

KAJIAN PENGALOKASIAN *EQUIPMENT PARKING AREA* (EPA) DI APRON BANDAR UDARA INTERNASIONAL LOMBOK

Rani Khoirun Nisa⁽¹⁾, Kardi.,SH.,MH⁽²⁾, Drs. Sunarno.,MM⁽³⁾
Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia Curug – Tangerang

ABSTRAK

RANI KHOIRUN NISA, STUDI ALOKASI PEMASARAN PERALATAN PARKIR (EPA) DI APRON DI BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK, Operasi Akhir Proyek III Bandara X, Institut Penerbangan Sipil Indonesia, Agustus 2017.

Seiring meningkatnya perkembangan transportasi udara di Bandara Internasional Lombok, banyak Maskapai membuat rute baru ke Lombok dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada operator penerbangan dan pengguna jasa untuk memberikan keamanan dan kenyamanan. Penandaan yang tersedia di bandara harus sesuai dengan peraturan Keputusan Direktur Perhubungan Udara No. KP 39 Tahun 2015, untuk menciptakan dan memelihara kedisiplinan lalu lintas kendaraan agar lancar dan kondusif.

Bandara Internasional Lombok tidak memiliki tempat parkir untuk Ground Support Equipment (GSE) di celemek yang menyebabkan penempatan GSE tidak teratur dan tidak di daerah tertentu yang ditempatkan di jalan layanan. Dalam beberapa kasus, penempatan ini mengganggu arus lalu lintas kendaraan di celemek. Dengan melihat kondisi tersebut, Marking Tempat Parkir Peralatan (EPA) dibuat untuk menempatkan peralatan GSE di celemek. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, penulis mengusulkan untuk membuat EPA di apron dengan menambahkan tanda EPA di setiap tempat parkir. Dengan adanya EPA, semoga semua GSE diparkir di EPA memberikan keselamatan pengoperasian penerbangan di sisi udara. Selain itu, area airside harus lebih dipantau dan disiplinnya semakin meningkat.

Kata Kunci : Ground Support Equipment (GSE), *EQUIPMENT PARKING AREA* (EPA)

ABSTRACT

RANI KHOIRUN NISA, *THE STUDY OF EQUIPMENT PARKING AREA (EPA) MARKING ALLOCATION IN APRON AT LOMBOK INTERNATIONAL AIRPORT, Final Project Diploma III Airport Operation X, Indonesia Civil Aviation Institute, August 2017.*

As the increasing of air transport development in Lombok International Airport, many Airlines make a new route to Lombok in order to improve services to the flight operators and service users to provide safety and comfort. Marking available at the airport must be in accordance regulations of Keputusan Direktur Perhubungan Udara No. KP 39 Tahun 2015, to create and maintain the discipline of vehicle traffic to be smooth and conducive.

Lombok International Airport has no parking area for Ground Support Equipment (GSE) in apron which causes the placement of GSE disorderly and not in the certain area which is placed in the service road. In some cases, this placement interferes with disrupting the traffic flow of vehicles in apron. By looking at the condition, Equipment Parking Area (EPA) marking is made to place the GSE equipment in apron. To overcome the problems, the writer proposed to make EPA in apron by adding EPA marking in each parking stand. By the existence of EPA, hopefully all GSE parked in EPA provide safety operation of flight in air side area. Also, airside area must be more monitored and the discipline is increasing.

Keywords : Ground Support Equipment (GSE), *EQUIPMENT PARKING AREA* (EPA)

I. PENDAHULUAN

Pada zaman modern banyak masyarakat yang cenderung menggunakan alat transportasi yang cepat dan efisien. Transportasi mempunyai peranan penting untuk menghubungkan daerah satu dengan daerah yang lainnya, transportasi merupakan sarana penunjang dan penggerak dalam pertumbuhan daerah yang berpotensi tapi belum berkembang dalam upaya meningkatkan dan pemerataan bangunan dengan hasilnya. Transportasi dibagi menjadi 3 bagian yaitu Transportasi Darat, Transportasi Laut, dan Transportasi Udara. Namun, banyak masyarakat yang menggunakan jasa Transportasi Udara karena dengan jarak tempuh yang cepat dan waktu yang singkat sehingga tidak lama dalam berpergian. Semakin bertambahnya ilmu pengetahuan dan teknologi, berdampak positif terhadap transportasi udara yang digerakkan dengan teknologi canggih, Transportasi udara merupakan transportasi yang berkembang secara cepat.

Bandar udara di Indonesia dibagi kedalam beberapa kategori atau kelas bandara yang dilengkapi dengan fasilitas utama, serta fasilitas pendukung keselamatan penerbangan. Semakin tinggi kategori atau kelas suatu bandara maka semakin baik fasilitas keselamatan penerbangan yang dimilikinya.

Apron adalah suatu daerah atau tempat di bandar udara yang telah ditentukan guna menempatkan pesawat udara, menurunkan dan menaikkan penumpang, kargo, pos, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat udara. Dari definisi apron tersebut dijelaskan bahwa apron tempat atau lahan parkir pesawat udara di bandar udara. Kapasitas apron harus cukup untuk melayani pesawat yang datang maupun berangkat namun apabila pesawat udara tidak dilayani dengan maksimal maka terjadi penumpukan di area runway.

Hal ini dapat terjadinya penurunan tingkat pelayanan dengan berdampak keterlambatan penerbangan pada waktu yang tidak sesuai di penerbangan selanjutnya. Di dalam suatu daerah pergerakan pesawat terdapat tanda yang berupa ditulis atau digambarkan pada jalan di daerah pergerakan tersebut yang dimaksud untuk memberikan suatu kondisi,

dan batas-batas keselamatan penerbangan yang disebut marka.

Dalam kegiatan operasional di Bandar Udara Internasional Lombok mengalami peningkatan pergerakan pesawat udara di apron, karena banyaknya jumlah penerbangan yang datang dan berangkat di Bandar Udara Internasional Lombok. Peningkatan volume penerbangan tersebut mengakibatkan terjadinya peningkatan penggunaan fasilitas di Apron yaitu GSE yang dipergunakan untuk melayani pesawat udara dan kendaraan yang dibutuhkan.

Di Apron Bandar Udara Internasional Lombok tidak tersedia parkir GSE secara khusus sehingga GSE yang akan digunakan melayani pesawat udara yang akan datang ditempatkan di daerah service road sehingga penempatan GSE yang tidak pada tempatnya akan menimbulkan ketidakteraturan dan ketidakrapihan yang dapat mengganggu lalu lintas kendaraan lain di wilayah service road.

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 tahun 2015 tentang standar teknis dan operasi peraturan keselamatan penerbangan sipil – bagian 139 (Manual of Standard CASR – Part 139 Volume I Bandar udara (Aerodromes). Dinyatakan bahwa GSE harus ditempatkan di Equipment Parking Area (EPA).

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas permasalahan dapat diidentifikasi sebagai berikut:

- Apakah sudah disediakan tempat parkir GSE yang akan dipergunakan untuk melayani Pesawat Udara maupun setelah melayani Pesawat Udara ?
- Apakah tempat parkir tersebut sudah dilengkapi dengan marka yang sesuai dengan standard regulasi ?

Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas permasalahan dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Apakah sudah disediakan tempat parkir GSE yang akan dipergunakan untuk melayani Pesawat Udara maupun setelah melayani Pesawat Udara?

2. Apakah tempat parkir tersebut sudah dilengkapi dengan marka yang sesuai dengan standard regulasi?

Pembatasan Masalah

Untuk membatasi ruang lingkup masalah yang akan dibahas dan agar lebih terfokus, maka penulis membatasi dengan masalah tentang: “apakah tempat parkir GSE yang akan dipergunakan melayani pesawat udara sudah tersedia di apron Bandar Udara Internasional Lombok.”

Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian pembatasan masalah, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut: “bagaimana tempat parkir GSE yang digunakan untuk melayani pesawat udara.”

Maksud, Tujuan, dan Metodologi Penelitian

1. Maksud Penelitian

- a. Untuk mengetahui bagaimana caranya menciptakan ketertiban di sisi udara pada marka di apron Lombok Internasional Airport.
- b. Untuk meningkatkan keselamatan penerbangan di Apron Lombok Internasional Airport.

2. Tujuan Penelitian

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pikiran dan bahan pertimbangan yang berguna bagi manajemen PT. Angkasa Pura I (persero) dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang berkualitas di Lombok Internasional Airport.
- b. Agar memahami permasalahan ini dan mendapatkan wawasan luas khususnya di bidang operasional di Lombok Internasional Airport.
- c. Memberikan sumbangan pemikiran kepada almamater dan Operasi Bandar Udara di Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia.

3. Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian yang digunakan penulis dalam menyusun tulisan ini adalah metode penelitian, menurut Sugiyono (2013 : 2) metode penelitian merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. penelitian yang dilakukan

penulis menggunakan metode deskriptif analisis yaitu suatu metode penelitian yang menggambarkan suatu keadaan yang terjadi saat sekarang dan sifatnya aktual berdasarkan data yang ada, kemudian data tersebut dianalisis untuk mendapatkan jawaban dan kesimpulan dari pertanyaan yang ada (Nawawi 2005:63). Teknik pengumpulan data yang penulis lakukan adalah:

- a. Observasi, yaitu penulis mengadakan pengamatan sehingga mengetahui permasalahan tersebut
- b. Kepustakaan, yaitu menggunakan sumber kepustakaan atau referensi dan dokumen yang memiliki kaitan erat dengan topik pembahasan sebagai landasan teori didalam tugas akhir ini.
- c. Wawancara, yaitu pengumpulan data menggunakan komunikasi Tanya jawab dengan karyawan PT. Angkasa Pura 1 Lombok Internasional Airport.

II. LANDASAN TEORI

Apron

Menurut Annex 14 tentang Aerodrome chapter 3.13, aprons should be provided where necessary to permit the on- and off-loading of passengers, cargo or mail as well as the servicing of aircraft without interfering with the aerodrome traffic.

Dalam terjemahannya yaitu apron harus disediakan bila diperlukan untuk mengizinkan pemuatan penumpang, kargo atau surat serta pemeliharaan pesawat terbang tanpa mengganggu lalu lintas di lapangan udara.

Suatu daerah bandar udara di darat yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan naik turun penumpang, bongkar muat kargo, penumpang, surat, pengisian bahan bakar, parkir, atau pemeliharaan pesawat udara.

Service road

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 Tahun 2015 menjelaskan bahwa Service road harus diberi marka untuk menjaga lalu lintas kendaraan terbebas dari aktivitas pesawat udara dan taxiway, dan untuk meminimalisasi resiko kecelakaan kendaraan dengan kendaraan. Setiap jalur di service road harus memiliki lebar minimum untuk dapat mengakomodasi kendaraan terlebar yang

digunakan di lokasi tersebut. Service road marking harus terdiri dari garis berkelanjutan yang dicat warna putih dengan lebar 0,1 meter.

Menurut Standard Operational Procedure AMC manual Bandar Udara Internasional Lombok, marka service road untuk menjaga lalu lintas kendaraan terbebas dari aktivitas pesawat udara dan taxiway, dan untuk meminimalkan resiko kecelakaan kendaraan dengan kendaraan. Setiap jalur harus memiliki lebar minimum untuk dapat mengakomodasi kendaraan terlebar yang digunakan di lokasi tersebut seperti halnya peralatan GSE.

Marka

Marka adalah tanda yang dituliskan atau digambarkan pada daerah pergerakan pesawat udara dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi gangguan/larangan dan batas-batas keselamatan penerbangan. Marka di daerah sisi udara terdiri dari:

- Marka Runway
- Marka Taxiway
- Marka Apron

Adapun jenis marka di Apron sesuai regulasi KP 39 tahun 2015 yaitu:

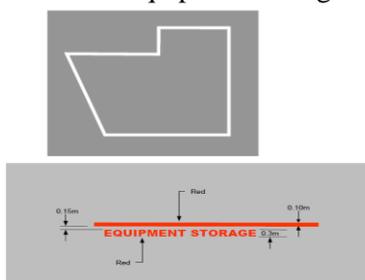
- Apron edge marking



Gambar 1 : Apron edge marking
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 tahun 2015)

yaitu batas antara perkerasan dengan kekuatan tinggi yang tidak dapat dibedakan dengan daerah sekitarnya, dan parkir pesawat udara tidak dibatasi pada posisi parkir tetap.

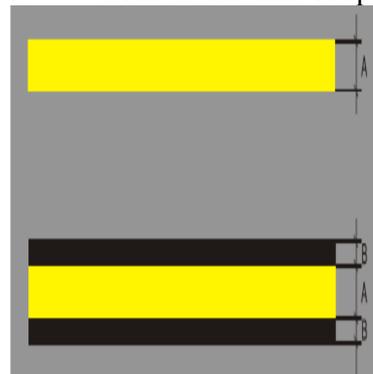
a. Equipment storage area



Gambar 2 : Equipment storage area
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 tahun 2015)

yaitu untuk menggambarkan daerah dimana kendaraan dan peralatan dapat parkir atau disimpan dengan bebas tanpa melanggar alokasi daerah area stand atau taxiway manapun, termasuk permukaan taxiway strip. Marka ini terletak perbatasan antara service road dengan apron yang bersifat sementara.

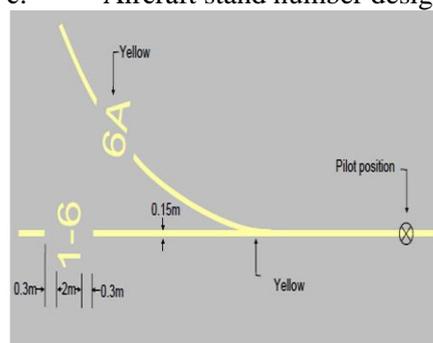
b. Lead-in and lead-out parking stand



Gambar 3 : Lead-in and lead-out parking stand
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 tahun 2015)

yaitu garis yang berwarna kuning di apron dengan lebar 0.15 meter, fungsinya sebagai pedoman yang digunakan oleh pesawat udara untuk melakukan taxi dari taxiway ke apron atau sebaliknya.

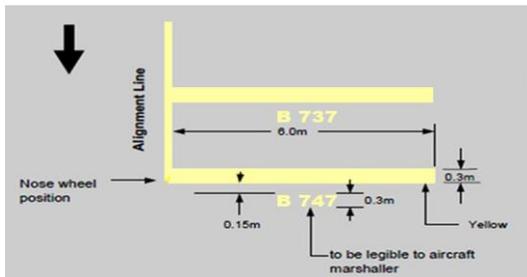
c. Aircraft stand number designation



Gambar 4 : Aircraft stand number designation
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 tahun 2015)

yaitu tanda di apron berupa huruf dan angka yang berwarna kuning dengan latar belakang warna hitam, fungsinya menunjukkan nomor tempat parkir pesawat udara.

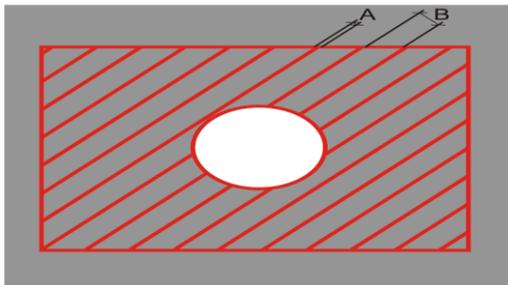
d. Marshaller stop line



Gambar 5 : Marshaller stop line
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 tahun 2015)

yaitu marka yang harus ditempatkan dimana nose wheel pesawat udara berhenti, pada sisi kanan dengan posisi tegak lurus terhadap alignment line.

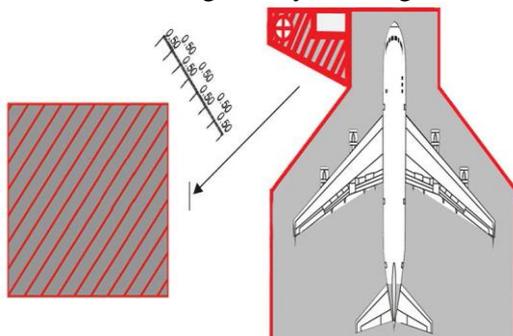
e. Aerobridge wheel position



Gambar 6 : Aerobridge wheel position
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 tahun 2015)

yaitu area di bawah garbarata harus bebas dari kendaraan dan peralatan untuk memastikan keselamatan operasi garbarata.

f. Aerobridge safety marking



Gambar 7 : Aerobridge safety marking
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 tahun 2015)

yaitu garis berwarna merah yang berada di apron dengan lebar 0.15 meter fungsinya menunjukkan batas yang aman bagi pesawat

udara dari pergerakan peralatan GSE khususnya Aviobridge.

Dari landasan teori yang dijelaskan pada halaman sebelumnya dan dengan mempertimbangkan kondisi yang ada saat ini dapat dirumuskan kerangka pikiran bagan sebagai berikut:

Berawal dari terjadinya penumpukan peralatan Ground Support Equipment (GSE) di wilayah service road di Bandar Udara Internasional Lombok yang tidak sesuai Standar Operasional Procedure (S.O.P) dan regulasi yang terkait keselamatan penerbangan di sisi udara, sehingga berdampak dapat mengganggu lalu lintas kendaraan terbebas dari aktivitas pesawat udara dan taxiway, akibat yang ditimbulkan dari GSE yang diparkir di tempat service road dapat dirasakan langsung yaitu dapat mengganggu kendaraan lain dalam beroperasi di wilayah service road dan penempatan GSE yang tidak rapih di wilayah service road.

Bila ini terus dibiarkan tanpa ada solusi yang tepat, maka akan bertambahnya kecelakaan di wilayah sisi udara maka dirumuskan solusi dari masalah ini yaitu menentukan lokasi Equipment Parking Area (EPA) di apron dan membuat marka EPA di apron.

Dengan upaya diatas diharapkan dapat menciptakan keselamatan di area pergerakan pesawat udara di sisi udara sehingga GSE diparkir di wilayah apron dan lalu lintas di wilayah service road menjadi lancar serta penempatan GSE menjadi rapih.

III. METODOLOGI PENELITIAN

A. Gambaran Umum

Bandar Udara Internasional Lombok (kode IATA: LOP ; ICAO: WADL) adalah Bandar Udara domestik dan internasional yang berlokasi di Kabupaten Lombok Tengah, Provinsi Nusa Tenggara Barat, tepatnya di Jalan Tanak Awu Bandar Udara ini dioperasikan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Terletak persis di jantung pulau Lombok tepatnya di Jalan Tanak Awu melayani penerbangan domestik maupun internasional.

Bandara ini memiliki luas wilayah sebesar 5.388.285 m² dan luas runway 13-31

sebesar 2.750 m² Bandara ini memiliki satu bangunan terminal penumpang yang terdiri dari 3 lantai. Bangunan terminal penumpang ini menampung penumpang penerbangan domestik, internasional, dan transit. Luas terminal penumpang untuk penerbangan domestik sebesar 21.396 m² dan luas terminal penumpang untuk penerbangan internasional sebesar 8.501 m². Kapasitas terminal domestik saat ini adalah 1.701.913 penumpang/tahun dan kapasitas terminal internasional saat ini adalah 54.138 penumpang/tahun.

Dalam pelaksanaan tugas, Bandar Udara menyelenggarakan fungsi:

1. Penyelenggaraan dan pengendalian pelaksanaan lalu lintas angkutan udara.
2. Penyelenggaraan dan pengaturan keamanan dan keselamatan lalu lintas udara.
3. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas Bandar Udara, telekomunikasi, navigasi dan listrik.
4. Penyelenggaraan dan pengaturan kegiatan penunjang Bandar Udara untuk kelancaran arus penumpang dan barang.
5. Penyelenggaraan dan pengendalian keamanan dan ketertiban umum, serta higienis dan sanitasi di Bandar Udara.
6. Penyelenggaraan kegiatan kepegawaian, keuangan, kelengkapan, tata usaha dan rumah tangga.
- 7.

Sasaran dari pelayanan Bandar Udara adalah :

1. Memenuhi persyaratan dan ketentuan yang berkaitan dengan :
 - a. Aviation Safety = keselamatan penerbangan.
 - b. Aviation Security = keamanan penerbangan.
 - c. Airport Category = kategori Bandar Udara.
 - d. Level of service = tingkat pelayanan suatu Bandar Udara.
2. Memenuhi kepuasan pelanggan.
3. Meningkatkan pendapatan perusahaan.

Adapun visi, misi dan nilai budaya perusahaan PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Lombok, yaitu :

Visi Perusahaan

Menjadi salah satu dari sepuluh perusahaan pengelola Bandar Udara terbaik di Asia.

Misi Perusahaan

- a. Meningkatkan nilai pemangku kepentingan.
- b. Menjadi mitra pemerintah dan pendorong pertumbuhan ekonomi.
- c. Mengusahakan jasa kebandarudaraan melalui pelayanan prima yang memenuhi standar keamanan, keselamatan, dan kenyamanan.
- d. Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreatifitas dan inovasi.
- e. Memberikan kontribusi positif terhadap lingkungan hidup.

Nilai Budaya Perusahaan

Bandar Udara Internasional Lombok memiliki nilai nilai budaya yaitu , Sinergi, Adaptif, Terpercaya dan Unggul.

B. Kondisi Saat Ini

Kondisi saat ini di Bandar Udara Internasional Lombok tidak memiliki penempatan atau tempat parkir peralatan GSE di apron, mengakibatkan peralatan GSE menjadi tidak teratur dan tidak tertib. Sampai saat ini, tempat parkir peralatan GSE di parkir di wilayah service road sehingga arus lalu lintas menjadi padat. Penempatan peralatan GSE di apron bersifat sementara. Apron memiliki beberapa marka dan mempunyai fungsi masing-masing diantaranya marka Equipment Parking area (EPA), marka EPA digunakan untuk tempat parkir peralatan GSE untuk melayani pesawat udara di apron, sehingga memudahkan pihak ground handling untuk melayani pesawat udara dan memberikan kenyamanan kepada operator pesawat udara.

C. Kondisi Yang Diinginkan

Berdasarkan uraian yang ada dan mempertimbangkan kondisi saat ini yang terjadi PT. Angkasa Pura 1 (Persero) Bandar Udara Internasional Lombok haruslah mengambil kebijakan dan melakukan peningkatan terhadap sarana dan prasarannya, khususnya lokasi marka EPA untuk penyimpanan GSE di Apron. Marka EPA

menjadi lokasi yang terpenting di wilayah apron karena merupakan prasarana peralatan GSE untuk parkir di apron, sehingga mendapatkan On Time Performance (OTP) dalam melaksanakan ground time kepada pesawat udara.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 39 Tahun 2015 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan keselamatan penerbangan sipil – Bagian 139 Volume I Bandar Udara (Aerodromes) bahwa Equipment Parking Area terletak di daerah apron tepatnya disebelah kanan dari pesawat udara. Dengan marka EPA di apron Bandar Udara Internasional Lombok GSE dapat diparkir di wilayah apron, tidak lagi parkir di wilayah service road yang dapat mengganggu lalu lintas kendaraan lainnya oleh karena itu menjadikan arus lalu lintas di apron lebih kondusif sehingga mengurangi hazard atau bahaya di wilayah sisi udara, dan membuat peralatan GSE menjadi tertib dalam menempatkan peralatannya dan mendapatkan ground time sesuai Standard Operating Procedure (SOP) yang berlaku.

IV. PEMBAHASAN

1. Penempatan peralatan Ground Support Equipment (GSE) / kendaraan di Service road

Dalam proses pelayanan terhadap pesawat udara dan penumpang, Ground Handling Agent menyediakan peralatan penunjang pelayanan darat (GSE). Peralatan ini digunakan untuk mempermudah proses pelayanan yang dilakukan, mengingat standar waktu yang digunakan untuk proses pelayanan (*Ground Time*) pesawat di darat mulai dari block on sampai block off yaitu 45 menit. Adapun rencana kegiatan dari proses pesawat block on hingga block off yaitu:

- a. Pemasangan Passenger Boarding Stairs 2 menit bersama Catering Truck
- b. Menurunkan penumpang 5 menit bersama fuel track
- c. Pembersihan pesawat 12 menit bersama catering dan pengisian bahan bakar pesawat udara
- d. Menaikkan penumpang 6 menit
- e. Memuat dan pemindahan bagasi 15 menit sampai pilot menyalakan start engine

Bandara Udara Internasional Lombok belum menyediakan lahan parkir GSE di wilayah apron sehingga penempatan peralatan GSE di apron bukan ditempatnya. Hingga saat ini penempatan peralatan GSE di wilayah service road.

Marka Service road digunakan untuk lalu lintas kendaraan yang merupakan daerah pembatas antara apron dengan terminal, Marka service road di Bandar Udara Internasional Lombok dipakai untuk tempat parkir Ground Support Equipment (GSE). Seharusnya tempat parkir peralatan GSE berada di daerah apron yang telah disediakan marka nya yaitu marka Equipment Parking Area (EPA). Dapat dilihat dari gambar di bawah ini.



Gambar 3 : parkir GSE di daerah Service road (Sumber : Bandar Udara Internasional Lombok).

2. Penempatan Peralatan GSE tidak teratur dan tidak tertib

Selain mengganggu ketertiban, penempatan peralatan GSE yang tidak teratur dapat mengganggu kelancaran pergerakan kendaraan dan pergerakan peralatan GSE lainnya yang digunakan untuk kegiatan *Ground Handling* karena menghalangi jalan masuk ke apron. Jika saat terjadi keadaan darurat (*emergency*), maka proses pertolongan akan terhambat dan tidak dapat mencapai target waktu (*Response Time*) 3 menit untuk petugas PKP-PK. Seperti gambar berikut ini.



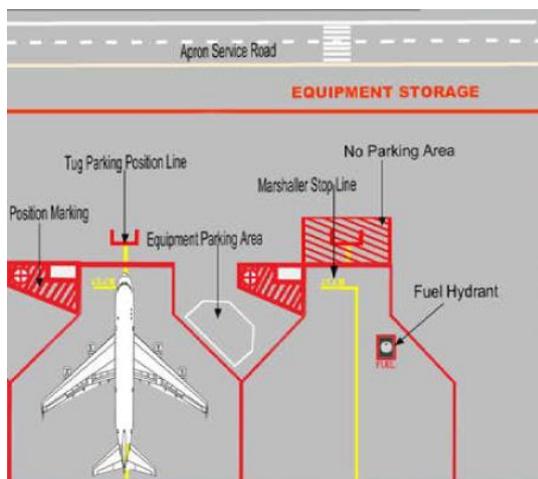
Gambar 4 : Parkir GSE tidak teratur dan tidak tertib

(Sumber : Bandar Udara Internasional Lombok)

3. Penempatan GSE di Bandar Udara Internasional Lombok

Bandar Udara Internasional Lombok memiliki lahan penyimpanan GSE yang terletak disamping terminal bandara. Tempat penyimpanan GSE di apron belum tersedia, sampai saat ini tempat penyimpanan GSE untuk permanen terletak di samping terminal bandara sebagai lahan parkir GSE, ketika pesawat udara datang hingga penerbangan selesai di malam hari peralatan GSE diparkir di wilayah service road.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 39 Tahun 2015 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan keselamatan penerbangan sipil – Bagian 139 (Manual of Standard CASR part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodromes)



Gambar 5 : marka Equipment Parking Area (EPA) di apron

(Sumber ; keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 39 Tahun 2015)

PT. (PERSERO) ANGKASA PURA I BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK PRAYA - LOMBOK TENGAH

DATA PERALATAN GSE PT. KOPKARPURA

NO	Nama Peralatan	Ukuran			JUMLAH
		Panjang	Lebar	Luas	
Motorized					
1	AIRCRAFT TOWING NARROW	4,90	2,15	10,54	2
2	GROUND POWER UNIT	4,10	2,05	8,41	1
3	BAGGAGE TRACTOR	3,60	1,75	6,30	1
4	BAGGAGE TRACTOR	3,60	1,75	6,30	1
5	MINIBUS	5,30	1,95	10,34	1
NON- MOTORIZED					
6	TANGGA REFUELLING TRAVIRA	4,20	2,00	8,40	1
7	GEROBAK GENSET	2,20	1,30	2,86	1
8	GEROBAK BARANG	3,50	1,65	5,78	22
9	PASSENGER BOARDING STAIRS	4,30	0,35	1,51	1
10	PASSENGER BOARDING STAIRS	7,00	2,40	16,80	4
11	TOWING BAR	3,60	1,50	5,40	1

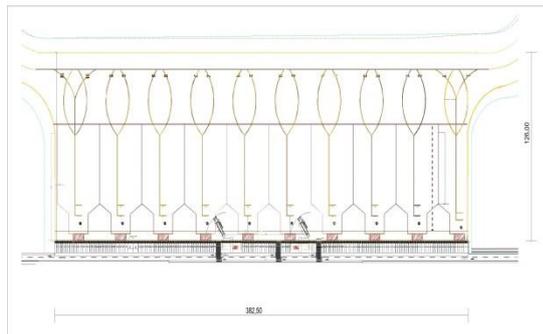
Analisis Masalah

Bandar Udara Internasional Lombok merupakan salah satu prasarana transportasi udara yang perlu mendapatkan perhatian khusus karena dari tahun ke tahun mengalami peningkatan jumlah penumpang serta jumlah pergerakan pesawat udara. Dengan meningkatnya jumlah pergerakan pesawat udara maka diperlukan pelayanan yang maksimal terhadap pesawat udara yang melakukan pendaratan maupun lepas landas di Bandar Udara Internasional Lombok.

Salah satu pelayanan terhadap pesawat udara yang perlu mendapatkan perhatian

husus adalah tempat parkir peralatan Ground Support Equipment (GSE) di apron. Hal ini dikarenakan penerbangan yang aman dan nyaman dimulai dari kelancaran pelayanan pesawat udara di apron.

Bandar Udara Internasional Lombok saat ini memiliki 10 parking stand dan memiliki 2 *garbarata* atau *aviobridge*. Dapat melayani kurang lebih 55 penerbangan setiap harinya. Bandar Udara Internasional Lombok melayani pesawat yang datang maupun berangkat dimulai dari tipe pesawat kecil (*small body*) hingga berukuran sedang (*narrow body*), baik penerbangan berjadwal maupun penerbangan tidak berjadwal. Bahkan tidak hanya melayani pesawat udara yang datang maupun berangkat tetapi Bandar Udara Internasional Lombok melayani pesawat udara yang *Remain Over Night (RON)* dapat disebutkan bahwa pesawat udara yang menginap di bandara.



Gambar 1 : layout apron dan service road Bandar Udara Internasional Lombok

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari BAB I sampai dengan BAB IV, maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Bandar Udara Internasional Lombok saat ini belum memiliki tempat parkir peralatan GSE dan peralatan GSE ditempatkan di service road sehingga dapat mengganggu kelancaran lalu lintas kendaraan yang kemungkinan akan terjadi *accident* atau kejadian di wilayah service road.

2. Penempatan peralatan GSE di apron yang tidak tertib dan tidak teratur akan mengganggu kelancaran pelayanan pesawat udara dan hal ini disebabkan karena belum adanya EPA di apron.

B. Saran

1. Untuk meningkatkan keselamatan di sisi udara maka wilayah service road tidak diperbolehkan untuk penempatan peralatan GSE dan service road akan diperluas wilayah nya agar tidak adanya *obstacle* atau hambatan sehingga lalu lintas menjadi lancar.
2. Untuk ketertiban dalam penempatan GSE maka dibuatkan marka EPA di apron berjumlah 9 EPA pada parking stand nomor 1 sampai 9 guna menempatkan peralatan GSE terhadap pelayanan pesawat udara.

DAFTAR PUSTAKA

1. Siagian, H., 1997, **Manajemen Suatu Pengantar**, Alumni Bandung.
2. Sugiyono. 2013. **Metode Penelitian Manajemen**. Bandung : ALFABETA.
3. Irawan, Prasetya, 2004, **Manajemen Sumber Daya Manusia**, Jakarta : STIA LAN Press
4. Hasibuan, Malayu. SP. 2003, **Manajemen Sumber Daya Manusia**, Jakarta : Bumi Aksara
5. Manullang, 2015, **Dasar-dasar Manajemen**, Bandung : Cita Pustaka.
6. Departemen Pendidikan Nasional, **Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat**, Jakarta, PT. Gramedia Pustaka Umum, 2008.
7. International Civil Aviation Organization, **Annex 9 – Facilitation**, Twelfth Edition, July 2005.
8. International Civil Aviation Organization, **Annex 14 – Aerodromes, Volume I Aerodromes Design and Operation**, Twelfth Edition, July 2005.
9. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 39 Tahun 2015 tentang **Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan**

**Penerbangan Sipil – Bagian 139
(Manual of Standard CASR – Part 139)
Volume I Bandar Udara (Aerodromes),
Jakarta, 2015.**

10. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 635 Tahun 2015 tentang **Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment / GSE) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara, Jakarta, 2015.**
11. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, tentang **Penerbangan, Jakarta, 2009.**