

PENGOPTIMALAN MARKA *APRON* UNTUK MENJAMIN KETERTIBAN KENDARAAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI BANDARA KALIMARAU BERAU

Galih Zikra Kirana¹, Kustori², Arnaz Olieve³

^{1,2,3} Politeknik Penerbangan Surabaya, Jl. Jemur Andayani 1 No. 73 Surabaya 60236

galihzikra@gmail.com

ABSTRAK

Bandara Kalimantan merupakan pintu gerbang utama perjalanan udara di Kabupaten Berau, Kalimantan Timur. Bandara ini selalu menjaga frekuensi penerbangan yang stabil dan juga merupakan bandara yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Oleh karena itu, pesawat membutuhkan *ground support equipment*, atau GSE. Oleh karena itu, ketika pesawat *ground service* dikerahkan di apron, maka diperlukan marka yang memenuhi standar *air traffic regulation* untuk memudahkan pengoperasian *ground support vehicle* (GSE).

Kajian penelitian ini membahas permasalahan marka bandara Kelas I Kalimantan yang tidak memenuhi standar regulasi penerbangan. Banyak kendaraan GSE yang masih terparkir di suatu tempat di bandara ini dan tidak memiliki tanda *equipment parking area* (EPA). Bahan acuan utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 tentang Standarisasi Marka *apron*. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif deskriptif yang mengumpulkan data melalui observasi, wawancara, studi pustaka, dan dokumentasi.

Sementara hasil penelitian ini menyarankan bahwa personel peralatan pendukung darat perlu dipantau dan disadarkan akan keselamatan dalam jangka pendek, solusi jangka panjangnya adalah semua sisi udara menyediakan rencana penandaan adalah menyesuaikan.

Kata kunci : *apron*, marka, *ground support equipment* (GSE)

ABSTRACT

Class I Kalimantan Airport is the main gateway for air traffic in Berau Regency, East Kalimantan. This airport is also an airport where the frequency of operations is always stable and increasing year by year. Therefore, the aircraft needs ground support equipment, i.e. ground support equipment or GSE. Therefore, markings that meet the standards of air traffic regulations are required to facilitate the operation of ground support vehicles when conducting ground operations for aircraft on the apron.

This final project study will address the issue of Class I Kalimantan Airport markings that do not meet aviation standards. This airport still has many ground support equipment vehicles parked somewhere without equipment parking lot (EPA) markings. The main reference material used in this study is Civil Aviation Director General Decree No. 326 of 2019 on Technical and Operating Standards for Civil Aviation Safety Regulations – Section 139 on Standardization of Apron Markings. The data collection method used in this study is a descriptive qualitative research method that collects data through observations, interviews, literature research and documentation.

While the results of this study suggest that there is a need for oversight and safety awareness of ground support equipment personnel in the short term, the long-term solution is to remove all markings on the airside, especially in the apron area. is obtained and adapted in airport.

Keywords: *apron, mark, Ground Support Equipment (GSE)*

PENDAHULUAN

Bandar udara adalah infrastruktur yang digunakan untuk menyediakan layanan penerbangan. Menurut undang-undang penerbangan no. 1 Tahun 2009, bandar udara adalah suatu kawasan di darat dan/atau perairan dengan batas-batas yang ditetapkan yang digunakan sebagai tempat keberangkatan pesawat udara, pendaratan dan lepas landas, kapal penumpang dan keberangkatan, bongkar muat barang dan kawasan transportasi terpadu, termasuk fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas utama dan fasilitas pendukung lainnya (Menhub, 2008).

Sebagai penyedia layanan penerbangan, pengelola bandara tentunya harus memberikan pelayanan yang prima. Salah satu bentuk pelayanan pengelolaan bandar udara adalah pelayanan airside. Selain itu, manajer harus memastikan keamanan dan ketertiban di sisi udara. Keamanan dan ketertiban sangat penting dalam merancang pelayanan yang baik. Semua manajer yang terlibat berbagi tanggung jawab.

Walaupun telah ada standar operasional yang berlaku untuk menjadi acuan terlaksananya keamanan dan ketertiban di sisi udara, masih ditemukan penyimpangan yang terjadi. Dari hasil pengamatan yang dilakukan oleh penulis terdapat beberapa permasalahan yang terjadi, seperti *Ground Support Equipment* yang parkir sembarangan.

Optimalisasi

Optimalisasi adalah sarana untuk mencapai tujuan dari perspektif bisnis. Optimasi adalah suatu usaha untuk memaksimalkan suatu kegiatan untuk mencapai suatu keuntungan atau keuntungan yang diinginkan.

Apron

Apron adalah suatu bidang tertentu di dalam bandarayang disediakan untuk tempat parkir pesawat serta kegiatan teknis saat pesawat berada di darat.

Peraturan *apron* diatur dalam *Annex 14 “Aerodromes” Chapter I, 6th Edition, July (2013)* dan KP 39 Tahun 2015.

Marka

Marka area pergerakan pesawat udara adalah tanda yang tertulis atau dicat pada jalan di area pergerakan pesawat udara, yang dimaksudkan untuk memberikan pemberitahuan dan menginformasikan kondisi dan batas keselamatan penerbangan. Marka area operasi penerbangan ditulis pada permukaan *runway*, *runway*, dan *apron*.

Marka *Equipment Parking Area* (EPA)

Marka *Equipment Parking Area* digunakan sebagai area batas dimana didalamnya peralatan dan kendaraan dapat parkir saat memberikan servis/layanan terhadap pesawat udara yang di darat. Marka ini diindikasikan dengan garis berwarna putih berdimensi 0,15 m. (Peraturan Dirjen Perhubungan Udara No.326 Tahun 2019).

Ketertiban Bandar Udara

Ketertiban dalam Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Modern karangan Muhammad Ali adalah aturan, peraturan dalam masyarakat, pergaulan, keadaan serba teratur (Ali,2009).

Peraturan terkait ketertiban bandar udara diatur dalam SKEP/100/XI/1985.

Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara / GSE

Peralatan Bantu Darat *Ground Support Equipment* (GSE) adalah alat-alat bantu kesiapan pesawat udara. Hal ini diatur dalam SKEP/100/XI/1985.

METODE

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam Penelitian ini adalah metode Penelitian deskriptif kualitatif. metode penelitian ini pada dasarnya adalah metode ilmiah untuk memperoleh data untuk tujuan dan kegunaan tertentu. Pada penelitian ini peneliti menggunakan metode dengan cara mengumpulkan data melalui observasi, wawancara, studi kepustakaan, dan dokumentasi.

Variabel Penelitian

Penulis dalam hal ini menggunakan variabel mandiri atau tunggal yaitu belum tersedianya marka *Equipment Parking Area* (EPA) di area parking stand *apron* Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau, karena penelitian ini tidak membuat perbandingan antar variabel.

Subjek Penelitian

Dalam Penelitian ini penulis mengambil populasi dari personil *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau serta penulis mengambil sampel yaitu Dalam hal ini penulis

mengambil sampel personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau dengan jumlah personil 5 orang.

Sumber Data

Terdapat dua sumber dalam penelitian ini, yaitu sumber data primer dan sumber data sekunder. Data primer dalam Penelitian yang dilakukan oleh penulis berupa hasil wawancara penulis dengan responden dan Data sekunder dalam Penelitian yang dilakukan oleh penulis berupa rekaman data dari personil *Apron Movement Control*, dokumentasi keadaan marka di apron bandar udara, dan regulasi penerbangan nasional maupun internasional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan analisa yang penulis temukan bahwa belum tersedianya marka *Equipment Parking Area* di *apron* dikarenakan belum standarnya *apron* di sekitar *parking stand* Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau. Hal tersebut berakibat pada tidak teraturnya kendaraan *Ground Support Equipment* di area *apron* yang hendak beroperasi. Penyediaan marka *Equipment Parking Area* menjadi solusi untuk pembatas pesawat udara dengan area yang diperuntukkan sebagai tempat parkir sementara kendaraan *Ground Support Equipment* supaya aman dari pergerakan pesawat dan lebih efisien ketika ada pesawat datang maupun berangkat, agar kendaraan *Ground Support Equipment* yang sudah selesai digunakan dan akan digunakan lagi untuk melayani operasional pesawat bisa ditempatkan di dalam marka *Equipment Parking Area*. Hal ini juga berguna untuk efisiensi *fuel* kendaraan *Ground Support Equipment* yang kenyataannya jarak *apron* ke *storage* cukup jauh jika kendaraan

Ground Support Equipment ditempatkan di *storage*.

Serta bahwa perlu diadakan sosialisasi dan *safety awareness* terhadap personil/sopir kendaraan *Ground Support Equipment*. Sosialisasi bermaksud untuk meningkatkan pemahaman personil/sopir kendaraan *Ground Support Equipment* tentang pentingnya penempatan dan pengaturan kendaraan *Ground Support Equipment* di area *apron* guna mengurangi risiko terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan *Ground Support Equipment* dan pesawat udara yang beroperasi di area *apron* saat pelayanan pesawat di darat.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang di lakukan dapat ditarik beberapa kesimpulan yaitu :

1. Menurut pembahasan diatas, tidak adanya marka *Equipment Parking Area* (EPA) di sekitar *parking stand* pesawat disebabkan karena tidak standarnya *apron* di Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau yang mengakibatkan tidak teraturnya kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) yang akan beroperasi dalam pelayanan darat pesawat di area *apron*.
2. Setelah melakukan wawancara kepada personil AMC, disimpulkan bahwa marka *Equipment Parking Area* sangat penting dan perlu untuk diperhatikan karena marka tersebut termasuk salah satu marka “mandatory” di dalam KP 326 Tahun 2019. Selain itu, pengaturan dan penempatan kendaraan *Ground Support Equipment* perlu ditingkatkan kembali agar sesuai dengan marka yang ada dan mengurangi resiko terjadinya

kecelakaan akibat ketidak teraturan kendaraan *Ground Support Equipment*.

Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka beberapa masukan atau saran yang ditujukan bagi pihak pengelola adalah sebagai berikut :

1. Disarankan kepada Bandara Kalimantan Berau selaku pengelola untuk pengadaan atau pembuatan marka *Equipment Parking Area* (EPA) di sekitar *parking stand* guna pemenuhan standarisasi sebuah *apron* di suatu bandara mengacu pada peraturan yang ada.
2. Disarankan kepada Bandara Kalimantan Berau selaku pengelola untuk memberikan sosialisasi dan *safety awareness* kepada personil/sopir kendaraan *Ground Support Equipment* untuk menjamin ketertiban pergerakan kendaraan *Ground Support Equipment* dalam pelayanan dan operasional darat pesawat di area *apron*.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Arikunto, S. 2006. Metode Penelitian Kualitatif. Jakarta: Bumi Aksara
- [2] Bungin, Burhan. 2003. Analisis Data Penelitian Kualitatif . Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- [3] Bungin, Burhan. 2007. Penelitian Kualitatif. Jakarta: Kencana
- [4] Gulo, W. 2020. Metodologi Penelitian Penerbit PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.
- [5] Gunawan, Imam. (2013). Metode Penelitian kualitatif. Jakarta: Bumi Aksara
- [6] Damardjiat, R.S. (2001) Pengertian Penumpang

- [7] Hasanah, H. (2017). TEKNIK-TEKNIK OBSERVASI (Sebuah Alternative Metode Pengumpulan Data Kualitatif Ilmu-ilmu Sosial). *At-Taqaddum*, 8(1), 21-46.
- [8] Febry,Dedy. (2015). Definisi Pengembangan.
- [9] Imron, Syahril. 2020. Pentingnya Marka Aircraft Safety Area (Asa) Terhadap Pencegahan Terjadinya Resiko Kecelakaan Dari Bahaya Kendaraan Ground Support Equipment (Gse) Yang Beroperasi Di Area Pesawat Udara Apron B T1 Bandar Udara Internasional Juanda
- [10] KM 21 Tahun 2005 tentang “Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 mengenai marka dan rambu pada daerah pergerakan pesawat udara di bandar udara sebagai standar wajib”
- [11] KP 326 Tahun 2019 tentang standar teknis dan operasional peraturan keselamatan penerbangan sipil-bagian 139 {Manual Of Standar CASR - PART 139} Vol. I Bandar Udara (Aerodome)
- [12] Musianto, L.S. Perbedaan pendekatan kuantitatif dengan pendekatan kualitatif dalam metode Penelitian. *Jurnal Manajemen dan Kewirausahaan*, 4(2), 123- 136.
- [13] Narbuko, C., & Achmadi, A.H. (2004). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: PT Bumi Aksara
- [14] SKEP/ 140/ VI/ 1999 Tentang Persyaratan Dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan Di Sisi Udara
- [15] Sugiyono. 2005. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- [16] Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan