

**ANALISIS KAPASITAS APRON
TERHADAP KINERJA TEPAT WAKTU PADA SAAT JAM SIBUK
DI BANDARA UDARA KALIMARAU BERAU**

PROYEK AKHIR



Oleh:

TILKA RATU NADILA
NIT. 30621069

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**ANALISIS KAPASITAS APRON
TERHADAP KINERJA TEPAT WAKTU PADA SAAT JAM SIBUK
DI BANDARA UDARA KALIMARAU BERAU**

PROYEK AKHIR

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



Oleh:

TILKA RATU NADILA
NIT. 30621069

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN

ANALISIS KAPASITAS APRON TERHADAP KINERJA TEPAT WAKTU PADA SAAT JAM SIBUK DI BANDARA UADRA KALIMARAU BERAU

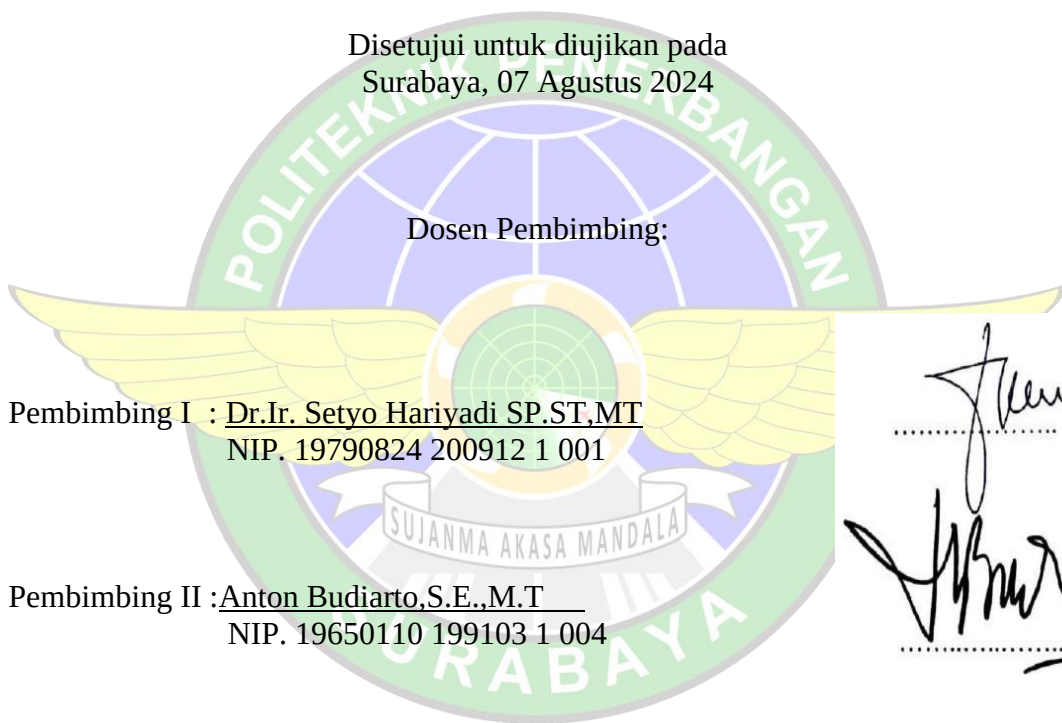
Oleh:
TILKA RATU NADILA
NIT: 30621069

Disetujui untuk diujikan pada
Surabaya, 07 Agustus 2024

Dosen Pembimbing:

Pembimbing I : Dr.Ir. Setyo Hariyadi SP.ST,MT
NIP. 19790824 200912 1 001

Pembimbing II : Anton Budiarto,S.E.,M.T
NIP. 19650110 199103 1 004




.....

.....

LEMBAR PENGESAHAN

ANALISIS KAPASITAS APRON TERHADAP KINERJA TEPAT WAKTU PADA SAAT JAM SIBUK DI BANDARA UDARA KALIMARAU BERAU

Oleh:
Tilka Ratu Nadila
NIT : 30621069

Telah dipertahankan dan dinyatakan lulus pada Ujian Proposal Tugas Akhir
Program Pendidikan Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya
Pada tanggal : 7 agustus 2024

Panitia Penguji :

1. Ketua : Dr.Ariyono Setiawan,S.T,MT
NIP: 19790328 200502 1 001
2. Sekertaris : Dr.Ir. Setyo Hariyadi SP,ST,MT
NIP: 19790824 200912 1 001
3. Anggota : Ahmad Musadek,ST,M.MT
NIP: 19680217 199102 1 001



Ketua Prog ram Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara



LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T
NIP:198711092009122002

PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Tilka Ratu Nadila
NIT : 30621069
Program Studi : D3 Manajemen Transportasi Udara
Judul Tugas Akhir : Analisis Kapasitas Apron Terhadap Kinerja Tepat Waktu Pada Saat Jam Sibuk Di Bandara Udara Kalimantan Berau

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Tugas 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 yang 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 ini 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, 07 Agustus 2024
membuat pernyataan



KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada kehadiran Allah Swt karena berkat limpahan rahmat dan hidayahnya-Nya, Proposal Proyek Akhir yang berjudul **ANALISIS KAPASITAS APRON TERHADAP KINERJA TEPAT WAKTU PADA SAAT JAM SIBUK DI BANDARA UDARA KALIMARAU BERAU** ini dapat diselesaikan dengan baik.

Penyusunan Tugas Akhir ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat menyelesaikan pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya dan memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md).

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan Proposal Proyek Akhir ini, terutama kepada:

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi SP, ST, MT selaku Dosen Pembimbing I, atas bimbingannya.
4. Bapak Anton Budiarto, S.E., M.T selaku Dosen Pembimbing II, atas bimbingannya.
5. Kedua Orang Tua beserta kakak dan adik saya, atas doa restu, semangat, serta dukungan yang diberikan.
6. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. Rekan-rekan seperjuangan MTU 7, atas kebersamaan, kerjasama, kekompakan, dan bantuan selama menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
8. Seluruh sahabat, Senior, dan junior, beserta pendukung yang tidak bisa disebutkan satu satu.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa proyek Tugas Akhir ini jauh dari kata sempurna, Atas segala kesalahan dan kata-kata yang kurang berkenan, saya selaku penulis meminta maaf sebesar-besarnya. Maka dari itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Surabaya, 13 Maret 2024

Penyusun

ABSTRAK

ANALISIS KAPASITAS APRON TERHADAP KINERJA TEPAT WAKTU PADA SAAT JAM SIBUK DI BANDAR UDARA KALIMARAU BERAU

Oleh :

Tilka Ratu Nadila
NIT : 30621069

Kapasitas *apron* di Bandar Udara Kalimantan Berau sangat terbatas. Semakin meningkatnya lonjakan penumpang mengakibatkan semakin bertambahnya penerbangan komersial terjadwal. Sehingga aktivitas penerbangan terutama di *apron* semakin padat. Pada saat jam puncak (*peak hours*), dapat diindikasikan bahwa kapasitas *apron* tersebut tidak mampu menampung lonjakan pertumbuhan pergerakan pesawat udara setiap tahunnya. Hal tersebut tentunya menimbulkan dampak yang sangat berarti, yaitu penundaan penerbangan (*flight delay*) yang hampir terjadi setiap hari, terjadi antrian untuk mendarat maupun lepas landas yang dapat menimbulkan kerugian bagi pihak maskapai sehingga berdampak pada *On Time Performance* (OTP) bandara tersebut.

Metode analisa dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dan JICA/*Japan International Corporation Agency* (1991) untuk menghitung kapasitas *apron* dan pergerakan pesawat pada jam puncak (*peak hours*). Sedangkan untuk perhitungan analisa tersebut adalah dengan teknik *skala likert* untuk melakukan penelitian kepada seluruh responden yang akan dilakukan pengajuan kuesioner.

Hal ini dapat ditunjukkan oleh semakin meningkatnya jumlah pergerakan penumpang beserta pesawat udara yang dioperasikan, yang pada akhirnya akan bermuara pada peningkatan jumlah frekuensi penerbangan secara signifikan. Frekuensi penerbangan di Bandar Udara Kalimantan Berau meningkat setiap tahunnya. Hal itu menandakan banyaknya kegiatan penerbangan di bandara tersebut, mulai dari pesawat yang akan mendarat maupun lepas landas sehingga terdapat waktu tertentu yang menunjukkan jam puncak / *peak hours*.

Kata kunci : kapasitas *apron*, *parking stand*, *peak hours*, OTP, personel AMC, *airline*.

ABSTRACT

APRON CAPACITY ANALYSIS TO ON TIME PERFORMANCE AT PEAK HOURS AT KALIMARAU BERAU AIRPORT

By:

Tilka Ratu Nadila

NIT: 30621069

The apron capacity at kalimarau baerau Airport is very limited. The increasing surge in passengers resulted in an increase in scheduled commercial flights. So that flight activity, especially in the apron, is getting denser. During peak hours, it can be indicated that the apron's capacity is unable to accommodate the annual increase in aircraft movements. This of course has a very significant impact, namely flight delays (flight delays) that occur almost every day, queues to land and take off which can cause losses to the airline so that it has an impact on the airport's On Time Performance (OTP).

The analysis method in this study uses quantitative research methods and JICA/Japan International Corporation Agency (1991) to calculate the apron capacity and aircraft movements during peak hours. While for the calculation of the analysis is the Likert scale technique. to conduct research to all respondents who will be submitted questionnaires.

This can be shown by the increasing number of passenger movements and aircraft operated, which in turn will lead to a significant increase in the number of flight frequencies. The frequency of flights at Kalimaru Berau Airport increases every year. This indicates the number of flight activities at the airport, starting from planes that will land and take off so that there are certain times that indicate peak hours.

Keywords: apron capacity, parking stand, peak hours, OTP, AMC personnel, airline.

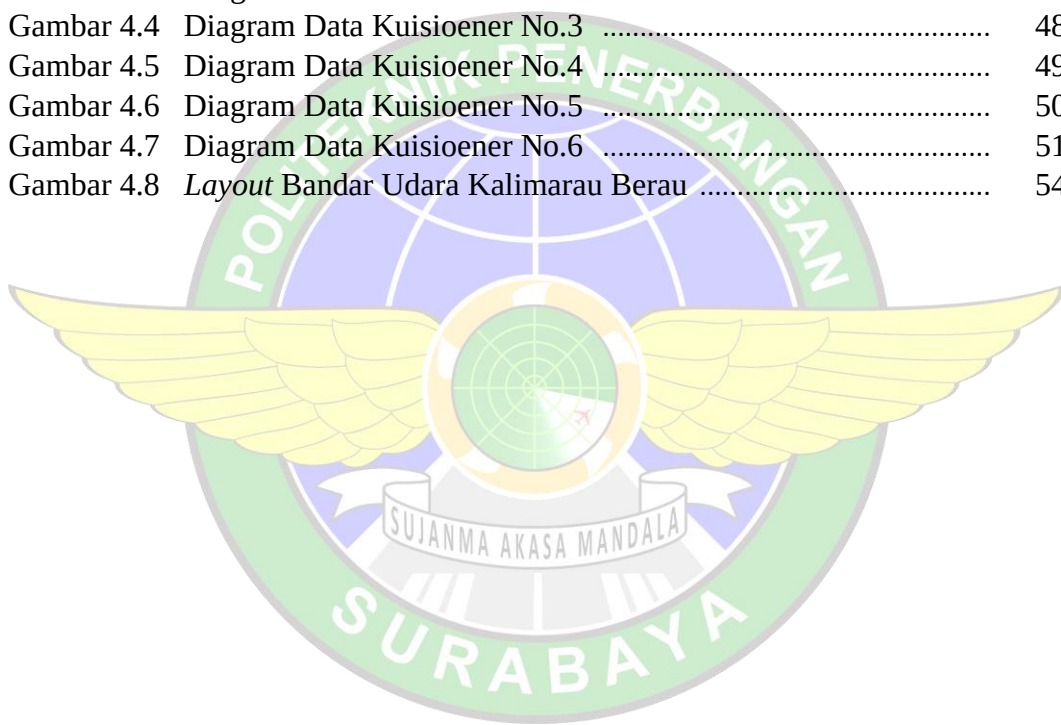
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG	x
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Batasan Masalah	3
1.4 Tujuan Penelitian	3
1.5 Hipotesis	3
1.6 Manfaat Penelitian	4
1.7 Sistematika Penulisan	5
BAB 2. LANDASAN TEORI	6
2.1 Landasan Teori	6
2.1.1 Pengertian Analisa	6
2.1.2 Bandara Udara	7
2.1.3 Gambaran Umum Bandara Udara Kalimarau Berau	9
2.1.4 Pesawat Udara	11
2.1.5 <i>Apron</i>	12
2.1.6 Pengertian <i>Peak Hours</i>	16
2.1.7 <i>On Time Performance</i>	16
2.1.8 Keterlambatan	17
2.2 Kajian Penelitian yang Relevan	19
BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN	21
3.1 Metode Pengumpulan Data	21
3.1.1 Observasi	22
3.1.2 Kuisisioner	22
3.1.3 Penelitian Kepustakaan	23
3.1.4 Sumber Data	23
3.1.5 Populasi	24
3.1.6 Sampel	24
3.2 Waktu dan Tempat Penelitian	24
3.2.1 Waktu Penelitian	24
3.3 Variabel	25

3.4 Rancangan Penelitian	27
3.5 Metode Analisis Data	27
3.5.1 Instrumen Penelitian	29
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN	34
4.1 Hasil Penelitian	34
4.1.1 Kondisi <i>Apron</i> Bandar Udara Hang Nadim Batam	34
4.1.2 Sebaran Data Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam ...	37
4.2 Pembahasan Penelitian	41
4.2.1 Jumlah Pergerakan Pesawat pada Jam Puncak.....	41
4.2.2 Perhitungan Kapasitas <i>Apron</i>	42
4.2.3 Presentase Banyaknya Jumlah Pergerakan Pesawat Pada Jam Puncak Bulan April 2021	43
4.2.4 Perhitungan Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dapat Ditampung <i>Apron</i> dalam Satu Jam	44
4.2.5 Analisa Data	45
4.3 Pembahasan dan Pemecahan Masalah	54
4.3.1 Pembahasan	54
4.3.2 Pemecahan Masalah	54
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN	56
5.1 Kesimpulan	56
5.2 Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	58
LAMPIR	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	<i>Layout</i> Bandar Udara Kalimantan Berau	10
Gambar 4.1	<i>Layout</i> Bandar Udara Kalimantan Berau	36
Gambar 4.2	Diagram Data Kuisioener No.1	46
Gambar 4.3	Diagram Data Kuisioener No.2	47
Gambar 4.4	Diagram Data Kuisioener No.3	48
Gambar 4.5	Diagram Data Kuisioener No.4	49
Gambar 4.6	Diagram Data Kuisioener No.5	50
Gambar 4.7	Diagram Data Kuisioener No.6	51
Gambar 4.8	<i>Layout</i> Bandar Udara Kalimantan Berau	54



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Spesifikasi <i>Runway</i>	10
Tabel 3.1	Indikator Variabel X	26
Tabel 3.2	Indikator Variabel Y	27
Tabel 3.3	Urutan Kerangka Berfikir	28
Tabel 3.4	Skala <i>Likert</i>	30
Tabel 3.5	Presentase Nilai	32



DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG

OTP	:	<i>On Time Performance</i>
AMC	:	<i>Apron Movement Control</i>
GOT	:	<i>Gate Occupation Time</i>
IASM	:	<i>Indonesia Airport Slot Management</i>
AIP	:	<i>Aerodrome Information Publication</i>
ICAO	:	<i>Interntional Civil Aviation Organization</i>
NAC	:	<i>Notice of Airport Capacity</i>
JICA	:	<i>Japan International Coorporatian Agency</i>
KJP	:	Kapasitas Jam Puncak
PHT	:	<i>Peak Hour Traffic</i>
KBBI	:	Kamus Besar Bahasa Indonesia
CPM	:	<i>Critical Path Model</i>
OJT	:	<i>On The Job Training</i>

Rumus 2.1	Rumus Kapasitas Jam Puncak	i
Rumus 2.2	Rumus Pergerakan Pesawat Pada Jam Puncak	ii
Rumus 3.1	Rumus <i>Index</i>	iii
Rumus 3.2	Koefisien Korelasi <i>Rank Spearman</i>	iv



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A-1 Surat Pengajuan Kuisisioner	A-1
Lampiran A-2 Pernyataan Kuisisioner	A-2
Lampiran A-3 Rekapitulasi Kuisisioner	A-3
Lampiran B-1 PM 57 Tahun 2016 Pasal 8	B-1
Lampiran B-2 PM 57 Tahun 2016 Pasal 11	B-2
Lampiran B-3 UU no 1 Tahun 2009	B-3
Lampiran B-4 PM 89 Tahun 2015 Pasal 4 dan Pasal 5	B-4
Lampiran B-5 SKEP 77 Tahun 2005	B-5
Lampiran C-1 Data Domestik <i>Turn Around Time</i>	C-1
Lampiran C-3 Data Pergerakan Pesawat pada Jam Operasional	C-3
Lampiran C-4 <i>Presentase</i> OTP Bandar Udara Kalimantan Berau	C-



DAFTAR PUSTAKA

- Aeronautical Information Publication (AIP)* Bandar Udara Kalimantan Berau
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Arikunto, Suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Astario Adi Nugraha , 2016, *Optimalisasi Parking Stand Terhadap Kapasitas Apron Pada Saat Jam Sibuk Di Bandar Udara Halim Perdanakusuma PT Angkasa Pura II (Persero)*, Jakarta.
- Bungin, Burhan. 2007. *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial lainnya*. Jakarta: Putra Grafika.
- Departemen Pendidikan Nasional. 2005. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Departemen Pendidikan Nasional. 2002. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Ervianto, Wulfram I. 2004. *Teori Aplikasi Manajemen Proyek Konstruksi*. Jakarta: Andi.
- Eurocontrol. 2016. *Performance Review Report: An Assessment of Air Traffic Management*. Europe: Performance Review Comission.
- Hasan, Iqbal. 2001. *Pokok-Pokok Materi Statistik 2 (Statistik Inferentif)*. Edisi kedua. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- International Civil Aviation Organization, Annex 14, Chapter 1 Aerodrome, Sixth Edition, Montreal : July 2013.*
- International Civil Aviation Organization. Annex 9. Chapter 6 Facilitation. 15th Edition. Montreal: October 2017.*
- JICA. 1991. *Master Plan for Greater Dhaka Protection Project (Study in Dhaka Metropolitan Area), FAP 8A, Main Report and Supporting Reports I and II. Flood Plan Coordination Organization. Dhaka: Japan International Cooperation Agency.*

- Kerlinger. 2006. *Asas-Asas Penelitian Behaviour*. Edisi 3, Cetakan 7. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Levis and Atherley. 1996. *Delay Construction*. Langford: Cahner Books Internasional.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, (2005) Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara.
- PM 45 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.
- PM 57 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot Time*) Bandar Udara.
- PM 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia.
- Ridwan Khairandy. 2006. *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*. Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis.
- Satori, D dan Komariah, A. 2014. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Alfa Beta..
- Sugiyono. 2001. *Metode Penelitian*. Bandung: CV Alfa Beta.
- Sugiyono. 2005. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Alfa Beta.
- Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.
- Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Alfa Beta.
- Sugiyono. 2013. *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung: CV Alfa Beta.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV Alfa Beta.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung:
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung:
- Tony Wijaya. 2013. *Metode Penelitian Ekonomi dan Bisnis Teori dan Praktik*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Umi Narimawati. 2007. Riset Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta: Agung Media.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<https://www.liputan6.com/bisnis/read/4534362/pergerakan-pesawat-di-bandara-kalimarau-berau-terus-merangkak-naik>



LAMPIRAN



Lampran A . Kuesioner

A-1 Surat Pengajuan Kuesioner

Analisis Kapasitas Apron Terhadap Kinerja Tepat Waktu Pada Saat Jam Sibuk di Bandara Udara Kalimantan Berau

Kepada

Yth. Bapak/Ibu, Saudara/i

Dalam rangka menyelesaikan studi di Politeknik Penerbangan Surabaya pada Jurusan Manajemen Transportasi Udara dengan ini saya mengadakan penelitian yang berjudul "**Analisis kapasitas apron terhadap kinerja tepat waktu pada saat jam sibuk di bandara udara Kalimantan Berau**". Maka dengan ini, saya mohon kesediaan Bapak/Ibu, Saudara/i untuk berkenaan mengisi kuisisioner ini. Atas Kesedian dan Bantuan Bapak/Ibu, Saudara/i yang turut berpartisipasi dalam mengisi kuesioner penelitian ini, saya ucapkan terima kasih.

Hormat saya,

Tilka Ratu Nadia

Kapasitas Apron *

1. Jumlah pergerakan pesawat pada saat peak hours di bandara ini sangat tinggi.

- ☐ STS
- ☐ TS
- ☐ N
- ☐ S
- ☐ SS

2. Saya sering melihat banyak pesawat bergerak di apron selama jam sibuk.

- ☐ STS
- ☐ TS
- ☐ N
- ☐ S
- ☐ SS

3. Pergerakan pesawat pada saat jam sibuk sering menyebabkan keterlambatan.

- ☐ STS
- ☐ TS
- ☐ N
- ☐ S
- ☐ SS

4. Jumlah pergerakan pesawat di apron bandara ini sudah mendekati kapasitas maksimal.

- ☐ STS
- ☐ TS
- ☐ N
- ☐ S
- ☐ SS

5. Saya merasa bandara ini sering penuh dengan pesawat yang bergerak di apron. *

- ☐ STS
- ☐ TS
- ☐ N
- ☐ S
- ☐ SS

7. Kapasitas apron di bandara ini sangat terbatas untuk menampung banyak pesawat. *

- ☐ STS
- ☐ TS
- ☐ N
- ☐ S
- ☐ SS

Saya percaya bahwa revisi jadwal penerbangan oleh IASM dapat meningkatkan OTP.

- ☐ STS
- ☐ TS
- ☐ N
- ☐ S
- ☐ SS

10. Revisi jadwal penerbangan oleh IASM dapat meningkatkan efisiensi operasional bandara. *

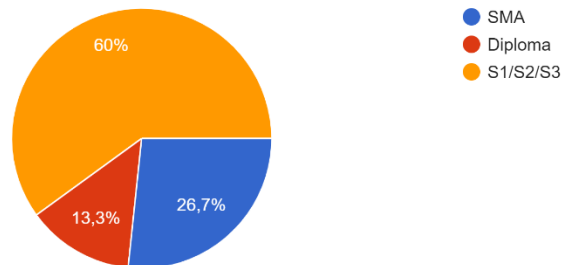
- ☐ STS
- ☐ TS
- ☐ N
- ☐ S
- ☐ SS



A 2 Hasil Kuesioner dari *google form*

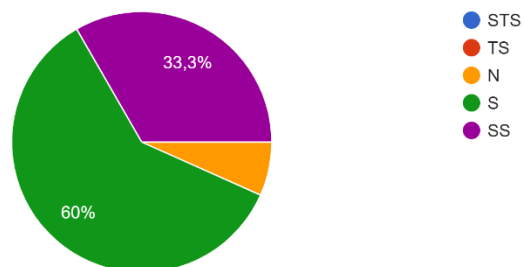
Pendidikan Terakhir

15 jawaban



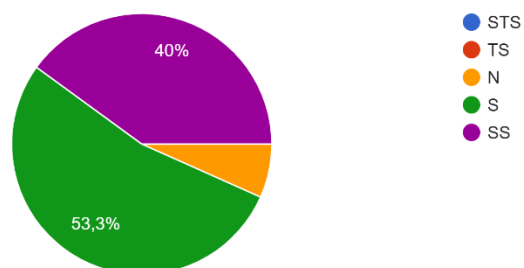
Kapasitas Apron

15 jawaban



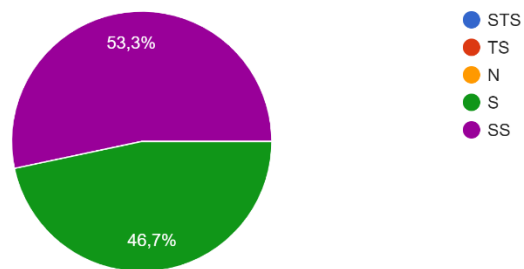
2. Saya sering melihat banyak pesawat bergerak di apron selama jam sibuk.

15 jawaban



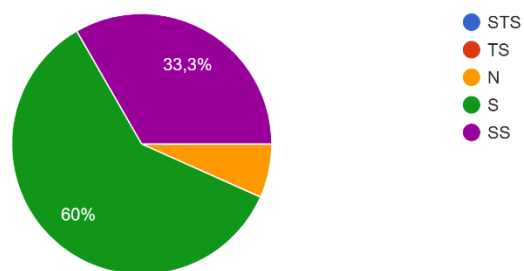
3. Pergerakan pesawat pada saat jam sibuk sering menyebabkan keterlambatan.

15 jawaban



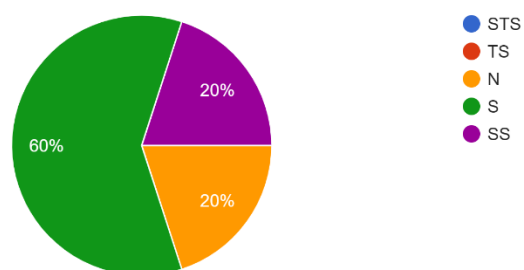
4. Jumlah pergerakan pesawat di apron bandara ini sudah mendekati kapasitas maksimal.

15 jawaban



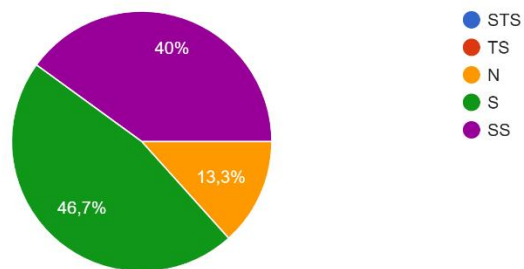
5. Saya merasa bandara ini sering penuh dengan pesawat yang bergerak di apron.

15 jawaban



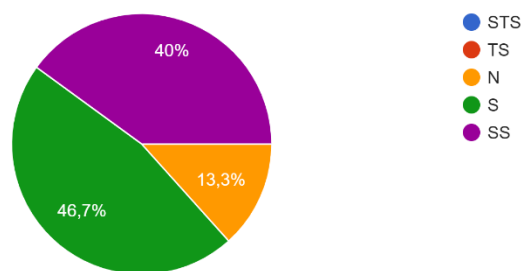
6. Kapasitas apron bandara ini sering kali hampir penuh selama jam sibuk.

15 jawaban



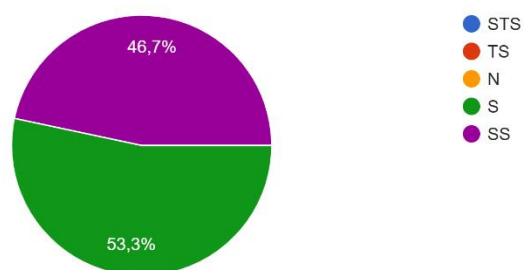
7. Kapasitas apron di bandara ini sangat terbatas untuk menampung banyak pesawat.

15 jawaban



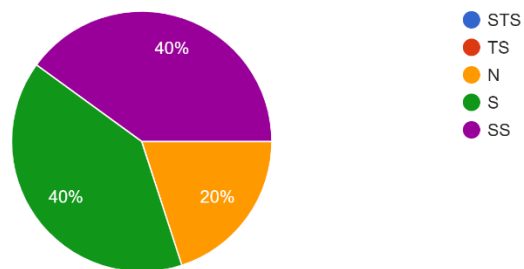
8. Saya merasa kapasitas apron bandara ini perlu diperluas.

15 jawaban



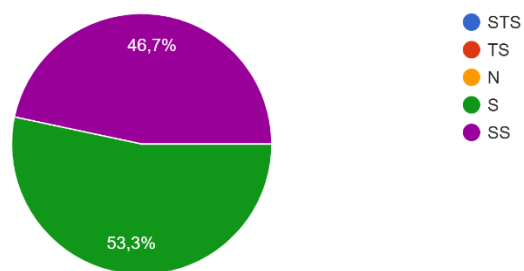
9. Kapasitas terbatas apron sering menyebabkan penumpukan pesawat di bandara ini.

15 jawaban



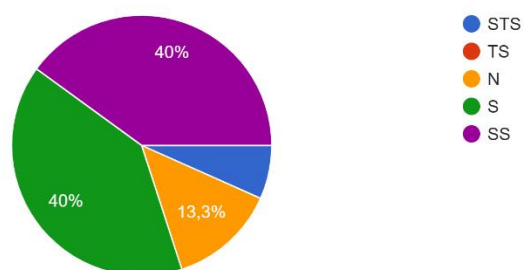
10. Kapasitas apron yang terbatas mempengaruhi kelancaran operasi penerbangan di bandara ini.

15 jawaban



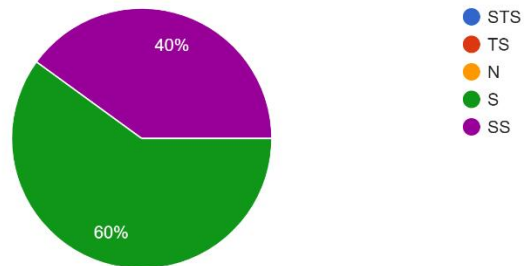
1. Saya sering mengalami keterlambatan penerbangan saat jam sibuk.

15 jawaban



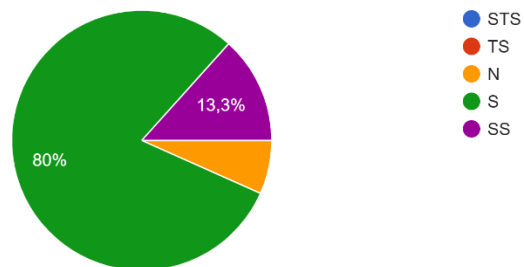
2. Penumpukan pesawat di bandara sering terjadi akibat keterlambatan pada jam sibuk.

15 jawaban



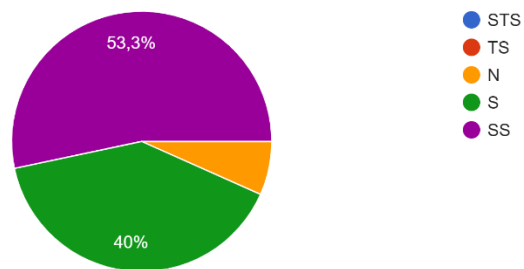
3. Keterlambatan penerbangan pada saat peak hours mempengaruhi kualitas pelayanan bandara.

15 jawaban



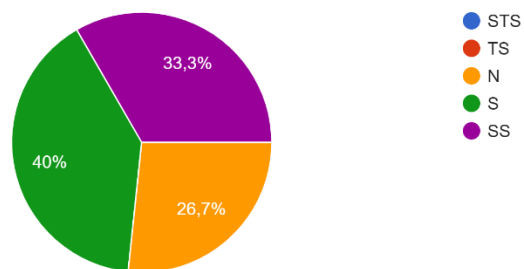
4. Efek keterlambatan pada jam sibuk sering menyebabkan penumpukan pesawat di landasan pacu.

15 jawaban



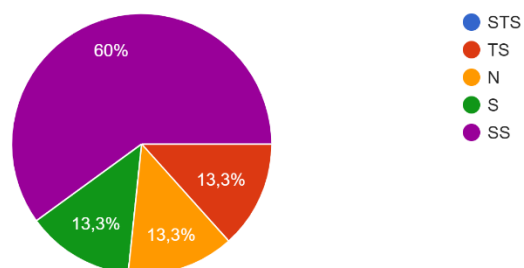
5. Keterlambatan penerbangan menghambat pencapaian On Time Performance (OTP) yang baik.

15 jawaban



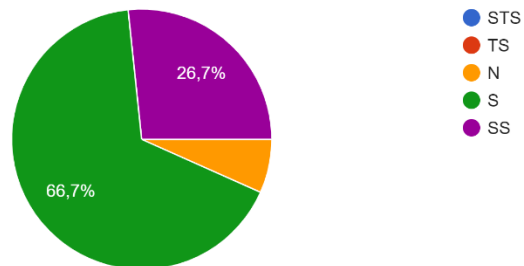
6. Saat jam sibuk, maskapai sering gagal memenuhi target OTP.

15 jawaban



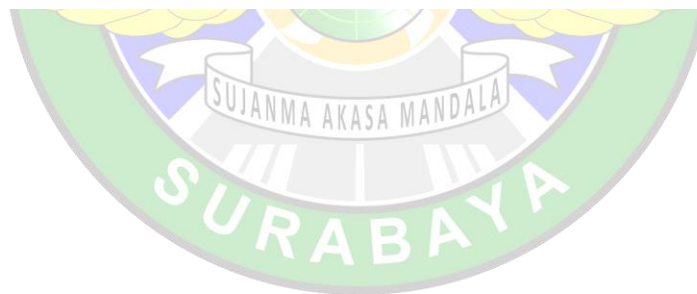
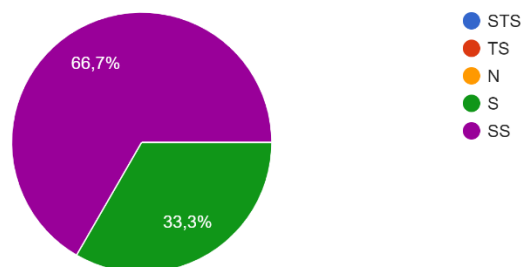
7. Penundaan penerbangan pada jam sibuk membuat maskapai tidak dapat mencapai OTP yang optimal.

15 jawaban



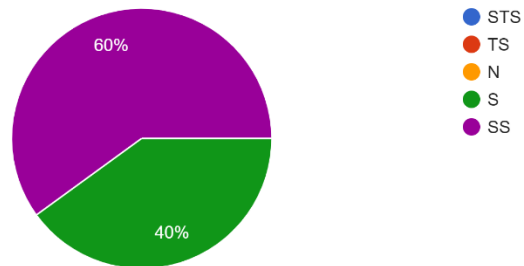
8. Jadwal penerbangan yang ada sering kali menyebabkan penumpukan pesawat pada jam sibuk.

15 jawaban



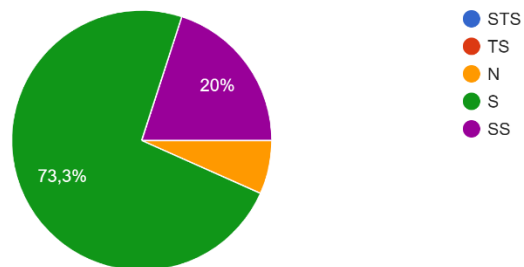
9. Saya percaya bahwa revisi jadwal penerbangan oleh IASM dapat meningkatkan OTP.

15 jawaban



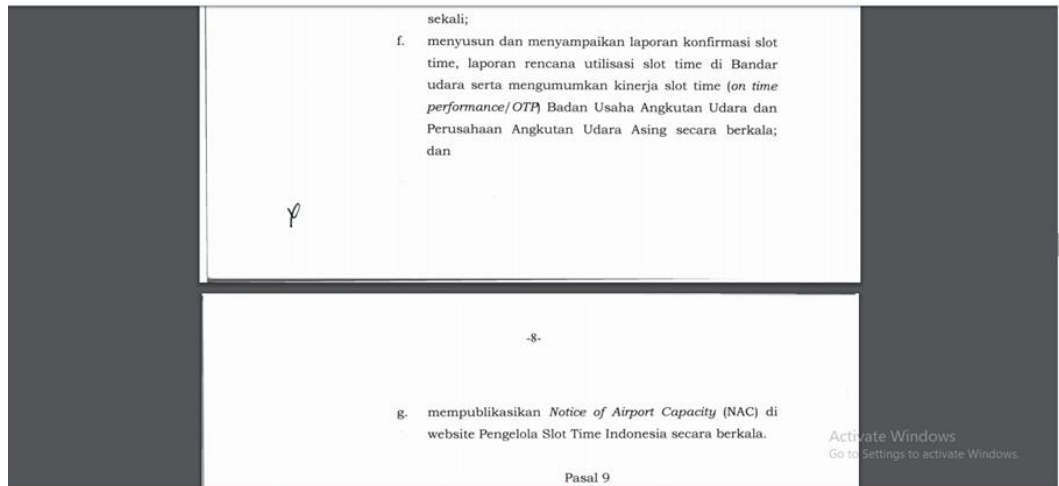
10. Revisi jadwal penerbangan oleh IASM dapat meningkatkan efisiensi operasional bandara.

15 jawaban

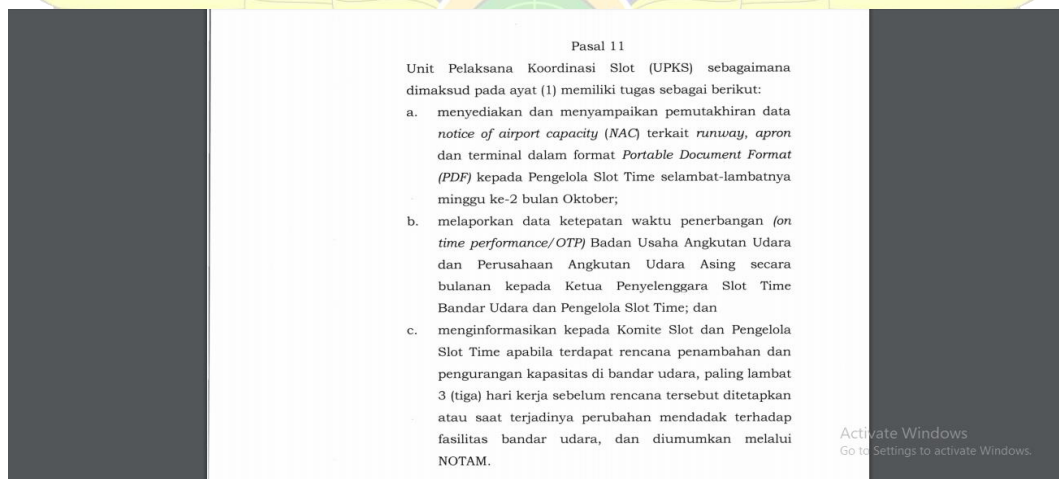


Lampiran B Peraturan

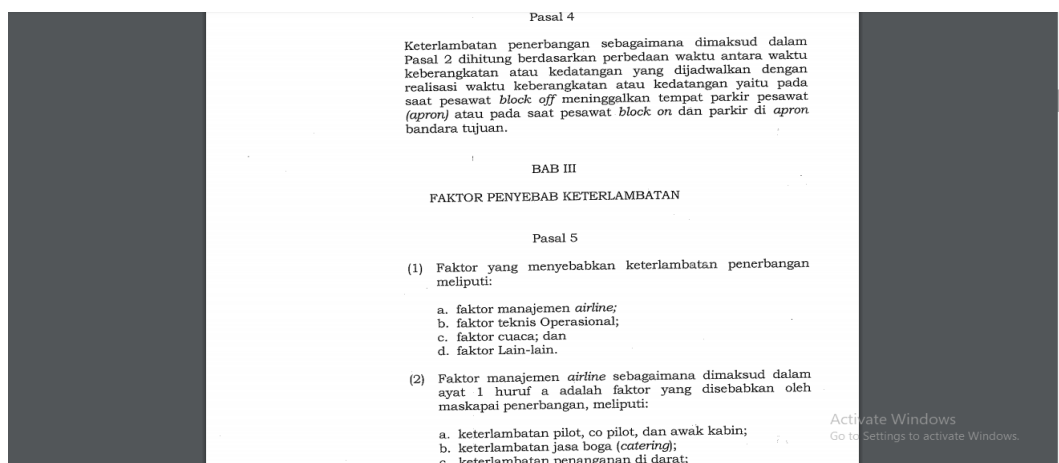
Lampiran B-1 PM 57 Tahun 2016 Pasal 8



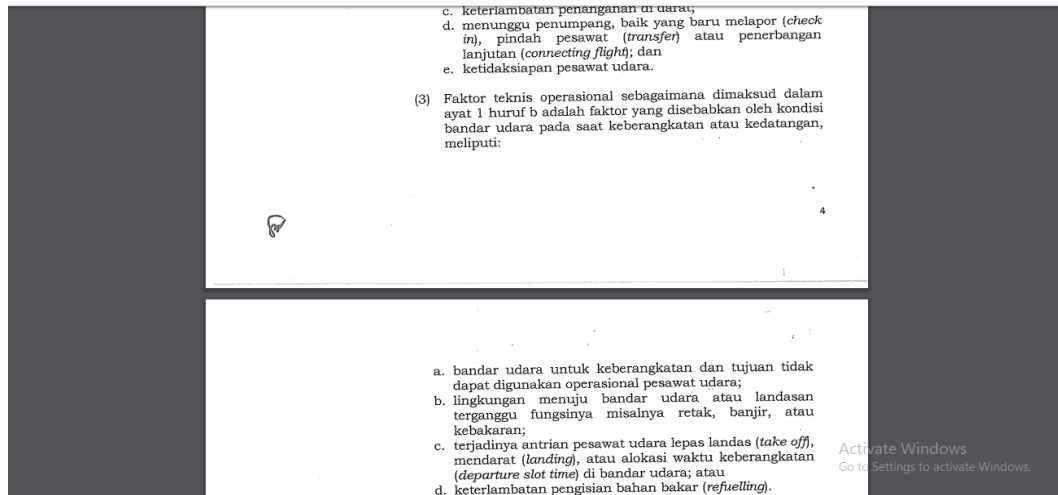
Lampiran B-2. PM 57 Tahun 2016 Pasal 11



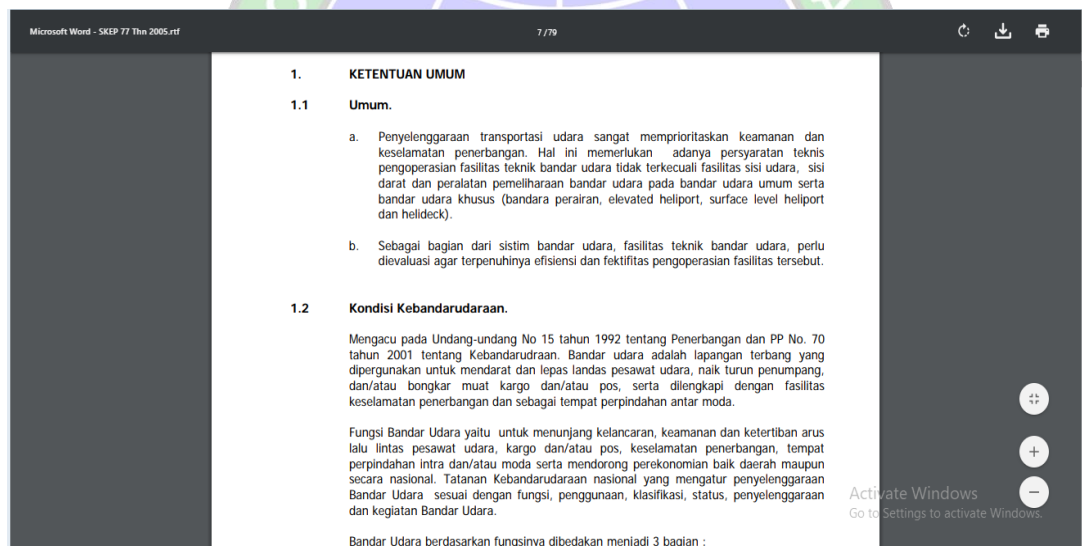
Lampiran B-3. PM 89 Tahun 2015 Pasal 4 dan Pasal 5



Lampiran B-4



Lampiran B-4. SKEP 77 Tahun 2005



Lampiran B-5

	centre line marking, Runway holding position marking, dan Taxiway edge marking.	
c.	Fasilitas Pelataran parkir pesawat udara (Apron) adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat. Apron merupakan bagian bandar udara yang melayani terminal sehingga harus dirancang sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik terminal tersebut. Beberapa pertimbangannya antara lain : 1) Menyediakan jarak paling pendek antara landas pacu dan tempat pesawat berhenti.	
	2) Memberikan keleluasaan pergerakan pesawat untuk melakukan manuver sehingga mengurangi tundaan. 3) Memberikan cukup cadangan daerah pengembangan yang dibutuhkan jika nantinya terjadi peningkatan permintaan penerbangan atau perkembangan teknologi pesawat terbang. 4) Memberikan efisiensi, keamanan, dan kenyamanan pengguna secara maksimum.	

Activate Windows
Go to Settings to activate Windows.

Lampiran B-6

	2) Memberikan keleluasaan pergerakan pesawat untuk melakukan manuver sehingga mengurangi tundaan. 3) Memberikan cukup cadangan daerah pengembangan yang dibutuhkan jika nantinya terjadi peningkatan permintaan penerbangan atau perkembangan teknologi pesawat terbang. 4) Memberikan efisiensi, keamanan, dan kenyamanan pengguna secara maksimum. 5) Meminimalkan dampak lingkungan Selain dari pada itu perancangan apron juga terkait dengan sistem terminal yang digunakan oleh bandar udara bersangkutan yang terdiri dari terminal konsep tunggal, konsep linier, konsep dermaga, konsep satelit, konsep transporter dan konsep campuran. Aspek yang diperhatikan dalam kegiatan verifikasi penilaian kelayakan operasional meliputi dimensi (panjang dan lebar), kemiringan memanjang (Longitudinal slope), kemiringan melintang (Transverse Slope), jenis perkerasan (Surface Type), dan kekuatan (Strength) dan Apron marking yang antara lain Apron edge marking, Apron guidance marking, Parking stand position marking, GSE (Ground Support Equipment). Fasilitas ini adalah suatu area yang disediakan sebagai tempat lalu lintas peralatan penunjang pendaratan dan penerbangan yang terletak diantara apron dan terminal penumpang. Luasannya dipengaruhi oleh jenis pesawat yang dilayani dan jumlah serta jenis peralatan pendaratan dan penerbangan yang dipersyaratkan untuk menunjang kinerja operasional bandar udara tersebut. Aspek yang diperhatikan dalam penilaian kelayakan operasional meliputi dimensi (panjang dan lebar), kemiringan memanjang (Longitudinal slope), kemiringan melintang (Transverse Slope), jenis perkerasan (Surface Type), dan kekuatan (Strength).	
d.	Fasilitas Obstruction Restriction. Fasilitas ini dioperasikan berdasarkan jenis runway	

Activate Windows
Go to Settings to activate Windows.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Tilka Ratu Nadila, lahir di Merauke pada tanggal 29 November 2002, merupakan anak ketiga dari lima bersaudara pasangan bapak Laode Ali Husa dan ibu Waode Siti Hafsoh. Bertempat tinggal di Kampung Sigabel Jaya RT/RW 004/002 kecamatan Sigabel Muting. Memulai pendidikan di SD Inpres Muting VI pada tahun 2008 dan lulus pada tahun 2014. Melanjutkan Sekolah Menengah Pertama di SMPN 4 Muting pada tahun 2014 dan lulus pada tahun 2017. Melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMAN 1 Muting pada tahun 2017 dan lulus pada tahun 2020. Selanjutnya menempuh pendidikan pada tahun 2021 sebagai taruna Politeknik Penerbangan Surabaya pada Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan 7 sampai dengan saat ini. Selama mengikuti Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya penulis telah mendapat kesempatan melaksanakan On The Job Training (OJT) selama dua kali yang pertama pada unit Aviation Security (AVSEC), Apron Movement Control (AMC), Unit Informasi, Unit Pelayanan Kargo, dan Quality Control di Bandar Udara Kalimantan Berau mulai pada bulan Desember 2023 sampai dengan bulan Maret 2024. Kemudian On The Job Training (OJT) kedua pada unit Gate, Check-in Counter, Customer service, Flight Operation Officer (FOO), dan Lost and Found yang dilaksanakan di PT. Citilink Indonesia Bandara Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar pada bulan April sampai dengan bulan Ju