

**EVALUASI UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC)
TERHADAP KETERTIBAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT*
(GSE) DI BANDAR UDARA KALIMARAU**

PROYEK AKHIR



Oleh:

NABILA KARTIKA DWI CANDRA
NIT: 30621064

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

**EVALUASI UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC)
TERHADAP KETERTIBAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT*
(GSE) DI BANDAR UDARA KALIMARAU**

PROYEK AKHIR

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



Oleh:

NABILA KARTIKA DWI CANDRA
NIT: 30621064

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

HALAMAN PERSETUJUAN

EVALUASI UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) TERHADAP KETERTIBAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* (GSE) DI BANDAR UDARA KALIMARAU

Oleh :
NABILA KARTIKA DWI CANDRA
NIT. 30621064

Disetujui untuk diujikan pada :
Surabaya, 7 Agustus 2024

Pembimbing I : Dr. DIDI HARIYANTO, M.Pd.
NIP. 19650228 199099 1 001

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



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Didi Hariyanto', with a horizontal line and dots underneath.

HALAMAN PENGESAHAN

EVALUASI UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) TERHADAP KETERTIBAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) DI BANDAR UDARA KALIMARAU

Oleh :
NABILA KARTIKA DWI CANDRA
NIT. 30621064

Telah dipertahankan dan dinyatakan lulus pada Ujian Proyek Akhir Program
Pendidikan Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya
Pada tanggal 7 Agustus 2024

Panitia Penguji :

1. Ketua : RIFDIAN IS, ST, MM, MT
NIP. 19810629 200912 1 002
2. Sekretaris : Dr. DIDI HARIYANTO, M.Pd.
NIP. 19650118 199009 1 001
3. Anggota : LUSIANA DEWI K., S.Pd., M.Pd.
NIP. 19880511 201902 2 004



Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara

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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan atas ke hadirat ALLAH SWT, karena berkat limpahan rahmat dan hidayahNya, penulis dapat menyelesaikan Proyek Akhir yang berjudul “EVALUASI UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) TERHADAP KETERTIBAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) DI BANDAR UDARA KALIMARAU” dalam tepat waktu dan dengan hasil yang maksimal. Dalam penulisan Proyek Akhir ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Ahli Madya (A.Md.).

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penulisan Proyek Akhir ini, terutama kepada:

1. Kedua orang tua saya yang telah memberikan dukungan kepada penulis
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Bapak Dr. Didi Hariyanto, M.Pd. selaku pembimbing I yang senantiasa membantu penulisan dalam menyelesaikan Proyek Akhir.
5. Bapak Fahrur Rozi, ST, M.Sc. selaku pembimbing II yang senantiasa membantu penulisan dalam menyelesaikan Proyek Akhir.
6. Bapak dosen penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penulisan Proyek Akhir.
7. Seluruh dosen dan instruktur pengajar di Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah membimbing kami selama ini.
8. Nathan Christopher Sitohang yang selalu memberikan semangat dan dukungan kepada penulis dalam penulisan Proyek Akhir.
9. Rekan-rekan seperjuangan MTU 7 yang telah sama-sama berjuang sampai akhirnya ada di titik ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penelitian Proyek Akhir ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Peneliti berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Surabaya, 7 Agustus 2024



Penulis

ABSTRAK

EVALUASI UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) TERHADAP KETERTIBAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) DI BANDAR UDARA KALIMARAU

Oleh :
Nabila Kartika Dwi Candra
NIT. 30621064

Bandar Udara Kalimantan adalah Unit Pelayanan bandar Udara yang berlokasi di Kabupaten Berau, Provinsi Kalimantan Timur. Bandara ini menyediakan layanan penerbangan. Untuk memenuhi kebutuhan pelayanan di sisi darat (*landside*) dan sisi udara (*airside*), bandara bekerja sama dengan pihak lain. Pengamat melakukan penelitian di bandara ini melalui observasi. Penelitian ini bertujuan agar pengamat dapat memahami penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE) oleh petugas *ground handling* di Bandar Udara Kalimantan.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan teknik pengumpulan data deskriptif kualitatif, yang menggambarkan keadaan objek penelitian. Data diperoleh melalui observasi langsung, studi pustaka, dan wawancara. Pengawasan terhadap ketertiban petugas *ground handling* merupakan bagian dari tugas *Apron Movement Control* (AMC). Terdapat marka yang belum tersedia di *apron* Bandar Udara Kalimantan, yaitu marka *Equipment Staging Area* (ESA), yang berfungsi sebagai tempat peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) saat menunggu atau *stand by* di *apron*.

Beberapa hal yang dapat dievaluasi adalah meningkatkan kesadaran ketertiban petugas *ground handling* dalam menggunakan *Ground Support Equipment* (GSE), sehingga pergerakan kendaraan di sisi udara dapat lebih terarah dan aman. Dengan demikian, diharapkan tercipta lingkungan Bandar Udara Kalimantan yang aman dan tertib.

Kata kunci : *Apron Movement Control* (AMC), *ground handling*, *Ground Support Equipment* (GSE)

ABSTRACT

EVALUATION OF THE APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) UNIT ON THE ORDER OF GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) AT KALIMARAU AIRPORT

By:

Nabila Kartika Dwi Candra

NIT. 30621064

Kalimaran Airport is an airport service unit located in Berau Regency, East Kalimantan Province. This airport provides flight services. To meet service needs on the land side and air side, the airport collaborates with other parties. Observers conduct research at this airport through observation. This research aims to enable observers to understand the use of Ground Support Equipment (GSE) by ground handling officers at Kalimaran Airport.

This research uses qualitative methods and qualitative descriptive data collection techniques, which describe the state of the research object. Data was obtained through direct observation, literature study and interviews. Supervising the orderliness of ground handling officers is part of the duties of Apron Movement Control (AMC). There are markings that are not yet available on the Kalimaran Airport apron, namely the Equipment Staging Area (ESA) markings, which function as a place for Ground Support Equipment (GSE) equipment while waiting or standing by on the apron.

Several things that can be evaluated are increasing the awareness of orderliness of ground handling officers in using Ground Support Equipment (GSE), so that the movement of vehicles on the air side can be more directed and safe. In this way, it is hoped that a safe and orderly Kalimaran Airport environment will be created.

Keywords : Apron Movement Control (AMC), ground handling, Ground Support Equipment (GSE)

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA	iii
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG	xiii
 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 Manfaat Penelitian	5
1.6 Sistematika Penelitian	5
 BAB 2 LANDASAN TEORI	 7
2.1 Landasan Teori	7
2.1.1 Pengertian Bandar Udara	7
2.1.2 Pengertian Evaluasi	9
2.1.3 Apron	10
2.1.4 Sisi Udara	11
2.1.5 Apron Movement Control (AMC)	12
2.1.6 Tugas Apron Movement Control (AMC)	15
2.1.7 Ground Support Equipment (GSE)	16
2.1.8 Jenis-Jenis Ground Support Equipment (GSE)	17
2.1.9 Ground Handling	21
2.1.10 Tanda Izin Mengemudi	21
2.2 Kajian Penelitian Terdahulu	21
 BAB 3 METODE PENELITIAN	 28
3.1 Desain Penelitian	28
3.2 Variabel Penelitian	30
3.3 Populasi, Sampel, dan Objek Penelitian	30
3.3.1 Populasi	30
3.3.2 Sampel	31
3.3.3 Objek Penelitian	31

3.4	Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	32
3.4.1	Observasi	32
3.4.2	Wawancara	32
3.4.3	Studi Kepustakaan	33
3.4.4	Dokumentasi	34
3.4.5	Instrumen Penelitian	34
3.5	Teknik Analisis Data	34
3.6	Tempat dan Waktu Penelitian	36
3.6.1	Lokasi Penelitian	36
3.6.2	Waktu	36
BAB 4	HASIL DAN PEMBAHASAN	37
4.1	Hasil Penelitian	37
4.1.1	Observasi/Studi Lapangan	37
4.1.2	Wawancara	40
4.1.3	Studi Kepustakaan	50
4.2	Pembahasan Hasil Penelitian	52
4.2.1	Kesimpulan Wawancara	52
4.2.2	Studi Kepustakaan	52
BAB 5	KESIMPULAN DAN SARAN	59
5.1	Kesimpulan	59
5.2	Saran	60
DAFTAR PUSTAKA		61
LAMPIRAN		64

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Penggunaan <i>Aircraft Towing Tractor</i> (ATT)	3
Gambar 1.2 Penempatan sementara <i>Baggage Towing Tractor</i> (BTT)	3
Gambar 3.1 Desain Penelitian	29
Gambar 3.2 Variabel Penelitian	30
Gambar 4.1 <i>Aircraft Towing Tractor</i> (ATT) digunakan oleh 3 orang	37
Gambar 4.2 <i>Baggage Towing Tractor</i> (BTT) tidak pada tempatnya	38
Gambar 4.3 Gerobak yang tidak di ganjal	39
Gambar 4.4 <i>Aircraft Towing Tractor</i> (ATT) tidak pada tempatnya	39



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Kajian Penelitian Terdahulu	22
Tabel 3.1 Personel <i>Apron Movement Control</i> (AMC) Bandar Udara Kalimantan	31
Tabel 3.2 Personel <i>Apron Movement Control</i> (AMC) Bandar Udara Kalimantan	32
Tabel 3.3 Waktu Penelitian	36
Tabel 4.1 Tabel Wawancara	40
Tabel 4.2 Studi Kepustakaan	51
Tabel 4.3 Studi Pustaka	53



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
LAMPIRAN A. Regulasi	A-1
LAMPIRAN B. Laporan Observasi	B-1
LAMPIRAN C. Wawancara	C-1



DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG

<u>Singkatan</u>	<u>Nama</u>	Pemakaian pertama kali pada halaman
AMC	<i>Apron Movement Control</i>	1
GSE	<i>Ground Support Equipment</i>	1
SMP	<i>Stenkollen Matschappy Parapattan</i>	1
TIM	<i>Tanda Izin Mengemudi</i>	2
SOP	<i>Standar Operasional Prosedur</i>	2
ATS	<i>Air Traffic Services</i>	7
TBT	<i>Towbarless Tractor</i>	17
ATT	<i>Aircraft Towing Tractor</i>	17
BTT	<i>Baggage Towing Tractor</i>	17
CBL	<i>Conveyor Belt Loader</i>	17
HLL	<i>Lower, Upper Deck Loader</i>	17
MDL	<i>Main Deck Loader</i>	17
PBS	<i>Passenger Boarding Stairs</i>	17
LST/LSC	<i>Lavatory Service Truck/Cart</i>	17
WST/WSC	<i>Water Service Truck/Cart</i>	17
ACU	<i>Air Conditioning Unit</i>	17
GPU	<i>Ground Power Unit</i>	18
ASU	<i>Air Starter Unit</i>	18
GTC	<i>Gas Turbine Compressor</i>	18
APB	<i>Apron Passenger Bus</i>	18
IPL	<i>Incapacitated Passenger Loading</i>	18
	<i>Vehicle</i>	
HCT	<i>High Lift Catering Truck</i>	18
CTT	<i>Catering Truck</i>	18
CTL	<i>Cargo Transporter Loader</i>	18
RDT	<i>Refueling De-refueling Truck</i>	18

HDT	<i>Fuel Hydrant Dispencer Truck</i>	18
ACE	<i>Aircraft Cleaning Equipments</i>	18
P-GNS	<i>Portable Genset</i>	19
PCHS	<i>Pallet Conveyor Handling System</i>	19
FLT	<i>Forkliftfor Loading Aircraft Lower Deck</i>	19
AOV	<i>Airside Operations Vehicle</i>	20
BCT	<i>Baggage Cart</i>	20
CDL	<i>Container Dollies</i>	20
PDL	<i>Pallet Dollies</i>	20
TPS	<i>Towed Passenger Stair</i>	20
AAIS	<i>Airside Aircraft Inspection Stair</i>	20
BSB	<i>Baggage Sliding Bridge</i>	20
ATB	<i>Aircraft Towing Bar</i>	20
AWC	<i>Aircraft Wheel Chocks</i>	20
PWC	<i>Passenger Wheel Chair</i>	20
ATJ	<i>Aircraft Tail Jack</i>	21
APC	<i>Aircraft Passenger Canopy</i>	21
OJT	<i>On The Job Training</i>	20
PKP-PK	<i>Pertolongan Kecelakaan Pesawat dan Pemadam Kebakaran</i>	11
FOD	<i>Foreign Object Debris</i>	12
CCTV	<i>Closed Circuit Television</i>	23
ESA	<i>Equipment Staging Area</i>	38

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, Zainal, 2010, *Evaluasi Pembelajaran Prinsip, Teknik, prosedur*, Remaja Rosdakarya, Bandung. Penulis Arikunto, Suharsimi dan Jabar, Safruddin Abdul, 2010, *Evaluasi Program Pendidikan Pedoman Praktis Bagi Mahasiswa dan Praktisi Pendidikan*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Astiti, Kadek Ayu. 2017. *Evaluasi Pembelajaran*. Yogyakarta: ANDI.
- Basuki Heru, 1986. *Perencanaan dan perancangan bandar udara*, Penerbit Alumni, Bandung.
- Belvadiyanti, A., Ryan F. S., Eva S. G., Rudy M. D. G., Deddy N. C. A., Eka I. 2022. *Peran Ground Handling Staff Dalam Menangani Pengguna Jasa Maskapai Dalam Situasi Delay di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta. Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan. Vol. 19 (2) : 21-23.*
- Darmadi. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan dan Sosial*. Bandung : Alfabeta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2023). *PR 21 Tahun 2023. Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume I Aerodrome Daratan, I, 1–451.*
- Direktorat Jendral Perhubungan Udara, (2005). *Peraturan Perhubungan Udara Nomor: SKEP/77/VI/2005: Persyaratan Teknis Pengoprasian Fasilitas Teknik Bandar Udara*, Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal, Jakarta
- Direktorat Jendral Perhubungan Udara. (1985). *SKEP100/XI/1985. Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara.*
- Duryadi. (2021). *Metoda Penelitian Ilmiah*. 32-40.
- ICAO. (2022). *Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation - Aerodomes - Volume I - Aerodrome Design and Operations* (Vol. 9, Issue July).
- Indonesia. *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. Jakarta, Indonesia : Sekretariat Negara.

- Keke, Y. & Primadi, C. S. (2019). Kinerja *Ground Handling* Mendukung Operasional Bandar Udara. *Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*. Vol 16(2), 9- 10.
- Lalan, H., Robby H., dan Rudi P. 2021. Tinjauan Perencanaan Perluasan Apron Bandar Udara Internasional Minangkabau. *Ekasakti Engineering Journal*. Vol 1 (1) : 1-2.
- Majid, S.A. & Warpani, E.P.D. (2009). *Ground Handling: Manajemen pelayanan darat perusahaan penerbangan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Menteri, P. (1999). *SKEP/ 140/ VI/ 1999 tentang persyaratan dan prosedur pengoperasian kendaraan di sisi udara*. Jakarta, Indonesia : Lembaga Negara.
- Menteri, P. (2008). *SKEP/ 91/ IV/ 2008 tentang peralatan Penunjang Pelayanan Darat atau GSE (Ground Support Equipment)*. Jakarta, Indonesia : Lembaga Negara.
- Menteri, P. (2015). *PM 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi Dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*. Jakarta, Indonesia : Lembaga Negara.
- Menteri, P. (2015). *KP 635 Tahun 2015 Tentang standar peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara Ground Support Equipment (GSE)*. Jakarta, Indonesia : Lembaga Negara.
- Menteri, P. (2021). *KP 38 Tahun 2017 Tentang Apron Management Service*. Jakarta, Indonesia : Lembaga Negara.
- Menteri, P. (2019). *KP 326 Tahun 2019 Tentang standar teknis dan operasional peraturan keselamatan penerbangan sipil-bagian 139 {Manual Of Standar CASR - PART 139} Vol. I Bandar Udara (Aerodome)*. Jakarta, Indonesia : Lembaga Negara.
- Menteri, P. (2021). *PM 33 Tahun 2021 Tentang Kegiatan Pengusaha Di Bandar Udara*. Jakarta, Indonesia : Lembaga Negara.
- Menteri, P. (2021). *PM 37 Tahun 2021 Tentang Personel Bandar Udara*. Jakarta, Indonesia : Lembaga Negara.
- Peraturan Pemerintah (2001). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor : 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan*. Jakarta.

- Pohan. (2016). *Pohan 2016*. 13–65.
- Scriven, M. (1967). *The Methodology of Evaluation*. In: Tyler, R., Gagné, R.
- Sugiyono. (2001). *Metode Penelitian*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. (2005). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Dan Pengembangan Research Dan Development*. Bandung : Alfabeta
- Suprpto. (2015). *Ground Handling and Passenger and Baggage Handling* : Yogyakarta, Indonesia.
- Suryabrata, Sumadi. (2018). *Metodologi Penelitian*. Jakarta, Indonesia : Raja Grafindo.
- Susanti Louru, K. (2017). Bab iii metoda penelitian 3.1. *Bab III Metoda Penelitian, Bab iii me*, 1-9.
- Thomas Kellaghan and Daniel L. Stufflebeam, *International Handbook of Educational Evaluation, International Handbook of Educational Evaluation* (Springer Netherlands, 2003).
- Utami, S. dan Ika Endrawijaya. 2018. Kajian Pelaksanaan Tugas Dan Fungsi Apron Movement Control (AMC) Di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta Cengkareng terhadap Kompetensi Lulusan Operasi Bandar Udara (OBU) Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia. *Jurnal Ilmiah Aviasi Langit Biru*. Vol. 11 (1) : 2-4.
- Windy Plumeria Aqshani1, M. F. (2019). AVIASI Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan Vol. 16 No.2 edisi Desember 2019. *AVIASI Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 16(2), 31-42.

LAMPIRAN



LAMPIRAN A. Regulasi

A. 1 KP 326 Tahun 2019

9.6.8 Tugas Personel *Apron Management Control* (AMC)

- a. Melakukan pembinaan terhadap personel perlatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*.
 - b. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*
 - c. Melakukan pengaturan parkir pesawat di *apron*
 - d. Menjamin kebersihan di *apron*
 - e. Menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik
 - f. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*
 - g. Menganalisa seluruh kegiatan di *apron* pada saat peak hour / peak season
- 
- The logo of Politeknik Penerbangan Surabaya is a circular emblem. The outer ring contains the text 'POLITEKNIK PENERBANGAN' at the top and 'SURABAYA' at the bottom. Inside the ring is a stylized globe with latitude and longitude lines. A banner across the middle of the globe reads 'SUJANMA AKASA MANDALA'. The number '9-15' is positioned above the globe. The emblem is flanked by two golden wings. A thick black horizontal bar is positioned behind the emblem.
- h. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal / darurat
 - i. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*
 - j. Melakukan investigasi terhadap incident / accident di *apron* dan melakukan pelaporan
 - k. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar incident / accident tidak terulang lagi
 - l. Melakukan monitoring secara visual terhadap *aircraft stand clearances*

A. 2 KP 38 Tahun 2017

Pasal 6

- (1) Pelaksanaan *Apron Management Service* oleh Penyelenggara bandar udara di apron harus dilengkapi dengan fasilitas yang terdiri dari:
- a. bangunan / ruangan yang dapat memantau keseluruhan apron;
 - b. radio komunikasi *air to ground*;
 - c. frekuensi radio yang dilengkapi dengan Ijin Stasiun Radio (ISR);
 - d. fasilitas komunikasi *ground to ground*;
 - e. CCTV (jika diperlukan);
 - f. *integrated ground communication system*;
 - g. *Flight Information System (FIS)*;
 - h. *Surface Movement Guidance and Control System (SMGCS) Monitor* (jika diperlukan);
 - i. *Flight Progress Strip (FPS)*;
 - j. teropong (*binocular*);
 - k. alat perekam (*recorder*); dan
 - l. Alat Pemadam Api Ringan (APAR).
- (2) Fasilitas bangunan / ruangan yang dapat memantau keseluruhan apron sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:
- a. memiliki pencahayaan ruang yang baik dan terlindung dari pantulan cahaya;
 - b. memiliki sirkulasi udara yang baik;
 - c. memiliki suhu ruang yang nyaman;
 - d. memiliki ruangan yang tenang (tidak bising) dan luas untuk aktifitas personil serta penempatan fasilitas pendukung lainnya; dan
 - e. memiliki ketinggian dan penempatan yang dapat memantau seluruh area pergerakan di apron.

A. 3 KP 635 Tahun 2017

3. BAGGAGE TOWING TRACTOR (BTT)

- 3.1 Struktur dan ukuran unit memenuhi ketentuan :
 - a. Rangka yang digunakan untuk posisi operator harus disesuaikan dengan *tow hitch* belakang ;
 - b. Ukuran unit harus diusahakan pada ukuran minimal (standar pabrikan) sesuai dengan pesawat yang dilayani;
 - c. Struktur terendah (*ground clearance*) tidak boleh kurang dari 150 mm (≥ 150 mm) di atas permukaan tanah.
- 3.2 Kemampuan (*draw bar pull*) traktor minimal 1.000 kg.
- 3.3 Sistem kemudi dan transmisi harus memenuhi ketentuan :
 - a. Sistem kemudi (*steering*) harus dilengkapi dengan *power steering* (*hydraulic power system*).
 - b. Sistem transmisi dapat menggunakan jenis *manual transmission* atau *automatic transmission* (*power shift transmission*).
- 3.4 Penggunaan differential (gardan) sebagai pemindah gigi akhir, harus dari jenis *heavy duty* khusus untuk traktor penarik yang menghasilkan momen puntir yang besar.
- 3.5 Untuk mobilisasi unit harus tersedia perangkat *tow eye* belakang yang disesuaikan terhadap *leveling* dari *tow bar* peralatan dan harus dilengkapi dengan *pin*.
- 3.6 *Tow hitch* harus dapat dilihat dari tempat duduk operator
- 3.7 Pilihan
 - a. Kapasitas *towing* atau *stopping* lebih dari 10.000 kg.
 - b. tinggi keseluruhan seminimal mungkin.

- c. dilengkapi kabin yang memiliki jangkauan pandangan yang luas dan dapat melihat langsung posisi *tow hitch* belakang.
 - d. pengoperasian *tow hitch* dapat dilakukan dari kursi operator.
 - e. dilengkapi *tow hitch* depan.
 - f. penambahan *level tow hitch*.
 - g. dilengkapi *bumper* pada bagian depan.
 - h. dilengkapi tempat bagasi tambahan.
 - i. pintu geser.
- 3.8 Pengoperasian
 - a. *Baggage Towing Tractor* hanya boleh dioperasikan sesuai dengan peruntukan dan kapasitasnya
 - b. Selama pengoperasian *Baggage Towing Tractor* harus menyalakan lampu *obstacle* (*yellow rotary/flashing light*).
 - c. Selama *standby* menunggu waktu *loading/unloading*, mesin kendaraan harus dimatikan dan *parking brake* pada posisi aktif.
 - d. Selama operasi *Baggage Towing Tractor* hanya diizinkan menarik 4 (empat) unit *Baggage Cart*.

A. 4 KM 21 Tahun 2005

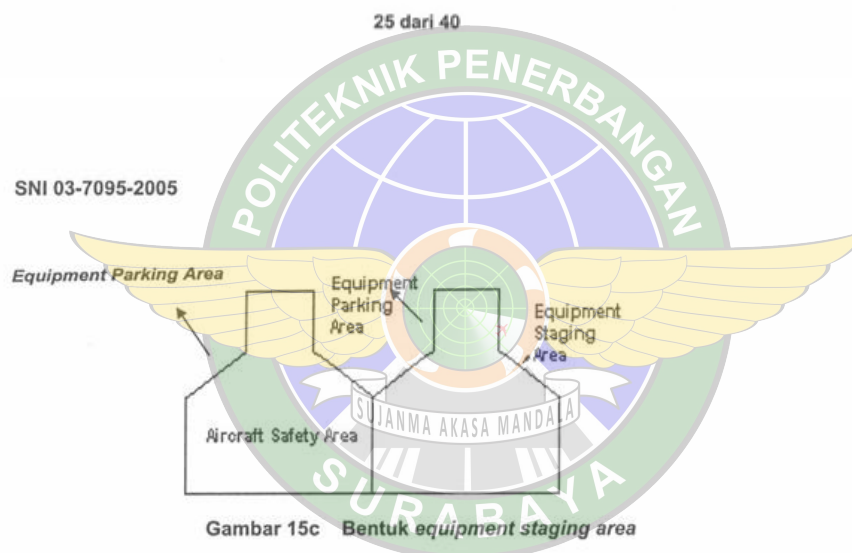
6.3.3 Equipment Staging Area

Garis berwarna putih dengan lebar 0,10 m.

Fungsinya sebagai suatu area yang terletak pada jarak aman diluar *aircraft safety area* dipergunakan sebagai tempat *standby* kendaraan dan/ peralatan *Ground Support Equipment* menunggu pesawat *docking*.

Letaknya di luar *aircraft safety area*.

Bentuk sebagaimana dimaksud pada butir (1) sesuai dengan gambar 15c.



A. 5 SKEP 140 Tahun 1999

BAB IV

TATA TERTIB BERLALU LINTAS DI DAERAH PERGERAKAN

Pasal 28

Setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang :

- a. mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan, yaitu:
 1. di luar apron (access road) 40 km/jam;
 2. pada jalan-jalan di lingkungan perparkiran pesawat udara (Service Road) 25 km/ jam;
 3. di daerah make-up / break down area 15 km/jam;

- 
4. pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (apron) 10 km/jam;
 - b. meninggalkan kendaraannya tanpa pengawasan;
 - c. mendahului kendaraan lain yang menuju, ke arah yang sama;
 - d. memarkir kendaraan pada atau di dekat daerah pergerakan atau pada jalur lalu lintas kendaraan dan lintas garbarata, selain di daerah yang diijinkan untuk itu, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat udara;
 - e. mengemudikan kendaraan menuju atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor dan atau badan pesawat udara kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara;
 - f. menghidupkan mesin kendaraan pada jarak kurang dari 15 meter dari pesawat udara yang sedang mengisi bahan bakar;
 - g. memundurkan atau menyebabkan kendaraan berjalan mundur ke arah pesawat udara, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat udara dan dipandu oleh petugas yang berwenang;
 - h. menjalankan kendaraan menuju pesawat udara yang mesinnya dalam keadaan hidup;
 - i. mengemudikan kendaraan dalam keadaan di bawah pengaruh alkohol atau obat terlarang.
 - j. menarik kendaraan lainnya, bilamana tidak menggunakan kendaraan khusus untuk maksud tersebut; .
 - k. mengisi bahan bakar;
 - l. mengemudikan kendaraan sedemikian rupa sehingga membahayakan kendaraan lain atau orang disekitarnya;
 - m. menempatkan atau menjalankan kendaraannya di depan pesawat udara yang sedang bergerak atau ditarik.
 - n. menempatkan atau mengemudikan kendaraan pada jarak kurang dari 8 meter di depan atau 80 meter di belakang mesin jet yang dalam keadaan hidup;
 - o. melakukan perbaikan kendaraan.

A. 6 KP 41 Tahun 2017

BAB V
SANKSI ADMINISTRATIF

Pasal 45

- (1) Personel bandar udara yang tidak memenuhi kewajiban sebagaimana dalam Pasal 44, akan diberikan sanksi administratif berupa :

- a. peringatan tertulis;
- b. pembekuan;
- c. pencabutan; atau
- d. denda administratif.

- (2) Peringatan tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diberikan oleh pejabat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan harus ditindaklanjuti dengan langkah perbaikan yang diharapkan atau pemenuhan persyaratan oleh Personel yang bersangkutan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari.

- (3) Apabila dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang bersangkutan tidak dapat melakukan pemenuhan persyaratan, maka pejabat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang membidangi dapat menjatuhkan sanksi berupa pembekuan lisensi.

LAMPIRAN B. Laporan Observasi

Kegiatan : Observasi Pertama
Tanggal : 21 Januari 2024
Tempat : UPBU Kalimantan Berau
Waktu : 12.00 – 13.00 WITA

1. 20 menit pertama

- Melaksanakan pemantauan aktivitas *Aircraft Towing Tractor* (ATT) dari *Equipment Parking Area* (EPA) menuju *apron*.
- Memastikan area *make up clear* dari segala kendaraan maupun barang lain.
- Memantau pergerakan *Aircraft Towing Tractor* (ATT).
- Pesawat Wings Air *block off* dari *parking stand* 3.

2. 20 menit kedua

- Melaksanakan observasi pengamatan di *apron*.
- Melakukan komunikasi dengan *Apron Movement Control* (AMC) terkait operasional *ground handling* terhadap *Aircraft Towing Tractor* (ATT).
- Mengamati aktivitas *Aircraft Towing Tractor* (ATT) mendorong pesawat.
- Batik Air *block off* dari *parking stand* 6.
- Menemukan aktivitas personel yang menggunakan *Aircraft Towing Tractor* (ATT) lebih dari 1 orang.

3. 20 menit ketiga

- Mengawasi pergerakan *Aircraft Towing Tractor* (ATT).
- Memantau pergerakan *Aircraft Towing Tractor* (ATT) ke area *parking stand* 5.
- Pesawat Batik Air *block off* dari *parking stand* 5.

Kegiatan : Observasi Kedua
Tanggal : 08 Februari 2024
Tempat : UPBU Kalimantan Berau
Waktu : 08.00 – 09.00 WITA

1. 20 menit pertama

- Melakukan pengawasan aktivitas *Baggage Towing Tractor* (BTT) dari *service road* menuju *make up area*.
- Landing Batik Air dan parkir di *parking stand* 6.
- *Baggage Towing Tractor* (BTT) melayani perpindahan *baggage cart* dari *make up area* ke *apron* dan kembali membawa *baggage cart* yang terisi dari pesawat.
- *Baggage Towing Tractor* (BTT) menarik *baggage cart* dari terminal kargo menuju ke terminal penumpang.
- Menemukan *Baggage Towing Tractor* (BTT) diletakkan di tidak pada tempatnya.

2. 20 menit kedua

- Mengawasi operator *Baggage Towing Tractor* (BTT)
- Operator *Baggage Towing Tractor* (BTT) *loading* barang ke pesawat
- *Baggage Towing Tractor* (BTT) dibawa ke *make up area*

3. 20 menit ketiga

- *Baggage Towing Tractor* (BTT) dipindahkan ke *Equipment Parking Area* (EPA)

Kegiatan : Observasi Ketiga
Tanggal : 19 Februari 2024
Tempat : UPBU Kalimantan Berau
Waktu : 11.00 – 12.00 WITA

1. 20 menit pertama

- Mengawasi pergerakan *baggage cart* dari *make up area* ke daerah *apron*.
- *Landing Citilink* di *parking stand 5*.
- Proses *loading* dan *unloading* barang kemudian *baggage cart* menuju ke terminal penumpang.

2. 20 menit kedua

- Mengawasi *baggage cart* dari terminal penumpang ke *make up area*
- Menemukan *baggage cart* tidak digancak dengan *chock* dan terjadi pergerakan yang tidak stabil karena tidak diganjal dengan *chock*

3. 20 menit ketiga

- Melakukan pengawasan *baggage cart* melakukan proses *loading* ke *parking stand 5*
- *Citilink take off* dari *parking stand 5* dan *baggage cart* kembali ke *make up area* dengan terpasang *chock*.

Kegiatan : Observasi Keempat
Tanggal : 23 Februari 2024
Tempat : UPBU Kalimantan Berau
Waktu : 09.00 – 10.00 WITA

1. 20 menit pertama
 - Memantau aktivitas *Aircraft Towing Tractor* (ATT) dari *Equipment Parking Area* (EPA) menuju *apron*.
 - Memastikan area *make up clear* dari segala kendaraan maupun barang lain.
 - Memantau pergerakan operator *Aircraft Towing Tractor* (ATT).
 - Pesawat Batik Air *block off* dari *parking stand* 6.
2. 20 menit kedua
 - Melakukan komunikasi dengan *Apron Movement Control* (AMC) terhadap *Aircraft Towing Tractor* (ATT).
 - Mengamati aktivitas *Aircraft Towing Tractor* (ATT) mendorong pesawat.
 - Wings Air *block off* dari *parking stand* 5.
 - Menemukan aktivitas personel yang meletakkan *Aircraft Towing Tractor* (ATT) tidak pada tempatnya.
3. 20 menit ketiga
 - *Landing Wings Air* di *parking stand* 4
 - Mengamati aktivitas *Aircraft Towing Tractor* (ATT) mendorong Wings Air dari *parking stand* 4

LAMPIRAN C. Wawancara

Pewawancara : Nabila Kartika Dwi Candra
Narasumber : Bapak Alfian
Waktu : 24 Februari 2024
Tempat Wawancara : Kantor Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Penulis : Bagaimana wewenang tugas unit dan *Apron Movement Control* (AMC) dalam mengawasi petugas *ground handling* terkait ketertiban penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE)?

Narasumber : Telah menjalankan sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP) dan menegur apabila beberapa terdapat kesalahan dan memeriksa Tanda Ijin Mengemudi (TIM) petugas *ground handling*

Penulis : Bagaimana sikap personel *Apron Movement Control* (AMC) Ketika mereka menemukan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) diletakkan di sembarang tempat oleh petugas *Ground Handling* di wilayah *apron*?

Narasumber : *Apron Movement Control* (AMC) akan melakukan koordinasi dan menegur personel *ground handling* untuk segera memindahkan *Ground Support Equipment* (GSE) ke tempat yang di sediakan di *Equipment Parking Area* (EPA) atau di daerah *apron* yang diperbolehkan

Penulis : Kendala apa saja yang dihadapi oleh pihak *Ground Handling* dalam menjaga ketertiban di wilayah sisi udara?

Narasumber : Kendala kurangnya kepatuhan dari personel *ground handling* untuk mematuhi peraturan

Penulis : Pengawasan seperti apa yang dilakukan personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap personel *Ground Handling* dalam mematuhi tata tertib pengoperasian *Ground Support Equipment* (GSE)?

Narasumber : Pengawasan berupa personelnya apakah memiliki PAS dan Tim,

kemudian kendaraannya. Kita harus menyesuaikan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku karena memang sudah tanggung jawab *Apron Movement Control* (AMC)

Penulis : Apa saja Langkah-langkah yang diambil untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan petugas Ground Handling terhadap aturan dan prosedur terkait ketertiban penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE)?

Narasumber : Jika personelnya tidak melakukan penambahan maka yang perlu ditambahi fasilitas atau prosedur

Penulis : Bagaimana cara meningkatkan pengawasan yang dilakukan oleh personel *Apron Movement Control* (AMC) untuk memaksimalkan efektivitas pengawasan?

Narasumber : Tindakan yang kita lakukan yaitu yang pertama kita tegur kemudian apabila teguran/peringatan tersebut tidak diindahkan, maka TIM dicabut

Penulis : Apa penyebab tidak adanya marka *Equipment Staging Area* (ESA) di area *apron* dan bagaimana rencana pengembangan untuk marka *Equipment Staging Area* (ESA) di area *apron*?

Narasumber : *Traffic* di bandar udara Kalimantan cukup sedikit sehingga untuk menjaga kerapian peralatan langsung dikembalikan ke *Equipment Parking Area* (EPA) dan rencana untuk mengembangkan marka tentu saja ada namun masih harus diukur mitigasinya sesuai dengan situasi dan kondisi lapangan

Penulis : Apa pendapat anda tentang penambahan *Closed Circuit Television* (CCTV) di *apron* untuk meningkatkan pengawasan dan pada titik mana saja yang memerlukan pengawasan tersebut?

Narasumber : Kita sudah bikin pengajuan dari dulu tetapi bandara melakukan pemasangan di perimeter. Dan untuk posisinya minimal 3 ujung kanan tengah kiri

Pewawancara : Nabila Kartika Dwi Candra
Narasumber : Bapak Aris
Waktu : 24 Februari 2024
Tempat Wawancara : Kantor Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Penulis : Bagaimana wewenang tugas unit dan *Apron Movement Control* (AMC) dalam mengawasi petugas *ground handling* terkait ketertiban penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE)?

Narasumber : *Apron Movement Control* (AMC) memiliki wewenang penuh dalam pengawasan kinerja *ground handling*

Penulis : Bagaimana sikap personel *Apron Movement Control* (AMC) Ketika mereka menemukan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) diletakkan di sembarang tempat oleh petugas *Ground Handling* di wilayah *apron*?

Narasumber : Kami akan koordinasi dengan pihak *ground handling* terkait dan memberikan tindakan yang berupa teguran

Penulis : Kendala apa saja yang dihadapi oleh pihak *Ground Handling* dalam menjaga ketertiban di wilayah sisi udara?

Narasumber : Kendalanya hanya pada personel *ground handling* dalam melakukan pelayanan pesawat ketika *ground time*, kebanyakan pihak *ground handling* meninggalkan *Ground Support Equipment* (GSE) nya guna mengejar waktu dalam melakukan pelayanan pesawat

Penulis : Pengawasan seperti apa yang dilakukan personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap personel *Ground Handling* dalam mematuhi tata tertib pengoperasian *Ground Support Equipment* (GSE)?

Narasumber : Pengawasan rutin dilapangan wajib dilakukan personel *Apron Movement Control* (AMC) di setiap *shift* jaga, selain dari memberi pelayanan garbarata atau *aviobridge*

- Penulis : Apa saja Langkah-langkah yang diambil untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan petugas Ground Handling terhadap aturan dan prosedur terkait ketertiban penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE)?
- Narasumber : Membutuhkan alat penunjang seperti *Closed Circuit Television* (CCTV) dan dari pribadi masing-masing lebih profesionalisme dan sesuai tanggung jawabnya
- Penulis : Bagaimana cara meningkatkan pengawasan yang dilakukan oleh personel *Apron Movement Control* (AMC) untuk memaksimalkan efektivitas pengawasan?
- Narasumber : Untuk tindakan khusus kita melaksanakan sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ada, yaitu berupa teguran maupun tindakan tegas berupa pencabutan *Personel Airport Security* (PAS) dan dapat di ambil apabila sudah mendapatkan izin pembuatan pembuatan *Personel Airport Security* (PAS) baru dari Kepala Kantor Bandar Udara Kalimantan
- Penulis : Apa penyebab tidak adanya marka *Equipment Staging Area* (ESA) di area *apron* dan bagaimana rencana untuk pengembangan marka *Equipment Staging Area* (ESA) di area *apron*?
- Narasumber : Lokasi antara terminal dan *apron* yang sudah ada saat ini membutuhkan biaya besar untuk diubah, sehingga sepertinya tidak mungkin dilakukan karena adanya *service road* dan *apron* apabila menambah marka di area *apron* harus merubah semuanya, untuk rencana pengembangan marka di *apron* masih belum bisa ditentukan karena harus menyesuaikan wilayah dan akan memerlukan perubahan besar
- Penulis : Apa pendapat anda tentang penambahan *Closed Circuit Television* (CCTV) di *apron* untuk meningkatkan pengawasan dan pada titik mana saja yang memerlukan pengawasan tersebut?
- Narasumber : Sangat setuju tentang penambahan *Closed Circuit Television* (CCTV) dan sudah dari dulu kita mengajukan pengajuan masalah

Closed Circuit Television (CCTV). Menurut saya posisi yang harus ada di make up area dan parking stand



Pewawancara : Nabila Kartika Dwi Candra
Narasumber : Bapak Nawir
Waktu : 24 Februari 2024
Tempat Wawancara : Kantor Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Penulis : Bagaimana tugas dan wewenang unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam mengawasi petugas *Ground Handling* terkait ketertiban penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE)?

Narasumber : Selain melakukan pengawasan terhadap petugas *ground handling*, *Apron Movement Control* (AMC) juga menertibkan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE)

Penulis : Bagaimana sikap personel *Apron Movement Control* (AMC) Ketika mereka menemukan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) diletakkan di sembarang tempat oleh petugas *Ground Handling* di wilayah *apron*?

Narasumber : Jika di bandara Kalimantan, kami pernah memberikan teguran kepada petugas untuk mengikuti aturan yang telah ditetapkan. Jika pelanggaran terus berlanjut meskipun sudah ditegur sudah ditegur 2-3 kali, kami akan mengambil Tindakan lebih tegas dengan mengeluarkan alat gse dari apron. Hal ini pernah terjadi pada wings air dulu

Penulis : Kendala apa saja yang dihadapi oleh pihak *Ground Handling* dalam menjaga ketertiban di wilayah sisi udara?

Narasumber : Kalau menurut saya karena faktor manusianya, seperti tidak mau *Ground Support Equipment* (GSE) nya jauh-jauh dari tempat pesawatnya parkir atau tidak mau capek bolak balik menyimpan alat *Ground Support Equipment* (GSE)

Penulis : Pengawasan seperti apa yang dilakukan personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap personel *Ground Handling* dalam mematuhi tata tertib pengoperasian *Ground Support Equipment* (GSE)?

- Narasumber : Pengawasan rutin dilakukan personel *Apron Movement Control* (AMC) di setiap *shift* jaga, Kalau menurut saya pengawasannya itu dari segi kalayakannya sama pengoperasiannya
- Penulis : Apa saja Langkah-langkah yang diambil untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan petugas *Ground Handling* terhadap aturan dan prosedur terkait ketertiban penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE)?
- Narasumber : Cara meningkatkan pengawasan harus dibarengi juga dengan peningkatan fasilitas – fasilitas pengawasan agar maksimal. Seperti *Closed Circuit Television* (CCTV) di *apron*, *binocular*, *seater* data – data diri yang *valid* dari semua petugas *ground handling*
- Penulis : Bagaimana cara meningkatkan pengawasan yang dilakukan oleh personel *Apron Movement Control* (AMC) untuk memaksimalkan efektivitas pengawasan?
- Narasumber : Sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP), bagi mereka yang tidak mematuhi tata tertib di bandar udara maka diberikan peringatan tertulis jika peringatan masih belum membuat jera, maka kita akan melakukan pencabutan Tanda Izin Mengemudi (TIM)
- Penulis : Apa penyebab tidak adanya marka *Equipment Staging Area* (ESA) di area *apron* dan bagaimana rencana untuk pengembangan marka *Equipment Staging Area* (ESA) di area *apron*?
- Narasumber : Desain awal *apron* yang salah dan kurangnya koordinasi antara unit bangunan dan landasan dengan unit *Apron Movement Control* (AMC) mengakibatkan rencana pembangunan marka *Equipment Staging Area* (ESA) memerlukan perencanaan yang matang dan koordinasi yang baik. Penambahan marka *Equipment Staging Area* (ESA) akan merubah marka yang sudah ada, serta koordinat parkir yang tidak bisa diselesaikan dalam waktu singkat
- Penulis : Apa pendapat anda tentang penambahan *Closed Circuit Television* (CCTV) di *apron* untuk meningkatkan pengawasan dan pada titik mana saja yang memerlukan pengawasan tersebut?

Narasumber : Penambahan *Closed Circuit Television* (CCTV) merupakan fasilitas yang wajib ada menurut saya untuk perihal pengawasan dan dengan letak ruangan *Apron Movement Control* (AMC) yang tidak begitu strategis untuk dapat melihat keseluruhan area *apron*. Titik yang perlu *Closed Circuit Television* (CCTV) menurut saya di *storage area, apron* dari *stand 1-5* satu titik pas disamping nomor *parking stand 6*



Pewawancara : Nabila Kartika Dwi Candra
Narasumber : Ibu Riska
Waktu : 24 Februari 2024
Tempat Wawancara : Kantor Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Penulis : Bagaimana tugas dan wewenang unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam mengawasi petugas *Ground Handling* terkait ketertiban penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE)?

Narasumber : Sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku seperti pengawasan saat *push back*, *block on* *block off*, *loading* *unloading* barang

Penulis : Bagaimana sikap personel *Apron Movement Control* (AMC) Ketika mereka menemukan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) diletakkan di sembarang tempat oleh petugas *Ground Handling* di wilayah *apron*?

Narasumber : Personel *Apron Movement Control* (AMC) akan memberikan teguran dan meminta petugas *ground handling* mengembalikan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) ke tempat yang sudah disediakan

Penulis : Kendala apa saja yang dihadapi oleh pihak *Ground Handling* dalam menjaga ketertiban di wilayah sisi udara?

Narasumber : Semakin padatnya kegiatan layanan *loading* dan *unloading*, makanya banyak *ground handling* yang meletakkan *Ground Support Equipment* (GSE) nya secara sembarangan di sekitaran *apron* agar tidak terjadinya keterlambatan dalam pelayanan pesawat

Penulis : Pengawasan seperti apa yang dilakukan personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap personel *Ground Handling* dalam mematuhi tata tertib pengoperasian *Ground Support Equipment* (GSE)?

Narasumber : Pengawasan rutin dilapangan wajib dilakukan personel *Apron Movement Control* (AMC) di setiap *shift* jaga, saat pihak *ground*

handling memberikan pelayanannya kepada pesawat. Dari sana kita bisa menilai dan melihat bagaimana *ground handling* dalam menjalankan tugasnya sudah sesuai atau belum

Penulis : Apa saja Langkah-langkah yang diambil untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan petugas *Ground Handling* terhadap aturan dan prosedur terkait ketertiban penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE)?

Narasumber : Membutuhkan *Closed Circuit Television* (CCTV) serta mengadakan diklat untuk personel *Apron Movement Control* (AMC)

Penulis : Bagaimana cara meningkatkan pengawasan yang dilakukan oleh personel *Apron Movement Control* (AMC) untuk memaksimalkan efektivitas pengawasan?

Narasumber : Bagi mereka yang tidak mematuhi tata tertib di bandar udara maka diberikan peringatan tertulis

Penulis : Apa penyebab tidak adanya marka *Equipment Staging Area* (ESA) di area *apron* dan bagaimana rencana untuk pengembangan marka *Equipment Staging Area* (ESA) di area *apron*?

Narasumber : Pengajuan untuk marka *Equipment Staging Area* (ESA) telah disampaikan kepada atasan dan unit bangunan dan landasan untuk melakukan *update* marka di *apron*, dan saat ini menunggu keputusan dari pihak kantor penyelenggara bandara. Rencana pengembangan marka masih menunggu instruksi dari kantor penyelenggara bandara karena pengajuan *update* marka di *apron* termasuk *Equipment Staging Area* (ESA) telah dilakukan

Penulis : Apa pendapat anda tentang penambahan *Closed Circuit Television* (CCTV) di *apron* untuk meningkatkan pengawasan dan pada titik mana saja yang memerlukan pengawasan tersebut?

Narasumber : Sangat bermanfaat dan sangat dibutuhkan karena dengan adanya *Closed Circuit Television* (CCTV) bisa memantau kesegala arah dan tidak terbatas. Menurut saya untuk titik yang pas mengarah ke *apron* atau *parking stand*

Pewawancara : Nabila Kartika Dwi Candra
Narasumber : Bapak Syamsul
Waktu : 24 Februari 2024
Tempat Wawancara : Kantor Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Penulis : Bagaimana tugas dan wewenang unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam mengawasi petugas *Ground Handling* terkait ketertiban penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE)?

Narasumber : Tugas dan wewenang *Apron Movement Control* (AMC) telah dijalankan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP)

Penulis : Bagaimana sikap personel *Apron Movement Control* (AMC) Ketika mereka menemukan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) diletakkan di sembarang tempat oleh petugas *Ground Handling* di wilayah *apron*?

Narasumber : Tindakan pertama akan menegur pelakunya, diminta PAS, Tanda Izin Mengemudi (TIM) dan Lisensinya, jika masih melakukan pelanggaran lagi maka personel tersebut tidak di ijinan bekerja kembali di area *apron*

Penulis : Kendala apa saja yang dihadapi oleh pihak *Ground Handling* dalam menjaga ketertiban di wilayah sisi udara?

Narasumber : Iya memang peralatan di letakkan di dekatnya *apron* dan *service road* karena *departure* masih ada jadi peralatan di *standby* kan disana. Nanti untuk keberangkatan yang terakhir harus dikembalikan lagi ke tempat parkir *Ground Support Equipment* (GSE) disana. Karena *Equipment Parking Area* (EPA) yang disediakan oleh bandara penuh. Jadi dikasih keringanan sampai *flight departure* terakhir. Itu untuk memudahkan, karena memang tidak ada *flight* yang berdampingan dan tidak mengganggu juga

Penulis : Pengawasan seperti apa yang dilakukan personel *Apron Movement Control* (AMC) terhadap personel *Ground Handling* dalam mematuhi tata tertib pengoperasian *Ground Support Equipment*

(GSE)?

Narasumber : Pengawasan terhadap *Ground Support Equipment* (GSE) meliputi kelayakan terhadap alat yang digunakan operator, alatnya layak atau tidak, jika masa layak mati harus segera diperpanjang

Penulis : Apa saja Langkah-langkah yang diambil untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan petugas *Ground Handling* terhadap aturan dan prosedur terkait ketertiban penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE)?

Narasumber : Dipasanganya *Closed Circuit Television* (CCTV) di area - area pergerakan yang ada di sisi udara. Terutama area yang mengarah ke *parking stand* dan *apron*.

Penulis : Bagaimana cara meningkatkan pengawasan yang dilakukan oleh personel *Apron Movement Control* (AMC) untuk memaksimalkan efektivitas pengawasan?

Narasumber : Kita *Apron Movement Control* (AMC) memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) untuk semua tindakan, dan sesuai dengan yang tercantumkan bagi mereka yang tidak mematuhi tata tertib di bandar udara maka diberikan peringatan tertulis

Penulis : Apa penyebab tidak adanya marka *Equipment Staging Area* (ESA) di area *apron* dan bagaimana rencana untuk pengembangan marka *Equipment Staging Area* (ESA) di area *apron*?

Narasumber : Penataan awal lokasi penempatan *apron* yang kurang baik telah diajukan kepada pihak kantor untuk diperbaiki, namun masih dalam proses menunggu dari kantor

Penulis : Apa pendapat anda tentang penambahan *Closed Circuit Television* (CCTV) di *apron* untuk meningkatkan pengawasan dan pada titik mana saja yang memerlukan pengawasan tersebut?

Narasumber : Sangat penting untuk penambahan *Closed Circuit Television* (CCTV) karna jika terjadi sesuatu hal atau insiden bisa tercatat dan memudahkan untuk investigasi. Mungkin untuk penempatan *Closed Circuit Television* (CCTV) bisa di dekat *make up area* dan *parking*

stand

