

**ANALISIS OPTIMALISASI PERSONEL *AIR SIDE*
TERHADAP PENINGKATAN *ON TIME PERFORMANCE* DI
BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA**

PROYEK AKHIR



Oleh:

FADHIL MUZAKKI PUTERA D
NIT. 30621053

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

**ANALISIS OPTIMALISASI PERSONEL *AIR SIDE*
TERHADAP PENINGKATAN *ON TIME PERFORMANCE* DI
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:

FADHIL MUZAKKI PUTERA D

NIT. 30621053

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

2024

LEMBAR PERSETUJUAN

**ANALISIS OPTIMALISASI PERSONEL AIRSIDE TERHADAP
PENINGKATAN ON TIME PERFORMANCE DI BANDAR UDARA
TJILIK RIWUT PALANGKARAYA**

Oleh:

FADHIL MUZAKKI PUTERA D

NIT. 30621053

Disetujui untuk diujikan pada :
Surabaya,.....2024

Pembimbing I : AHMAD MUSADEK ST, M.MT
NIP. 19790824200931001

Pembimbing II : FAHRUR ROZI ST, M.Sc
NIP. 19790824200923100

LEMBAR PENGESAHAN

ANALISIS OPTIMALISASI PERSONEL *AIR SIDE* TERHADAP
PENINGKATAN *ON TIME PERFORMANCE* DI BANDAR UDARA TJILIK
RIWUT PALANGKA RAYA

Oleh:

Fadhil Muzakki Putera D

NIT : 30621053

Telah dipertahankan dan dinyatakan lulus pada Ujian Proposal Tugas Akhir
Program Pendidikan Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya Pada tanggal : 07 Agustus 2024

Panitia Penguji :

1. Ketua : ANTON BUDIARTO, S.E.,M.T.
NIP : 19650110 199103 1 004
2. Sekretaris : AHMAD MUSADEK, ST, M.MT
NIP : 19680217 199102 1 001
3. Anggota : PARAMITA DWI NASTITI, S.S.T.MS. ASM
NIP : 19890102201012 2 006

Ketua Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara

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

ABSTRAK

ANALISIS OPTIMALISASI PERSONEL *AIR SIDE* TERHADAP PENINGKATAN *ON TIME PERFORMANCE* DI BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA

Oleh :

Fadhil Muzakki Putera Drasono

NIT : 30621053

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis optimalisasi personel air side dalam upaya peningkatan on time performance (OTP) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. OTP merupakan indikator penting dalam industri penerbangan yang mencerminkan ketepatan waktu operasional penerbangan, yang berdampak langsung pada kepuasan penumpang dan efisiensi operasional. Penelitian ini menggunakan metode analisis kuantitatif dan kualitatif dengan mengumpulkan data melalui observasi langsung, wawancara dengan personel, serta analisis dokumentasi terkait performa operasional. Hasil analisis menunjukkan bahwa optimalisasi alokasi dan manajemen personel air side berkontribusi signifikan terhadap peningkatan OTP. Temuan utama meliputi identifikasi kekurangan dalam distribusi tugas, kekurangan pelatihan, dan sistem koordinasi yang belum optimal. Penelitian ini merekomendasikan penerapan strategi peningkatan pelatihan, perbaikan sistem komunikasi, dan penyesuaian alokasi tugas sesuai dengan beban kerja untuk mencapai OTP yang lebih baik. Implementasi rekomendasi ini diharapkan dapat meningkatkan kinerja operasional bandara dan kepuasan pengguna jasa.

Kata kunci: Optimalisasi personel, on time performance, air side, Bandar Udara Tjilik Riwut, efisiensi operasional.

ABSTRACT

ANALYSIS OF OPTIMISATION OF AIR SIDE PERSONNEL TOWARDS IMPROVING ON TIME PERFORMANCE AT TJILIK RIWUT AIRPORT PALANGKA RAYA

Oleh :

Fadhil Muzakki Putera Drasono

NIT : 30621053

This research aims to analyze the optimization of air side personnel in an effort to increase on time performance (OTP) at Tjilik Riwut Palangka Raya Airport. OTP is an important indicator in the aviation industry that reflects the timeliness of flight operations, which has a direct impact on passenger satisfaction and operational efficiency. This research uses quantitative and qualitative analysis methods by collecting data through direct observation, interviews with personnel, and analysis of documentation related to operational performance. The analysis results show that optimizing the allocation and management of air side personnel contributes significantly to increasing OTP. Key findings include identifying deficiencies in task distribution, training deficiencies, and suboptimal coordination systems. This research recommends implementing strategies to increase training, improve communication systems, and adjust task allocation according to workload to achieve better OTP. Implementation of these recommendations is expected to improve airport operational performance and service user satisfaction.

Key words: *Personnel optimization, on time performance, air side, Tjilik Riwut Airport, operational efficiency.*

PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Fadhil Muzakki Putera Drasono
NIT : 30621053
Program Studi : D3 Manajemen Transportasi Udara Judul
Judul Proyek Akhir :ANALISIS OPTIMALISASI PERSONEL
AIRSIDE TERHADAP PENINGKATAN ON TIME PERFORMACE DI
BANDARA
TJILIK RIWUT PALANGKARAYA

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Proyek Akhir/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, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan Proyek Akhir/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 Perguruan Tinggi dan Akademi Penerbangan.

Surabaya,

Yang membuat
pernyataan

(materai Rp
10.000,00)

Fadhil Muzakki
Putera Drasono
NIT. 30621053

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada kehadiran Allah Swt karena berkat limpahan rahmat dan hidayahnya-Nya, Tugas Akhir yang “ANALISIS OPTIMALISASI PERSONEL AIR SIDE TERHADAP PENINGKATAN ON TIME PERFORMANCE DI BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA” 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 Tugas Akhir ini, terutama kepada :

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Orang tua serta saudara yang senantiasa memberikan nasihat, doa, dan dukungan berupa moril maupun materiil sehingga penyusunan Tugas Akhir ini dapat terselesaikan.
3. Resna Ayu Suryadhani yang senantiasa memberikan doa, nasihat , dan dukungan sehingga penyusunan Tugas Akhir dapat terselesaikan dengan baik
4. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.MT. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Fahrur Rozi ST., M.Sc, selaku pembimbing atas bimbingannya.
7. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya atas bantuan dan kerjasamanya.

8. Teman-teman sekelas, atas kebersamaan dan kerjasamanya.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Tugas Akhir ini jauh dari kata sempurna, oleh karena itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun serta semoga Tugas Akhir ini berguna bagi penulis pada khususnya dan bagi pembaca umumnya.

Surabaya, 7 Agustus 2024
Penyusun

Fadhil Muzakki Putera D
NIT. 30621053

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	3
LEMBAR PENGESAHAN	4
ABSTRAK	5
PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA	7
KATA PENGANTAR	8
DAFTAR ISI.....	9
DAFTAR GAMBAR.....	11
DAFTAR TABEL	12
DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG.....	13
BAB I PENDAHULUAN	Error! Bookmark not defined.
1.1 Latar Belakang	Error! Bookmark not defined.
1.2 Rumusan Masalah	Error! Bookmark not defined.
1.3 Batasan Masalah	Error! Bookmark not defined.
1.4 Tujuan Penelitian	Error! Bookmark not defined.
1.5 Manfaat Penelitian	Error! Bookmark not defined.
1.6 Sistematika Penulisan	Error! Bookmark not defined.
BAB II LANDASAN TEORI	Error! Bookmark not defined.
2.1 Teori Penunjang	Error! Bookmark not defined.
2.1.2 Pengertian Optimalisasi	Error! Bookmark not defined.
2.1.3 Pelayanan Air Side	Error! Bookmark not defined.
2.1.3.1 Ground Handling	Error! Bookmark not defined.
2.1.4 On Time Performance	Error! Bookmark not defined.
2.1.5 Bandar	

Udara	Error! Bookmark not defined.	2.1.5.1 Apron
.....	Error! Bookmark not defined.	2.1.5.2 Runway
.....	Error! Bookmark not defined.	2.1.5.3 Taxiway
.....	Error! Bookmark not defined.	
2.2	Kajian Penelitian yang Relevan .	Error! Bookmark not defined.
BAB III METODOLOGI PENELITIAN		
3.1	Desain Penelitian	Error! Bookmark not defined.
	Populasi, Sampel dan Objek Penelitian	Error! Bookmark not defined.
3.2.1	Populasi	Error! Bookmark not defined.
	Sampel	Error! Bookmark not defined.
3.2.2	Objek Penelitian	Error! Bookmark not defined.
3.3	Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	Error!
	Bookmark not defined.	
3.3.1	Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not defined.
3.3.2	Observasi	Error! Bookmark not defined.
3.3.4	Wawancara	Error! Bookmark not defined.
3.3.5	Dokumentasi.....	Error! Bookmark not defined.
3.3.6	Sumber Data	Error! Bookmark not defined.
3.3.7	Instrumen Penelitian	Error! Bookmark not defined.
3.3.7.1	Pedoman Observasi.....	Error! Bookmark not defined.
3.3.7.2	Pedoman Dokumentasi	Error! Bookmark not defined.
3.4	Teknik Analisa Data	Error! Bookmark not defined.
3.5	Waktu dan Tempat Penelitian	Error! Bookmark not defined.
3.5.2	Lokasi Penelitian	Error! Bookmark not defined.
BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		
4.1	Hasil Penelitian	Error! Bookmark not defined.
4.1.1	Observasi	Error! Bookmark not defined.
4.1.2	Wawancara.....	Error! Bookmark not defined.
4.2	Pembahasan Hasil Penelitian	Error! Bookmark not defined.
4.2.1	Ketersediaan Personil Air Side Di Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya Dalam Rangka Meningkatkan On Time Perfomance	Error! Bookmark not defined.
4.2.2	Pembagian Tugas Personil Air Side Untuk Melayani Operasional Di Bandar Udara Dalam Rangka On Time Perfomance	Error! Bookmark not defined.
4.2.3	Kinerja Personil Air Side Di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya Dalam Rangka Meningkatkan On Time Perfomance	Error! Bookmark not defined.
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN		
5.1	Kesimpulan	Error! Bookmark not defined.
5.2	Saran	Error! Bookmark not defined.
DAFTAR PUSTAKA.....		
		14

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Aktifitas Ground Handling Dan Personil Air side **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 2.1 Spesifikasi dan fasilitas Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya
..... **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 2. 2 Runway Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 3. 1 Desain Penelitian **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 3. 2 Tabel AMS (Apron Movement Seet) **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.1 observasi jumlah personil GSE dan airside di daerah Apron **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.2 Evaluasi kinerja ground handling **Error! Bookmark not defined.**



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Spesifikasi Runway	Error! Bookmark not defined.
Tabel 2.2 Kajian Relevan	Error! Bookmark not defined.
Tabel 3.1 Pedoman observasi	Error! Bookmark not defined.
Tabel 3.4 Waktu Penelitian	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.1 Hasil Wawancara pemahaman definisi dan pentingnya OTP	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.2 Hasil Wawancara identifikasi elemen yang mempengaruhi OTP..	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.4 Hasil Wawancara strategi dan inisiatif perbaikan OTP	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.5 Hasil Wawancara masalah utama yang dihadapi dalam menjaga OTP	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.6 Hasil Wawancara prosedur penanganan keterlambatan penerbangan	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.7 Hasil Wawancara peran maskapai dalam meningkatkan OTP	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.8 Hasil Wawancara kontribusi teknologi dalam OTP	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 9 Hasil Wawancara cara AMC menangani umpan balik dari penumpang	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG

<u>Singkatan</u>	<u>Nama</u>	<u>Pemakaian pertama kali pada halaman</u>
WIDD	<i>Whisky, India, Delta, Delta</i>	1
BTH	<i>Bravo, Tanggo, Hotel</i>	1
UPBU	Unit Penyelenggara Bandar Udara	2
GSE	<i>Ground Support Equipment</i>	2
AMC	<i>Apron Movement Control</i>	5
IASM	<i>Indonesia Airport Slot Management</i>	5
AIP	<i>Aerodrome Information Publication</i>	10
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>	13
NAC	<i>Notice of Airport Capacity</i>	15
JICA	<i>Japan International Coorporatian Agency</i>	15

DAFTAR PUSTAKA

- Aeronautical Information Publication (AIP) Bandar Udara Tjilik Riwt - Palangkaraya*. Alfabet.
- Amri, B. N. (2022). Peran Unit Apron Movement Control (AMC) Dalam Menjamin Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. *Jurnal Publikasi Ekonomi dan Akuntansi*, 2(3), 307-317.
- 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.
- Auliyaurahman, M. I. (2023). Strategi Optimalisasi Kinerja Unit Apron Movement Control (Amc) Terhadap Kelancaran Operasional Di Bandara Yogyakarta Internsional Airport. *Ground Handling Dirgantara*, 5(02), 250-253.
- Barimbing, W. K., & Purnama, Y. (2023). Analisis Kinerja Personil Apron Movement Control Dalam Meningkatkan Keselamatan Penerbangan Kualanamu Medan. *Jurnal Mahasiswa Kreatif*, 1(5), 34-45.
- Bungin, Burhan. 2007. *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial lainnya*. Jakarta: Putra Grafika.
- Dayyanu, M. R. S., & Martanti, I. F. R. (2023). Analisis Kelengkapan Fasilitas Apron Movement Control (AMC) Berdasarkan KP 038 Tahun 2017 tentang Apron Management Service terhadap Kelancaran Pengawasan Sisi Udara di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. *Ground Handling Dirgantara*, 5(02), 320-331.

- Departemen Pendidikan Nasional. 2002. Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta: Balai Pustaka.
- Departemen Pendidikan Nasional. 2005. Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta: Balai Pustaka.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017.
- Ervianto, Wulfram I. 2004. Teori Aplikasi Manajemen Proyek Konstruksi. Eurocontrol. 2016. Performance Review Report: An Assessment of Air Traffic Management. Europe: Performance Review Commission.
- Hasan, Iqbal. 2001. Pokok-Pokok Materi Statistik 2 (Statistik Inferentif). Edisi kedua. Jakarta: PT Bumi Aksara. *II. Flood Plan Coordination Organization. Dhaka: Japan International Cooperation Agency.*
- Hassiyati, S. N., & Hilal, R. F. (2022). Analisis pengaruh kompensasi terhadap komitmen pegawai ground service selama masa pandemi covid-19 di bandar udara tjilik riwut palangka raya. *Ground Handling Dirgantara*, 4(01), 122-128.
- Hermawan, I. G. N. W., & Widyastuti, D. D. (2021). Peranan Apron Movement Control Dalam Melayani Pergerakan Pesawat Udara Charter Di Bandara Halim Perdanakusuma. *Jurnal Mitra Manajemen*, 12(1), 61-70.
- International Civil Aviation Organization, Annex 14, Chapter I Aerodrome, Sixth Edition, Montreal: July 2013.*
- International Civil Aviation Organization. Annex 9. Chapter 6 Facilitation. 15th Edition. Montreal: October 2017.* Jakarta: Andi.
- JICA. 1991. *Master Plan for Greater Dhaka Protection Project (Study in Dhaka Metropolitan Area), FAP 8A, Main Report and Supporting Reports I and*
- Kerlinger. 2006. Asas-Asas Penelitian *Behaviour*. Edisi 3, Cetakan 7. Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Koritelu, A. C. T., & Frisnawati, E. (2023). Implementasi Peran Unit AMC Terhadap Penempatan Parking Stand Pesawat Tidak Terjadwal Di Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong, Papua Barat. *Ground Handling Dirgantara*, 5(02), 209-218.
- Levis and Atherley. 1996. *Delay Construction. Langford: Cahner Books Internasional.*
- Mufida, A. F. (2023). Pengaruh Kinerja Petugas Apron Movement Control (Amc) Terhadap Kedisiplinan Kerja Petugas Ground Handling Di Apron Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali. *Jurnal Mahasiswa: Jurnal Ilmiah Penalaran Dan Penelitian Mahasiswa*, 5(2), 345-350.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, (2005) Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara.

- PM 37 Tahun 2021 tentang Personel Bandar Udara.
- PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar 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.
- Putra, W. A. (2022). Analisis Penanganan Unit Lost And Found Dalam Kasus Damage Baggage Pada Saat Tiba Di Arrival Station Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya Periode Agustus-Oktober 2021. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(2), 2487-2497.
- Ridwan Khairandy. 2006. Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara. Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis.
- Riyono, I. B. (2023). Analisis Pengawasan Unit Apron Movement Control (Amc) Terhadap Ketertiban Berlalu Lintas Pada Area Service Road Guna Meningkatkan Safety Management System Di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. *Ground Handling Dirgantara*, 5(02), 301-309.
- 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 Sugiyono.
2008. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: PT Alfabet.
- Sugiyono. 2012. Memahami Penelitian Kualitatif. Bandung: CV Alfa Beta.
- Uswatun, M., & Widagdo, D. (2024). Analisis Implementasi Pengawasan Ketertiban Ground Support Equipment (GSE) oleh Unit Apron Movement Control (AMC) di Sisi Udara Bandar Udara Mopah Merauke. *As-Syirkah: Islamic Economic & Financial Journal*, 3(2), 795-805.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Regulasi



KP Nomor 22 Tahun 2015

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NOMOR : KP 22 TAHUN 2015

TENTANG

PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL
PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 - 14
(*ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-14*),
STANDAR KOMPETENSI PERSONEL BANDAR UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa dalam subbagian 139 D angka 139.045 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) telah mengatur bahwa penyelenggara bandar udara dan penyedia jasa terkait bandar udara wajib mempekerjakan personel bandar udara yang memiliki kemampuan dan kualifikasi yang sesuai dengan bidangnya;
- b. bahwa dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP. 436 Tahun 2011 tentang Petunjuk Dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-14 (*Advisory Circular CASR Part 139-14*), Standar Kompetensi Personel Bandar Udara, masih terdapat kekurangan dan perlu disempurnakan sesuai dengan kondisi di bandar udara;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 - 14 (*Advisory Circular CASR Part 139 - 14*), Standar Kompetensi Personel Bandar Udara;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5295);

3. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Negara RI sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2014;
4. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 135 Tahun 2014;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulations Part 139) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2013;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2009 tentang Pendelegasian Kewenangan Menteri Perhubungan Kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara di Bidang Penerbangan;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TENTANG PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139-14 (*ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-14*), STANDAR KOMPETENSI PERSONEL BANDAR UDARA.

Pasal 1

1. Standar Kompetensi adalah persyaratan minimum mengenai pengetahuan, keahlian, dan kualifikasi di bidangnya.
2. Sertifikat Kompetensi adalah tanda bukti seseorang telah memenuhi persyaratan pengetahuan, keahlian, dan kualifikasi di bidangnya.
3. Personel Bandar Udara adalah personel yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas bandar udara.

4. Lembaga Pendidikan dan/atau Pelatihan adalah lembaga yang menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan bagi personel bandar udara yang telah mendapat ijin dari Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
5. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
6. Direktur adalah Direktur Bandar Udara.

Pasal 2

Setiap Personel Bandar Udara yang mengoperasikan dan memelihara fasilitas dan peralatan bandar udara wajib memiliki kompetensi dan standar kompetensi untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, serta mempertahankan kelaikan fasilitas dan peralatan bandar udara yang dioperasikan.

Pasal 3

Kompetensi dan Standar Kompetensi Personel Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, terlampir dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan ini.

Pasal 4

- (1) Kompetensi dan standar kompetensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, diperoleh melalui pendidikan dan/atau pelatihan yang dilakukan oleh Lembaga Pendidikan dan/atau Pelatihan yang telah mendapat akreditasi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- (2) Personel Bandar Udara yang telah mengikuti pendidikan dan/atau pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan Sertifikat Kompetensi.

Pasal 5

Lembaga Pendidikan dan/atau Pelatihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, wajib menyiapkan kurikulum dan silabus yang mengacu pada kompetensi dan standar kompetensi sebagaimana terdapat dalam Peraturan ini.

Pasal 6

Personel Bandar Udara yang telah bertugas dan belum memenuhi Standar Kompetensi sesuai Peraturan ini harus menyesuaikan dalam jangka waktu 2 (dua) tahun sejak peraturan ini ditetapkan.

 <p>ANGKASA PURA II The Leading Indonesia's Airport Company</p> <p>STANDARD OPERATING PROCEDURES APRON MOVEMENT CONTROL</p>	PELAYANAN GARBARATA	
	Dok. No :	Revisi No :
	Tanggal : Maret 2023	Page of

M. PELAYANAN GARBARATA

1. Pendahuluan

- a. Pelayanan Garbarata merupakan proses pengoperasian garbarata yang digunakan untuk menaikkan atau menurunkan penumpang *crew* pesawat udara.
- b. Garabarata bekerja secara *motorized* yang dioperasikan oleh operator yang memiliki *license* berupa SKP yang masih berlaku.
- c. Operator Garabarata harus selalu memonitor jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat udara yang akan dilayani garabarata agar pelayanan yang diberikan tepat waktu.
- d. Dalam melaksanakan pelayanan Garbarata, operator harus menggunakan Alat Pelindung Diri (APD).

2. Prosedur

- a. Pelayanan Garbarata Pesawat Udara Datang/Docking :
 - 1) Memastikan area pengecekan garabarata terbebas dari obstacle/FOD;
 - 2) Melakukan pemeriksaan kesiapan fasilitas garbarata;
 - 3) Melakukan pemeriksaan sistem pada kontrol kendali;
 - 4) Operator garabarata harus sudah siap di konsol kendali 10 (sepuluh) menit sebelum pesawat udara datang;
 - 5) Menyalakan lampu bagian dalam (*interior*);
 - 6) Menyalakan lampu bagian luar (*eksterior*) bila malam hari/cuaca gelap;
 - 7) Memasukkan kunci pada tombol "Emergency Stop" dan nyalakan power, lampu indikator "Power In" akan menyala;
 - 8) Menekan tombol "Power On" dan lampu indikator akan menyala;

 ANGKASA PURA II <small>The Leading Indonesia's Airport Company</small> STANDARD OPERATING PROCEDURES APRON MOVEMENT CONTROL	PELAYANAN GARBARATA	
	Dok. No :	Revisi No :
	Tanggal : Maret 2023	Page of

- 9) Memutar selektor kontrol ke posisi manual, layar kamera monitor akan menyala dan memperlihatkan situasi ramp di sekitar Wheel Bogey;
 - 10) Menyesuaikan ketinggian garbarata dengan pesawat udara yang akan dilayani;
 - 11) Docking dilakukan pada saat pesawat udara sudah berhenti pada stop position dan mendapatkan isyarat "OK" dari petugas mekanik;
 - 12) Menggerakkan garbarata maju hingga Bumper Cabin menempel pada badan pesawat udara;
 - 13) Menurunkan canopy dengan menekan kedua tombol kiri dan kanan canopy, indicator "Canopy Down" akan menyala;
 - 14) Memutar selektor ke posisi "Auto" dan memastikan lengan Auto Level turun hingga roda Auto Level menyentuh badan pesawat udara;
 - 15) Memasang "Safety Door Shoe" sebagai pelindung pintu pesawat udara dan back up bila Auto Level tidak bekerja;
 - 16) Memberi kode "OK" pada petugas airlines bahwa pintu pesawat udara sudah dapat dibuka;
 - 17) Mencatat dalam garbarata Sheet.
- b. Pelayanan Garbarata Pesawat Udara Berangkat (De-docking) :
- 1) Operator garbarata harus sudah siap di konsul kendali 10 menit sebelum jadwal keberangkatan pesawat udara;
 - 2) Sebelum melakukan De-Docking, operator garbarata harus memastikan bahwa daerah pergerakan garbarata aman dan terbebas dari obstacle/FOD;

 ANGKASA PURA II <small>The Leading Indonesia's Airport Company</small> STANDARD OPERATING PROCEDURES APRON MOVEMENT CONTROL	PELAYANAN GARBARATA	
	Dok. No :	Revisi No :
	Tanggal : Maret 2023	Page of

- 3) Garbarata dapat ditarik/De-Docking setelah pintu pesawat udara ditutup, dan mendapatkan isyarat/signal "OK" dari petugas airlines/ground handling agent;
- 4) Mengembalikan Safety Door Shoe pada tempatnya dan menutup pintu kabin garbarata;
- 5) Memutar kunci selektor ke poisis manual, dan melakukan proses penarikan garbarata sampai wheel bogey pada posisi preposition;
- 6) Periksa kembali seluruh sistem pada garbarata sebelum meninggalkan tempat dan bila tidak ada kelainan maka operator dapat meninggalkan garbarata;
- 7) Memastikan lampu bagian dalam dan luar;
- 8) Meninggalkan garbarata setelah pesawat udara push back;

c. Prosedur Operasi Darurat :

- 1) Auto level/Safety Door Shoe tidak bekerja normal :
 - a) Alarm berbunyi;
 - b) Indikator service warning menyala;
 - c) Indikator "Auto Level" berkedip.

Tindakan Operator :

- a) Putar selektor ke posisi manual;
 - b) Turunkan lanai kabin sampai ± 10 cm dari lantai Pesawat udara dengan menekan tombol Vertical Drive;
 - c) Laporkan ke Unit Teknik.
- 2) Garbarata bergerak melebihi batas swing rotunda :
 - a) Indikator maksimum swing menyala;
 - b) Indikator service warning menyala;

 <p>ANGKASA PURA II The Leading Indonesia's Airport Company</p> <p>STANDARD OPERATING PROCEDURES APRON MOVEMENT CONTROL</p>	PELAYANAN GARBARATA	
	Dok. No :	Revisi No :
	Tanggal : Maret 2023	Page of

c) Garbarata berhenti (tidak dapat digerakkan);

Tindakan Operator :

Kembalikan swing garbarata ke arah berlawanan.

3) Wheel Bogey berputar hingga Oversteer :

- a) Indikator Oversteer akan berkedip-kedip;
- b) Service warning akan menyala;
- c) Wheel bogey akan berhenti.

Tindakan Operator :

- a) Kembalikan rotasi Wheel Bogey ke arah yang berlawanan;
- b) Jika limit switch sudah tidak bekerja lagi, lapor ke Unit Teknik.

4) Menarik Garbarata dengan Traktor :

- a) Ganjal roda garbarata bagian depan dan belakang;
- b) Siapkan alat-alat bantu berupa traktor dengan tow bar;
- c) Pasang towing bar pada brachet bogey;
- d) Lepaskan rem pada motor bogey dengan menggunakan kunci L searah jarum jam;
- e) Lepaskan ganjal roda garbarata bagian belakang;
- f) Laksanakan penarikan garbarata secara perlahan-lahan;
- g) Setelah garbarata parkir pada posisi yang ditentukan, pasang kembali rem pada motor bogey.



Wawancara dengan Bang Iqbal personil Apron Movement Control (AMC) yang juga operator garbarata. Menanyakan terkait prosedur pemasangan garbarata apakah sudah sesuai dengan Standard Operating Procedure (SOP) yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya.



Wawancara dengan Bang Hafidz Wawancara dilakukan untuk mengetahui kinerja AMC yang untuk menghandle pesawat pada waktu di darat di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya .



Wawancara dengan bang Doni mengenai bagaimana unit AMC memonitoring kinerja Ground Handling pada waktu menagnani pesawat on ground di Bandar UdaraTjilik Riwut Palangkaraya .

LAMPIRAN 4 Transkrip Wawancara

Hari / Tanggal : Senin / 8 Januari 2024
Waktu : 13.28 WIB
Tempat : Kantor *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Tjilik
Riwut Palangka Raya
Narasumber : Hafizh Er-Razaq
Jabatan : Personil *Apron Movement Control*
Pewawancara : Fadhil Muzakki Putera Drasono

FMP : Selamat siang bang, maaf mengganggu waktunya bang
HER : Selamat siang dhil, ada apa dhil?
FMP : Ini bang, saya mohon bantuannya bang untuk kelengkapan
TA saya bang kebetulan saya pengen ambil tentang ontime
performance bang, jadi perlu wawancara sama abang ini
HER : Iya dhil tanya apa saja silahkan
FMP : Yang pertama terkait pemahaman definisi dan pentingnya
OTP, Apa yang dimaksud dengan on-time performance
dalam konteks operasional bandara?
HER : On-time performance (OTP) dalam konteks operasional
bandara adalah persentase penerbangan yang berangkat dan
tiba sesuai jadwal yang telah ditentukan. Ini menunjukkan
seberapa efisien bandara dalam mengelola seluruh proses
operasional untuk memastikan penerbangan tidak tertunda.
FMP : Lalu apa saja faktor utama yang mempengaruhi on-time
performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?
HER : Faktor utama yang mempengaruhi on-time performance di
Bandar Udara Tjilik Riwut termasuk ketersediaan personil
air side yang cukup, koordinasi yang baik antar unit
operasional, dan manajemen waktu yang efektif. Selain itu,
faktor cuaca juga sangat berpengaruh, terutama pada musim
hujan di Palangka Raya.
FMP : Bagaimana unit AMC memonitor dan mengevaluasi ontime
performance penerbangan di bandara ini?
HER : Kami menggunakan sistem manajemen informasi
penerbangan yang terintegrasi untuk memantau setiap
penerbangan secara real-time. Sistem ini memungkinkan
kami untuk melihat jadwal kedatangan dan keberangkatan,
serta memberikan notifikasi jika ada potensi keterlambatan.

- Setiap data yang terkumpul dievaluasi secara rutin untuk mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan.
- FMP : Apa upaya yang dilakukan untuk meningkatkan on-time performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?
- HER : Kami melakukan berbagai inisiatif untuk meningkatkan OTP di bandara ini. Salah satunya adalah dengan meningkatkan koordinasi antar departemen. Kami mengadakan rapat koordinasi harian dan mingguan untuk memastikan semua unit bekerja sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan dan setiap masalah bisa segera diatasi
- FMP : Apa tantangan terbesar dalam menjaga on-time performance di bandara ini?
- HER : Tantangan terbesar adalah koordinasi antar berbagai unit di bandara. Setiap unit memiliki tanggung jawab yang berbeda dan bekerja di lingkungan yang sangat dinamis. Kami harus memastikan bahwa semua unit dapat bekerja sama dengan lancar dan cepat, terutama saat terjadi perubahan jadwal mendadak.
- FMP : Bagaimana unit AMC menangani situasi ketika penerbangan mengalami keterlambatan?
- HER : Ketika penerbangan mengalami keterlambatan, langkah pertama yang kami lakukan adalah segera mengidentifikasi penyebab keterlambatan melalui sistem manajemen informasi penerbangan. Kami kemudian berkoordinasi dengan semua unit terkait, termasuk ground handling, ATC, dan keamanan, untuk mengatur penanganan lanjutan dan menginformasikan penumpang serta maskapai tentang situasi tersebut.
- FMP : Bagaimana Anda melibatkan maskapai dalam upaya perbaikan on-time performance?
- HER : Kami mengadakan pertemuan rutin dengan perwakilan maskapai untuk membahas kinerja on-time performance dan mengidentifikasi area perbaikan. Dalam pertemuan ini, kami membagikan data kinerja dan mendiskusikan masalah yang dihadapi, serta mencari solusi bersama untuk meningkatkan efisiensi operasional.
- FMP : Apa peran teknologi dalam meningkatkan on-time performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?
- HER : Teknologi berperan penting dalam memantau dan mengelola jadwal penerbangan secara real-time. Sistem manajemen informasi penerbangan yang kami gunakan

memungkinkan kami untuk mengidentifikasi potensi keterlambatan lebih awal dan melakukan penyesuaian dengan cepat, sehingga meminimalkan dampak pada ontime performance.

- FMP : Bagaimana unit AMC menangani umpan balik dari penumpang mengenai on-time performance?
- HER : Kami memonitor umpan balik penumpang melalui berbagai saluran, termasuk media sosial, formulir umpan balik langsung, dan survei kepuasan penumpang. Umpan balik tersebut kemudian dianalisis untuk mengidentifikasi pola atau masalah umum terkait on-time performance, dan kami berkoordinasi dengan unit terkait untuk menangani isu-isu tersebut.
- FMP : Apa target on-time performance yang ingin dicapai oleh Bandar Udara Tjilik Riwut dalam waktu dekat?
- HER : Target kami untuk on-time performance dalam waktu dekat adalah mencapai tingkat ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan minimal 85%. Kami berfokus pada peningkatan efisiensi operasional dan koordinasi antar unit untuk mencapainya.
- Hari / Tanggal : Selasa / 9 Januari 2024
- Waktu : 13.00 WIB
- Tempat : Kantor *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya
- Narasumber : Ronald Sagita
- Jabatan : Personil *Apron Movement Control*
- Pewawancara : Fadhil Muzakki Putera Drasono
- FMP : Selamat siang bang, maaf mengganggu waktunya bang
- RS : Selamat siang dhil, ada apa dhil?
- FMP : Ini bang, saya mohon bantuannya bang untuk kelengkapan TA saya bang kebetulan saya pengen ambil tentang ontime performance bang, jadi perlu wawancara sama abang ini
- RS : Iya dhil tanya apa saja silahkan
- FMP : Yang pertama terkait pemahaman definisi dan pentingnya OTP, Apa yang dimaksud dengan on-time performance dalam konteks operasional bandara?

:

- RS : OTP adalah ukuran penting yang menunjukkan ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan pesawat. Ini mencakup semua aspek, mulai dari check-in penumpang hingga proses boarding dan penanganan bagasi, serta memastikan semua berjalan sesuai jadwal.
- FMP : Lalu apa saja faktor utama yang mempengaruhi on-time performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?
- RS : Ketersediaan peralatan dan fasilitas yang memadai juga sangat penting. Misalnya, mesin x-ray dan alat deteksi lainnya harus selalu dalam kondisi baik untuk menghindari penundaan dalam proses pemeriksaan keamanan. Selain itu, efisiensi dalam penanganan bagasi juga merupakan faktor yang krusial.
- FMP : Bagaimana unit AMC memonitor dan mengevaluasi ontime performance penerbangan di bandara ini?
- RS : Kami juga melakukan pengecekan manual melalui koordinasi dengan ground handling dan petugas lainnya di lapangan. Laporan harian dan mingguan disusun untuk menilai kinerja operasional dan mengidentifikasi penyebab keterlambatan, baik itu dari sisi teknis maupun non-teknis.
- FMP : Apa upaya yang dilakukan untuk meningkatkan on-time performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?
- RS : Di ground handling, kami memastikan semua peralatan dan personil siap sebelum pesawat datang. Kami juga melakukan training rutin untuk staff agar mereka bisa bekerja lebih cepat dan efisien, terutama saat menangani bagasi dan kargo.
- FMP : Apa tantangan terbesar dalam menjaga on-time performance di bandara ini?
- RS : Bagi kami di ground handling, tantangan terbesar adalah volume penumpang dan bagasi yang tinggi pada jam-jam sibuk. Kami harus bekerja dengan sangat cepat untuk memastikan semua bagasi dimuat dan dibongkar tepat waktu, serta memastikan tidak ada kesalahan yang bisa menyebabkan keterlambatan.

- FMP : Bagaimana unit AMC menangani situasi ketika penerbangan mengalami keterlambatan?
- RS : Di ground handling, kami segera melakukan evaluasi terhadap aktivitas yang terlibat dalam keterlambatan. Kami memprioritaskan penanganan bagasi dan kargo yang terpengaruh serta memastikan bahwa semua persiapan dilakukan dengan cepat untuk meminimalkan dampak lebih lanjut pada jadwal penerbangan berikutnya.
- FMP : Bagaimana Anda melibatkan maskapai dalam upaya perbaikan on-time performance?
- RS : Kami bekerja sama dengan maskapai untuk memastikan bahwa semua prosedur ground handling sesuai dengan standar dan kebutuhan spesifik maskapai. Kami juga melibatkan maskapai dalam pelatihan staf dan penyusunan prosedur yang lebih efisien untuk menangani bagasi dan kargo dengan cepat.
- FMP : Apa peran teknologi dalam meningkatkan on-time performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?
- RS : Di ground handling, teknologi seperti sistem pelacakan bagasi dan kargo membantu kami memantau status setiap item secara real-time. Ini memungkinkan kami untuk mengidentifikasi dan menangani masalah dengan cepat serta memastikan proses penanganan berjalan dengan efisien, sehingga mendukung on-time performance.
- FMP : Bagaimana unit AMC menangani umpan balik dari penumpang mengenai on-time performance?
- RS : Umpan balik dari penumpang mengenai penanganan bagasi dan kargo sangat penting bagi kami. Kami menindaklanjuti setiap keluhan yang masuk dengan melakukan investigasi dan perbaikan prosedur. Selain itu, kami juga berkomunikasi dengan maskapai untuk memastikan bahwa proses ground handling berjalan dengan baik dan sesuai ekspektasi penumpang.
- FMP : Apa target on-time performance yang ingin dicapai oleh Bandar Udara Tjilik Riwut dalam waktu dekat?
- RS : Kami menargetkan untuk meningkatkan efisiensi ground handling agar dapat mendukung target OTP yang ditetapkan. Salah satu target kami adalah mengurangi

:

waktu penanganan bagasi dan kargo, serta memastikan bahwa semua prosedur di lapangan berjalan sesuai dengan standar yang ditetapkan.

Hari / Tanggal : Selasa / 9 Januari 2024

Waktu : 15.00 WIB

Tempat Kantor *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Tjilik
Riwut Palangka Raya

Narasumber : Novita Angriani

Jabatan : Personil *Apron Movement Control*

Pewawancara : Fadhil Muzakki Putera Drasono

FMP : Selamat siang mba, maaf mengganggu waktunya mba

NA : Selamat siang dhil, ada apa dhil?

FMP : Ini bang, saya mohon bantuannya bang untuk kelengkapan TA saya mba kebetulan saya pengen ambil tentang ontime performance bang, jadi perlu wawancara sama mba ini

NA : Iya dhil tanya apa saja silahkan

FMP : Yang pertama terkait pemahaman definisi dan pentingnya OTP, Apa yang dimaksud dengan on-time performance dalam konteks operasional bandara?

NA : Dalam operasional bandara, OTP berarti bahwa setiap penerbangan harus mematuhi jadwal yang telah ditetapkan. Ini mencerminkan kinerja bandara dalam mengelola semua kegiatan di landasan pacu dan apron dengan efisien.

FMP : Lalu apa saja faktor utama yang mempengaruhi on-time performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?

NA : Koordinasi antara petugas di apron dengan petugas ATC (Air Traffic Control) sangat mempengaruhi OTP. Proses pengaturan parkir pesawat, pengisian bahan bakar, dan pengaturan lalu lintas di landasan pacu harus berjalan dengan lancar untuk menghindari keterlambatan.

FMP : Bagaimana unit AMC memonitor dan mengevaluasi ontime performance penerbangan di bandara ini?

- NA : Petugas ramp control melakukan monitoring langsung di apron dan landasan pacu untuk memastikan semua proses berjalan sesuai jadwal. Kami juga berkomunikasi secara terus-menerus dengan ATC untuk memastikan tidak ada gangguan dalam alur penerbangan.
- FMP : Apa upaya yang dilakukan untuk meningkatkan on-time performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?
- NA : Di ramp control, kami memastikan parkir pesawat, pengisian bahan bakar, dan semua kegiatan di apron berjalan lancar. Kami menggunakan sistem monitoring realtime untuk memantau setiap aktivitas dan berkoordinasi langsung dengan ATC untuk meminimalkan penundaan.



:

- FMP : Apa tantangan terbesar dalam menjaga on-time performance di bandara ini?
- NA : Di ramp control, tantangan utama adalah cuaca. Kondisi cuaca yang buruk dapat menyebabkan penundaan dalam proses parkir pesawat dan aktivitas di apron. Kami harus terus memantau kondisi cuaca dan berkoordinasi dengan ATC untuk mengatur ulang jadwal jika diperlukan.
- FMP : Bagaimana unit AMC menangani situasi ketika penerbangan mengalami keterlambatan?
- NA : Kami memantau secara real-time kondisi di apron dan landasan pacu untuk memastikan bahwa semua pesawat diparkir dengan benar dan semua proses berjalan lancar. Jika ada keterlambatan, kami berkoordinasi dengan ATC untuk mengatur ulang slot parkir dan mengoptimalkan alur lalu lintas pesawat.
- FMP : Bagaimana Anda melibatkan maskapai dalam upaya perbaikan on-time performance?
- NA : Kami bekerja sama dengan maskapai untuk memastikan bahwa semua prosedur ground handling sesuai dengan standar dan kebutuhan spesifik maskapai. Kami juga melibatkan maskapai dalam pelatihan staf dan penyusunan prosedur yang lebih efisien untuk menangani bagasi dan kargo dengan cepat.
- FMP : Apa peran teknologi dalam meningkatkan on-time performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?
- NA : Kami melakukan koordinasi langsung dengan maskapai mengenai jadwal parkir dan alur lalu lintas di apron. Jika ada perubahan atau masalah yang menyebabkan keterlambatan, kami segera menginformasikan maskapai dan mencari solusi bersama untuk mengoptimalkan penggunaan slot parkir dan meminimalkan penundaan.
- FMP : Bagaimana unit AMC menangani umpan balik dari penumpang mengenai on-time performance?
- NA : Kami menggunakan sistem monitoring di apron untuk memantau aktivitas dan alur lalu lintas pesawat. Teknologi ini membantu kami dalam mengatur parkir pesawat dan berkoordinasi dengan ATC secara real-time, mengurangi kemungkinan keterlambatan akibat masalah di area apron.
- FMP : Apa target on-time performance yang ingin dicapai oleh Bandar Udara Tjilik Riwut dalam waktu dekat?

:

NA Kami menerima umpan balik mengenai masalah yang terjadi di area apron dan landasan pacu. Setiap keluhan atau saran dari penumpang terkait keterlambatan atau masalah lainnya kami evaluasi dan diskusikan dalam rapat koordinasi. Kami berupaya melakukan penyesuaian yang diperlukan untuk memperbaiki proses dan mengurangi keterlambatan di masa mendatang.

Hari / Tanggal : Rabu / 10 Januari 2024

Waktu : 12.00 WIB

Tempat : Kantor *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya

Narasumber : Edo Pratama

Jabatan : Personil *Apron Movement Control*

Pewawancara : Fadhil Muzakki Putera Drasono

FMP : Selamat siang bang, maaf mengganggu waktunya bang

EP : Selamat siang dhil, ada apa dhil?

FMP : Ini bang, saya mohon bantuannya bang untuk kelengkapan TA saya bang kebetulan saya pengen ambil tentang ontime performance bang, jadi perlu wawancara sama abang ini

EP : Iya dhil tanya apa saja silahkan

FMP : Yang pertama terkait pemahaman definisi dan pentingnya OTP, Apa yang dimaksud dengan on-time performance dalam konteks operasional bandara?

EP : OTP di bandara mengacu pada kemampuan kami untuk menjaga agar semua penerbangan berangkat dan tiba tepat waktu. Ini mencakup pemeriksaan keamanan, pengaturan lalu lintas penumpang, dan koordinasi dengan maskapai.

FMP : Lalu apa saja faktor utama yang mempengaruhi on-time performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?

EP : Proses keamanan yang ketat namun efisien sangat mempengaruhi OTP. Pemeriksaan keamanan harus dilakukan dengan cepat tetapi tetap mematuhi semua standar keamanan yang ada. Jumlah personil keamanan yang cukup pada jam-jam sibuk juga penting untuk menghindari antrean panjang.

FMP : Bagaimana unit AMC memonitor dan mengevaluasi ontime performance penerbangan di bandara ini?

- :
- EP : Unit keamanan melakukan inspeksi rutin dan memastikan bahwa pemeriksaan keamanan dilakukan dengan cepat dan efisien. Setiap insiden yang menyebabkan keterlambatan dicatat dan dianalisis untuk mencegah kejadian serupa di masa mendatang.
- FMP : Apa upaya yang dilakukan untuk meningkatkan on-time performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?
- EP : Di sisi keamanan, kami meningkatkan efisiensi proses pemeriksaan tanpa mengurangi standar keamanan. Kami menggunakan teknologi terbaru untuk mempercepat proses screening dan mengadakan pelatihan berkala untuk petugas keamanan agar mereka bisa bekerja lebih efektif.
- FMP : Apa tantangan terbesar dalam menjaga on-time performance di bandara ini?
- EP : Di sisi keamanan, tantangan terbesar adalah memastikan proses pemeriksaan berjalan cepat tanpa mengurangi standar keamanan. Terkadang, peningkatan volume penumpang dapat menyebabkan antrean panjang, dan kami harus bekerja ekstra keras untuk mempercepat proses tanpa kompromi pada keamanan.
- FMP : Bagaimana unit AMC menangani situasi ketika penerbangan mengalami keterlambatan?
- EP : Dalam situasi keterlambatan, unit keamanan memastikan bahwa proses pemeriksaan tetap berjalan efisien. Kami menyiapkan tim tambahan jika diperlukan dan mempercepat pemeriksaan untuk meminimalkan waktu tunggu penumpang tanpa mengurangi standar keamanan.
- FMP : Bagaimana Anda melibatkan maskapai dalam upaya perbaikan on-time performance?
- EP : Kami melibatkan maskapai dalam diskusi mengenai prosedur keamanan untuk memastikan bahwa proses pemeriksaan tidak menghambat on-time performance. Kami juga meminta umpan balik dari maskapai tentang bagaimana proses keamanan dapat diperbaiki untuk mengurangi waktu tunggu tanpa mengurangi standar keamanan.
- FMP : Apa peran teknologi dalam meningkatkan on-time performance di Bandar Udara Tjilik Riwut?
- EP : Dalam unit keamanan, teknologi seperti mesin x-ray canggih dan alat deteksi lainnya membantu kami

melakukan pemeriksaan dengan lebih cepat dan akurat.

Teknologi ini mempermudah proses pemeriksaan tanpa mengorbankan standar keamanan, yang penting untuk menjaga kelancaran operasional dan on-time performance..

FMP : Bagaimana unit AMC menangani umpan balik dari penumpang mengenai on-time performance?

EP : Kami menilai umpan balik terkait proses keamanan untuk memastikan bahwa pemeriksaan dilakukan secara efisien dan tidak menghambat on-time performance. Setiap komentar atau keluhan dari penumpang mengenai lamanya waktu pemeriksaan atau prosedur kami tindak lanjuti dengan melakukan penyesuaian prosedur atau meningkatkan pelatihan staf.

FMP : Apa target on-time performance yang ingin dicapai oleh Bandar Udara Tjilik Riwut dalam waktu dekat?

EP : Dalam unit keamanan, kami berusaha untuk mencapai target OTP dengan meningkatkan efisiensi proses pemeriksaan tanpa mengurangi standar keamanan. Kami memonitor dan mengevaluasi waktu proses pemeriksaan dan berupaya untuk meminimalkan waktu yang dibutuhkan untuk memastikan kepatuhan terhadap target OTP.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



FADHIL MUZAKKI PUTERA DARSONO, lahir di Kediri pada 29 Maret 2002. Merupakan anak pertama dari dua bersaudara pasangan Bapak Darsono dan Ibu Nurul Fifa Nina Wardhani. Bertempat tinggal di Desa Lestari Gang 3, Kecamatan Patoianrowo, Nagnjuk, Jawa Timur. Menempuh pendidikan Sekolah Dasar di SDN Kutorejo 1 pada tahun 2008 dan lulus pada tahun 2014. Dilanjutkan dengan pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMPN 3 Kertosono pada tahun 2014 dan lulus pada tahun 2017. Melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMAN 1 Kertosono tahun 2017 dan lulus pada tahun 2020. Selanjutnya pada tahun 2021 diterima sebagai taruna di Politeknik Penerbangan Surabaya pada program studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan VII sampai dengan saat ini. Selama mengikuti pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya penulis telah mendapat kesempatan melaksanakan kegiatan On the Job Training (OJT) dua kali yang pertama sebagai Aviation Security, Apron Movement Control, Terminal Inspection Service, Unit Komersil, dan Kargo di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya pada bulan Desember hingga Februari tahun 2024, yang kedua di unit Flops dan Customer Service PT. Citilink Indonesia Bandar Udara Internasional Sultan Hassanudin Makassar pada bulan April hingga Juli 2024. Dengan belajar, motivasi serta doa, penulis dapat menyelesaikan Proyek Akhir. Penulis berharap nantinya penelitian ini dapat bermanfaat di dunia penerbangan dan pada penelitian selanjutnya.

