

PENGARUH PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) TERHADAP KESELAMATAN DI SISI UDARA PADA BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA

PROYEK AKHIR



Oleh:

KEZIA DEVINA MARELLA REGINA
NIT: 30621036

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**PENGARUH PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL*
(AMC) TERHADAP KESELAMATAN DI SISI UDARA PADA BANDAR
UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA**

PROYEK AKHIR

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Mendapatkan Gelar Ahli Madya
(A.Md.) pada Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara



Oleh:

KEZIA DEVINA MARELLA REGINA
NIT: 30621036

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC)
TERHADAP KESELAMATAN DI SISI UDARA PADA BANDAR UDARA
TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA

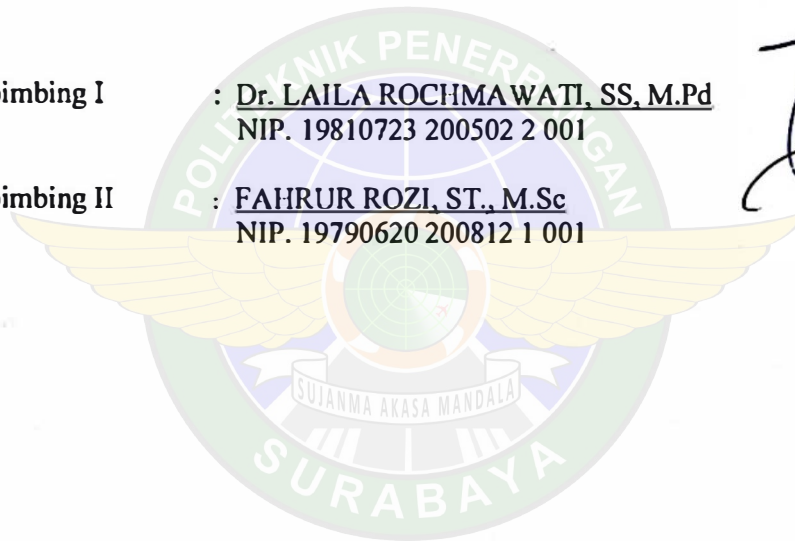
Oleh:

KEZIA DEVINA MARELLA REGINA
NIT. 30621036

Disetujui untuk diujikan pada :

Pembimbing I : Dr. LAILA ROCHMAWATI, SS, M.Pd
NIP. 19810723 200502 2 001

Pembimbing II : FAHRUR ROZI, ST., M.Sc
NIP. 19790620 200812 1 001



[Handwritten signatures of the supervisors]

HALAMAN PENGESAHAN

PENGARUH PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) TERHADAP KESELAMATAN DI SISI UDARA PADA BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA

Oleh:

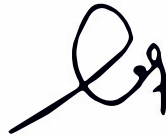
KEZIA DEVINA MARELLA REGINA
NIT. 30621036

Telah dipertahankan dan dinyatakan lulus pada Ujian Proyek Akhir
Program Pendidikan Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya
Pada tanggal : 06 Agustus 2024

Panitia Penguji :

1. Ketua : Ir. WASITO UTOMO, MM.
NIP. 19600506 199203 1 003
2. Sekretaris : Dr. LAILA ROCHMAWATI, SS, M.Pd.
NIP. 19810723 200502 2 0001
3. Anggota : Dr. FAOYAN AGUS F, S Pd.ing., M.Pd
NIP. 19840819 201902 1 001

Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara



LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.
NIP. 19871109 200912 2 002

PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama	Kezia Devina Marella Regina
NIT	30621036
Judul Proyek Akhir	Pengaruh Pengawasan Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC) Terhadap Keselamatan di Sisi Udara Pada Bandar Tjilik Riwut Palangka Raya.

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Proyek Akhir ini merupakan karya asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik, baik di Politeknik Penerbangan Surabaya maupun di Perguruan Tinggi lain, serta dipublikasikan, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
2. Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non- Exclusive Royalty- Free Right*) kepada Politeknik Penerbangan Surabaya beserta perangkat yng ada (jika diperlukan). Dengan hak ini, Politeknik Penerbangan Surabaya berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya dengan tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan saya buat dengan sebenarnya. Apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Surabaya, 06 Agustus 2024
Yang membuat pernyataan



Kezia Devina Marella R
NIT.30621036

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah memberikan kesehatan, pengetahuan, keterampilan, pengalaman yang senantiasa diberikan kepada penulis. Sehingga penulis mampu menyelesaikan Proyek Akhir yang berjudul *“PENGARUH PENGAWASAN UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) TERHADAP KESELAMATAN DI SISI UDARA PADA BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA”* dengan baik dan tepat waktu. Penyusunan Proyek Akhir ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat pembuatan proyek akhir. Ucapan terimakasih saya sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan Proyek Akhir ini terutama kepada:

1. Tuhan Yesus Kristus, Yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan Pada hamba-Nya;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Kepala Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya;
4. Ibu Dr. Laila Rochmawati, SS, M.Pd selaku Dosen Pembimbing 1, yang senantiasa membantu menyelesaikan Proyek ini;
5. Bapak Fahrur Rozi, S.T.,M.Sc selaku Dosen Pembimbing 2, yang senantiasa membantu menyelesaikan Proyek ini;
6. Kepada seluruh Dosen dan Instruktur pengajar Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya;
7. Kepada kedua orang tua dan adik saya yang telah mendukung dalam penyelesaian Proyek akhir ini;
8. Rekan – rekan D3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan VII yang telah memberikan semangat dan selalu menemani suka dan duka dalam menyelesaikan Proyek Akhir ini;
9. Semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu yang telah membantu saya dalam menyelesaikan proyek akhir ini;
10. Untuk diri saya, terimakasih karena telah berjuang hingga saat ini;

Tentunya Proyek Akhir ini masih jauh dari kata sempurna, maka dari itu diharapkan saran, pendapat, serta kritikan yang bersifat membangun serta semoga Proyek Akhir ini berguna bagi pembaca umunya.

Surabaya , 07 Maret 2024


Kezia Devina M R
NIT.30621036

ABSTRAK

PENGARUH PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) TERHADAP KESELAMATAN DI SISI UDARA PADA BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA

Oleh :

KEZIA DEVINA MARELLA R

NIT : 30621036

Pengawasan ketertiban dan keselamatan di *apron* Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya merupakan tugas yang harus dilakukan oleh unit *Apron Movement Control* (AMC). Semakin bertambahnya jumlah penerbangan juga disertai dengan bertambahnya potensi terjadinya *Accident* dan *Incident* sangat berpengaruh besar terhadap keselamatan dan ketertiban di *Apron*. Melihat kondisi ini maka unit *Apron Movement Control* (AMC) harus meningkatkan pengawasan guna mencegah terjadinya *accident* dan *incident* yang dapat mengancam keselamatan penerbangan di *airside*.

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif *kuantitatif*. Teknik penelitian menggunakan metode observasi dan kuesioner. Instrumen yang digunakan untuk menguji hipotesis adalah analisis regresi linear sederhana, dan uji *t*-parsial. Sedangkan untuk perhitungan analisa tersebut adalah dengan teknik skala *likert*, uji validitas, uji reliabilitas, uji normalitas dan analisis korelasi.

Hasil penelitian yang telah dilakukan penulis membuktikan bahwa uji validitas dengan teknik *spearman correlation* dan uji reliabilitas dengan rumus *cronbach's alpha* untuk mendapatkan data yang reliabel. Serta hasil dari uji daya yang dilakukan, terdapat koefisien korelasi, yang menunjukkan bahwa hubungan antara pengawasan personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap keselamatan di sisi udara kuat dan nyata sebesar 0,780 sehingga jika pengawasan personel unit AMC ditingkatkan maka keselamatan di sisi udara juga akan semakin meningkat.

Kata Kunci: *Pengawasan, Apron, Apron Movement Control, Airside Operator, Sisi Udara*

ABSTRACT

THE INFLUENCE OF MONITORING THE UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) ON AIRSIDE SAFETY AT TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA AIRPORT

By :

KEZIA DEVINA MARELLA R

NIT : 30621036

Monitoring order and safety on the apron of Tjilik Riwut Palangka Raya airport is a task that must be carried out by Apron Movement Control (AMC) unit. The increasing number of flights is also accompanied by an increase in the potential for accidents and incidents which have a major influence on safety and order on the apron. Seeing this condition, the Apron Movement Control (AMC) Personnel must increase supervision in order to prevent accidents and incidents that can threaten the safety of flights on the airside.

The research method used is descriptive quantitative. The research technique uses observation and questionnaire methods. The instruments used to test the hypothesis are simple linear regression analysis, determination test, and partial test. As for the calculation of the analysis is the Likert scale technique, validity test, reliability test, and hypothesis analysis.

The results of the research carried out by the author prove that the validity test uses the Spearman correlation technique and the reliability test uses the Cronbach's alpha formula to obtain reliable data. As well as the results of the power tests carried out, there is a correlation coefficient, which shows that the relationship between supervision of Apron Movement Control (AMC) personnel and safety on the air side is strong and real at 0.780 so that if supervision of AMC and Airside Operator personnel is improved then safety on the air side will also will increase further.

Keywords : *Supervision, Apron, Apron Movement Control, Airside Operator, Airside.*

DAFTAR ISI

	Halaman
PROYEK AKHIR	i
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK.....	vi
ABSTRACT.....	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Batasan Masalah.....	4
1.4 Tujuan Penelitian.....	5
1.5 Hipotesis.....	5
1.6 Manfaat Penelitian.....	6
1.7 Sistematika Penulisan.....	6
BAB 2 LANDASAN TEORI.....	7
2.1. Tinjauan Teoritis.....	7
2.1.1 Pengertian Pengaruh.....	7
2.1.2 Pengertian Pengawasan.....	7
2.1.3 Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	8
2.1.4 Pengertian Airside Operator	11

2.1.5 Ketertiban dan Keamanan Terbatas.....	11
2.1.6 Keselamatan di Sisi Udara	17
2.2.Kajian Pustaka Terdahulu yang Relevan.....	17
BAB 3 METODE PENELITIAN	20
3.1. Desain Penelitian.....	20
3.2. Variabel Penelitian.....	23
3.2.1. Definisi Variabel Penelitian.....	23
3.3. Subjek Penelitian.....	25
3.3.1. Populasi	25
3.3.2. Sampel.....	26
3.3.3. Objek Penelitian	26
3.4. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	26
3.4.1. Instrumen Penelitian.....	30
3.5. Teknik Analisis Data.....	32
3.5.1 Uji Prasyarat.....	32
3.5.2 Uji Hipotesis.....	35
3.6. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	37
3.6.1. Lokasi Penelitian.....	37
3.6.2. Waktu Penelitian.....	38
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN.....	39
4.1 Hasil Penelitian	39
4.1.1 Pengaruh Pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC)Terhadap Keselamatan di Sisi Udara.....	39
4.1.2 Ketersediaan dan kualitas CCTV yang digunakan untuk membantu pengawasan sisi udara	53
4.2 Pembahasan Hasil Penelitian	55
4.2.1 Pengaruh Pengawasan Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC) Terhadap Keselamatan di Sisi Udara	55
4.2.2 Ketersediaan dan kualitas CCTV yang digunakan untuk membantu pengawasan sisi udara	64

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	66
5.1 Kesimpulan	66
5.2 Saran.....	66
DAFTAR PUSTAKA.....	68
LAMPIRAN.....	1
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	94



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Incident.....	3
Gambar 3.1 Desain Penelitian.....	22
Gambar 3.2 Variabel Penelitian.....	23
Gambar 4.1 Kondisi CCTV apabila di playback.....	54
Gambar 4.2 Kondisi CCTV.....	55
Gambar 4.3 Nilai r tabel pada sig 5% dengan df = 33	56
Gambar 4.4 Hasil Uji Normalitas Kolmogrov-Smirnov	58
Gambar 4.5 Hasil Uji Normalitas Metode Probability Plot	59
Gambar 4.6 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman	60
Gambar 4.4.7 Hasil Persamaan Regresi (SPSS)	60
Gambar 4.8 Distribusi Nilai T Tabel	62
Gambar 4.9 Hasil Uji Nilai T Hitung	62
Gambar 4.10 Kondisi CCTV.....	64



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Kajian Pustaka Terdahulu Yang Relevan	17
Tabel 3.3.1 Indikator Variabel X (SOP AMC dan PR 21 Tahun 2023).....	24
Tabel 3.3.2 Indikator Variabel Y (SOP AMC, SKEP/100/XI/1985 dan SKEP/140/VI/1999)	24
Tabel 3.3.3 Kuesioner	28
Tabel 3.3.4 Kuesioner	29
Tabel 3.3.5 Skala Likert	31
Tabel 3.3.6 Tabel Presentase	32
Tabel 3.3.7 Uji Korelasi Rank Spearman.....	35
Tabel 3.3.8 Waktu Penelitian.....	38
Tabel 4.1 Hasil Jawaban Responden.....	40
Tabel 4.2 Hasil Kuesioner Pernyataan 1	41
Tabel 4.3 Hasil Kuesioner Pernyataan 2	42
Tabel 4.4 Hasil Kuesioner Pernyataan 3	43
Tabel 4.5 Hasil Kuesioner Pernyataan 4	44
Tabel 4.6 Hasil Kuesioner Pernyataan 5	45
Tabel 4.7 Hasil Kuesioner Pernyataan 6	46
Tabel 4.8 Hasil Kuesioner Pernyataan 7	47
Tabel 4.9 Hasil Kuesioner Pernyataan 8	48
Tabel 4.10 Hasil Kuesioner Pernyataan 9	49
Tabel 4.11 Hasil Kuesioner Pernyataan 10	50
Tabel 4.12 Hasil Kuesioner Pernyataan 11	51
Tabel 4.13 Hasil Kuesioner Pernyataan 12	52
Tabel 4.14 Hasil Uji Validitas (Variabel X).....	57
Tabel 4.15 Hasil Uji Validitas (Variabel Y).....	57

DAFTAR LAMPIRAN

		Halaman
Lampiran	A1 Standar Operasi dan Prosedur Airside Operation.....	A-1
	A2 Penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM).....	A-2
	A3 Pengawasan Daerah Pergerakan Pesawat Udara.....	A-3
	A4 Penanganan Incident dan Accident Di Sisi Udara.....	A-4
	A5 Tata Tertib Berlalu Lintas di Daerah Pergerakan.....	A-5
Lampiran	B1 PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan.....	B-1
Lampiran	C1 KP 139 Tahun 2018 Tentang Pemeriksaan dan Pengujian Operasi Fasilitas Keamanan Penerbangan..	C-1
Lampiran	D1 Dokumentasi.....	D-1
	D2 Random Check.....	D-2
	D3 Inspeksi Runwat, Taxiway, dan Apron.....	D-3
	D4 Surat Tilang.....	D-4
	D5 CCTV Bernoda dan Buram.....	D-5
Lampiran	E1 Pertanyaan Kuesioner.....	E-1
Lampiran	F1 Hasil Kuesioner.....	F-1

DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG

<u>Singkatan</u>	<u>Nama</u>	Pemakaian pertama kali pada halaman
BUMN	Badan Usaha Milik Negara	1
SOP	<i>Standar Operasional Prosedur</i>	2
AMC	<i>Apron Movement Control</i>	2
IATA	<i>International Air Transport Association</i>	2
GSE	<i>Ground Support Equipment</i>	2
CASR	<i>Civil Aviation Safety Regulation</i>	8
FOD	<i>Foreign Object Damage</i>	9
KBBI	Kamus Besar Bahasa Indonesia	11



DAFTAR PUSTAKA

- Amstrong, S. (2012). Illusion in Regression Analysi. *International Journal Forecasting*, 28, 689–693.
- Arikunto, S. ((2006)). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT.Rineka Cipta.
- Arikunto, S. (2008). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Karya.
- Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. (14th ed.). Jakarta: Rineka Cipta.
- Arikunto, S. (n.d.). *Penelitian Tindakan Kelas*. Jakarta:Bumi.
- Cooper, D. R., & Schindler, P. (2017). *Business Research Methods* (12th ed.). Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- Dahl, R. A. (1990). *Martiin Rodderick Book*.
- Dantes, N. (2012). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Andi.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017). KP 41 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil . 139-11.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2018). KP 138 Tahun 2018 Tentang Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2018). KP 141 Tahun 2018 Tentang Standar Teknis dan Operator Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2018). KpP 139 Tahun 2018 Tentang Pemeriksaan dan Pengujian Operasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2018). PR Tahun 2023 Tentang Standar Teknis Operasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2020). PM 51 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional.
- Ghozali, I. (2009). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hajar, I. (1996). *Dasar- Dasar Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Hasan, M. I. (2001). *Pokok-Pokok Materi Statistik 2 (Statistik Inferentif)*. (2nd ed.). Jakarta: PT Bumi Aksara.

- Husna, A. (2018). *Kajian Kinerja Pengawasan Personil Apron Movement Control (AMC) Terhadap Keselamatan di Apron Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Jakarta*. Politeknik Penerbangan Surabaya.
- (Maharani, 2020) *Journal of Education Technology Information Social Sciences and Health* (Vol. 1, Issue 1).
- Mahmoedin. (2010). Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Nasution, S. (2017). *Variabel penelitian*. Raudhah
- Narbuko, C., & Achmadi, A. (2015). Metodologi Penelitian. In *Perpustakaan Nasional RI*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Nazir, M. (2003). *Metode Penelitian*. Jakarta : Ghalia Indonesia
- Notoatmodjo, Soekidjo. (2009). *Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Personel Pesawat Udara dan barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan. (n.d.).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2019 Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional
- PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139
- Riduwan. (2004). *Metode Observasi dan Penelitian*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Riduwan, A. (2010). Etika dan Perilaku Koruptif dalam Praktik Manajemen Laba: Studi Hermeneutika. *Jurnal Akuntansi Dalam Praktik Manajemen Laba: Studi Hermeneutika*, 14(2), 1–21.
- Rizki, M., Doriza, S., & Dudung, A. (2022). Konsep Sistem Manajerial Pada Prodi Rekayasa Keselamatan Kebakaran 1. *Jurnal Manajer Pendidikan*, 16(1).
- Sedarmayanti, & Hidayat, S. (2002). *Metodologi Penelitian*. Bandung: Mandar Maju.
- Sugiyono. (2005). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : ALFABETA.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Bisnis*. Alfabeta.

- Sugiyono. (2012). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : Alfabeta
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Suwandi., B. d. (2009). *Memahami Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: PT.Rineka Cipta.
- Sujarweni, W. (2014). *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. (n.d.).
- Yusanti, S., Nurtiani, A. T., & Oktariana, D. R. (2022). Pengembangan Media Pasir Kinetik Dalam Menstimulasi Kemampuan Logical Thinking Anak Kelompok A Di Tk Negeri 5 Banda Aceh. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa*, 3(2).

LAMPIRAN

LAMPIRAN A1 : Standar Operasi dan Prosedur Airside Operation

STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR AIRSIDE OPERATION	PENERBITAN TANDA IZIN MENGEMUDI (TIM)	
	Dok. No : PKY.03.01.H Tanggal : Januari 2023	Revisi : 00 Page : 01 of 03

H. PENERBITAN TANDA IZIN MENGEMUDI (TIM)

1. Pendahuluan

- a. Tanda Izin Mengemudi (TIM) adalah tanda bukti kecakapan dan keabsahan pengemudi untuk mengemudikan kendaraan bermotor di sisi udara yang diberikan kepada orang yang namanya tertera di dalamnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. Berdasarkan golongan TIM dibagi 2 (dua), yaitu:
 - 1) TIM A = untuk mengemudikan kendaraan jenis sedan, jeep dan peralatan yang mempunyai jumlah berat tidak lebih dari 3500 kg;
 - 2) TIM B = untuk mengemudikan jenis Bus dan peralatan yang mempunyai jumlah berat lebih dari 3500 kg.
- c. Maksud dan tujuan prosedur ini adalah sebagai pedoman bagi bandar udara yang mendapat pendelegasian kewenangan dari Kantor Otoritas Bandar Udara dalam hal penerbitan TIM.

2. Prosedur

- a. Memeriksa kelengkapan administrasi yang meliputi:
 - 1) Surat permohonan TIM kepada *Executive General Manager*;
 - 2) Pas foto 2x3 sebanyak 2 lembar;
 - 3) Tanda pengenalan karyawan asal tempat bekerja;
 - 4) Formulir permohonan TIM;
 - 5) Fotokopi Pas bandar udara yang masih berlaku;
 - 6) Surat Keterangan sehat jasmani dan rohani serta tidak buta warna dari dokter;

MA

**STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR
AIRSIDE OPERATION**

**PENERBITAN TANDA IZIN
MENGEMUDI (TIM)**

Dok. No : PKY.03.01.H

Revisi : 00

Tanggal : Januari 2023

Page : 02 of 03

- 7) Fotokopi Surat Izin Mengemudi/SIM dari Kepolisian RI yang masih berlaku dan sesuai golongan TIM;
 - 8) Fotokopi Surat Tanda Kecakapan Personel/STKP bagi operator *Ground Support Equipment* (GSE) yang masih berlaku;
 - 9) Bukti Pembayaran pembuatan TIM.
- b. Melakukan sosialisasi *Safety Awareness* tentang peraturan dan tata tertib berkendara di sisi udara dan pengenalan layout sisi udara;
- c. Melakukan pengujian tertulis terhadap pemohon TIM yang meliputi:
- 1) Peraturan dan tata tertib bandar udara;
 - 2) *Layout* sisi udara.
- d. Perpanjangan/hilang/rusak TIM :
- 1) Bagi perpanjangan TIM atau rusak sehingga tidak dapat dibaca waktu pengajuan paling lambat 10 (sepuluh) hari kerja sebelum masa berlaku TIM habis;
 - 2) Melengkapi kelengkapan administrasi layaknya pengajuan TIM baru, dengan tambahan bagi TIM yang hilang yaitu:
 - a) Surat Keterangan Kehilangan dari Kepolisian RI;
 - b) Surat Pernyataan dari pihak yang kehilangan diketahui dan ditandatangani atasan/penanggung jawab tempatnya bekerja.
- e. Tindakan Pelanggaran
- 1) TIM dibekukan selama 1 (satu) minggu, apabila:
 - a) Mendapatkan peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing

STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR AIRSIDE OPERATION	PENERBITAN TANDA IZIN MENGEMUDI (TIM)	
	Dok. No : PKY.03.01.H	Revisi : 00
	Tanggal : Januari 2023	Page : 03 of 03

5 (lima) hari kerja, dikarenakan pemegang TIM tidak mematuhi tata tertib sesuai yang tertuang di aturan SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara;

b) TIM dibekukan tanpa melalui peringatan ,dalam hal pemegang TIM tersebut:

(1) Terganggu kesehatan jiwanya sehingga tidak dapat menjalankan tugasnya; atau

(2) Terkena pengaruh alkohol atau obat-obatan yang dapat mempengaruhi jiwanya.

2) TIM dicabut, apabila:

a) Melakukan pelanggaran atau tidak mematuhi tata tertib yang berlaku sesuai dengan peraturan yang ada;

b) Tidak mengindahkan peraturan tertulis;

c) TIM dicabut tanpa melalui peringatan, dalam hal pemegang TIM tersebut:

(1) Digunakan orang lain;

(2) Diperoleh dengan cara tidak sah;

(3) Data yang terdapat dalam TIM diubah;

(4) Melakukan tindakan yang membahayakan keamanan negara; atau

(5) Melakukan tindakan yang membahayakan kemanan keselamatan penerbangan.

3) Pencabutan TIM akan dipertimbangkan/berakhir apabila yang bersangkutan membuat laporan tertulis diketahui atasan tempatnya bekerja dengan keterangan yang benar dan dapat dipercaya.



STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR AIRSIDE OPERATION	PENGAWASAN DAERAH PERGERAKAN PESAWAT UDARA	
	Dok. No : PKY.03.01.J	Revisi : 00
	Tanggal : Januari 2023	Page : 01 of 03

J. PENGAWASAN DAERAH PERGERAKAN PESAWAT UDARA

1. Pendahuluan

- a. Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara ditujukan untuk memastikan operasi pelayanan pergerakan pesawat udara di apron terbebas dari gangguan *obstacle & Foreign Object Debris* (FOD).
- b. Petugas bandar udara melaksanakan pengawasan daerah pergerakan pesawat udara di apron baik untuk pesawat udara yang datang maupun berangkat, pesawat udara ke/dari hangar, perpindahan pesawat udara dari satu *parking stand* ke *parking stand* lainnya (RSS) dan pesawat udara yang kembali ke *parking stand* (RTA/RTB), sebagai upaya pencegahan terjadinya kerusakan pesawat udara akibat *obstacle & Foreign Object Debris* (FOD) di *apron*.
- c. Pada saat melaksanakan inspeksi lapangan, petugas bandar udara diharuskan melengkapi diri dengan Alat Pelindung Diri (APD) dan alat komunikasi dua arah *Handy Talkie* (HT).
- d. Pengawasan pergerakan pesawat udara di apron, dapat dilakukan dengan 2 cara:
 - 1) Inspeksi lapangan.
 - 2) Monitor (*Closed Circuit Television*) CCTV di ruang opsional (Jika ada);

2. Prosedur

- a. *Officer*
 - 1) Melaksanakan pengawasan terhadap orang, kendaraan, *GSE* dan kebersihan apron serta *service road* untuk

WB

34

**STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR
AIRSIDE OPERATION**

**PENGAWASAN DAERAH
PERGERAKAN PESAWAT UDARA**

Dok. No : PKY.03.01.J

Revisi : 00

Tanggal : Januari 2023

Page : 02 of 03

memastikan operasi pergerakan pesawat udara menuju ke/dari *Parking Stand* bebas dari *obstacle* dan bahaya FOD;

- 2) Memastikan tipe pesawat udara yang datang sesuai dengan kapasitas *Parking Stand* yang dialokasikan;
- 3) Menghentikan pergerakan pesawat udara, orang, kendaraan dan GSE di apron dengan alasan keselamatan;
- 4) Memastikan *wheel chock* terpasang pada saat pesawat udara parkir;
- 5) Melaporkan situasi dan kondisi di lapangan melalui alat komunikasi atau radio komunikasi dua arah (HT) kepada *Supervisor*;

b. *Supervisor*

- 1) Menginformasikan kepada petugas *Tower* apabila terjadi kondisi adanya *obstacle* dan bahaya FOD di apron yang mengganggu operasi pergerakan pesawat udara;
- 2) Menginformasikan kepada petugas *Tower* apabila terjadi ketidaksesuaian antara tipe pesawat udara dengan kapasitas *parking stand*;
- 3) Mengambil keputusan untuk merubah alokasi *Parking Stand* dengan alasan keselamatan dan kelancaran operasional dan berkoordinasi dengan *tower*, Petugas penempatan parkir pesawat udara, *ground handling/airlines*;
- 4) Melaporkan kejadian kepada *Coordinator* secara lisan dan tertulis;
- 5) Membuat laporan harian di *Logbook*.

pk8

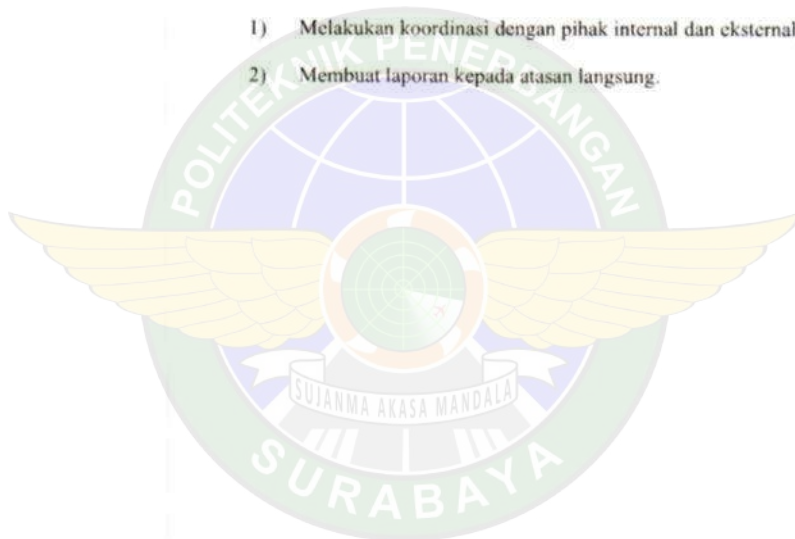
STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR AIRSIDE OPERATION	PENGAWASAN DAERAH PERGERAKAN PESAWAT UDARA	
	Dok. No : PKY.03.01.J	Revisi : 00
	Tanggal : Januari 2023	Page : 03 of 03

c. *Coordinator*

- 1) Melakukan koordinasi dengan unit-unit terkait;
- 2) Memeriksa dan mengevaluasi laporan kejadian yang diterima dari *Supervisor* lalu meneruskan kepada Pimpinan Unit;
- 3) Membantu Pimpinan Unit dalam menyelesaikan permasalahan administrasi dan operasional.

d. *Pimpinan Unit*

- 1) Melakukan koordinasi dengan pihak internal dan eksternal;
- 2) Membuat laporan kepada atasan langsung.



Handwritten signature/initials.

STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR AIRSIDE OPERATION	PENANGANAN <i>INCIDENT</i> DAN <i>ACCIDENT</i> DI SISI UDARA	
	Dok. No : PKY.03.01.P	Revisi : 00
	Tanggal : Januari 2023	Page : 01 of 03

P. PENANGANAN *INCIDENT* DAN *ACCIDENT* DI SISI UDARA

1. Pendahuluan

- a. *Incident* adalah suatu peristiwa selain kecelakaan (*accident*) yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang mempengaruhi atau dapat mempengaruhi keselamatan operasi pesawat udara.
- b. *Accident* adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius.
- c. Pelaporan kejadian (*incident*), kejadian serius (*serious incident*) dan kecelakaan (*accident*) di bandar udara dilaporkan kepada:
 - 1) Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
 - 2) PT. Angkasa Pura II;
 - 3) *Aeronautical Information Service* (AIS).
- d. Pengawasan pergerakan di Sisi udara, dapat dilakukan dengan 2 cara:
 - 1) Inspeksi lapangan;
 - 2) Monitor *Closed Circuit Television* (CCTV) di ruang kantor pengawasan sisi udara (jika ada).

2. Prosedur

- a. Penanganan *Incident* di sisi udara
 - 1) *Officer*
 - a) Petugas bandar udara segera meluncur ke lokasi dan menganalisis/mengumpulkan informasi awal dan barang bukti (*evidence*) serta berkoordinasi dengan Supervisor/Pimpinan Unit/unit terkait untuk eskalasi berita adanya *incident/accident*;

Handwritten signature

45

STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR AIRSIDE OPERATION	PENANGANAN <i>INCIDENT</i> DAN <i>ACCIDENT</i> DI SISI UDARA	
	Dok. No : PKY.03.01.P	Revisi : 00
	Tanggal : Januari 2023	Page : 02 of 03

- b) Apabila diperlukan dapat dilakukan *hijack parking stand* untuk sementara demi alasan *safety*;
 - c) Menahan sementara Pas bandar udara dan/atau kartu lisensi/rating pelaku untuk pertanggungjawaban;
 - d) Melaporkan kepada *Supervisor* mengenai kondisi di lapangan;
 - e) Mengawasi area sekitar TKP untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan;
 - f) Mendampingi petugas *Rescue & Fire Fighting Service* (RFFS) atau petugas medis dalam proses evakuasi atau penyelamatan dan memastikan bahwa *apron/parking stand* telah bersih dan siap digunakan kembali;
 - g) Menginformasikan kepada *Supervisor* jika proses evakuasi telah selesai dilaksanakan dan *parking stand* siap dipergunakan;
 - h) Membuat laporan awal kronologis kejadian *incident* dan *accident*.
- 2) *Supervisor*
- a) Mendampingi *Officer* dalam melaksanakan kegiatan evakuasi ataupun mengumpulkan informasi awal serta melakukan analisis kejadian;
 - b) Melakukan komunikasi melalui HT atau telepon dengan unit terkait untuk meminta bantuan dan melaporkan kejadian;
 - c) Mendata kerusakan fasilitas atau korban dari kejadian *incident* atau *accident* tersebut;

Handwritten signature

STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR AIRSIDE OPERATION	PENANGANAN <i>INCIDENT</i> DAN <i>ACCIDENT</i> DI SISI UDARA	
	Dok. No : PKY.03.01.P	Revisi : 00
	Tanggal : Januari 2023	Page : 03 of 03

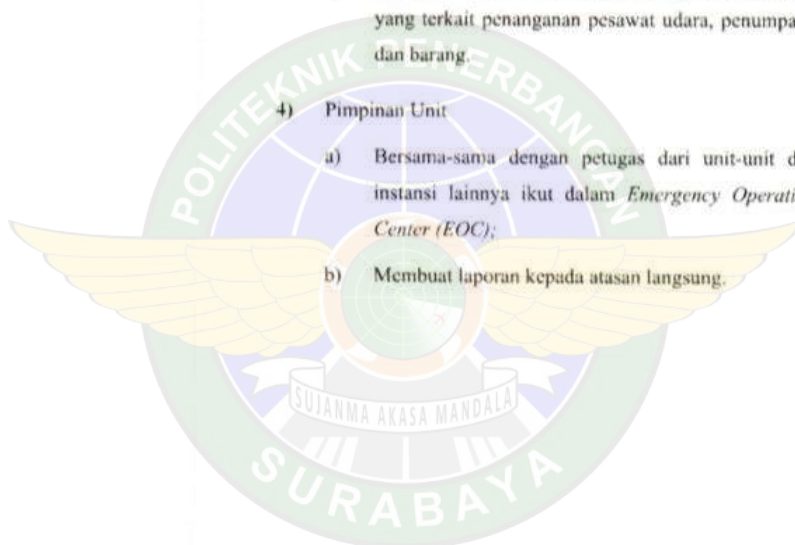
- d) Membuat laporan dan melaporkan kejadian, *incident* atau *accident* kepada *Coordinator*;
- e) Membuat laporan harian di *Logbook*.

3) *Coordinator*

- a) Memeriksa dan mengevaluasi laporan kejadian yang diterima dari *Supervisor* lalu meneruskan kepada Pimpinan Unit;
- b) Melakukan koordinasi dengan unit-unit dan instansi yang terkait penanganan pesawat udara, penumpang dan barang.

4) *Pimpinan Unit*

- a) Bersama-sama dengan petugas dari unit-unit dan instansi lainnya ikut dalam *Emergency Operation Center (EOC)*;
- b) Membuat laporan kepada atasan langsung.



Handwritten signature



TATA TERTIB BERLALU LINTAS DI DAERAH PERGERAKAN

Setiap pengemudi di daerah pergerakan dilarang:

- a. Mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan yaitu:
 - Pada Access Road (diluar apron) 40 km/jam;
 - Pada Service Road 25 km/jam;
 - Pada Apron 10 km/jam.
- b. Meninggalkan kendaraan tanpa pengawasan;
- c. Menempatkan atau mengemudikan kendaraan pada jarak kurang dari 8 m di depan atau 80 m di belakang mesin jet dalam keadaan hidup.



TATA TERTIB BERLALU LINTAS DI DAERAH PERGERAKAN

Setiap pengemudi di daerah pergerakan wajib:

- a. Mematuhi marka dan rambu lalu lintas serta perintah atau petunjuk yang diberikan oleh petugas yang berwenang.
- b. Memberikan prioritas kepada pesawat udara yang sedang bergerak, penumpang, kendaraan emergency dan pesawat udara yang ditarik.
- c. Memperlambat laju kendaraan jika mendekati pesawat udara (5 km/jam).

LAMPIRAN B : PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR PR 21 TAHUN 2023
TENTANG
STANDAR TEKNIS DAN OPERASIONAL PERATURAN KESELAMATAN
PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 (*MANUAL OF STANDARD CASR
PART 139*) VOLUME I AERODROME DARATAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturagambarn Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 tentang *Aerodrome* butir 139.009 huruf a telah mengatur bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai *Aerodrome* Daratan tertuang di dalam Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standard CASR Part 139*) Volume I tentang *Aerodrome* Daratan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standard CASR Part 139*) Volume I *Aerodrome* Daratan;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
3. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);
5. Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 33);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 Tentang *Aerodrome* (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 1438);
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 815);

**LAMPIRAN C : KP 139 Tahun 2018 Tentang Pemeriksaan dan Pengujian
Operasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.**

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR : KP 139 TAHUN 2018

TENTANG
PEMERIKSAAN DAN PENGUJIAN OPERASI
FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Bab VII butir 7.10 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pemeriksaan dan Pengujian Operasi Fasilitas Keamanan Penerbangan;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4936);

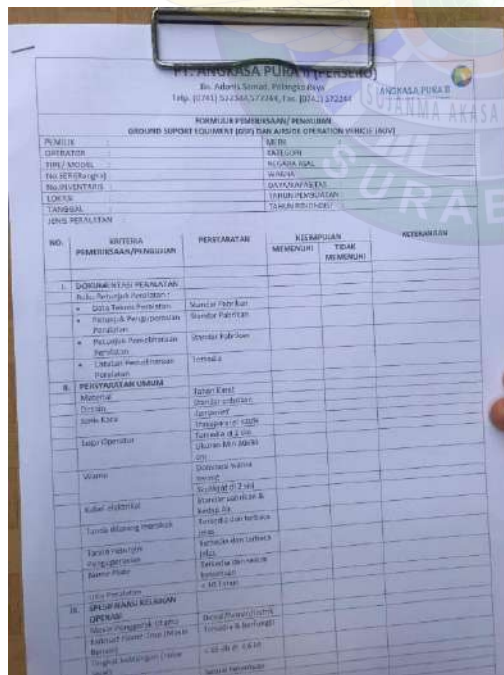
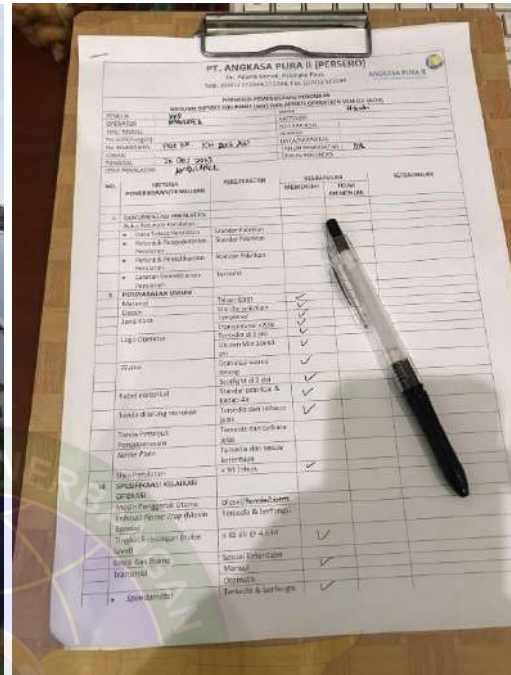
2. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);

3. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 288) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 167 Tahun 2015 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1740);

LAMPIRAN D : Dokumentasi

- Random Check



- Inspeksi Runwat, Taxiway, dan Apron



- Surat Tilang

Laporan Awal Kejadian (Incident), Kejadian Serius (Serious Incident) Dan Kecelakaan (Accident) Pesawat Udara Dengan Fasilitas/Peralatan Dan Kendaraan Di Bandar Udara Bandar Udara Tjilik Riwet PKY

Kepada Yth:
General Manager
Bandar Udara Tjilik Riwet PKY
Kecelakaan (accident)
Kejadian Serius (serious incident)
✓ Kejadian (incident)

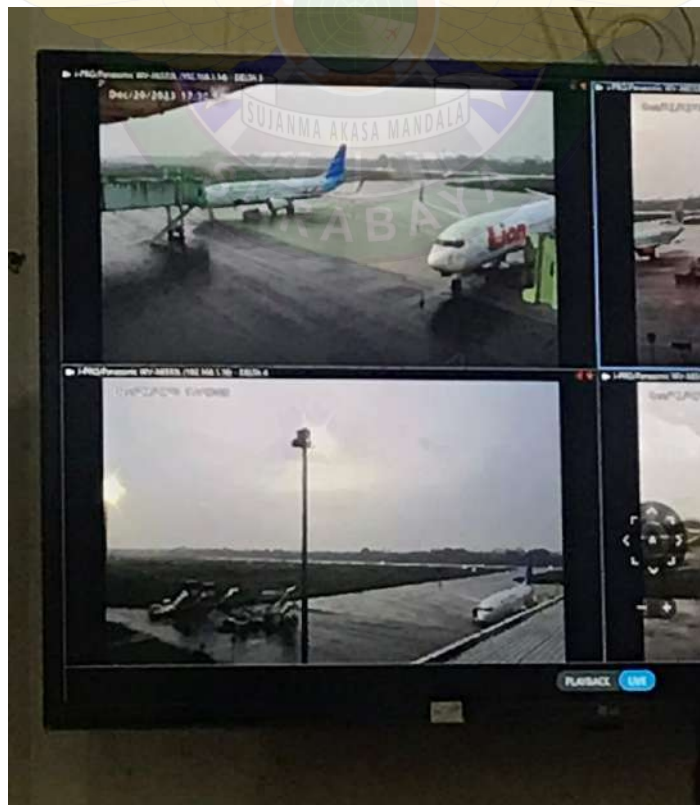
a. DATA UMUM:	
1. Tanggal Kejadian	: 10 Desember 2022
2. Nama Bandar Udara	: WAGG – Bandar Udara Tjilik Riwet PKY
3. Lokasi Kejadian	: South Apron, PS D2
4. Waktu Kejadian	: 10.17 WIB – 12.00 WIB
5. Informasi Cuaca	: Berawan & Gerimis
b. DATA PESAWAT UDARA:	
1. Nama Perusahaan Angkutan Udara	: Lion Air
2. Jenis Pesawat Udara	: Boeing 737-800(NG)
3. Registrasi Pesawat Udara	: PK-LJR
4. Nomor Penerbangan	: JT 682
5. Nama Kapten Penerbangan (PIC)	: WARMAN BADAR TARMIZI
6. Kerusakan pada pesawat	: Kaca Co-pilot Retak
7. Jumlah Penumpang	: 138 Pax
8. Jumlah korban	: -
c. FASILITAS/PERALATAN DAN KENDARAAN <i>(dapat lebih dari satu data apabila melibatkan fasilitas/peralatan dan kendaraan lain)</i>	
1. Nama pengelola fasilitas/peralatan dan kendaraan	:
2. Jenis fasilitas/peralatan/kendaraan	: +
3. Kerusakan pada fasilitas/peralatan/kendaraan	: +
4. Nama operator	: +
5. Nomor Lisensi	: +
6. Jumlah korban	: NIL
d. DESKRIPSI:	

1.	Kronologi Kejadian: Tanggal 10 Desember 2022 PKL 10.17 WIB JT 682 SUB-PKY PK-LJR Block On pada P/S D2. Pilot memberi tahu petugas Ramp dan Batam Aero Teknik (BAT) saat pesawat baru di Stop Bar bahwa ada kerusakan pada kaca. PKL 10.30 WIB Petugas BAT memeriksa dan berkoordinasi dengan awak pesawat. PKL 10.40 WIB Petugas Ramp menginformasikan porter untuk tidak loading ke pesawat PK-LJR. PKL 10.42 WIB Petugas Ramp dan BAT declare bahwa pesawat PK-LJR Aircraft on Ground (AOG). Dan AMC meminta pesawat tersebut untuk di reposisi dari P/S D2 ke D4. PKL 11.38 WIB Airstbridge di undocking dan Pesawat PK-LJR di reposisi ke D4. PKL 11.58 WIB Pesawat telah selesai reposisi di D4, dan BAT menginformasikan spare part untuk repair dari Arrival JT 866 dihari yang sama atau 10 Desember 2022.
2.	Dampak kejadian terhadap operasional bandar udara: NIL

Palangka Raya, 10 Desember 2022
(Reporting Officer)


DONNY PRATOMO
AMC On Duty

- CCTV Bernoda dan Buram



LAMPIRAN E HASIL UJI DATA TRY ON:

- UJI VALIDITAS :

RESPONDEN	X1	X2	X3	X4	X5	X6	TOTAL
1	5	4	5	5	5	5	29
2	4	3	3	4	5	4	23
3	5	4	4	5	5	5	28
4	5	4	5	5	5	4	28
5	5	4	5	4	4	4	26
6	4	3	4	4	5	4	24
7	5	4	4	5	5	5	28
8	4	3	4	5	4	4	24
9	4	3	4	5	5	4	25
10	4	4	4	4	4	4	24
11	4	4	4	4	4	4	24
12	5	3	4	3	3	4	22
13	5	5	5	5	4	5	29
14	4	3	5	4	4	4	24
15	3	4	4	4	4	4	23
16	4	3	4	5	4	4	24
17	3	3	3	3	3	4	19
18	4	4	3	4	4	4	23
19	4	3	4	5	4	4	24
20	5	5	5	4	5	5	29
21	5	5	4	4	5	5	28
22	4	3	4	4	4	5	24
23	5	4	4	5	4	5	27
24	4	5	5	5	5	4	28
25	5	5	5	5	5	5	30
R Hitung	0.775	0.760	0.717	0.661	0.704	0.700	
R Tabel	0.361	0.361	0.361	0.361	0.361	0.361	
Keterangan	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	

KRITERIA PENGUJIAN		
Nilai Acuan	Nilai Cronbach's Alpha	Kesimpulan
0.60	0.703	Reliabel

- UJI RELIABILITAS

RESPONDEN	X1	X2	X3	X4	X5	X6	TOTAL
1	5	4	4	5	5	5	28
2	4	5	5	5	5	5	29
3	4	3	4	5	4	5	25
4	5	4	5	5	5	4	28
5	5	4	5	4	4	4	26
6	4	5	5	5	5	4	28
7	5	4	4	5	5	5	28
8	4	3	4	5	4	4	24
9	5	5	4	5	5	4	28
10	4	3	5	4	4	4	24
11	3	4	4	4	4	4	23
12	5	3	4	3	3	4	22
13	5	5	5	5	5	5	30
14	4	3	4	4	4	4	23
15	3	4	4	4	4	4	23
16	4	4	4	3	4	3	22
17	3	3	3	3	3	4	19
18	4	4	3	4	4	4	23
19	4	4	4	5	4	3	24
20	5	5	5	4	5	4	28
21	5	5	5	4	5	5	29
22	4	4	4	4	4	5	25
23	5	4	4	5	5	5	28
24	4	5	5	5	5	4	28
25	5	4	5	5	5	4	28
R Hitung	0.676	0.734	0.698	0.733	0.937	0.525	
R Tabel	0.361	0.361	0.361	0.361	0.361	0.361	
Keterangan	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	
Varians	0.477	0.540	0.393	0.500	0.417	0.357	

KRITERIA PENGUJIAN		
Nilai Acuan	Nilai Cronbach's Alpha	Kesimpulan
0.60	0.705	Reliabel

LAMPIRAN F PERTANYAAN KUESIONER :

**PENGARUH PENGAWASAN UNIT APRON
MOVEMENT CONTROL (AMC) TERHADAP
KESELAMATAN DI SISI UDARA PADA
BANDAR UDARA TJILIK RIWUT
PALANGKA RAYA**

keziafina287@gmail.com [Ganti akun](#)

* Menunjukkan pertanyaan yang wajib diisi

Email *

Email Anda

AMC melakukan pengawasan secara langsung terhadap penempatan
Kendaraan/ GSE di sisi udara? *

☐ Sangat Setuju
☐ Setuju
☐ Netral
☐ Tidak Setuju
☐ Sangat Tidak Setuju

AMC melakukan pengawasan secara langsung terhadap Pengoperasian
Kendaraan/ GSE sesuai dengan fungsinya ? *

☐ Sangat Setuju
☐ Setuju
☐ Netral
☐ Tidak Setuju
☐ Sangat Tidak Setuju

AMC melakukan pengawasan secara langsung terhadap pergerakan
orang/petugas yang berada di sisi udara? *

☐ Sangat Setuju
☐ Setuju
☐ Netral
☐ Tidak Setuju
☐ Sangat Tidak Setuju

Kendaraan/ GSE di sisi udara yang terpantau ditempatkan di tempat yang semestinya ?

- ☐ Sangat Setuju
- ☐ Setuju
- ☐ Netral
- ☐ Tidak Setuju
- ☐ Sangat Tidak Setuju

Pengoperasian Kendaraan/ GSE di sisi udara telah sesuai fungsinya? *

- ☐ Sangat Setuju
- ☐ Setuju
- ☐ Netral
- ☐ Tidak Setuju
- ☐ Sangat Tidak Setuju

Unit AMC sebagai Airside Operator melakukan pengawasan dibantu oleh kondisi, video quality, dan framerate CCTV yang memadai?

- ☐ Sangat Setuju
- ☐ Setuju
- ☐ Netral
- ☐ Tidak Setuju
- ☐ Sangat Tidak Setuju

AMC melakukan koordinasi langsung terhadap pergerakan orang/petugas yang berada di sisi udara ?

- ☐ Sangat Setuju
- ☐ Setuju
- ☐ Netral
- ☐ Tidak Setuju
- ☐ Sangat Tidak Setuju

Orang/petugas di sisi udara tidak melakukan Tindakan yang dilarang di sisi udara *
atau Apron, seperti membuang FOD .dll ?

- ☐ Sangat Setuju
- ☐ Setuju
- ☐ Netral
- ☐ Tidak Setuju
- ☐ Sangat Tidak Setuju

Kondisi, Video Quality, dan Framerate pada beberapa CCTV masih kurang memadai ?

- ☐ Sangat Setuju
- ☐ Setuju
- ☐ Netral
- ☐ Tidak Setuju
- ☐ Sangat Tidak Setuju

Peletakan beberapa CCTV telah sesuai dan dapat membantu dalam meningkatkan keselamatan di sisi udara?

- ☐ Sangat Setuju
- ☐ Setuju
- ☐ Netral
- ☐ Tidak Setuju
- ☐ Sangat Tidak Setuju

Personel AMC selalu mencatat setiap terdapat accident/incident yang terjadi di sisi udara?

- ☐ Sangat Setuju
- ☐ Setuju
- ☐ Netral
- ☐ Tidak Setuju
- ☐ Sangat Tidak Setuju

Ada beberapa titik yang belum terpantau oleh CCTV berada di sisi udara untuk meningkatkan keselamatan di sisi udara? *

- ☐ Sangat Setuju
- ☐ Setuju
- ☐ Netral
- ☐ Tidak Setuju
- ☐ Sangat Tidak Setuju

Kirim

Kosongkan formulir

Konten ini tidak dibuat atau didukung oleh Google. [Laporkan Penyalahgunaan](#) - [Persyaratan Layanan](#) - [Kebijakan Privasi](#)

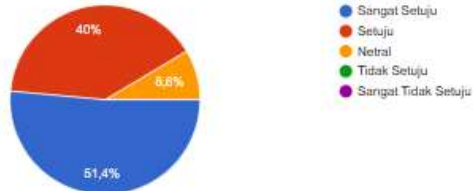
Google Formulir



LAMPIRAN G : HASIL KUESIONER

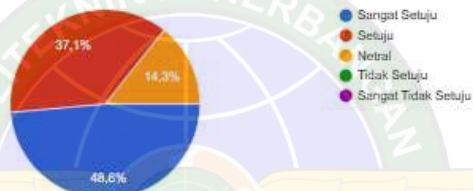
AMC melakukan pengawasan secara langsung terhadap penempatan Kendaraan/ GSE di sisi udara? [Salin](#)

25 jawaban



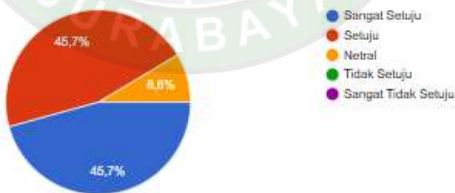
AMC melakukan pengawasan secara langsung terhadap Pengoperasian Kendaraan/ GSE sesuai dengan fungsinya ? [Salin](#)

25 jawaban



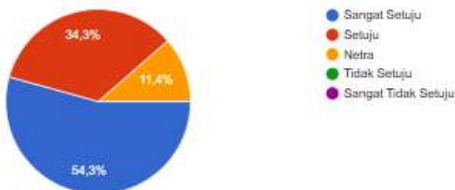
AMC melakukan pengawasan secara langsung terhadap pergerakan orang/petugas yang berada di sisi udara? [Salin](#)

25 jawaban



Kendaraan/ GSE di sisi udara yang terpantau ditempatkan di tempat yang semestinya ? [Salin](#)

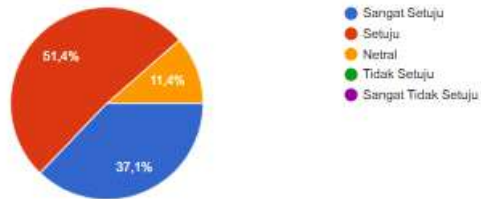
25 jawaban



Pengoperasian Kendaraan/ GSE di sisi udara telah sesuai fungsinya?

[Salin](#)

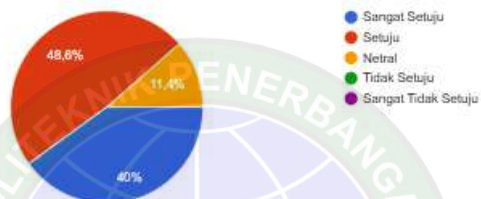
35 jawaban



Unit AMC sebagai Airside Operator melakukan pengawasan dibantu oleh kondisi,video quality,dan framerate CCTV yang memadai?

[Salin](#)

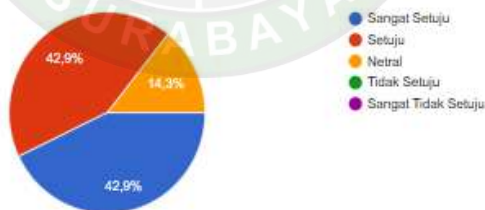
35 jawaban



AMC melakukan koordinasi langsung terhadap pergerakan orang/petugas yang berada di sisi udara ?

[Salin](#)

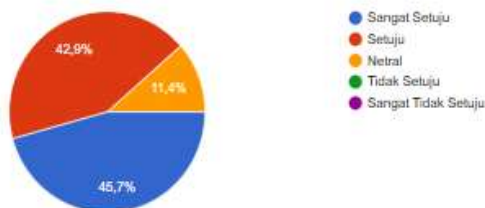
35 jawaban



Orang/petugas di sisi udara tidak melakukan Tindakan yang dilarang di sisi udara atau Apron, seperti membuang FOD .dll ?

[Salin](#)

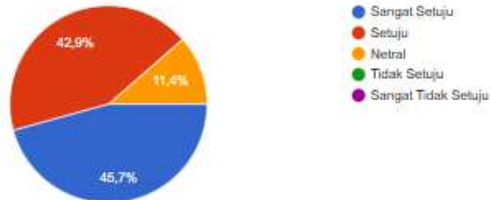
35 jawaban



 Salin

Kondisi, Video Quality, dan Framerate pada beberapa CCTV masih kurang memadai ?

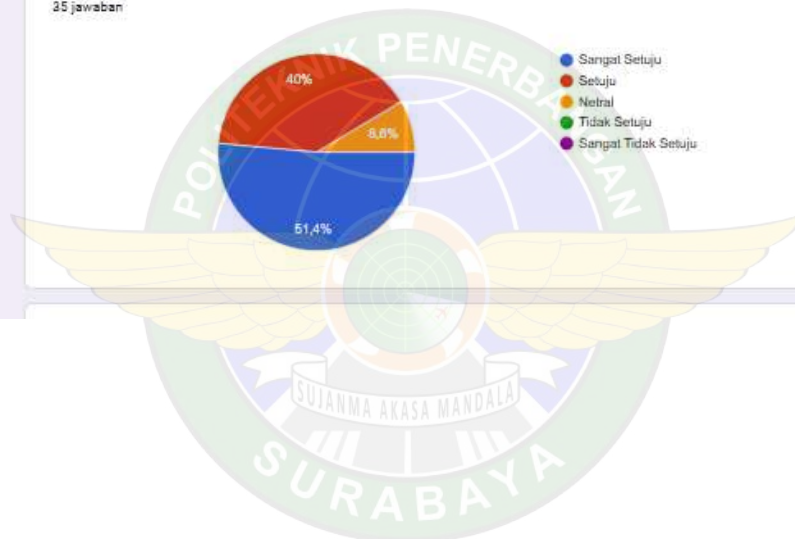
35 jawaban



 Salin

Peletakan beberapa CCTV telah sesuai dan dapat membantu dalam meningkatkan keselamatan di sisi udara?

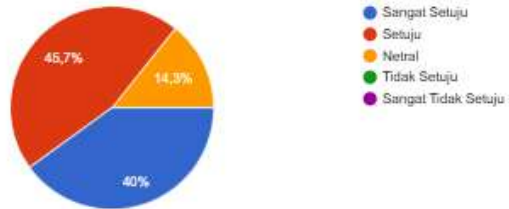
35 jawaban



Personel AMC selalu mencatat setiap terdapat accident/incident yang terjadi di sisi udara?

[Salin](#)

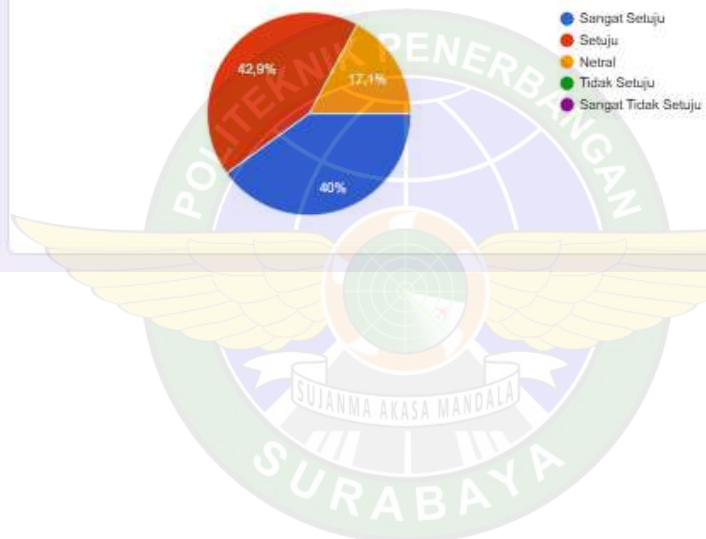
35 jawaban



Ada beberapa titik yang belum terpantau oleh CCTV berada di sisi udara untuk meningkatkan keselamatan di sisi udara?

[Salin](#)

35 jawaban



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Kezia Devina Marella Regina, lahir di Sidoarjo pada tanggal 22 April 2002. Anak pertama dari dua bersaudara pasangan Bapak Ignasius Yohanes Joko Marwanto dan Ibu Debora Ida Rohani Simanjuntak bertempat tinggal di Perumahan Taman Kirana Blok J nomor 2 , Kelurahan Banjaragung, Kecamatan Puri, Kabupaten Mojokerto, Provinsi Jawa Timur. Memulai pendidikan di Sekolah Dasar Katolik Wijana Sejati pada tahun 2008 dan lulus pada tahun 2014. Melanjutkan Sekolah Menengah Pertama SMPN 5 Kota Mojokerto pada tahun 2014 dan lulus pada tahun 2017. Kemudian melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMAN 1 kota Mojokerto pada tahun 2017 dan lulus pada tahun 2020. Selanjutnya pada tahun 2021 diterima sebagai taruna di Politeknik Penerbangan Surabaya padaa Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara angkatan VII Bravo sampai dengan saat ini. Selama mengikuti pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya, penulis telah mendapat kesempatan melaksanakan *On The Job Training* dua kali. Pengalaman *On The Job Training* (OJT) pertama di Bandar Udara Tjillik Riwut Palangka Raya pada bulan Desember s.d bulan Februari 2024, kemudian selanjutnya melaksanakan *On The Job Training* (OJT6) di PT.Citilink pada Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian Balikpapan dimulai dari bulan April sampai dengan bulan Juli 2024.