

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Pembuatan marka ataupun tanda-tanda tertentu yang diperuntukan untuk *flight training school* di *parking stand* 12 Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang dapat meningkatkan keefisienan dalam pekerjaan personel AMC. Dimana sebelumnya tidak terdapat marka ataupun tanda-tanda tertentu yang menyebabkan personel AMC harus melakukan pengukuran secara berulang kali dalam menempatkan *flight training school* tersebut. Pembuatan marka atau tanda-tanda tertentu ini merupakan salah satu tugas dan tanggung jawab amc yang sesuai ada KP 22 tahun 2015 yang didalamnya terdapat poin yang menjelaskan bahwa seorang personel AMC harus dapat melakukan pengaturan parkir pesawat.
2. Setelah rekonfigurasi *parking stand* 12 dengan skema 4 *cessna* 172 dan 1 *grand carravan* dilakukan, kapasitas pada *parking stand* 12 itu sendiri turut bertambah sesuai dengan spesifikasi *parking stand*nya yang dapat menampung 1 pesawat *Narrow Body* atau dapat menampung pesawat *small body* yang berjumlah 5 buah dengan jenis 4 pesawat *cessna* 172 dan 1 pesawat *grand carravan* dengan mengandalkan sisa area di ujung *parking stand* 12.

B. Saran

1. Desain yang pertama memuat 4 *parking stand cessna* 172 berada di dalam *parking stand* 12 dengan posisi parkir paralel menghadap ke timur dan 1 *parking stand grand caravan* yang berada diluar *parking stand* 12 dengan posisi parkir menghadap ke utara.
2. Kemudian untuk desain yang kedua memuat 3 *cessna* 172 berada di dalam *parking stand* 12 dengan posisi parkir paralel menghadap ketimur dan 2 *parking stand* dengan jenis pesawat 1 *grand caravan* serta 1 *cessna* 172 berada di luar *parking stand* 12 dengan posisi parkir paralel menghadap ke timur. Rekonfigurasi dapat berupa marka ataupun sejenis tanda-tanda tertentu

yang digunakan dalam membatasi jarak aman antar pesawat dengan mementingkan alokasi penempatan pesawat udara secara maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. CV. syakir Media Press.
- Adhimah, S. (2020). Peran orang tua dalam menghilangkan rasa canggung anak usia dini (studi kasus di desa karangbong rt. 06 rw. 02 Gedangan-Sidoarjo). *Jurnal Pendidikan Anak*, 9(1), 57–62.
- Aeronautical Information Publication (AIP)*. (2023).
- Andre, A., Paendong, V., Lefrandt, L. I. R., & Rumayar, A. L. E. (2020). Analisis Kapasitas dan Optimalisasi Apron Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi Manado. *Jurnal Sipil Statik*, 8(2), 175–182.
- Choiruddin, Ridhwan, A. F., Muhlasin, Nurohmah, H., & Ali, M. (2018). Rekonfigurasi Jaringan Distribusi Tenaga Listrik Penyulang Benteng Berbasis mica. *Prosiding-1 Seminar Nasional Forte* 7, 1(1), 112–116.
- Kp 22 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 – 14 (Advisory Circular Casr Part 139-14), Standar Kompetensi Personel Bandar Udara, Pub. L. No. 22 (2015).
- Muhammad, D. N., & Fauziyah, S. (2023). Optimalisasi Parking Stand Dalam Menunjang Kelancaran Penerbangan Di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang. *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, 5(2), 173–185.
- Nugrahani, F. (Ed.). (2014). *Metode Penelitian Kualitatif Dalam Penelitian Pendidikan Bahasa*.
- PT Aviarsi Pariwisata Indonesia. (2024). *PT Angkasa Pura I*.
- Rattu, P. N., Pioh, N. R., & Sampe, S. (2022). Optimalisaasi Kinerja Bidang Sosial Budaya dan Pemerintahan Dalam Perencanaan Pembangunan (Studi Di Kantor Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian Dan Pengembangan Daerah Kabupaten Minahasa). *JURNAL GOVERNANCE*, 2(1), 1–9.
- Rijali, A. (2018). Analisis Data Kualitatif. *Jurnal Alhadharah*, 17(33).
- Salmaa. (2023, November 29). *Apa itu Objek Penelitian? Macam dan Contoh Lengkap*. <https://penerbitdepublish.com/apa-itu-objek-penelitian/>.
- Septiani, Y., Arribe, E., & Diansyah, R. (2020). Analisis Kualitas Layanan Sistem Informasi Akademik Universitas Abdurrah terhadap Kepuasan Pengguna Menggunakan Metode Sevqual (Studi Kasus : Mahasiswa Universitas Abdurrah Pekanbaru). *Jurnal Teknologi dan Open Source*, 3, 131–143.
- Subroto, A., Komalasari, Y., Candra Yuniar, D., & Parjan. (2023). Analysis of the Performance of Apron Movement Control (AMC) Personnel on Passenger Orders at the Apron of Husein Sastranegara Bandung International Airport. *Proceeding of*

ICATEAS (International Conference of Advance Transportation, Engineering and Applied Social Science), 1.
<https://doi.org/https://doi.org/10.46491/icateas.v2i1.1646>

- Sugiyono. (2007). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Alfabeta, Ed.).
- Susilo Hermansyah, M., Nugraha, C., & Rispianda, dan. (2014). Model Simulasi untuk Analisis Kapasitas Bandar Udara Husein Sastranegara *. *Jurnal Online Institut Teknologi Nasional* , 2.
- Trenggono, D. Y., Budiarto, A., & Suprpto, Y. (2021). *Analisa Kapasitas Parking Stand Terhadap Pelayanan Pesawat Udara Saat Peak Hours di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok*.

LAMPIRAN

Lampiran A. 1 Observasi

LEMBAR OBSERVASI/ CATATAN LAPANGAN

Waktu observasi : Rabu, 1 November 2023
 Jam : 07.00-13.00 Wib
 Tempat observasi : *Apron dan Parking stand*
 Peobservasi : M. Ridho Fadilla
 Sumber : Peobservasi langsung
 Tanggal pembuatan : Senin, 1 Januari 2024

No.	jenis pengamatan	keterangan pelaksanaan		
		sesuai	tidak sesuai	referensi
1	Penggunaan <i>parking stand</i>	√		NAC
2	Ukuran pesawat yang berada di <i>parking stand</i>	√		KP 326 TAHUN 2015
3	Kebersihan <i>Apron</i>	√		
4	Obstacle pada <i>Apron</i>	√		
5	Marka yang ada	√		KP 39 Tahun 201
6	<i>flight training school</i> di <i>parking stand</i> 12	√		Kebijakan Bandara
8	Pesawat yang keluar masuk	√		Aerodreome Manual
9	Kapasitas <i>parking stand</i> schedule flight	√		NAC
10	Kapasitas <i>parking stand</i> unschedule flight	√		
11	Keefektifan dalam penentuan parkir flight Training school di <i>parking stand</i> 12		√	KP 22 Tahun 2015

Lampiran B. 1 Hasil Wawancara

Transkrip Wawancara

Pewawancara : M. Ridho Fadilla

Narasumber : Informan 1, informan 2, informan 3

Waktu : Senin 24 juni 2024

Media : Zoom

Pembuatan : Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Tabel Wawancara	
1. Bagaimana Anda menilai kondisi dan tata letak saat ini dari <i>parking stand</i> 12 yang digunakan sebagai home base <i>flight training school</i> di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang?	
Informan 1	“ karena di stand 12 itu masih ada sisa kelebihan antara 10 sampai 15 meter dari <i>apron edgeline</i> jadi masih memungkinkan untuk menjadi sebuah <i>parking stand</i> paralel bagi flight training atau pesawat-pesawat unschedule kecil dalam hal ini yang lebar pesawatnya di bawah 25 meter.”
Informan 2	”Tata letak untuk penggunaan stand 12 bagi pesawat <i>flight training school cessna</i> 172 untuk ini ada satu sekolah penerbangan yang akan memiliki home base di sini dan maka dari itu pastinya ada persiapan atau pengkondisian tata letak di stand 12. nah yang saat ini eksisiting ini hanya berdasarkan pengukuran secara manual tidak ada marka, tidak ada stop bar nya yang sesuai dengan standar ataupun Katakanlah nantinya akan dilakukan modifikasi tetapi pengukuran itu tetap mempertimbangkan keselamatan itu sendiri jadi tidak asal di sini titiknya kemudian kita mengukur dimensinya juga mengukur wing tip clearancenya kemudian memastikan bahwa pada saat dia melakukan Movement gitu pastikan ada personel yang mengawasi atau ada marshaller yang memandu untuk dia keluar atau masuk”.
Informan 3	“dalam hal pengalokasian <i>parking stand</i> kategori <i>flight training school ground handling</i> maupun maskapai harus mengkonfirmasi kepada AMC seminimal mungkin H-1 sebelum kedatangan pesawat tersebut untuk dilakukannya plotting <i>parking stand</i> di hari H”
2. Apa saja masalah yang Anda hadapi ketika beberapa pesawat <i>flight training school</i> , seperti Grand Caravan dan <i>Cessna</i> 172, mendarat secara bersamaan di <i>parking stand</i> 12?	
Informan 1	“masalah apa yang dihadapi adalah yang sangat terlihat adalah tipe pesawat dan lebar pesawatnya itu harus sama-sama tahu harus sama-sama paham bahwa tipenya berbeda lebarnya juga berbeda. misalnya udah di planing <i>cessna</i> dulu yang datang baru caravan tapi karena satu hal yang lain caravan dulu yang landing tapi untuk penempatannya udah Kita sesuaikan jadi marceller, operator,

	wingman itu juga diperlukan kebutuhannya adalah untuk menjaga wing tip clearance nya atau jaraknya”.
Informan 2	“itu yang pasti daya tampung dari area luasa <i>parking stand</i> 12 itu pastinya kan terbatas kita tidak bisa memposisikan pesawat itu terlalu banyak di satu area <i>parking stand</i> Walaupun mungkin itu bisa kita lakukan melalui perhitungan yang cermat kemudian adanya pengaturan dari parking Master atau AMCny, sepanjang pesawat itu bisa digunakan bergantian pastinya akan kita atur sedemikian rupa”
Informan 3	“masalah yang di hadapai yang pertama adalah ukuran dari pesawat tersebut ketika memakai <i>parking stand</i> secara bersamaan. Karena terdapat 2 pesawat <i>flight training school</i> yang melakukan parkir di <i>parking stand</i> 12 maka dari itu kita akan mengalokasikan parkirnya secara sejajar atau paralel. Dimana yang normal parkir pesawat menghadap ke utara jika terjadi seperti ini kita hadapkan ke timur”.
3. Bagaimana menurut Anda dampak dari ketiadaan tanda atau marka pembatas sementara terhadap efisiensi dan keselamatan operasi di <i>parking stand</i> 12?	
Informan 1	karena efisiensi operasional marka temporary sebenarnya itu bisa dibuat dengan tanda kita bisa membuat kecil lah kita bisa kasih tanda tanpa harus membuat marka benar-benar marka temporary yang seperti putus-putus kayak gitu. Tetapi akibat dari ketiadaan marka atau tanda sementara itu membuat AMC harus melakukan pengukuran area yang di gunakan secara berulang.
Informan 2	“ya itu kalau enggak ada marka memang agak gimana ya, terutama untuk pesawat flying school maslaahnya kalau enggak ada itu Katakanlah dari AMC kerjanya sedang padat sehingga kita hanya dapat memberikan instruksi kepada groun handling untuk melakukan parkir di titik ini misalnya tanpa pengawasan secara langsung. nah Karna kita enggak ada di situ nah pastinya tidak bisa mengawasi dan pastinya ada satu hal sedikit lah seperti terdapat pergeseran sehingga nanti terkait sama jumlah dari satu stand mungkin karena terlalu apa terlalu tengah seharusnya dapat tiga tapi malah dapet dua.”
Informan 3	“Saat ini di <i>parking stand</i> 12 belum terdapat marka temporary untuk mengakomodir pesawat flight training school. Maka dari itu setiap ada pendaratan pesawat tersebut kita pasti mengukur jarak ke tiap pesawat panjang dan lebarnya serta mengukur jarak wing tip clearance nya juga”.
4. Seberapa penting menurut Anda penambahan tanda atau marka sementara untuk membatasi jarak aman antar pesawat di <i>parking stand</i> 12?	
Informan 1	“kalau kondisi saat ini misalnya hanya dengan menggunakan dua tipe pesawat itu kita bisa menambahkan”.
Informan 2	“ya itu itu penting sekali itu karena yang saat ini kita lakukan kan visual kita pengukuran manual dengan alat ukur ya untuk mendapatkan dimensi dan spesifikasi pesawat sehingga

	pengalokasian atau positioning titik atau letak dari parkir pesawat itu kita pastikan aman gak asal disini ya kemudian ni satu disana”
Informan 3	“Oke untuk jarak amannya sendiri sangat penting. Kenapa karena kita dibantu dengan marka temporary tersebut untuk menentukan penempatan parkirnya tidak mengada-ngada lagi atau menerkanerka untuk penempatan parkir”.
5. Apa faktor-faktor utama yang perlu dipertimbangkan dalam merancang tanda atau marka pembatas sementara di <i>parking stand</i> 12 untuk memastikan jarak aman antar pesawat, khususnya untuk konfigurasi satu pesawat Grand Caravan dan empat pesawat <i>Cessna 172</i> ?	
Informan 1	“faktor-faktor yang harus dipertimbangkan untuk membuat marka temporary adalah kajian dari kita AMC dengan tipe pesawat yang akan datang itu harus fix, faktor yang lain itu adalah proses pergerakan pelayanan pesawat udara di darat atau pelayanan gse dan pelayanan pertamina itu harus diperhatikan.”
Informan 2	“faktor-faktornya pastinya dari marka itu sendiri kemudian prosedur, pastinya kita akan siapkan prosedur dan instruksi kerja terkait pengalokasian khusus flight training school kita pastikan untuk moving nya apa dia butuh alat bantu push back nya atau dia menggunakan movement secara mandiri dia pake engine untuk swing , ground handling nya, refuel nya, prosedur refuel nya, jarak aman antar sayapnya kesiapan ground handling nya dan kesediaan fuel nya”.
Informan 3	Faktornya yaa pasti harus mengetahui panjang dan lebar masing masing pesawat kemudian mengetahui <i>parking stand</i> yang tersedia itu ada berapa dimana <i>parking stand</i> yang kita pakai untuk pesawat regular berapa dan pesawat irregular berapa.

Lampiran C. 1 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR 326 TAHUN 2019
TENTANG
STANDAR TEKNIS DAN OPERASIONAL PERATURAN KESELAMATAN
PENERBANGAN SIPIL-BAGIAN 139 (*MANUAL OF STANDARD CASR - PART 139*)
VOLUME I BANDAR UDARA (*AERODROME*)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) telah mengatur bahwa setiap pembangunan dan pengoperasian Bandar Udara (*Aerodrome*) harus sesuai dengan standar teknis dan operasional penerbangan sipil;
- b. bahwa dalam rangka memenuhi ketentuan dan perkembangan standar internasional dipandang perlu untuk menyempurnakan standar teknis dan operasional guna meningkatkan keselamatan penerbangan;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR-Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).

Lampiran C. 2 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 Tahun 2015

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN 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*)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodromes*) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2013 telah mengatur bahwa setiap pembangunan dan pengoperasian Bandar Udara (*Aerodrome*) harus sesuai dengan standar teknis dan operasi peraturan keselamatan penerbangan sipil;
- b. bahwa dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 29 Tahun 2014 tentang Manual Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*), Volume I Bandar Udara

8.7 Marka Apron

8.7.1 Umum

8.7.1.1

Apron yang mengakomodasi pesawat udara dengan Maximum All Up Mass (MAUM) 5,700 kg dan lebih, harus diberi taxi guidelines dan marka posisi parkir pesawat udara terbang primer (primary aircraft parking position marking). Jika apron pada saat yang bersamaan digunakan oleh pesawat udara tersebut dan pesawat udara yang lebih ringan, operator bandar udara juga harus menyediakan marka posisi parkir pesawat udara sekunder (secondary aircraft parking position marking) pada apron untuk melayani pesawat udara yang lebih ringan.

8.7.1.2

Jika apron hanya mengakomodasi pesawat udara dengan Maximum All Up Mass (MAUM) kurang dari

8-32

5.700 kg, tidak ada keharusan atas adanya taxi guidelines ataupun marka aircraft parking positions. Dalam kasus ini, operator bandar udara dapat memutuskan apakah akan menyediakan marka atau membebaskan pelaksanaan parkir yang dilakukan secara acak.

8.7.1.3

Rancangan desain marka apron harus memastikan bahwa clearance standards yang relevan terpenuhi sehingga manuver yang aman dan penempatan posisi pesawat udara yang tepat dapat tercapai. Perlu diperhatikan untuk menghindari marka yang tumpang tindih.

Lampiran C. 3 Peraturan Menteri Perhubungan Km 21 Tahun 2005


**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : KM 21 TAHUN 2005
TENTANG
PEMBERLAKUAN STANDAR NASIONAL INDONESIA (SNI) 03-7095-2005
MENGENAI MARKA DAN RAMBU PADA DAERAH PERGERAKAN PESAWAT
UDARA DI BANDAR UDARA
SEBAGAI STANDAR WAJIB
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
MENTERI PERHUBUNGAN,**

Menimbang : a. bahwa untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan penerbangan dan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 12 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang Standardisasi Nasional, perlu memberlakukan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 mengenai Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara, sebagai **standar wajib**;

b. bahwa sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 mengenai Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara, sebagai **standar wajib**;

Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3481);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang Standardisasi Nasional (Lembaran Negara Tahun 2000 Nomor 199, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4020);

3. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2001 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4075);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan (Lembaran Negara Tahun 2001 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4146);

Lampiran C. 4 peraturan direktur jenderal perhubungan udara nomor KP 22 TAHUN 2015

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA**

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NOMOR : KP 22 TAHUN 2015

TENTANG

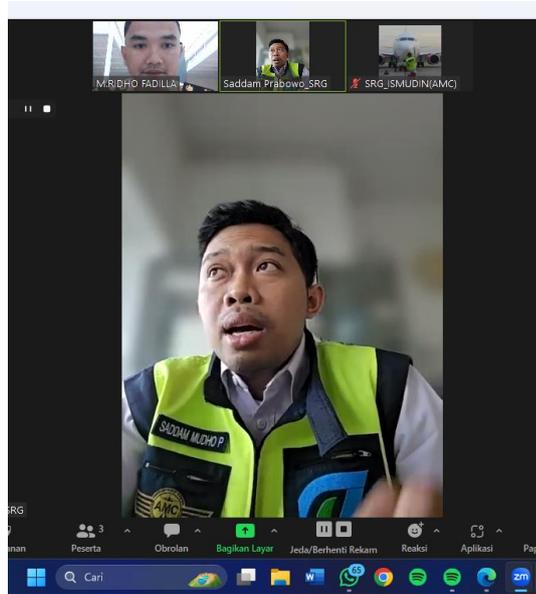
PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL
PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 - 14
(*ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-14*),
STANDAR KOMPETENSI PERSONEL BANDAR UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

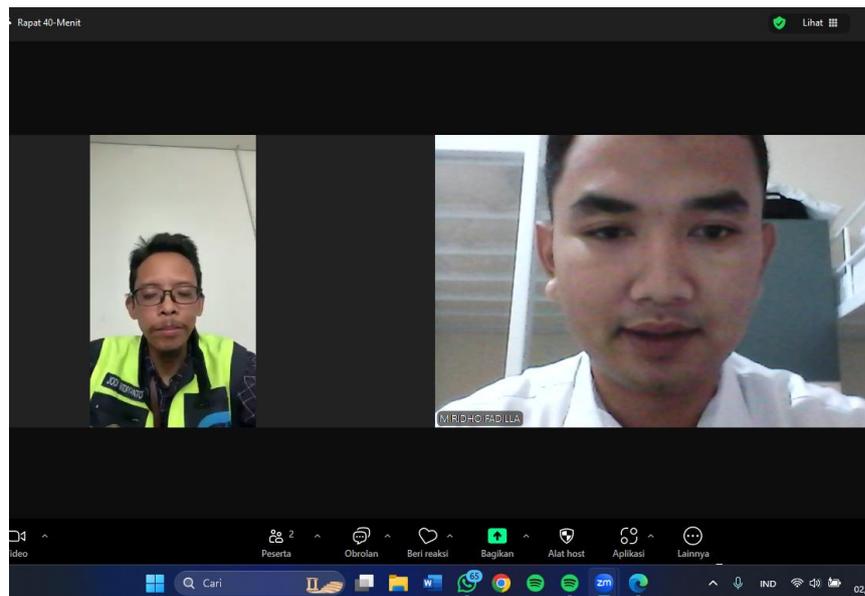
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam subbagian 139 D angka 139.045 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) telah mengatur bahwa penyelenggara bandar udara dan penyedia jasa terkait bandar udara wajib mempekerjakan personel bandar udara yang memiliki kemampuan dan kualifikasi yang sesuai dengan bidangnya;
 - b. bahwa dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP. 436 Tahun 2011 tentang Petunjuk Dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-14 (*Advisory Circular CASR Part 139-14*), Standar Kompetensi Personel Bandar Udara, masih terdapat kekurangan dan perlu disempurnakan sesuai dengan kondisi di bandar udara;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 - 14 (*Advisory Circular CASR Part 139 - 14*), Standar Kompetensi Personel Bandar Udara;
5. STANDAR KOMPETENSI PERSONEL BIDANG PENGATUR PERGERAKAN PESAWAT UDARA (*APRON MOVEMENT CONTROL/AMC*)
- 5.1. Kompetensi
- 5.1.1. Junior
- a. Mampu melakukan pembinaan terhadap personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron;
 - b. Mampu melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron;
 - c. Mampu melakukan pengaturan parkir pesawat udara di apron;
 - d. Mampu menjamin kebersihan di apron;
 - e. Mampu menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik;
 - f. Mampu menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron.
- 5.1.2. Senior
- a. Mampu melakukan pembinaan terhadap personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron;
 - b. Mampu melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron;
 - c. Mampu melakukan pengaturan parkir pesawat udara di apron;
 - d. Mampu menjamin kebersihan di apron;
 - e. Mampu menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik;
 - f. Mampu menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron;
 - g. Mampu menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat peak hour / peak season;
 - h. Mampu merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal / darurat;
 - i. Mampu menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron;
 - j. Mampu melakukan investigasi terhadap incident / accident di apron dan melakukan pelaporan;
 - k. Mampu menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar incident / accident tidak terulang lagi.

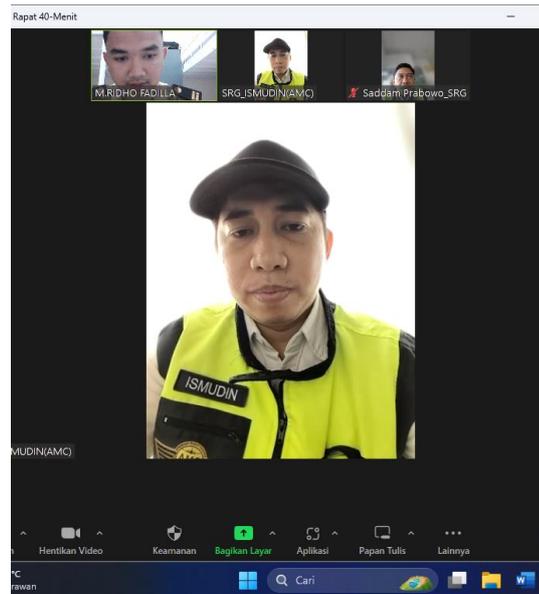
Lampiran D. 1 Dokumentasi Wawancara



Kegiatan wawancara dengan Informan 1



Kegiatan wawancara dengan Informan 2



kegiatan wawancara dengan informan 3

Lampiran E. 1 Dokumentasi Kegiatan Penelitian



Pemarkiran pesawat dengan posisi paralel tanpa marka taporary



Pengamatan kegiatan pelayanan ground handling terhadap *Flight training school* di *Parking stand 12*



Proses pengambilan Avtur untuk *flight training school*



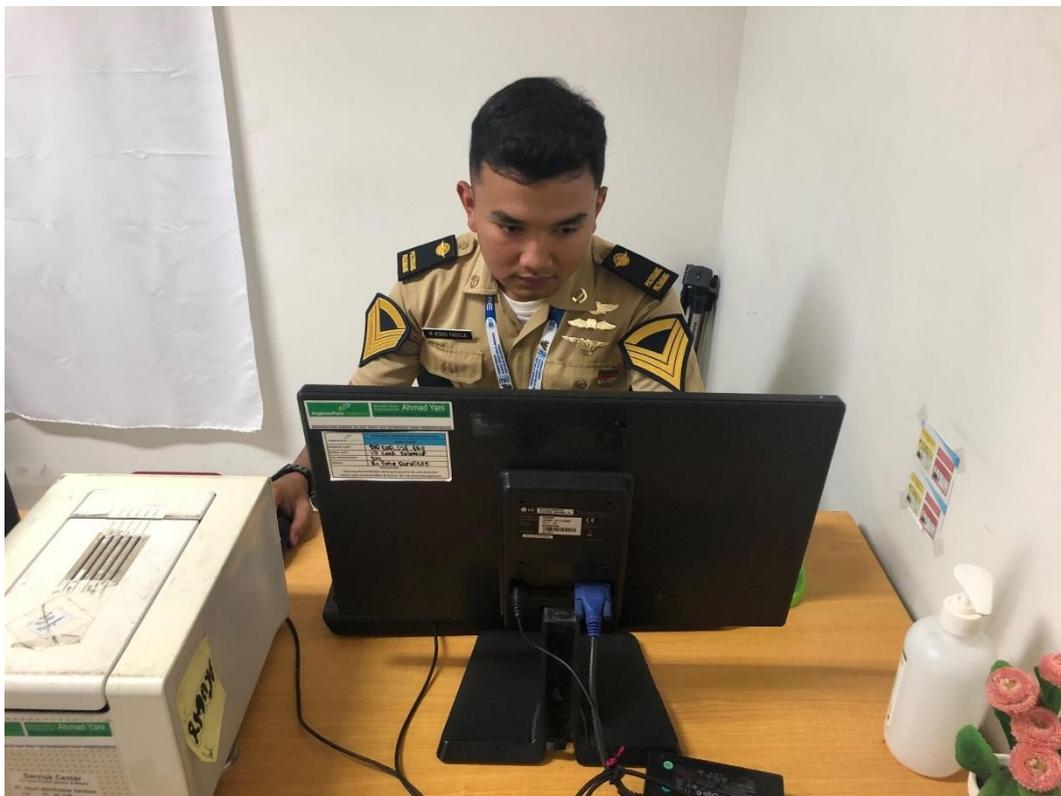
Pesawat flight training school milik smart air berjenis Cessna172



Proses Marshaller flight training school

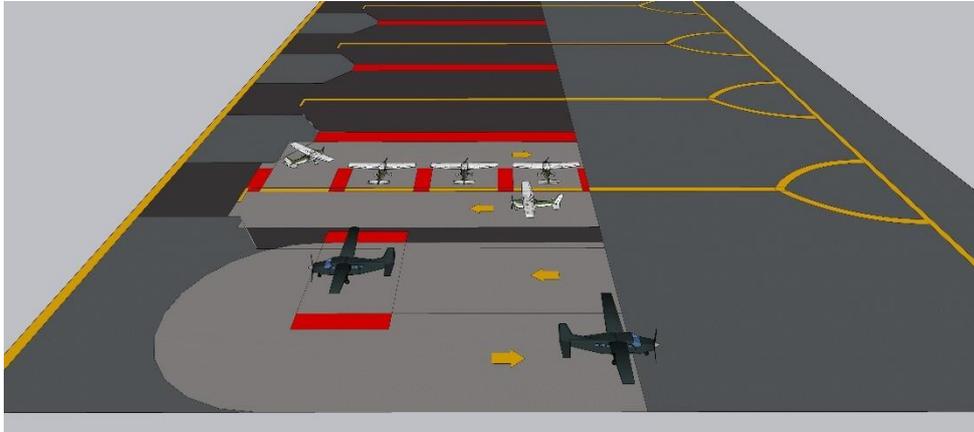


Pesawat flight training school milik Angkasa Aviation Academy berjenis Cessna172

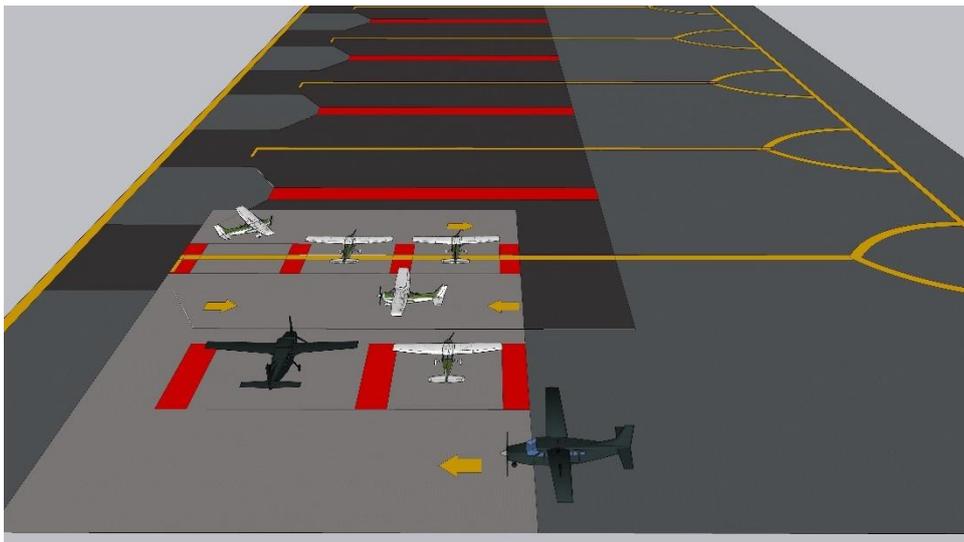


Proses pengambilan data di unit AMC

Lampiran F. 1 Lampiran Tampak samping dari Usulan Desain Rekonfigurasi
Desain 01



Desain 02



Lampiran G. 1 Lembar Bimbingan



POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2023/2024

Nama Taruna : M. RIDHO FADILA
 NIT : 55242110016
 Course : MBU 02 A
 Judul TA : Analisis Rekonfigurasi Parking stand 12 guna optimisasi kapasitas apron di bandar udara Jenderal Ahmad Yani Semarang
 Dosen Pembimbing : Mohammad Syukri Pesikute, S.T., M.M.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1	RABU 22/mei 2024	Pengajuan Pengesahan judul	
2	Selasa 04/06 2024	Pengajuan BAB I, II dan III	
3	Senin 10/06 2024	Pengesahan BAB I, II dan III	
4	Senin 17/06 2024	Pengajuan Bab IV dan V	
5	Senin 24/06 2024	Pengesahan Bab IV dan V	
6	Jumart 28/06 2024	Review Tugas Akhir	
7	Rabu 10/07 2024	Pengesahan Tugas Akhir	

Mengetahui,
 Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.ST., M.Si.
 NIP. 197606121998031001

Dosen Pembimbing

(Mohammad Syukri Pesikute, S.T., M.M.)
 NIP. 197209081998031002



POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2023/2024

Nama Taruna : M. RIDHO FADILLA
 NIT : 55242110016
 Course : MBU 02 ALPHA
 Judul TA : analisis REKONFIGURASI Parking Stand 12 Guna optimalisasi Kapasitas apron di Bandar udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Dosen Pembimbing : Purjan, S. Si.T., M.T.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
	Selesai 21/Mei 2024	Tambahkan detail Bandar A. Kani dan Unit Anue → pergeseran / → konfigurasi layout sehari apron	
	Komis 27/Julai 2024	Tambahkan paragraf pada teori penunjang pada BAB II tambahkan stasi pada teori penunjang pada BAB II	
	Sabtu 6/Julai 2024	Tambahkan "foto apron" di teori penunjang pada BAB II	
	Rabu 10/Julai 2024	Revisi desain parking stand	
	Jumat 12/Julai 2024	Bimbingan via zoom BAB II Lampiran BAB II	
	Selesai 16/Julai 2024	BAB III dan Cara Uji Gado Gado dan tambahkan stansi	
	18/7/24	Bab V dan tambahkan lampiran, Abstrak, dll. siap & uji	

Mengetahui,
 Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

Dosen Pembimbing

DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.ST., M.Si.
 NIP. 197606121998031001

(... Purjan, S. Si.T., M.T.)
 NIP. 197701272002121001