapkan, lokasi Embarkasi dan Debarkasi haji tersebut perlu dievaluasi (paling sedikit 2 tahun sekali).

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Samiaji (2021) menyatakan penelitian kualitatif berusaha memahami kompleksitas fenomena yang diteliti. Peneliti berusaha menginterpretasikan kemudian melaporkan suatu fenomena dari sudut pandang sang pelaku di dalamnya. Pemahaman dari sang peneliti sendiri dan dari para pelaku diharapkan akan saling melengkapi dan mampu menjelaskan kompleksitas fenomena yang diamati.

Penelitian ini dilakukan di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali. Dalam penelitian ini, peneliti akan mendeskripsikan perbedaan penanganan penerbangan haji dengan penerbangan reguler pada unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo dan kendala yang dihadapi petugas *Apron Movement Control* (AMC) serta upaya yang dilakukan petugas *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengatasi kendala yang dihadapi dalam penerbangan haji.

Sumber data pada penelitian ini diperoleh dari data primer dan data sekunder. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi dalam penelitian ini dilakukan dengan cara melihat secara langsung bagaimana petugas AMC dalam menjalankan perannya dalam penerbangan haji dan penerbangan reguler sesuai dengan SOP. Informan yang diwawancarai dalam penelitian ini adalah petugas AMC yaitu *Airline Service Supervisor*, *Apron Movement Control (AMC) Officer*, dan *Aviobridge Operator*. Data dokumentasi dalam penelitian ini berupa peraturan-peraturan yang berkaitan dengan penerbangan haji dan penerbangan reguler.

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan teori Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2018) yaitu melalui tahapan reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan dan verifikasi data. Penelitian ini menggunakan Triangulasi sumber dan Triangulasi teknik dalam menguji kredibilitas data, dalam hal ini peneliti mengecek data dari beberapa sumber dengan teknik yang berbeda yaitu melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

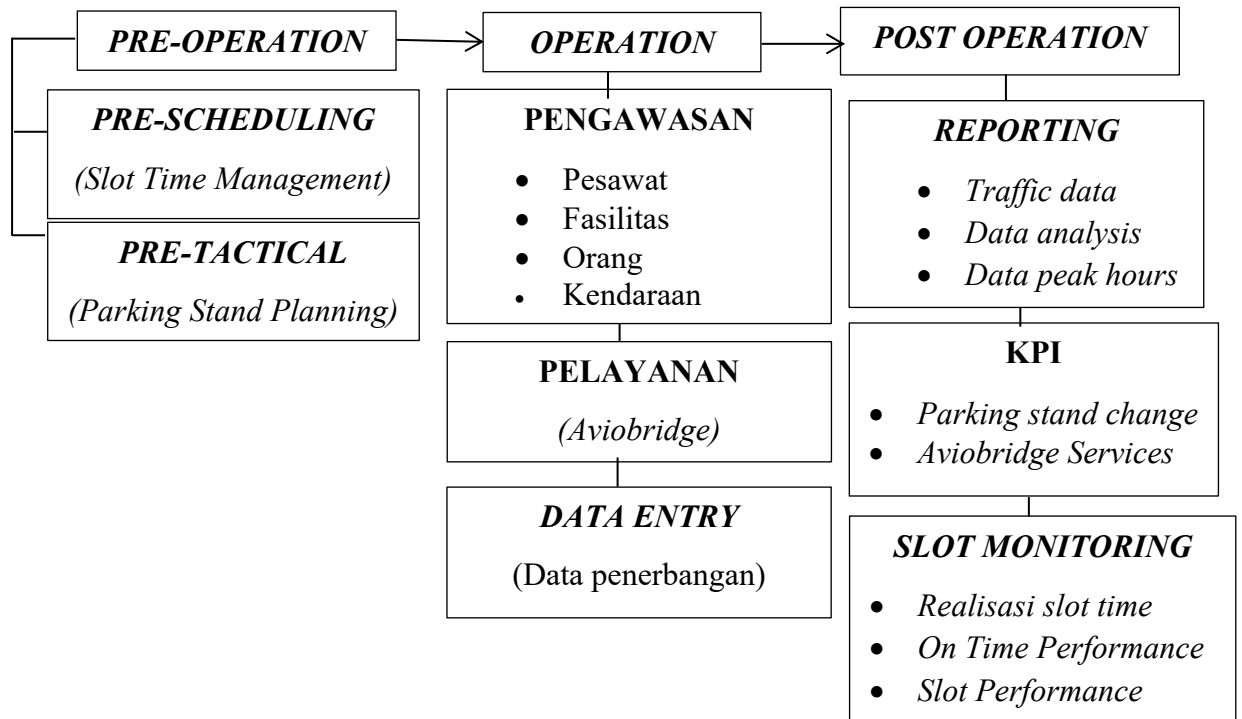
Perbedaan penanganan penerbangan haji dengan penerbangan domestik

Berdasarkan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, tugas dan tanggungjawab unit AMC adalah sebagai berikut :

- a. Melakukan pembinaan terhadap personal peralatan kendaraan dan pesawat udara di apron
- b. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron
- c. Melakukan pengaturan parkir pesawat di apron
- d. Menjamin kebersihan di apron
- e. Menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik
- f. Menjamin keselamatan pergerakan personil peralatan atau kendaraan dan pesawat udara di apron
- g. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat *peak hour* atau *peak season*

Alur proses penanganan penerbangan reguler dapat dilihat pada bagan berikut ini :

ALUR PROSES PENANGANAN PENERBANGAN REGULER



Gambar 1. Alur proses penanganan penerbangan reguler

Sumber: Angkasa Pura I

Berdasarkan bagan di atas dapat dijelaskan alur proses penanganan reguler yaitu petugas unit AMC membuat *Pre-Operation* sebelum melakukan penanganan pada penerbangan reguler di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo. *Pre-Operation* terdiri dari *Pre-Scheduling* yaitu membuat jadwal penerbangan dan *Pre-Tactical* yaitu penentuan *parking stand*. Kemudian, dalam pengoperasian penanganan penerbangan reguler, petugas unit AMC melakukan pengawasan, pelayanan *aviobridge*, dan memasukkan data penerbangan (*data entry*) untuk kebutuhan *Central Information System (CIS)*. Selanjutnya petugas unit AMC melakukan *Post Operation* yang terdiri dari *Reporting* (*traffic data* yaitu laporan harian atau bulanan yang dikerjakan setiap hari oleh petugas unit AMC, *data analysis* yaitu menganalisis data yang telah diinput ke dalam sistem *CIS* dan memastikan data telah sesuai, *data peak hours* yaitu data jam tersibuk), *Key Performance Indicators (KPI)* yaitu penilaian untuk target penggunaan *aviobridge* dan ketepatan untuk penentuan *parking stand* pesawat, serta *Slot Monitoring* tentang penambahan penerbangan yang membutuhkan izin *Acc slot available* atau tidak dari petugas AMC untuk mendarat di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo.

Menurut Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan

Penerbangan Sipil dan Standar Operasional Prosedur Angkutan Barang dan/atau Orang Jamaah Haji di Apron Tahun 2022, tugas dan tanggungjawab Unit AMC pada penerbangan haji selain tugas yang telah disebutkan di atas ada beberapa tambahan yaitu:

- a. Memastikan *service road clear* dengan rute angkutan dari akses kontrol menuju *parking stand*
- b. Menempatkan pesawat pada *parking stand* yang telah direncanakan sebelumnya. Alokasi *parking stand* yang direncanakan untuk A/C haji (8, 10, 11A, 13A, &15).
- c. Mengawal angkutan barang bagasi dan jamaah haji menggunakan *follow me car*.
- d. Mengawasi proses *boarding* penumpang menaiki pesawat bersama dengan *airline, ground handling, dan AVSEC*.

Pada penerbangan haji petugas unit AMC harus memastikan *service road clear* untuk angkutan barang bagasi dan jamaah haji melintas dari akses kontrol menuju *parking stand* yang telah ditentukan. Sesuai dengan SOP *Parking stand* yang digunakan untuk penerbangan haji di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo yaitu 8, 10, 11A, 13A, dan 15. *Parking stand* ini digunakan dengan pertimbangan karena lebih memudahkan angkutan barang bagasi dan jamaah haji untuk melakukan *boarding*. Letak *parking stand* tersebut tidak jauh dari akses kontrol.

Berdasarkan observasi yang dilakukan penulis, petugas AMC juga melakukan koordinasi dengan unit ATC untuk penempatan *parking stand* sehingga pilot mampu mengetahui lokasi parkir pesawat yang akan diberangkatkan dan lokasi tersebut telah ditentukan oleh petugas unit AMC, sehingga penempatan *parking stand* telah sesuai dengan prosedur yang ada.

Berdasarkan wawancara dengan petugas AMC dan observasi yang dilakukan oleh peneliti dalam penerbangan haji, embarkasi menyediakan *ambulance* guna mengantisipasi terjadinya sesuatu yang menyangkut tentang kondisi kesehatan penumpang jamaah haji yang akan diberangkatkan, kemudian petugas unit AMC melakukan pengawalan terhadap *ambulance* dengan menggunakan *follow me car*. Sebelum *ambulance* melalui akses kontrol, dilakukan pemeriksaan oleh petugas AVSEC untuk mengecek bahwa *ambulance* tersebut aman dari barang-barang yang membahayakan. *Ambulance* selalu *standby* selama penumpang melakukan proses *boarding* di dalam pesawat hingga penumpang diberangkatkan ke negara tujuan, kemudian *ambulance* dapat meninggalkan Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo. Mobil *ambulance* dan mobil *Custom Immigration Quarantine (CIQ)* diletakkan dekat dengan pesawat untuk memudahkan petugas dalam menjalankan tugas dan tanggungjawabnya selama proses *boarding* jamaah berlangsung. Seluruh petugas dari berbagai unit selalu *standby* untuk mengantisipasi terjadinya sesuatu hal yang tidak diinginkan dan memastikan seluruh proses *boarding* penumpang jamaah haji berjalan dengan baik dan lancar sesuai SOP yang ada. Selanjutnya, petugas AMC melakukan pengawalan untuk angkutan barang bagasi dan jamaah haji. Penjemputan

dilakukan di akses kontrol (pos kargo) dimana terdapat Petugas AVSEC di akses kontrol guna melakukan pemeriksaan terhadap bus Damri yang akan memasuki apron dan harus mengikuti instruksi yang sesuai dari petugas AMC guna mencegah terjadinya hambatan demi kelancaran proses *boarding* keberangkatan penumpang jamaah haji. Seluruh angkutan barang bagasi dan jamaah haji harus melakukan parkir dekat dengan pesawat guna memudahkan penumpang untuk memasuki pesawat ketika akan melakukan proses *boarding*, sehingga penumpang tidak perlu berjalan jauh ketika akan memasuki pesawat sehingga waktu yang digunakan ketika *boarding* lebih efektif dan efisien. Jika posisi bus Damri telah berdekatan dengan pesawat, maka selanjutnya bagasi diturunkan dari bus Damri terlebih dahulu dan ditata rapi dekat dengan bus agar memudahkan penumpang jamaah haji untuk mengambil bagasi milik pribadi masing-masing. Kemudian jamaah dapat keluar dari bus untuk mengambil bagasi, selanjutnya mereka memasuki pesawat sesuai dengan arahan dari petugas *groundhandling* agar penumpang yang memasuki pesawat berurutan dan tidak berdesak-desakkan sehingga penumpang akan nyaman ketika memasuki pesawat untuk melakukan proses *ambulance*. Ketika penumpang telah masuk ke dalam pesawat selanjutnya petugas dari *Custom Immigration Quarantine* (CIQ) akan melakukan pemeriksaan untuk bawaan penumpang jamaah haji, karena barang bagasi bawaan penumpang harus sesuai dengan aturan yang berlaku dan tidak melebihi kapasitas yang telah ditentukan.

Petugas AMC, *groundhandling*, AVSEC, dan unit yang lain harus selalu *standby* di apron untuk menjalankan tugasnya melakukan pengawasan selama proses *boarding* penumpang jamaah haji hingga selesai. Selalu memastikan setiap proses *boarding* penumpang berjalan dengan lancar dan sesuai dengan SOP yang berlaku dan tidak ada kendala apapun yang menghambat selama proses *boarding* berlangsung. Setelah seluruh kloter penumpang jamaah haji telah selesai melakukan proses *boarding*. Selanjutnya, petugas AMC mengawal kembali satu persatu angkutan barang bagasi dan jamaah haji untuk menuju akses kontrol (pos kargo). Seluruh *maneuvering* yang terjadi di apron selalu dalam pengawasan dari petugas AMC guna mencegah terjadinya *incident/accident*, sehingga tidak ada hambatan yang terjadi selama proses *boarding* penumpang jamaah haji hingga pesawat akan diberangkatkan ke negara tujuan. Ketika seluruh penumpang telah menyelesaikan proses *boarding*, pihak *airline* akan memberikan konfirmasi kepada petugas unit AMC atas kelengkapan penumpang jamaah haji, sehingga pesawat siap untuk diberangkatkan menuju kota tujuan yaitu Jeddah ataupun Madinah setelah mendapat instruksi dari petugas unit AMC untuk melakukan *blockoff* dari *parking stand* tempat pesawat parkir. Seluruh angkutan barang bagasi dan calon penumpang akan diizinkan untuk kembali ke asrama haji dan meninggalkan Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo atas instruksi dari petugas unit AMC apabila pesawat penumpang jamaah haji telah berangkat dan melakukan *takeoff*.

Pada penerbangan haji, petugas AMC menjemput bus atau kendaraan dari embarkasi masuk ke wilayah sisi udara. Sedangkan, untuk penerbangan reguler keluar melalui *aviobridge* atau tangga manual langsung menuju pintu kedatangan

domestik atau internasional. Sesuai dengan observasi yang dilakukan, penumpang jamaah haji dijemput oleh petugas AMC dimulai dari pintu kargo hingga menuju ke *parking stand* pesawat. Perbedaan waktu pada penanganan penerbangan haji jauh lebih lama daripada penerbangan reguler, karena *boarding* sekitar 300-an jamaah dan untuk penerbangan reguler petugas AMC tidak menentukan *boarding*. Penerbangan haji menggunakan bus dan *flow*-nya berbeda dengan penerbangan reguler. Penerbangan reguler diutamakan menggunakan *parking stand* yang telah tersedia *aviobridge*. Penerbangan haji menggunakan *parking stand* di sebelah timur di mana tidak tercampur dengan penerbangan reguler. Slot waktu haji tidak dapat ditentukan, namun dalam penerbangan reguler slot waktu dapat ditentukan dikarenakan dalam penerbangan reguler minim terjadi *delay*.

Kendala yang dihadapi dan upaya mengatasi kendala yang dilakukan oleh petugas AMC dalam penerbangan haji

Jamaah haji yang akan naik pesawat menuju apron dijemput di embarkasi menggunakan bus Damri, kemudian melewati *service road* menuju apron. Bus harus bisa masuk melalui *service road*. Berdasarkan pengalaman penerbangan haji sebelumnya, pernah terjadi kendala bus Damri tidak dapat masuk melewati *service road* dikarenakan terhalang oleh *aviobridge*. Untuk mengatasi kendala tersebut pada penerbangan haji tahun 2022 upaya yang dilakukan petugas AMC adalah melakukan koordinasi dengan pihak *ground handling* maskapai untuk penjemputan bus dan mengubah rute penjemputan penumpang jamaah haji.

Pada penerbangan haji tugas dan pengawasan yang dilakukan petugas AMC lebih banyak daripada penerbangan reguler. Kendala yang dihadapi petugas AMC dalam penanganan penerbangan haji yaitu kurangnya Sumber Daya Manusia (SDM) yang dimiliki. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Kurnia Bekti (2019) di Bandar Udara Syamsuddin Noor Banjarmasin. Hasil penelitiannya menyatakan bahwa, dalam penanganan penerbangan haji, jam operasional bandar udara menjadi 24 jam, dengan jumlah personel unit AMC yang hanya 3 orang/*shift*nya baik pada penerbangan reguler ataupun saat adanya penerbangan *charter* haji. Tugas dan tanggungjawab petugas AMC dalam penerbangan haji yang cukup banyak dapat menyebabkan terjadinya *miss* pengawasan, jadi diperlukan penambahan SDM dikarenakan setelah pandemi setiap bandara mengalami penurunan efisiensi kinerja petugas dikarenakan kekurangan SDM. Misalnya, ada penerbangan haji jam 2 pagi, dengan jumlah 2 orang petugas yang 1 *handle* bus, 1 *handle* yang lain sehingga kurang maksimal. Berdasarkan hal tersebut, maka untuk mengatasi kendala diperlukannya penambahan petugas yang mampu *handle* tugas dan tanggungjawab petugas AMC. Seperti sebelum adanya pandemi. Untuk mengatasi kendala tersebut, pihak unit AMC sudah mengajukan permintaan penambahan jumlah personel, namun belum diAcc dari pusat.

Kendala lain yang dihadapi petugas AMC dalam penerbangan haji yaitu adanya pesawat yang mengalami *trouble*, jika terjadi pesawat *trouble* otomatis jamaah belum bisa memasuki pesawat, sehingga jamaah harus menunggu perbaikan

pesawat hingga selesai. Upaya yang dilakukan petugas AMC jika terjadi pesawat *trouble* yaitu sebelum penumpang *boarding maintenance* harus mengecek terlebih dahulu kondisi mesin pesawat secara keseluruhan agar tidak ada kendala ketika melakukan *boarding* atau penerbangan. Hasil penelitian ini selaras dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Putri dan Suprapti (2022) yang menyatakan pengawasan lalu lintas di apron itu menjadi tugas unit AMC untuk mengatasi kejadian yang tidak diinginkan.

KESIMPULAN

Perbedaan penanganan penerbangan haji dan penerbangan reguler yaitu terletak pada penjemputan penumpang, perbedaan waktu dalam menangani penerbangan haji dan reguler, penempatan *parking stand*, dan slot waktu untuk penerbangan haji yang tidak dapat ditentukan. Kendala yang dihadapi petugas unit AMC dalam menangani penerbangan haji tahun 2022 yaitu kendaraan yang tidak dapat memasuki area *service road* dikarenakan terhalang *aviobridge*, selain itu terbatasnya jumlah SDM dari unit AMC dan pesawat yang akan melakukan penerbangan mengalami *trouble*. Dalam mengatasi kendala yang dihadapi petugas unit AMC melakukan upaya dengan mengubah alur *parking stand* untuk pesawat haji yang dapat melewati area *service road* dan *parking stand* yang berdekatan dengan akses kontrol sehingga memudahkan petugas unit AMC dalam menangani proses penerbangan haji dan penerbangan reguler. Mengoptimalkan SDM yang ada sehingga penanganan penerbangan haji dan reguler tetap berjalan lancar, efektif dan efisien. Sebelum melakukan penerbangan, pesawat harus sepenuhnya dipastikan dalam kondisi baik untuk berangkat, sehingga tidak terjadi *trouble*.

DAFTAR PUSTAKA

- Angkasa Pura (Persero). (2022). *Standar Operasional Prosedur Pengawasan Angkutan Barang dan/atau Orang Jamaah Haji di Apron*.
- Bekty, Fadjar Billyawan Kurnia. (2020). *Analisis Pengawasan Unit AMC (Apron Movement Control) Pada Penerbangan Charter Haji Tahun 2019 di Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin*. Skripsi STTKD.
- Kaharuddin. (2021). Kualitatif : Ciri dan Karakter Sebagai Metodologi. *Equilibrium: Jurnal Pendidikan* 9(1),4.
- Peraturan bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2012). *Persyaratan dan Tata Cara Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Haji*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2005). *Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara*. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2019). *Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil - Bagian 139 {Manual Of Standard Cask - Part 139} Volume I Bandar Udara (AERODROME)*. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Program Keamanan Penerbangan Nasional*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Peraturan Menteri Perhubungan. (2017). *Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulation Part 139) tentang Bandar Udara Aerodrome*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Putri, Vernanda Dwi Sasqia & Suprpti. (2022) Analisis Kinerja Petugas AMC dalam meningkatkan Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. *Jurnal Akuntansi, Ekonomi dan Manajemen Bisnis Volume 2, 2*, 190-193.
- Sarosa, Samiaji. (2021). *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Kanisius.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.