

**PEMBUATAN ALUR PERGERAKAN KENDARAAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI *MAKE UP* DAN *BREAKDOWN AREA*
BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II
PALEMBANG**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan

Program Studi Diploma Tiga

Manajemen Bandar Udara

Oleh

Fikri Pebriansyah

NIT : 55242010011



**PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA
MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG**

Juli 2023

ABSTRAK

PEMBUATAN ALUR PERGERAKAN KENDARAAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI *MAKE UP* DAN *BREAKDOWN AREA* BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG

Oleh

FIKRI PEBRIANSYAH

NIT : 55242010011

Program Studi D-III Manajemen Bandar Udara

Pelayanan terbaik tidak hanya diberikan kepada para pengguna jasa, tetapi berlaku juga bagi barang bawaan penumpang. Kegiatan pengangkutan harus diatur sedemikian rupa bersama pihak yang terlibat agar pelayanan yang diberikan berlangsung tepat dan efisien. Tidak terkecuali bagi kendaraan pengangkut yang beroperasi di *make up* dan *breakdown area*. Tujuan pada penelitian ini adalah adanya peningkatan pengawasan terhadap kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) sesuai dengan *Standard Operational Procedures* (SOP) yang berlaku untuk menciptakan keteraturan pergerakan di *make up* dan *breakdown area*, terlaksananya monitoring dan evaluasi secara berkala untuk meningkatkan kesadaran petugas operator sehingga terciptanya kerapian dan peletakan posisi parkir pada tempatnya dan pembuatan marka untuk memperjelas aturan dan petunjuk yang telah dibuat. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif, teknik pengumpulan datanya yaitu observasi, dokumentasi dan studi pustaka. Hasil dari penelitian ini menunjukkan *Standard Operational Procedures* (SOP) belum dijalankan dengan baik dan pengawasan belum optimal, rendahnya kesadaran petugas operator, marka yang semestinya ada tetapi belum tersedia dan terdapat marka yang pudar serta pergerakan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) di *make up* dan *breakdown area* belum memiliki jalur yang tetap.

Kata Kunci : *Ground Support Equipment, Makeup Area, Breakdown Area*

ABSTRACT

PEMBUATAN ALUR PERGERAKAN KENDARAAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI *MAKE UP* DAN *BREAKDOWN AREA* BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG

By

FIKRI PEBRIANSYAH

NIT : 55242010011

Program Study Of Diploma Three Airport Management

The best service is not only given to service users, but also applies to passengers' luggage. Transportation activities must be arranged in such a way with the parties involved so that the services provided are appropriate and efficient. There is no exception for transport vehicles operating in make up and breakdown areas. The purpose of this study is to increase supervision of Ground Support Equipment (GSE) vehicles in accordance with the applicable Standard Operational Procedure (SOP) to create orderly movements in the make up and breakdown areas, implementation of regular monitoring and evaluation to increase awareness of operator officers so as to create tidiness and placement of parking positions in their places, and making markings to clarify the rules and instructions that have been made. The research method used is qualitative, the data collection techniques are observation, documentation and literature study. The results of this study indicate that Standard Operational Procedures (SOP) have not been carried out properly and supervision has not been optimal, low awareness of operators, markings that should be there but are not yet available and there are faded markers as well as the movement of Ground Support Equipment (GSE) vehicles in the make up and breakdown area does not have a fixed path.

Keywords : Ground Support Equipment, Makeup Area, Breakdown Area

PENGESAHAN PEMBIMBING

Tugas Akhir : “PEMBUATAN ALUR PERGERAKAN KENDARAAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI *MAKE UP* DAN *BREAKDOWN AREA* BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG” telah diperiksa dan disetujui untuk diuji sebagai salah satu syarat lulus pendidikan Program Studi Diploma III Manajemen Bandar Udara Angkatan ke-1, Politeknik Penerbangan Palembang.



Nama : FIKRI PEBRIANSYAH

NIT : 55242010011

PEMBIMBING I

NINING IDYANINGSIH, S.A.P. M.Adm.KP.

Penata Tingkat 1 (III/D)
NIP. 197711212003122017

PEMBIMBING II

JALINSYAH DENY YUNUSAHAVID, S.E., M.M.

NIK. 20004709

KETUA PROGRAM STUDI

DWICANDRA YUNIAR, S.H., S.ST., M.Si.

Pembina (IV/A)
NIP. 197606121998031001

PENGESAHAN PENGUJI

Tugas Akhir : “PEMBUATAN ALUR PERGERAKAN KENDARAAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI *MAKE UP* DAN *BREAKDOWN AREA* BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG” telah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Tugas Akhir Program Studi Diploma III Manajemen Bandar Udara Angkatan ke-1, Politeknik Penerbangan Palembang. Tugas Akhir ini telah dinyatakan LULUS Program Diploma III pada tanggal 25 Juli 2023.

ANGGOTA



GANDA RUSMANA, S.SiT., M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 197103141993011002

SEKRETARIS



JALINSYAH DENY YUNUSAHAVID, S.E., M.M.

NIK. 20004709

KETUA



Ir. BAMBANG WIJAYA PUTRA, M.M.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 196009011981031001

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Fikri Pebriansyah

NIT : 55242010011

Program Studi : Diploma III Manajemen Bandar Udara

Menyatakan bahwa tugas akhir berjudul “PEMBUATAN ALUR PERGERAKAN KENDARAAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI *MAKE UP* DAN *BREAKDOWN AREA* BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG” merupakan karya asli saya bukan hasil plagiarisme.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar akademik dari Politeknik Penerbangan Palembang.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Palembang, 25 Juli 2023

Yang Membuat Pernyataan

A 1000 Rupiah postage stamp with a Garuda emblem and a handwritten signature over it. The stamp includes the text "1000", "METERA TAPSEL", and the number "671AJX194570234".

Fikri Pebriansyah

PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR

Tugas akhir D.III yang tidak dipublikasikan terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Politeknik Penerbangan Palembang, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada pengarang dengan mengikuti aturan HAKI yang berlaku di Politeknik Penerbangan Palembang. Referensi kepustakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kaidah ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Sitasi hasil penelitian Tugas Akhir ini dapat ditulis dalam Bahasa Indonesia sebagai berikut :

Pebriansyah, Fikri (2023): *PEMBUATAN ALUR PERGERAKAN KENDARAAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT DI MAKE UP DAN BREAKDOWN AREA BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG*, Tugas Akhir Program Diploma III, Politeknik Penerbangan Palembang.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh tugas akhir haruslah seizin Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara, Politeknik Penerbangan Palembang.

Dipersembahkan kepada

Ayahanda Mardi (Alm.) dan Ibunda Suaibatul Islamiyah (Almh.)

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT. Tuhan Yang Maha Esa dengan rahmat dan karunia-Nya yang tak terbatas sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul *PEMBUATAN ALUR PERGERAKAN KENDARAAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT DI MAKE UP DAN BREAKDOWN AREA BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG* ini secara baik sesuai waktu yang telah ditentukan. Penyusunan tugas akhir ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat menyelesaikan pendidikan di Politeknik Penerbangan Palembang.

Selama penyusunan tugas akhir ini banyak pihak yang telah memberikan bantuan, perhatian, dan dorongan secara moral ataupun material kepada penulis, untuk itu penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada :

1. Allah SWT. Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkah dan lindungan-Nya kepada penulis.
2. Kedua orang tua yang InsyaaAllah berada di surga dan keluarga yang telah memberikan doa restu, bantuan serta dukungan kepada penulis.
3. Bapak Sukahir, S.SiT., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Palembang.
4. Bapak Dwi Candra Yuniar, S.H., S.ST., M.Si selaku Ketua Program Studi Diploma Tiga Manajemen Bandar Udara Politeknik Penerbangan Palembang.
5. Ibu Nining Idyaningsih, S.A.P. M.Adm.KP. selaku Pembimbing I dan Bapak Jalinskyah Deny Yunusahavid, S.E., M.M. selaku Pembimbing II.
6. Unit *Airport Operation & Service* Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang dan terkhusus Unit *Airside Operation/Apron Movement Control (AMC)*.

7. Seluruh dosen dan sivitas akademika Program Studi Diploma Tiga Manajemen Bandar Udara Politeknik Penerbangan Palembang.
8. Seluruh saudara seperjuangan taruna/i Manajemen Bandar Udara Angkatan I, adik-adik Manajemen Bandar Udara Angkatan II dan III atas kebersamaan serta dukungan dalam perjalanan menyelesaikan pendidikan.
9. Sahabat-sahabat terbaik.
10. Semua pihak yang tidak dapat dituliskan satu persatu yang senantiasa memberikan dukungan sehingga penulisan tugas akhir dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis menyadari bahwa dalam tugas akhir ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati, saran dan kritik yang membangun selalu diharapkan. Semoga tugas akhir ini bermanfaat bagi penulis khususnya dan juga bagi pembaca pada umumnya.

DAFTAR ISI

ABSTRAK	ii
PENGESAHAN PEMBIMBING.....	iv
PENGESAHAN PENGUJI.....	v
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN.....	vi
PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR	vii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
DAFTAR GAMBAR DAN ILUSTRASI.....	xiv
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan	4
D. Manfaat	4
E. Batasan Masalah	5
F. Sistematika Penulisan	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. Teori-teori Penunjang	7
1. Pembuatan	7
2. Kendaraan.....	7
3. <i>Ground Support Equipment (GSE)</i>	7
4. <i>Make Up dan Breakdown Area</i>	9
5. Bandar Udara.....	9
6. Tata Tertib Berlalu Lintas di Daerah Pergerakan.....	10

B. Kajian Pustaka Terdahulu yang Relevan.....	12
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	15
A. Desain Penelitian	15
B. Populasi, Sampel dan Objek Penelitian.....	17
1. Populasi	17
2. Sampel	18
3. Objek	19
C. Teknik Pengumpulan Data	19
1. Observasi	19
2. Dokumentasi.....	19
3. Studi Pustaka	20
D. Teknik Analisis Data	20
E. Tempat dan Waktu Penelitian.....	21
BAB IV HASIL/ANALISIS SERTA DISKUSI.....	22
A. Hasil/Analisis Penelitian.....	22
1. <i>Standard Operational Procedures</i> (SOP)	22
2. <i>Monitoring</i>	24
3. Ketersediaan Marka.....	27
B. Pembahasan/Pemecahan Masalah	30
1. <i>Standard Operational Procedures</i> (SOP)	30
2. <i>Monitoring</i>	32
3. Ketersediaan Marka	33
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	36
A. Kesimpulan	36
B. Saran	36
DAFTAR PUSTAKA	37

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A : <i>Standard Operational Procedures (SOP) Unit Airside Operation</i> Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang Dokumen Nomor 01.07.00 tahun 2020 tentang Pengawasan dan Penertiban Kendaraan/GSE di Sisi Udara	39
Lampiran B : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara.....	40
Lampiran C : Data <i>Ground Support Equipment (GSE)</i> Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang Tahun 2022.....	41

DAFTAR GAMBAR DAN ILUSTRASI

Gambar III.1 Desain Penelitian.....	16
Gambar IV.1 <i>Baggage Chart</i> (BCT) tidak pada tempatnya	23
Gambar IV.2 Kendaraan tidak memiliki izin.....	24
Gambar IV.3 <i>Baggage Chart</i> (BCT) tidak rapih	25
Gambar IV.4 <i>Baggage Chart</i> (BCT) ditinggal dalam posisi tidak beraturan hingga keesokan hari.....	25
Gambar IV.5 Penempatan <i>Baggage Chart</i> (BCT) tidak beraturan dan menggunakan kedua sisi jalan	26
Gambar IV.6 Marka tidak jelas.....	28
Gambar IV.7 Marka pudar	28
Gambar IV.8 Jalur yang tidak beraturan	29
Gambar IV.9 Gambaran alur pergerakan kendaraan saat ini	30
Gambar IV.10 Rencana alur pergerakan kendaraan di <i>make up</i> dan <i>breakdown area</i>	34

DAFTAR TABEL

Tabel I.1	Fenomena Masalah	3
Tabel II.1	Kajian pustaka terdahulu yang relevan	13
Tabel III.1	Data personel <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	17
Tabel III.2	Data <i>Baggage Chart</i> (BCT)	18
Tabel III.3	Rencana Kegiatan Penulisan (<i>Time Frame</i>).....	21

DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG

Singkatan	Nama	Pemakaian pertama kali pada halaman
AMC	<i>Apron Movement Control</i>	13
AVSEC	<i>Aviation Security</i>	26
BCB	<i>Baggage Conveyor Belt</i>	9
BCT	<i>Baggage Chart</i>	8
BTT	<i>Baggage Towing Tractor</i>	3
BUMN	Badan Usaha Milik Negara	1
CCTV	<i>Closed Circuit Television</i>	13
EPA	<i>Equipment Parking Area</i>	9
GSE	<i>Ground Support Equipment</i>	3
KBBI	Kamus Besar Bahasa Indonesia	7
OJT	<i>On the Job Training</i>	19
SOP	<i>Standard Operational Procedures</i>	3

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Bandar udara pada saat ini telah menunjukkan perkembangan yang sangat pesat. Peningkatan yang terjadi membutuhkan suatu bentuk pelayanan dan pengawasan yang lebih optimal dengan maksud agar terpenuhinya kepuasan pengguna jasa. Dunia penerbangan termasuk unsur penting dalam menggerakkan perkembangan pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa serta mendukung perkembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional. Hasil maksimal dalam melayani kepentingan umum sebagai pelayanan transportasi udara tergantung pada sejauh mana bandar udara tersebut dapat mengelola potensi yang ada dengan baik dari fungsi dan perannya. Penyelenggara bandar udara wajib menjamin pengguna jasa dari segala macam bahaya yang mengganggu keselamatan penerbangan. Selain menjamin keselamatan yang diberikan maka penyelenggara bandar udara harus memberikan pelayanan prima agar terwujud pelayanan yang optimal.

PT. Angkasa Pura II (Persero) adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang usaha pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara. Bandar udara yang dikelola melayani rute dalam dan luar negeri sesuai dengan status masing-masing (domestik/internasional). Kiprah Angkasa Pura II terus menunjukkan kemajuan dan peningkatan usaha yang pesat dalam bisnis jasa kebandarudaraan melalui penambahan berbagai sarana prasarana dan peningkatan kualitas pelayanan pada bandara yang dikelolanya. Saat ini PT. Angkasa Pura II mengelola 20 bandar udara di Indonesia.

Salah satu bandar udara yang dioperasikan oleh PT. Angkasa Pura II adalah Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang (IATA : PLM, ICAO : WIPP). Kesultanan Palembang Darussalam (1803-1819) pernah dipimpin seorang pahlawan nasional Indonesia melawan VOC-Belanda yang bernama Sultan Mahmud Badaruddin II (1767-1862) yang kemudian nama beliau diabadikan sebagai nama bandara sebagai bentuk penghargaan. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang terletak di Kecamatan Sukarami Kota Palembang Provinsi Sumatera Selatan.

Seiring membaiknya keadaan setelah terjadi pandemi berpengaruh pada dunia penerbangan. Kondisi yang berangsur pulih membuat peningkatan jumlah penerbangan. Pergerakan pesawat menjadi kesibukan yang perlu diperhatikan oleh Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang. Pelayanan pesawat udara yang tiba dan akan berangkat oleh *ground handling* harus cepat dan sigap agar tidak terjadi keterlambatan. Selain itu, hal tersebut juga terkait dengan terpenuhinya standar pelayanan pengguna jasa bandar udara.

Pelayanan terbaik tidak hanya diberikan kepada para pengguna jasa, tetapi berlaku juga bagi barang bawaan penumpang. Kegiatan pengangkutan tentu harus diatur sedemikian rupa bersama pihak yang terlibat agar pelayanan yang diberikan berlangsung tepat dan efisien. Tidak terkecuali bagi kendaraan pengangkut yang beroperasi di *make up* dan *breakdown area*.

Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang memiliki wilayah *make up* dan *breakdown area* yang tidak terlalu luas dan berada dibawah gedung terminal. Area ini sewajarnya dilalui satu kendaraan, akan tetapi kendaraan masih sering berpapasan secara bersamaan. Kendaraan yang beroperasi mengambil jalur yang tidak beraturan ketika masuk dan keluar *make up* dan *breakdown area*. Hal ini tentu menimbulkan resiko terjadinya kecelakaan.

Sering terlihat posisi parkir kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) tidak pada tempatnya dan peletakannya tidak rapih. Hal ini membuat wilayah yang terbatas tadi semakin sempit pada saat *Baggage Towing Tractor* (BTT) sedang beroperasi menarik beberapa gerobak dibelakangnya. Pergerakan keluar masuk kendaraan yang tidak beraturan mengurangi aspek keselamatan. Beberapa jalur keluar terlalu tajam dan terhalang gedung, sehingga menghalangi pandangan pengemudi dan beresiko terjadi kecelakaan antar kendaraan serta menabrak bangunan.

Tabel I.1 Fenomena Masalah

No.	Faktor yang Mempengaruhi	Kondisi Saat Ini	Keterangan
1	<i>Standard Operational Procedures (SOP)</i>	Kurangnya Pengawasan	Kendaraan yang beroperasi mengambil jalur yang tidak beraturan ketika masuk dan keluar
2	<i>Monitoring</i>	Rendahnya kesadaran petugas operator	Posisi parkir gerobak tidak pada tempatnya dan peletakannya tidak rapih.
3	Ketersediaan Marka	Marka pudar	Penempatan gerobak melewati batas marka yang telah pudar dan menggunakan kedua sisi jalan.

(Sumber : Observasi penulis tahun 2022)

Berdasarkan uraian diatas penulis mengangkat permasalahan tersebut kedalam tugas akhir yang berjudul : “PEMBUATAN ALUR PERGERAKAN KENDARAAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI *MAKE UP* DAN *BREAKDOWN AREA* BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka penulis merumuskan masalah yaitu bagaimana alur pergerakan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) di *make up* dan *breakdown area* Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

C. Tujuan

Adapun tujuan dari penulisan tugas akhir ini yaitu membuat alur pergerakan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) di *make up* dan *breakdown area* Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

D. Manfaat

Adapun manfaat dari penulisan tugas akhir ini yaitu :

1. Menambah pengetahuan dan wawasan penulis dalam mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang diperoleh selama pendidikan.
2. Memberikan sumbangan ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang kebandarudaraan untuk dapat digunakan sebagai dasar mengadakan penelitian lebih lanjut.
3. Memberi sumbangan pemikiran bagi Politeknik Penerbangan Palembang yang merupakan tempat penulis menimba ilmu.
4. Memberikan masukan bagi PT. Angkasa Pura II, dalam hal ini Kantor Cabang Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang sebagai bahan pertimbangan untuk membuat kebijakan guna meningkatkan keselamatan dan efisiensi di *make up* dan *breakdown area*.

E. Batasan Masalah

Untuk memperkecil kemungkinan adanya penyimpangan pembahasan dan agar pembahasan tugas akhir ini lebih terfokus, maka penulis membatasi pada pembuatan alur pergerakan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) di *make up* dan *breakdown area* Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan tugas akhir disusun untuk memudahkan bahasan atas topik yang ada. Susunan penulisan tugas akhir ini terdiri atas beberapa bagian yaitu :

HALAMAN SAMPUL

HALAMAN JUDUL

ABSTRAK

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING

HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR

HALAMAN PERUNTUKAN

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

DAFTAR LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR DAN ILUSTRASI

DAFTAR TABEL

DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

B. Rumusan Masalah

C. Tujuan

D. Manfaat

E. Batasan Masalah

F. Sistematika Penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Teori-teori Penunjang

B. Kajian Pustaka Terdahulu yang Relevan

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Desain Penelitian

B. Populasi, Sampel dan Objek Penelitian

C. Teknik Pengumpulan Data

D. Teknik Analisis Data

E. Tempat dan Waktu Penelitian

BAB IV HASIL/ANALISIS SERTA DISKUSI

A. Hasil/Analisis Penelitian

B. Pembahasan/Pemecahan Masalah

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

B. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Teori-teori Penunjang

1. Pembuatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pembuatan berasal dari kata dasar buat yang berarti kerjakan, lakukan. Membuat artinya menciptakan, menjadikan, menghasilkan. Sedangkan pembuatan adalah proses, cara, perbuatan membuat.

Pembuatan adalah proses membentuk atau memproduksi sesuatu yang berbeda dari sesuatu yang sudah ada (Akbar, 2020).

Jadi pembuatan adalah suatu proses pengerjaan yang dilakukan untuk menciptakan dan menghasilkan sesuatu.

2. Kendaraan

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

Kendaraan adalah semua alat angkut termasuk gerobak, kereta barang, atau yang dilengkapi atau tidak dilengkapi dengan mesin (Prasetyo, 2020).

Kendaraan merupakan sesuatu yang dapat digunakan untuk mengangkut orang dan barang baik yang menggunakan tenaga penggerak dari mesin ataupun tidak.

3. *Ground Support Equipment (GSE)*

Ground Support Equipment atau biasa disingkat GSE merupakan sebuah alat bantu yang wajib dimiliki oleh perusahaan yang bergerak dibidang penerbangan seperti perusahaan *ground handling*. *Ground Support Equipment (GSE)* adalah alat yang berhubungan erat dengan pesawat udara

karena harus mempersiapkan segala keperluan yang dibutuhkan oleh pesawat mulai dari kedatangan, keberangkatan, pemuatan atau penurunan penumpang, kargo dan pos (Wallong, 2022).

Peralatan penunjang pelayanan darat atau *Ground Support Equipment* (GSE), definisi secara singkatnya merupakan alat-alat bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara didarat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan, pemuatan dan/atau penurunan penumpang, kargo dan pos. Peralatan pendukung untuk *ground handling* yang dikenal dengan *Ground Support Equipment* (GSE) ini berperan vital dalam dunia penerbangan (Firdaus & Purnama, 2023).

Peralatan bantu darat (*Ground Support Equipment*) adalah alat-alat bantu kesiapan pesawat udara di darat.

Ground Support Equipment (GSE) dibagi menjadi dua yaitu :

- a. *Ground support equipment* (gse) *motorize* merupakan sebuah alat *ground support equipment* yang dikendalikan atau dioperasikan oleh seorang petugas atau operator, atau semua alat *ground support equipment* yang memiliki tenaga yang dapat menggerakkan alat tersebut untuk berjalan.
- b. *Ground support equipment* (gse) *non-motorize* adalah alat yang dalam operasionalnya didorong atau ditarik oleh *tractor/baggage towing tractor* atau alat yang dijalankan secara manual.

Baggage Towing Tractor (BTT) merupakan salah satu *Ground Support Equipment* (GSE) *motorize*, merupakan kendaraan/traktor yang digunakan untuk menarik peralatan pendukung operasional pesawat terbang (*Ground Support Equipment*/GSE lainnya) yang tidak dapat bergerak mandiri (*non motorize* dan/atau harus ditarik) serta dibutuhkan untuk bongkar muat (*loading unloading*), (Pariaji, 2020). Sedangkan *Baggage Cart* (BCT) adalah kereta atau gerobak yang digunakan untuk mengangkut bagasi

tercatat penumpang dari *make up area* menuju ke pesawat dan dari pesawat menuju ke *breakdown area*. *Equipment Parking Area* (EPA) adalah tempat yang ditentukan untuk parkir kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) ketika tidak digunakan.

4. *Make Up* dan *Breakdown Area*

Make up area adalah tempat untuk proses penanganan bagasi penumpang yang akan diberangkatkan sebelum dimuat ke pesawat (Azaura, 2016). *Breakdown area* adalah suatu daerah yang terletak di sisi udara, area dimana bagasi penumpang yang baru datang diturunkan dari *dollies* (gerobak barang) untuk dimasukkan ke *arrival hall* dengan ban berjalan (Ondi, 2017).

Menurut Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama. Sedangkan *Baggage Conveyor Belt* (BCB) adalah alat pemindahan bagasi tercatat penumpang dari mulai penimbangan (*check in counter*) untuk dimuat pada *make up area* dan pemindahan bagasi tercatat yang telah tiba di *breakdown area* menuju area kedatangan.

5. Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut (Ramadhan, 2019) bandar udara adalah suatu tempat atau area yang memiliki fasilitas dan peralatan untuk menampung kedatangan,

keberangkatan dan pergerakan pesawat terbang beserta penumpang dan barang yang diangkutnya.

Bandar udara merupakan tempat keberangkatan dan kedatangan pesawat udara yang memiliki fasilitas keselamatan dan keamanan dalam operasionalnya serta didukung dengan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

6. Tata Tertib Berlalu Lintas di Daerah Pergerakan

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara, 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 dilingkungan parkir pesawat udara (*Service Road*) 25 km/ jam;
 3. Di daerah *make-up / break down area* 15 km/jam;
 4. Pada daerah lingkungan parkir 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 dibawah 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 didepan 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.

Pasal 29

Setiap pengemudi kendaraan di daerah pergerakan wajib :

- a. Mematuhi marka dan rambu lalu lintas serta mematuhi perintah atau petunjuk yang diberikan oleh petugas yang berwenang;

- b. Memberikan jalan yang cukup kepada pesawat udara yang sedang bergerak, memberikan keleluasaan dan prioritas bagi penumpang sedang menuju ke atau dari pesawat udara, pesawat udara yang ditarik, *ambulance*, kendaraan pemadam kebakaran dan kendaraan patroli bandar udara;
- c. Memperoleh izin terlebih dahulu dari petugas tower bagi kendaraan yang menuju daerah pergerakan selain *apron*;
- d. Berhenti sebelum tanda batas masuk daerah manuver dan memastikan bahwa tidak ada pergerakan pesawat udara di daerah manuver;
- e. Memperlambat laju kendaraannya ketika menuju atau mendekati pesawat udara;
- f. Menempatkan kendaraan sekurang-kurangnya pada jarak 5 meter dari ujung sayap pesawat udara yang sedang tidak bergerak dan 40 meter dari tepi *taxiway* bila kendaraan berjalan paralel dengan pesawat udara yang bergerak di *taxiway* atau pada jarak tertentu yang ditetapkan oleh penyelenggara bandar udara;
- g. Bersedia diberhentikan oleh petugas yang berwenang untuk dilakukan pemeriksaan.

B. Kajian Pustaka Terdahulu yang Relevan

Pada penelitian ilmiah dilakukan pendekatan penelitian terdahulu yang bertujuan untuk membandingkan hasil penelitian terdahulu dengan penelitian saat ini. Kajian penelitian terdahulu menjadi salah satu acuan penulis dalam pelaksanaan penelitian sehingga dapat memperkaya teori yang digunakan. Dari penelitian terdahulu, penulis tidak menemukan penelitian yang berjudul sama dengan judul penelitian penulis. Tetapi penulis mengangkat beberapa penelitian untuk menjadi referensi dalam memperbanyak bahan kajian pada penelitian penulis. Berikut merupakan penelitian terdahulu berupa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan penulis :

Tabel II.1 Kajian pustaka terdahulu yang relevan

No.	Nama Penulis	Judul	Kesimpulan/Hasil
1	F. A. Wallong, (2022)	Peran Penggunaan <i>Ground Support Equipment</i> Terhadap Kelancaran Operasional Sisi Udara (<i>Airside</i>) di Bandar Udara Mozes Kilangin	Kesamaan pada penelitian ini adalah tingkat kedisiplinan para petugas dalam peletakan posisi parkir kendaraan tidak pada <i>Equipment Parking Area</i> (EPA) sehingga menghambat kelancaran operasional yang dapat membahayakan selama proses operasional berlangsung
2	C. N. Pontoh, (2019)	Optimalisasi Pengawasan Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC) dengan <i>Closed Circuit Television</i> (CCTV) Terhadap Ketertiban di <i>Make-up/Breakdown Area</i> Terminal 1 (satu) Bandar Udara Juanda Surabaya	Kesamaan pada penelitian ini adalah pengawasan pergerakan serta ketertiban agar keselamatan dan keamanan di <i>make up area</i> dan <i>breakdown area</i> dapat terwujud
3	K. K. Wardani, (2021)	Analisa Pengawasan Terhadap Petugas <i>Ground Handling</i> Pada	Kesamaan pada penelitian ini adalah pengawasan personel

No.	Nama Penulis	Judul	Kesimpulan/Hasil
		Ketertiban <i>Support</i> (GSE) di Apron Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan	<i>Ground Apron Movement Control</i> (AMC) terhadap pergerakan kendaraan di sisi udara yang aman dan lancar sehingga menjamin tercapainya keselamatan penerbangan

(Sumber : Pengolahan Penulis Tahun 2023)