

**OPTIMALISASI FUNGSI PENGAWASAN PERSONEL APRON
MOVEMENT CONTROL (AMC) DALAM UPAYA PENURUNAN
TINGKAT PELANGGARAN BATAS KECEPATAN KENDARAAN
GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) DI SERVICE ROAD
BANDAR UDARA INTERNASIONAL ADISUTJIPTO YOGYAKARTA**

Ferry Novian Kusumanto Wijaya, Abdul Mu'ti Sazali , Moch. Rifai

Politeknik Penerbangan Surabaya
Email: ferrynoviankw@gmail.com

Abstrak

Penelitian dalam tugas akhir ini membahas tentang masalah kinerja pengawasan personil AMC di *Service Road* Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, dimana masih banyak ditemukan GSE yang melaju dengan kecepatan diatas batas ketentuan. Hal ini sangat berpotensi besar menimbulkan *Hazard* ditambah lagi jalur *Service Road* di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta juga sebagai jalur penumpang yang hendak naik pesawat maupun turun dari pesawat, hal tersebut terjadi disebabkan kurangnya intensitas pengawasan yang dilakukan personel AMC terhadap ketertiban di *Apron*. Hasil dari penelitian ini disimpulkan bahwa sebagai solusi adalah melakukan fungsi pengawasan sesuai dengan *Standard Operating Procedure* (SOP) AMC terkait pengawasan secara simultan, merumuskan kembali dan menyesuaikan kembali berdasarkan tugas dan lingkungan kerja sesuai dengan perhitungan rumus kebutuhan jumlah Sumber Daya Manusia (SDM) personel unit AMC yang terbagi sesuai komponen wilayah kerja perlu dilakukannya pembinaan serta diadakannya *Ramp Safety Campaign* secara rutin dan terjadwal.

Kata Kunci: *Pengawasan, Personel Apron Movement Control, Ground Support Equipment, Service Road, Bandar Udara Adisutjipto*

Abstract

Research in this thesis discuss about performance issues of AMC personnel supervision on Adisutjipto International Airport Yogyakarta's Service Road, where there are still many GSEs traveling at speeds above the provision limit. This matter is very potential to cause Hazard plus the service road routes in Adisutjipto International Airport Yogyakarta also act as passenger routes who want to embark or disembark from aircraft, that also happened because the lack of supervision intensity which performed by the AMC personnel toward orderliness on apron. The result of this research can be concluded that as a solution is to perform supervisory functions in accordance with the Standard Operating Procedure (SOP) AMC about simultaneous supervision, reformulate and readjust based on duties and work environment in accordance with the calculation of the formula for the number of AMC personnel human resources needs which divided according to the components of the work area, conducting training and holding Ramp Safety Campaign regularly and scheduled.

Keywords: *Supervision, Apron Movement Control personel, Ground Support Equipment, Service Road, Adisutjipto Airport*

PENDAHULUAN

Service Road berfungsi sebagai jalan yang digunakan oleh kendaraan Ground Support Equipment (GSE) menuju atau dari melayani suatu pesawat udara. Hal tersebut akan membuat intensitas lalu lintas di Service Road akan ramai dengan kendaraan. Semakin meningkatnya intensitas lalu-lalang

kendaraan Ground Support Equipment (GSE) di Service Road akan memiliki potensi terjadinya kecelakaan di lingkungan Service Road. (Husna, 2018)

Berdasarkan pengamatan penulis di lapangan yang ada pada Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, ditemukan pelanggaran dalam pengoperasian kendaraan Ground Support Equipment. Masih

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

banyak pengendara yang melaju di Service Road dengan kecepatan diatas batas maksimal yang telah di tentukan. Kendaraan Ground Support Equipment (GSE) sendiri mempunyai aturan dan tata tertib yang telah ditetapkan, salah satunya tentang batas kecepatan berkendara di daerah pergerakan, khususnya yang melaju di Service Road. Hal tersebut diatur dalam SKEP/ 140/ VI/ 1999 tentang Tata Tertib Berlalu Lintas di Daerah Pergerakan (Dephub, 1999). Pasal 28 tertulis terkait batas kecepatan berkendara di daerah Service Road adalah 25 km/jam. Aturan yang berlaku di lingkup Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta mengacu pada Standard Operating Procedure (SOP) Apron Movement Control (AMC). Berdasarkan Draft SOP AMC PM/JOG.OP/PU.06 tahun 2014, tertulis bahwa batas kecepatan berkendara di daerah Service Road adalah 10 km/jam (PT. Angkasa Pura 1, 2014).

Pengawasan di sisi udara dilakukan oleh unit *Apron Movement Control* (AMC). Unit *Apron Movement Control* (AMC) merupakan salah satu unit yang berada dibawah Dinas Operasi Sisi Udara. Unit *Apron Movement Control* (AMC) mempunyai tugas sebagai penanggung jawab atas kegiatan pelayanan operasi penerbangan di darat, pengawasan pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, barang, orang dan kebersihan di sisi udara, pengawasan terhadap hewan liar yang ada di sisi udara, pengaturan dan pengawasan penempatan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) serta pencatatan data penerbangan dan pendistribusian data penerbangan kepada unit komersil (PT. Angkasa Pura 1, 2016).

Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta telah dilengkapi dengan marka dan rambu, tetapi masih banyak terjadi pelanggaran di sisi udara. Salah satu bentuk pelanggaran adalah pengemudi yang melebihi batas kecepatan maksimum, oleh karena itu

untuk menunjang kinerja unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam pengawasan dibutuhkan terobosan agar tercipta sistem kerja yang baik.

A. Rumusan masalah:

1. Apa yang menyebabkan banyaknya pengendara kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) yang melanggar batas kecepatan di *Service Road* Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta?
2. Apa yang meyebabkan belum maksimalnya pengawasan unit *Apron Movement Control* (AMC) terhadap ketertiban berkendara di *Service Road* Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta?
3. Apa yang menyebabkan belum maksimalnya tugas dan fungsi pokok personel unit *Apron Movement Control* (AMC) terkait pengawasan ketertiban di *apron* ?

B. Tujuan Penelitian:

1. Untuk mengetahui penyebab masih banyak operator *Ground Support Equipment* (GSE) yang melanggar batas kecepatan di *Service Road* Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.
2. Untuk mengetahui penyebab belum maksimalnya pengawasan unit *Apron Movement Control* (AMC) terhadap ketertiban berkendara di *Service Road* Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.
3. Untuk mengetahui penyebab belum maksimalnya tugas dan fungsi pokok personel unit *Apron Movement Control* (AMC) terkait pengawasan ketertiban di *Apron*.

METODE

A. Metode Pengumpulan Data:

1. Observasi
Observasi adalah pengamatan secara langsung yang meliputi kegiatan pemusatan perhatian terhadap suatu objek dengan seluruh alat indra. (Bungin, 2007).
2. Wawancara
Wawancara adalah teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian deskriptif kualitatif dan deskriptif kuantitatif, yang dilaksanakan secara lisan dalam pertemuan tatap muka secara individual maupun tanpa bertatap muka, yakni dengan media telekomunikasi. Wawancara merupakan kegiatan untuk memperoleh informasi secara mendalam terhadap informasi atau permasalahan yang diteliti (Sugiyono, 2015).
3. Studi Kepustakaan
Studi kepustakaan adalah teknik pengumpulan data dengan mengadakan studi penelaahan terhadap buku-buku, literatur-literatur, catatan-catatan, dan laporan-laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang dipecahkan” Nazir (1988)
4. Kuesioner
Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya (Sugiyono, 2007).

B. Subjek dan Objek Penelitian:

1. Subjek Penelitian
Subjek penelitian atau seseorang yang memberikan informasi terkait judul penelitian adalah personel Apron Movement Control (AMC).

2. Objek Penelitian

Objek penelitiannya berupa data pelanggaran kendaraan yang melaju melebihi batas kecepatan di Service Road Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta pada bulan Mei 2019 yang diperoleh dari kantor Apron Movement Control (AMC).

C. Metode Analisa Data:

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode *Mixed Methods*. metode penelitian kombinasi (*Mixed Methods*) adalah suatu metode penelitian yang menggabungkan atau menggabungkan antara metode kuantitatif dengan metode kualitatif untuk digunakan secara bersama-sama dalam suatu kegiatan penelitian, sehingga diperoleh data yang lebih komprehensif, valid, dan obyektif. (Sugiyono, 2011).

Strategi *Mixed Methods* yang di gunakan penulis adalah strategi exploratis sekuensial. strategi ini kebalikan dari strategi ekspalanatoris sekuensial, pada tahap pertama peneliti mengumpulkan dan menganalisis data kualitatif kemudian mengumpulkan dan menganalisis data kuantitatif pada tahap kedua yang didasarkan pada hasil dari tahap pertama. Bobot utama pada strategi ini adalah pada data kualitatif (Creswell,2010).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengawasan personel Apron Movement Control (AMC) yang kurang optimal menyebabkan terjadinya pelanggaran peraturan dan tata tertib di apron Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta oleh oepreator Ground Support Equipment (GSE) dan kendaraan operasional, salah satunya adalah pelanggaran batas kecepatan berkendara di Service Road, hal ini disebabkan karena kurangnya intensitas

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

pengawasan personel Apron Movement Control (AMC).

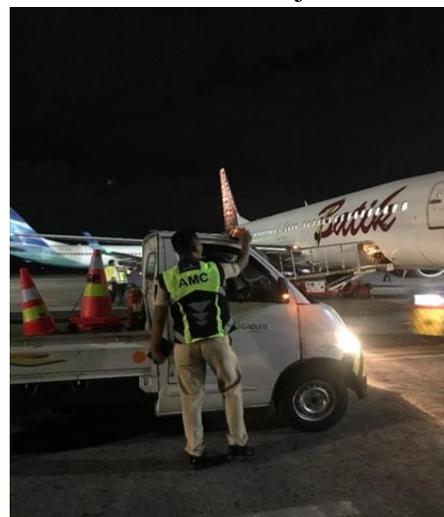
Saat melakukan pengawasan di lapangan, personel yang terjun ke sisi udara hanya 1 orang, baik pengawasan di terminal domestik, terminal internasional, maupun terminal kargo. Personel lainnya lebih fokus kepada menginput data penerbangan ke dalam komputer yang dilakukan di dalam ruangan Airport Operation Control Center dan Apron Movement Control Operation Room. Hal tersebut dirasa kurang maksimal karena untuk menjangkau pengawasan di wilayah Airside Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta secara langsung di lapangan sesuai standar operasional Apron Movement Control di Bandar Udara yang dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam AMC Manual membutuhkan 2 orang personel.

Meskipun fungsi pengawasan dapat sambil dilaksanakan di dalam ruangan dengan menggunakan CCTV tetapi yang lebih utama adalah melakukan pengawasan secara langsung di lapangan, terlebih sesuai standar operasional Apron Movement Control di Bandar Udara yang dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam AMC Manual yang tertuang pada metode pengawasan kegiatan operasional Ground Support Equipment (GSE), baik saat pemberian pelayanan kepada pesawat udara maupun di tempat penyimpanan salah satunya adalah “pengawasan dan penertiban di lapangan harus dilaksanakan secara simultan 1 jam sekali untuk menciptakan ketertiban di sisi udara dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan”. Hal tersebut bertujuan agar ketertiban di wilayah sisi udara khususnya ketertiban berkendara operator Ground Support Equipment (GSE) di Service Road ditengah banyaknya pelanggaran terhadap batas kecepatan laju kendaraan oleh operator GSE.

Dengan telah termuatnya Manual Of Standard (MOS) Personel Apron Movement Control (AMC) dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, dan SOP AMC dapat diartikan prosedur tersebut telah sah dan harus dilaksanakan oleh personel Apron Movement Control (AMC), dan personel Apron Movement Control (AMC) mengetahui adanya prosedur tersebut, tetapi menurut analisa penulis, dalam penerapannya prosedur tersebut belum dapat dilaksanakan secara optimal oleh personel Apron Movement Control (AMC).

A. Hasil Observasi

Berdasarkan SKEP 140/VI/1990 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara, Bab IV tentang Tata Tertib Berlalu Lintas Di Sisi Udara, Pasal 28a menyatakan bahwa “ Setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan ”, yaitu: pada jalan-jalan dilingkungan perparkiran pesawat udara (Service Road) 25 km/jam, terlebih sesuai Draft SOP AMC PM/JOG.OP/PU.06 tahun 2014, tertulis bahwa batas kecepatan berkendara di daerah Service Road adalah 10 km/jam.



Gambar 1 Operator GSE yang melanggar batas kecepatan

Hasil observasi paspasif yang dilakukan penulis di lapangan, kejadian yang

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

di temukan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta pada tanggal 17 Juni 2019 di area Service Road terminal domestik yaitu kendaraan operasional dari salah satu perusahaan Ground Handling ditemukan melaju dengan kecepatan di atas batas maksimal ditambah lagi kendaraan tersebut dalam kondisi lampu Steady Yellow dengan keadaan yang mati, pengemudi kendaraan tersebut beralasan karena terburu-terburu mengejar On Time Performance dikarenakan pesawat yang hendak mereka layani akan segera Landing di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. Hal tersebut dapat mempengaruhi terhadap keselamatan penerbangan sehingga dapat menimbulkan resiko yang akan terjadi, yaitu apabila kendaraan yang melaju kencang tersebut hilang kendali akan menyebabkan kecelakaan di wilayah Service Road, terlebih pada saat itu kondisi Service Road padat akan lalu lalang kendaraan Ground Support Equipment (GSE) dan penumpang yang hendak naik atau turun dari pesawat.



Gambar 2 Kondisi area Service Road yang ramai

Dengan melihat uraian-uraian di atas, terbukti bahwa tingkat intensitas pengawasan personel Apron Movement Control (AMC) sangat mempengaruhi dalam ketertiban pendedara kendaraan Ground Support Equipment (GSE), tingkat kedisiplinan

pengemudi kendaraan Ground Support Equipment (GSE) saat ini sangat rendah karena masih banyak dijumpai pelanggaran-pelanggaran, bahkan diantaranya ada yang tidak terpantau dan tidak sempat ditindak oleh petugas Apron Movement Control (AMC). Diataranya yang sering terjadi adalah pelanggaran terhadap batas kecepatan berkendara, hal ini dapat dilihat dari contoh data pelanggaran di sisi udara Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta pada bulan Mei 2019 sebagai berikut :

TANGGAL	WILAYAH PELANGGARAN	WISATAWANA	LOKASI PELANGGARAN	TIPE PELANGGARAN	NO. POL/BUKIT	JENIS PELANGGARAN	PEKERJA AMC	STATUS
02 May 19	Selamatan	Aula	Service Road	KECEPATAN		NGEBUT	Calhya G.D	Proses
04 May 19	KESELAMATAN	Capura	Service Road	ETT		STEADY YELLOW MATI	Rizkiy	Proses
04 May 19	M.ALU	Capura	Service Road	GRAND MAX	L3	NGEBUT	Rizman	Proses
10 May 19	KABANGSI D	Aula	Service Road	ETT		APAK KAGALANJARA	Calhya G.D	Proses
18 May 19	AMBIEL AIRBAG	Aula	Service Road	ETT		LALAI MENGUNCI DOLLE	Wahyudi	Proses
18 May 19	SEKONO	Capura	Service Road	JAVANCA		STEADY YELLOW MATI	Rizman	Proses
18 May 19	SEKONO AIRBAG	Jan	Service Road	GRAND MAX	8	NGEBUT	Rizman	Proses
20 May 19	KESELAMATAN	Capura	Service Road	ETT	21309	LALAI MENGUNCI DOLLE	Calhya G.D	Proses
20 May 19	KESELAMATAN	Capura	Service Road	AMBER		NGEBUT	Widada	Proses
20 May 19	KESELAMATAN	Aula	Service Road	ETT		APAK KAGALANJARA	Widada	Proses
25 May 19	JAYABANGS	Aula	Service Road	AMBER		HEMBAVA DOLLE MENGUNCI KENDARAAN OPERASIONAL	Rizkiy	Proses
26 May 19	M.AJAN	Jan	Service Road	AMBER		NGEBUT	Rizman	Proses
27 May 19	KEMUSIL M	Aula	Service Road	ETT	21059	NGEBUT	Rizman	Proses
27 May 19	YONG A	Jan	Service Road	GRAND MAX	A-055	STEADY YELLOW MATI	Calhya G.D	Proses

Gambar 3 Data Pelanggaran di Sisi Udara

Dalam jangka waktu satu bulan telah tercatat 5 pelanggaran batas kecepatan berkendara di Service Road, Hal tersebut menjadi bukti bahwa pelanggaran batas kecepatan berkendara sangat tinggi. Pentingnya pengawasan terhadap pengguna Ground Support Equipment (GSE) untuk mencegah terjadinya pelanggaran dan kecelakaan.

Banyaknya tugas yang harus dilaksanakan dengan keterbatasan jumlah personel menyebabkan fungsi pengawasan oleh unit Apron Movement Control (AMC) dirasa belum sepenuhnya dapat dilakukan secara optimal.

B. Wawancara

Bapak Habib Yuswanto & Bapak Suwar memberikan pernyataan bahwa penertiban di daerah sisi udara adalah tugas dari unit Apron Movement Control (AMC), menurut Bapak

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

Habib Yuswanto, kendaraan yang melaju di Service Road harus sesuai dengan kecepatan yang sudah ditentukan. Hal tersebut senada dengan jawaban dari Bapak Suwar bahwa jika operator Ground Support Equipment (GSE) melaju dengan kecepatan diatas batas maksimal dikhawatirkan membahayakan dikarenakan Service Road di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta juga menjadi tempat akses penumpang untuk menuju pesawat maupun dari pesawat menuju terminal.

Sistem pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh personil Apron Movement Control (AMC) dilakukan dengan 2 cara yaitu pengawasan melalui CCTV dari kantor dan pengawasan langsung di lapangan, tetapi pengawasan secara langsung di rasa kurang maksimal. Hal ini disampaikan oleh kedua informan dikarenakan masalah yang di hidapi terkait kurangnya intensitas pengawasan secara langsung di lapangan disebabkan karena personil Apron Movement Control (AMC) Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta memiliki tugas diluar tugas pokoknya yaitu menginput data penerbangan. Selain itu masalah lain yang menjadi faktor adalah karena kurangnya kebutuhan Sumber Daya Manusia (SDM) unit Apron Movement Control (AMC).penyebutan sumber gagasan yang dituliskan di dalam teks sebagai (1) pengakuan kepada pemilik gagasan bahwa penulis telah melakukan “peminjaman” bukan penjiplakan, dan (2) pemberitahuan kepada pembacanya siapa dan darimana gagasan tersebut diambil. Acuan memuat nama pengarang yang pendapatnya dikutip, tahun sumber informasi ditulis, dan/tanpa nomor halaman tempat informasi yang dirujuk diambil. Nama pengarang yang digunakan dalam acuan hanya nama akhir. Acuan dapat dituliskan di tengah kalimat atau di akhir kalimat kutipan.

C. Studi Kepustakaan

Berdasarkan studi kepustakaan yang dilakukan oleh penulis dari peraturan-peraturan didapatkan hasil sebagai berikut, sesuai dengan KP 262 Tahun 2017, tanggal 29 September 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome) BAB 9 poin 9.6.6 tentang tugas personel Apron Movement Control (AMC) dan SKEP 140/VI/1990 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara, Bab IV tentang Tata Tertib Berlalu Lintas Di Sisi Udara, bahwa pengawasan petugas Apron Movement Control (AMC) terhadap ketertiban berkendara pengemudi Ground Support Equipment (GSE) di sisi udara khususnya mengenai batas kecepatan laju kendaraan dinilai kurang optimal dikarenakan masih terdapat pengemudi GSE yang melanggar.

Hal tersebut seharusnya menjadi perhatian khusus mengingat menurut Standard Operating Procedures (SOP) Apron Movement Control (AMC) Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta yang tertuang pada PM/JOG.OP/PU.06 tertulis bahwa “ Batas kecepatan maksimum kendaraan yang bergerak di area Service Road adalah 10 Km/jam ”, ketentuan tersebut berbeda dengan Bandar Udara lain terkait tidak terpenuhinya ketentuan jarak antara Apron dan terminal di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.

Penulis juga mengkaji berdasarkan Standar Operasional Apron Movement Control di Bandar Udara yang dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam AMC Manual PT. Angkasa Pura I (Persero) mengenai kebutuhan Sumber Daya Manusia (SDM) personel unit Apron Movement Control (AMC). Kebutuhan jumlah Sumber Daya Manusia (SDM) personel unit AMC terbagi

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020
 ISSN : 2548-8112

menjadi 3 komponen wilayah kerja, dengan hasil sebagai berikut:

No.	Wilayah Kerja Personel <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	Jumlah Personel Unit AMC per Shift
1.	<i>Airport Operation Control Center (AOCC)</i>	1
2.	<i>Apron Movement Control Operation</i>	1
3.	<i>Operasional Follow Me Car dan Pengawasan Lapangan</i>	2
Total Kebutuhan SDM Personel Unit AMC per Shift		4

Total Kebutuhan SDM	=	Total Kebutuhan SDM Personel Unit AMC per Shift	x	Jumlah Shift
Personel Unit AMC	=	4	x	3
Total Jumlah Kebutuhan Personel Adalah 12 Orang				

Gambar 4 Total Kebutuhan SDM Unit AMC

Berdasarkan tabel di atas membuktikan bahwa penyebab pelaksanaan tugas dan fungsi pokok personel unit AMC kurang optimal dalam mengawasi ketertiban dan seluruh kegiatan di area sisi udara dikarenakan kebutuhan jumlah Sumber Daya Manusia (SDM) personel unit AMC masih belum sesuai dengan AMC Manual PT. Angkasa Pura I (Persero). Jumlah personel unit AMC berdasarkan rumus yang telah penulis hitung seharusnya berjumlah 12 orang dan terbagi dengan 3 shift, tetapi pada kenyataannya jumlah personel dari unit AMC Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta cuma berjumlah 11 orang.

No.	Shift	Nama	Jabatan	Tugas	Tingkatan Lisensi (Kompetensi)
1.	Alpha	Suwar	Team Leader	AMC <i>Operation</i>	Senior
2.		Wahyudi	Senior AMC	AOCC	Senior
3.		Cahya G. Diringrat	Senior AMC	<i>Operasional Follow Me Car dan Pengawasan Lapangan</i>	Senior
4.	Bravo	Jamid	Team Leader	AMC <i>Operation</i>	Senior
5.		Widada	Senior AMC	AOCC	Senior
6.		Ritzi Jati	Senior AMC	AOCC	Senior
7.		Asrul Sani	Junior AMC	<i>Operasional Follow Me Car dan Pengawasan Lapangan</i>	Junior
8.	Charlie	Habib Y.	Team Leader	AMC <i>Operation</i>	Senior
9.		Risman	Senior AMC	AOCC	Senior
10.		Hassan	Junior AMC	AOCC	Junior
11.		Putu Indra	Junior AMC	<i>Operasional Follow Me Car dan Pengawasan Lapangan</i>	Junior
Jumlah Total Personel AMC Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta adalah 11 Orang					

Gambar 5 Jumlah Total SDM Unit AMC

Hal tersebut semakin diperkuat karena ada beberapa personel yang pada penerapannya tidak berada pada tugas dan fungsi pokoknya, seperti jumlah personel yang berada di AOCC berjumlah 2 orang. Hal tersebut terjadi karena personel AMC juga harus mengisi data penerbangan di AMC Sheet, seharusnya itu bukan tugas pokok dari personel AMC yang menjadi tugas pokok personel AMC adalah Plotter, Planner, koordinator operasional maskapai dan Ground Handling. Seharusnya harus ada petugas tersendiri untuk fokus ke bagian input data.

Hal-hal diatas menyebabkan pekerja di area Apron menjadi tidak tertib dikarenakan kurang optimalnya kinerja personel unit AMC Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dalam mengawasi ketertiban sehingga menyebabkan masih sering ditemukan banyaknya pelanggaran yang terjadi di area tersebut.

D. Kuesioner

Berikut ini adalah data mengenai nilai Variabel X (kinerja pengawasan personil AMC) dan Variabel Y (tingkat pelanggaran batas kecepatan berkendara di service road) yang diperoleh dari perhitungan menggunakan skala likert

Variabel X	23	49	41
Variabel Y	39	48	20

Selanjutnya harus dicari terlebih dahulu korelasi ranknya dengan dibuat tabel sebagai berikut :

X	Y	Ranking X	Ranking Y	D	d ²
23	39	3	2	1	1
49	48	1	1	0	0
41	20	2	3	-1	1
Jumlah					2

$$\begin{aligned}
 r_s &= 1 - \frac{6\sum d^2}{n(n^2-1)} \\
 &= 1 - \frac{6 \cdot 2}{3(3^2-1)} \\
 &= 1 - \frac{6 \cdot 2}{3(8)} \\
 &= 1 - \frac{12}{24} \\
 &= 1 - 0,5 \\
 &= \mathbf{0,5 \text{ (korelasi yang cukup berarti)}}
 \end{aligned}$$

Dari perhitungan diatas diperoleh hasil skor Koefisien Korelasi 0,5 yang artinya, ada korelasi yang cukup berarti antara variabel X dan variabel Y. Karena hasil yang diperoleh tidak menghasilkan skor -minus maka artinya hubungan tersebut positif, yaitu apabila variabel X meningkat atau kinerja pengawasan semakin ditingkatkan, maka variabel Y tingkat pelanggaran batas kecepatan berkendara di Service Road akan berpengaruh.

PENUTUP

Kesimpulan

Setelah dilaksanakan penelitian terkait dengan judul dan permasalahan diatas yang dapat penulis uraikan pada bab sebelumnya, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut.

Kurangnya kedisiplinan dari operatoror Ground Support Equipment (GSE) dalam menaati peraturan batas kecepatan berkendara ditambah dengan kurangnya pengawasan personel Apron Movement Control (AMC) dalam melakukan pengawasan di lapangan menyebabkan terjadinya banyak pelanggaran batas kecepatan berkendara. Hal ini harus menjadi perhatian khusus mengingat Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta memiliki aturan batas kecepatan berkendara di Service Road yang berbeda dengan bandara lain yang pada umumnya batas kecepatan berkendara di Service Road maksimal 25 km/jam. Ketentuan batas kecepatan berkendara di Service Road Bandar Internasional Adisutjipto Yogyakarta menurut PM/JOG.OP/PU.06 tertulis bahwa “Batas kecepatan maksimum kendaraan yang bergerak di area Service Road adalah 10 km/jam ” dikarenakan adanya prosedur pembatasan pergerakan dan penggunaan kendaraan di Service Road terkait tidak terpenuhinya jarak antara Apron dan Gedung Terminal.

Pengawasan secara simultan langsung di lapangan terhadap pergerakan kendaraan Ground Support Equipment (GSE) yang sesuai Standard Operating Procedure (SOP) AMC belum dilaksanakan secara maksimal dikarenakan pengawasan lebih banyak dilakukan melalui CCTV di kantor. Meskipun fungsi pengawasan dapat sambil dilaksanakan di dalam ruangan dengan menggunakan CCTV tetapi yang lebih utama adalah melakukan pengawasan secara langsung di lapangan, terlebih sesuai standar operasional

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

Apron Movement Control di Bandar Udara yang dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam AMC Manual yang tertuang pada metode pengawasan kegiatan operasional Ground Support Equipment, baik saat pemberian pelayanan kepada pesawat udara maupun di tempat penyimpanan salah satunya adalah “pengawasan dan penertiban di lapangan harus dilaksanakan secara simultan untuk menciptakan ketertiban di sisi udara dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan”.

Selain itu, ditambah dengan kebutuhan jumlah SDM (Sumber Daya Manusia) personel unit Apron Movement Control (AMC) yang masih belum sesuai dengan AMC Manual PT. Angkasa Pura 1 (Persero). Hasil perhitungan rumus didapatkan bahwa jumlah personel yang dibutuhkan adalah 12 orang, tetapi pada saat ini jumlah personel unit AMC Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta adalah 11 orang.

Hal lain yang menjadi masalah dalam belum maksimalnya tugas dan fungsi pokok unit Apron Movement Control (AMC) adalah pelaksanaan tugas pokok kurang maksimal dikarekankan personel unit Apron Movement Control (AMC) juga melakukan pekerjaan diluar tugas pokoknya yaitu dengan turut melakukan input data penerbangan.

Saran

1. Meningkatkan pengawasan terhadap tata tertib lalu lintas pergerakan di Service Road Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dengan cara melakukan fungsi pengawasan sesuai dengan Standard Operating Procedure (SOP) AMC terkait pengawasan secara simultan keselamatan penerbangan dapat tercapai dengan baik sehingga meminimalisir pelanggaran di area Apron khususnya Service Road.
2. Merumuskan kembali sistem kerja personel unit Apron Movement Control (AMC) Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta berdasarkan Standar Operasional Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara yang dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam AMC Manual, dengan cara menambah kebutuhan jumlah SDM (Sumber Daya Manusia) dan menyesuaikan kembali berdasarkan tugas dan lingkungan kerja sesuai dengan perhitungan rumus kebutuhan jumlah Sumber Daya Manusia (SDM) personel unit Apron Movement Control (AMC) yang terbagi sesuai komponen wilayah kerja.
3. Menindak lanjuti pelanggaran batas kecepatan adalah salah satu bentuk pelanggaran berat. Perlu dilakukannya pembinaan seperti yang tertuang dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 262 Tahun 2017, tanggal 29 September 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome) BAB 9 poin 9.6.6 huruf (a) yaitu “melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di Apron”. Serta diadakannya Ramp Safety Campaign secara rutin dan terjadwal. Penyuluhan dapat dilakukan dengan cara seminar bersama.
4. Diharapkan penelitian selanjutnya lebih dapat memberikan ide-ide dan inovasi yang bagus sehingga dapat dijadikan saran untuk meningkatkan fungsi pengawasan dan menekan jumlah pelanggaran di sisi udara khususnya pelanggaran batas kecepatan berkendara.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ali, M. (2014). *Metodologi dan Aplikasi Riset Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- [2] Arikunto, S. (2008). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Karya.
- [3] Basrowi, S. (2008). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rineka Cipta.
- [4] Burhan, B. (2003). *Analisis Data Penelitian Kualitatif: Pemahaman Filosofis dan Metodologis ke Arah Penguasaan Model Aplikasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- [5] Creswell, J. W. (2010). *Research design: pendekatan kualitatif, kuantitatif, dan mixed*. Yogyakarta: PT Pustaka Pelajar.
- [6] Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (1985). *SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- [7] Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (1999). *SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- [8] Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2015). *KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara Keselamatan Penerbangan Sipil*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- [9] Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017). *KP 262 Tahun 2017 MOS Vol 1 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- [10] Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017). *KP 41 Tahun 2017 tentang Lisensi dan/atau Rating Personel Bandar Udara*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- [11] Internasional Civil Aviation Organization. (2009). *Vol I Aerodrome Design and Operations, Fifth Edition. In Annex 14*. Montreal: International Civil Aviation Organization.
- [12] PT. Angkasa Pura I (Persero). (2014). *In Standard Operating Procedure (SOP) AMC*. Yogyakarta: PT Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.
- [13] PT. Angkasa Pura I (Persero). (2016). *Standar Operasional Apron Movement Control Di bandar Udara Yang Dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero)*. Jakarta: PT. Angkasa Pura I (Persero).
- [14] Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Bisnis: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&D*. Bandung: Penerbit CV. Alfabeta.
- [15] Terry, R. George. (2006). *Prinsip-Prinsip Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.