

TUGAS AKHIR REPOSITORI.pdf

by amhgfr25@gmail.com 1

Submission date: 15-Aug-2024 10:48PM (UTC-0500)

Submission ID: 2432775837

File name: TUGAS_AKHIR_REPOSITORI.pdf (6.86M)

Word count: 8599

Character count: 58434

⁷
**ANALISIS HASIL UJI LAIK OPERASI *GROUND SUPPORT
EQUIPMENT (GSE)* DI APRON BANDAR UDARA SULTAN
MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan
Program Studi Manajemen Bandar Udara
Program Diploma Tiga

Oleh:

TANIA APRODHITA
NIT. 55242110023



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
JULI 2024**

ANALISIS HASIL ⁷UJI LAIK OPERASI *GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)* DI APRON BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG

²TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan
Program Studi Manajemen Bandar Udara
Program Diploma Tiga

Oleh:

TANIA APRODHITA
NIT. 55242110023



PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
JULI 2024

ABSTRAK

ANALISIS HASIL UJI LAIK OPERASI *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* (GSE) DI APRON BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG

Oleh:

TANIA APRODHITA
NIT: 55242110023

PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit yang bertugas mengawasi seluruh pergerakan di sisi udara, AMC bertugas mengawasi seluruh pergerakan kendaraan, orang, barang, serta ketertiban di sisi udara. Kendaraan yang akan dioperasikan di sisi udara haruslah diuji kelaikannya terlebih dahulu. Kelaikan adalah syarat agar kendaraan dapat beroperasi di sisi udara dan harus memenuhi standar yang berlaku yang tertuang dalam KP 635 Tahun 2015 agar kendaraan aman untuk dioperasikan di sisi udara. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hasil uji laik operasi di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif, dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan masih terdapat *Baggage Towing Tractor* (BTT) yang kelaikannya masih kurang dan belum sesuai dengan standar yang berlaku dalam KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara. Faktor yang mempengaruhi yaitu ketanggapan personil *Ground Handling* (GH) terhadap kerusakan *Ground Support Equipment* (GSE), usia peralatan, dan pengawasan dari Unit *Apron Movement Control* (AMC). Sehingga, diperlukan ketanggapan dari personil *Ground Handling* (GH) terhadap ketidaklaikan kendaraan *Baggage Towing Tractor* (BTT) dan Pengawasan yang optimal dari personel *Apron Movement Control* (AMC) agar kendaraan yang dioperasikan di sisi udara akan laik dan aman untuk digunakan.

Kata kunci : Kelaikan, *Ground Support Equipment*, *Baggage Towing Tractor*, *Apron Movement Control*.

ABSTRACT

ANALYSIS OF GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) OPERATION FEASIBILITY TEST RESULTS AT THE APRON OF SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II AIRPORT PALEMBANG

By:

TANIA APRODHITA
NIT: 55242110023

PROGRAM STUDY OF AIRPORT MANAGEMENT DIPLOMA THREE PROGRAM

Apron Movement Control (AMC) is a unit in charge of overseeing all movements on the airside, AMC is tasked with overseeing all movements of vehicles, people, goods, and order on the airside. Vehicles that will be operated on the airside must be tested first. Feasibility is a requirement for vehicles to operate on the airside and must meet the applicable standards contained in KP 635 Year 2015 so that the vehicle is safe to operate on the airside. This research aims to analyze the results of the operation feasibility test at Sultan Mahmud Badaruddin II Airport Palembang. This research uses qualitative research methods, with data collection techniques through observation, interviews, and documentation. The results showed that there were still Baggage Towing Tractor (BTT) whose feasibility was still lacking and not in accordance with the applicable standards in KP 635 Year 2015 concerning Aircraft Ground Service Support Equipment Standards. The influencing factors are the responsiveness of Ground Handling (GH) personnel to Ground Support Equipment (GSE) damage, equipment age, and supervision from the Apron Movement Control (AMC) Unit. Thus, the responsiveness of Ground Handling (GH) personnel to the unfitness of Baggage Towing Tractor (BTT) vehicles and optimal supervision of Apron Movement Control (AMC) personnel are required so that vehicles operated on the airside will be fit and safe to use.

Keynote : *Feasibility, Ground Support Equipment, Baggage Towing Tractor, Apron Movement Control.*

PENGESAHAN PEMBIMBING

Tugas Akhir : “ANALISIS HASIL UJI LAIK OPERASI *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* (GSE) DI *APRON* BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG” telah diperiksa dan disetujui untuk diuji sebagai salah satu syarat lulus pendidikan Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Angkatan ke-2, Politeknik Penerbangan Palembang – Palembang.



Nama : TANIA APRODHITA

NIT : 55242110023

PEMBIMBING I

SUKAHIR, S.Si.T., M.T.

Pembina (IV/a)

NIP. 19740714 199803 1 001

PEMBIMBING II

Ir. VIKTOR SURYAN, S. T., M.Sc.

Penata Tingkat 1 (III/d)

NIP. 19861008 200912 1 004

KETUA PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA

Ir. DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.ST., M.Si.

Pembina (IV/a)

NIP. 19760612 199803 1 001

PENGESAHAN PENGUJI

Tugas Akhir : “ANALISIS HASIL UJI LAIK OPERASI *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* (GSE) DI *APRON* BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDIN II PALEMBANG” telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji Tugas Akhir Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Angkatan ke-2, Politeknik Penerbangan Palembang - Palembang. Tugas akhir ini telah dinyatakan LULUS Program Diploma Tiga pada tanggal 24 Juli 2024.

ANGGOTA



ZUSNITA HERMALA, S.Kom., M.Si.

Pembina (IV/a)
NIP. 19781118 200502 2 001

SEKRETARIS



Ir. VIKTOR SURYAN, S. T., M.Sc.

Penata Tingkat 1 (III/d)
NIP. 19861008 200912 1 004

KETUA



SUTIYO, S.Sos., M.Si.

Pembina (IV/a)
NIP. 19681011 199112 1 001

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Tania Aprodhita

NIT : 5524211023

Program Studi : Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga

Menyatakan bahwa Tugas Akhir berjudul “ANALISIS HASIL UJI LAIK OPERASI *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* (GSE) DI *APRON* BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDIN II PALEMBANG” merupakan karya asli saya bukan merupakan hasil plagiarisme.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila dikemudian 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, 24 Juli 2024

Yang membuat Pernyataan



TANIA APRODHITA
NIT: 5524211023

PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR

Tugas akhir Diploma Tiga 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 :

Aprodhita.T (2024). *ANALISIS HASIL ⁷ UJI LAIK OPERASI GROUND SUPPORT EQUIPMENT DI APRON BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG*, Tugas Akhir Program Studi Diploma Tiga, Politeknik Penerbangan Palembang.

² Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh Tugas Akhir haruslah seizin Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga, Politeknik Penerbangan Palembang.

Dipersembahkan kepada
Terkasih Ayah Buyung Taswin Usni dan
Mama Neni Hasnida

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT, karena berkat rahmat dan hidayah-Nya lah penulis dapat menyelesaikan penulisan proposal tugas akhir ini, sehingga dapat selesai tepat waktu dengan judul “ANALISIS HASIL UJI LAIK OPERASI *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* (GSE) DI *APRON* BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDIN II PALEMBANG” Tugas akhir ini adalah hasil pertanggung jawaban penulis atas seluruh pembelajaran dan kegiatan di kampus Politeknik Penerbangan Palembang.

Penyusunan Tugas Akhir ini dimaksud untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga.

Pada kesempatan kali ini penulis mengucapkan terimakasih kepada pihak yang telah mendukung, memberikan bimbingan, bantuan moril dan materil serta motivasi dalam penyusunan Laporan *On The Job Training* (OJT) ini. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terimakasih kepada:

1. Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungannya kepada hamba-Nya
2. Orang tua dan keluarga yang telah memberikan ridho dan do'a restu serta dukungan kepada penulis
3. Bapak Sukahir, S.Si.T.,M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Palembang dan Pembimbing I
4. Bapak Ir. Viktor Suryan, S.T., M.Sc. selaku pembimbing II
5. Bapak R. Iwan Winaya Mahdar, S.T. M.M selaku Executive General Manager Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang
6. Bapak Dwi Candra Yuniar, S.H., S.ST., M.Si. selaku Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara Politeknik Penerbangan Palembang.
7. Ibu Herlina Febiyanti , S.T., M.M selaku pembimbing *On The Job Training* (OJT)
8. Bapak Verry Rizki Permana selaku Manager of Airport Operation Service Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang
9. Bapak Jalinsyah Deny Yunusahavid, SE., MM selaku Kepala Dinas *Terminal & Landside Service*

10. Bapak Ade Chandra Peking, selaku Kepala Dinas Aviation Security
11. Bapak Bambang Riyanto selaku Kepala Dinas *Apron Movement Control* (AMC)
12. Segenap staff dan karyawan PT Angkasa Pura 2 Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang
13. Teman-teman, rekan terdekat dan semua pihak yang telah membantu dan mendukung penulisan laporan ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan Tugas Akhir ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Semoga penulisan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi siapapun yang membaca sebagai referensi ataupun menambah wawasan dan ilmu.

Palembang, Juli 2024

TANIA APRODHITA
NIT: 55242110023

1 DAFTAR ISI

ABSTRAK	ii
ABSTRACT	iii
PENGESAHAN PEMBIMBING	iv
PENGESAHAN PENGUJI	v
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	vi
PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR	vii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
DAFTAR SINGKATAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan	5
BAB II LANDASAN TEORI	6
A. Teori Penunjang	6
a. Kelaikan	6
b. Bandar Udara	6
c. <i>Apron</i>	6
d. <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	7
e. <i>Ground Support Equipment (GSE)</i>	7
f. <i>Ground Handling (GH)</i>	8
B. Kajian Penelitian Terdahulu Yang Relevan	8
BAB III METODE PENELITIAN	11
A. Desain Penelitian	11

B.	Subjek dan Objek Penelitian	13
a.	Subjek Penelitian	13
b.	Objek penelitian	13
C.	Teknik Pengumpulan Data	13
D.	Teknik Analisis Data	16
E.	Tempat Dan Waktu Penelitian	16
BAB IV	PEMBAHASAN	18
A.	Hasil Uji kelaikan Operasi	18
B.	Hasil Observasi	21
C.	Hasil Wawancara	26
D.	Pembahasan	28
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN	30
A.	SIMPULAN	30
B.	SARAN	30
DAFTAR PUSTAKA	32
LAMPIRAN	36

DAFTAR GAMBAR

Gambar I. 1 Apron Jam Sibuk Pagi Hari	3
Gambar III. 1 Tahapan Penelitian	12
Gambar IV. 1 Formulis Uji Laik Operasi	18
Gambar IV. 2 Alur Uji Kelaikan	19
Gambar IV. 3 Stiker Platform GSE.....	21
Gambar IV. 4 BTT Yang Tidak Memiliki Spion.....	22
Gambar IV. 5 BTT Yang Tidak Memiliki Spion	22
Gambar IV. 6 BTT Lampu Yang Tidak Berfungsi	23
Gambar IV. 7 BTT Dengan Kebel Tidak Tertutup	24
Gambar IV. 8 BTT Yang Tidak Memiliki Tanda Larangan Merokok	24
Gambar IV. 9 BTT Yang Tidak Memiliki Tanda Larangan Merokok	25
Gambar IV. 10 BTT Dengan Warna Pudar	25
Gambar IV. 11 BTT Dengan Body Berkarat	26

DAFTAR TABEL

Tabel III. 1 Wawancara AMC.....	14
Tabel III. 2 Wawancara Ground Handling.....	15
Tabel III. 3 Waktu Penelitian	17
Tabel IV. 1 Checklist Kelaikan Kendaraan BTT	20

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A KP 635 Tahun 2015	36
Lampiran B KP 326 Tahun 2019	37
Lampiran C SK Penetapan Pembimbing	38
Lampiran D Lembar Bimbingan	39
Lampiran E Temuan Observasi	41
Lampiran F Checklist Formulir Uji Laik Operasi BTT	42
Lampiran G Hasil Wawancara I	50
Lampiran H Hasil Wawancara II	52
Lampiran I Hasil Wawancara III	56
Lampiran J Hasil Wawancara IV	58

DAFTAR SINGKATAN

Singkatan	Nama	Pertama kali muncul dalam halaman
AMC	: <i>Apron Movement Control</i>	2
ATC	: <i>Air Traffic Services</i>	2
GSE	: <i>Ground Support Equipment</i>	2
BTT	: <i>Baggage Towing Tractor</i>	3
OJT	: <i>On The Job Training</i>	3
PT	: Perseroan Terbatas	3
KBBI	: Kamus Besar Bahasa Indonesia	8
GH	: <i>Ground Handling</i>	9
CCTV	: <i>Closed Circuit Television</i>	37
FOD	: <i>Foreign Object Debris</i>	42

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana krusial dalam menunjang mobilitas dan aktivitas harian masyarakat. Dengan adanya transportasi, masyarakat dapat menjalankan kegiatan ekonomi, pengiriman barang, jasa, serta angkutan penumpang. Selain itu, transportasi juga memainkan peran penting dalam memperkuat ketahanan nasional dan mempererat hubungan antarnegara. Signifikansi transportasi terlihat dari semakin tingginya permintaan jasa angkutan untuk pergerakan orang maupun barang dari tempat ke tempat lainnya, baik di dalam negeri maupun internasional. Sarana transportasi yang digunakan dapat berupa jalur darat, laut, atau udara. (Rohman, 2021).

Menurut Yaurwarin (2023) Penerbangan mencakup berbagai aspek, termasuk wilayah udara, pesawat terbang, bandara, pengaturan lalu lintas udara, keamanan, lingkungan, serta unit-unit pendukung lainnya dan entitas publik. Penerbangan sangat vital karena memungkinkan pengiriman orang dan barang ke seluruh dunia dalam waktu yang lebih singkat. Karena itu, bandara memiliki peran krusial bagi negara atau daerah sebagai pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan, pariwisata, serta membuka isolasi daerah. Bandara juga berfungsi sebagai sarana memperkokoh wawasan nusantara dan kedaulatan negara. Dalam penerbangan, yang penting bukan hanya pilot dan *Air Traffic Control* (ATC), tetapi pesawat udara juga memerlukan peralatan pendukung selama berada di bandara. GSE atau alat-alat pendukung adalah bagian esensial untuk memastikan kelancaran operasional. Kelancaran ini berarti tidak adanya hambatan, yang memungkinkan tugas atau pekerjaan terlaksana dengan baik jika kegiatan tersebut berjalan lancar.

AMC memiliki tugas langsung untuk mengawasi kelancaran dan pergerakan di *Apron*, termasuk pengawasan terhadap alat dan kendaraan GSE. GSE adalah peralatan pendukung yang berfungsi untuk memenuhi kebutuhan pesawat udara saat sedang berada di darat, GSE membantu pesawat udara dalam pemuatan dan penurunan penumpang, bagasi, kargo dan pos, yang disediakan untuk keperluan pesawat di darat saat kedatangan ataupun keberangkatan, serta untuk pemuatan dan penurunan penumpang, kargo, dan pos. Personel yang mengoperasikan fasilitas GSE harus memiliki lisensi atau izin resmi yang masih berlaku. GSE terbagi menjadi dua jenis, yaitu GSE Motorized dan GSE Non Motorized. Dalam operasionalnya, peralatan GSE harus teruji laik guna menjaga kelancaran kegiatan di sisi udara (airside). Uji kelaikan ini melibatkan pemeriksaan laik atau tidak kendaraan dan GSE yang beroperasi di sisi udara. Namun, dalam praktiknya, kendaraan GSE sering menghadapi berbagai permasalahan (Deshita, 2023).

Berdasarkan observasi selama *On The Job Training* di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II, terdapat banyak alat GSE yang disediakan untuk menunjang operasional pesawat udara, dengan total 37 GSE *Motorized* dan 108 GSE *Non Motorized*. Kendaraan GSE *motorized* yang dioperasikan masih terbatas, dengan dua perusahaan yang mengelola alat GSE di bandara ini, yaitu PT. Gapura yang melayani pesawat Garuda, Citilink, dan Pelita, serta PT. PTN (Prathita Titiannusantara) yang melayani pesawat Lion Air, Super Air Jet, Batik, dan Sriwijaya. Salah satu alat GSE *Motorized* yang terbatas adalah kendaraan *Baggage Towing Tractor* (BTT), yang digunakan untuk mengangkut baggage cart guna mengirim bagasi penumpang dan mengambil peralatan lain seperti tangga dari tempat penyimpanan GSE. PT. Gapura memiliki 4 BTT dan PT. PTN memiliki 4 BTT. *Apron* Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II dapat terisi 4 sampai 6 pesawat udara dengan terbatasnya jumlah alat GSE terutama *Baggage Towing Tractor* sehingga kendaraan tersebut di operasi kan secara terus menerus.



Gambar I. 1 *Apron* Jam Sibuk Pagi Hari

Sumber : Dokumentasi Penulis 2023

Standarisasi adalah penerapan standar yang konsisten untuk memastikan kelaikan kendaraan bermotor yang dioperasikan memenuhi persyaratan teknis untuk dioperasikan (Qomariyah, 2024) . Dalam KP 635 Tahun 2015 mengenai standarisasi Kendaraan GSE, terdapat berbagai persyaratan yang harus dipenuhi oleh kendaraan GSE yang beroperasi. Setiap komponen eksterior dan interior pada bodi GSE harus rapi dan terpasang kuat pada posisinya. Warna kendaraan harus memungkinkan penglihatan yang jelas di area udara, terutama dalam kondisi visibilitas rendah, sehingga kendaraan GSE harus dicat dengan warna terang yang dominan. Selain itu, fitur-fitur keselamatan seperti kaca spion, rem kaki, tanda larangan merokok, lampu kerja, dan lain-lain juga harus tersedia.

Dalam penelitian Tandibua & Widagdo (2023) pada Bandara Hang Nadim Batam terdapat kejadian yang sama yaitu terdapat beberapa kendaraan yang tidak laik, akan tetapi masih dioperasikan sebagai alat penunjang pesawat udara. Upaya yang dilakukan petugas dalam penelitian ini sama, yaitu melakukan pengecekan terhadap kendaraan sebelum dioperasikan. Petugas melakukan beberapa pemeriksaan seperti pemeriksaan harian (*daily check*), pengecekan meliputi mesin kendaraan, Surat kendaraan dan Pas kendaraan serta kelengkapan lainnya. Oleh karena itu, untuk mencegah terjadinya insiden yang tidak diinginkan di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II,

peneliti melakukan analisis uji laik operasi guna menjaga keselamatan, keamanan, dan kelancaran proses penerbangan di sisi udara Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II.

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana menganalisis hasil uji laik operasi *Ground Support Equipment* (GSE) di *Apron* Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II?”

C. Batasan Masalah

Agar pembahasan masalah menjadi terarah, penulis membatasi penelitian ini dan berfokus pada, analisis peralatan fasilitas *Ground Support Equipment* (GSE) dengan jenis *Baggage Towing Tractor* (BTT) di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis hasil uji laik operasi *Ground Support Equipment* (GSE) di Bandar Udara Sultan Mahmud badaruddin II Palembang.

E. Manfaat Penelitian

a. Bagi penulis

Menambah wawasan dan pengetahuan penulis mengenai alat penunjang penerbangan yaitu *Ground Support Equipmen* (GSE). Tentang bagaimana alat tersebut dikategorikan laik sebelum digunakan untuk menjaga keamanan dan keselamatan di sisi udara. Serta menambah pengalaman yang sangat berharga dimana penulis dapat memperhatikan dan melakukan praktek secara langsung, setelah mendapatkan banyak ilmu teori di pendidikan.

b. Bagi Perusahaan

Sebagai bahan masukan dan saran dari penulis, sehingga perusahaan dapat meningkatkan kerja fasilitas penunjang sesuai standar ketentuan yang berlaku. Guna menjaga kelancaran, keselamatan, dan keamanan penerbangan.

c. Bagi Instansi

Sebagai sumbangsi penelitian dan pemikiran yang diharapkan akan menjadi manfaat yang positif bagi kampus Politeknik Penerbangan Palembang. serta sebagai referensi penting untuk penelitian lanjutan untuk kedepannya.

F. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang Latar Belakang Penelitian, Rumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisi tentang teori-teori dan kajian penunjang mengenai penelitian sejenis yang telah dilakukan sebelumnya.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang perencanaan desain, subjek, objek penelitian, teknik pengumpulan data-data, teknik analisis, tempat dan waktu penelitian.

BAB IV PEMBAHASAN

Bab ini berisi hasil penelitian dan pembahasan penelitian.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi simpulan dan saran dari penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Teori Penunjang

a. Kelaikan

KBBI kelaikan memiliki arti persyaratan yang di tentukan atau yang harus ada agar dapat di kategorikan pantas dan layak. Menurut Maharani (2024), kelayakan kegiatan yang dilakukan untuk menentukan apakah proyek atau system yang dilakukan sebaiknya dilanjutkan atau dihentikan.

Kelaikan dan kelayakan memiliki makna yang sama, yaitu memenuhi persyaratan yang ditentukan. Perbedaannya, kata layak digunakan untuk istilah dibidang atau keperluan umum, contohnya “kehidupan yang layak” laik biasanya digunakan dengan istilah di bidang teknis, contohnya “kelaikan kendaraan dan kelaikan jalan”.

b. Bandar Udara

Bandar Udara adalah wilayah di darat dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang dipakai sebagai lokasi pesawat mendarat dan tinggal landas, menaikkan dan menurunkan penumpang, serta memuat dan membongkar kargo. Selain itu, bandar udara berperan sebagai titik perpindahan intra dan antarmoda transportasi, serta dilengkapi dengan sarana keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas utama dan pendukung lainnya (Ramdani, 2024). Bandar udara memiliki fungsi sebagai tempat pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan perusahaan, serta memiliki banyak peran terhadap kemajuan ekonomi negara.

c. Apron

Apron adalah suatu area yang digunakan sebagai tempat pelayanan pesawat udara seperti parkir pesawat udara, area ini adalah area aktif karena banyak bergai aktivitas yang dilakukan di *apron*, oleh karena itu *apron* ini dilengkapi marka, sehingga terciptanya keselamatan dan keamanan penerbangan Subroto dkk (2023).

Dalam KP 326 Tahun 2019, pengertian *Apron* adalah area yang ditetapkan di bandara untuk akomodasi pesawat udara dalam menaikan atau menurunkan penumpang, pos, atau kargo, serta untuk parkir dan pemeliharaan minor pesawat udara.

d. *Apron Movement Control (AMC)*

AMC adalah bagian dari layanan bandar udara yang bertanggung jawab untuk mengawasi seluruh aktivitas lalu lintas di apron, termasuk penempatan *stand* parkir pesawat, pengaturan pergerakan orang dan kendaraan, koordinasi Ground Handling, serta pengelolaan data penerbangan di wilayah *airside* dan perizinan kendaraan yang beroperasi di *apron* (Amri, 2022).

Apron Movement Control (AMC) memiliki tugas, sesuai peraturan KP 326 Tahun 2019, yaitu melakukan pembinaan, pengawasan, pengaturan, serta dapat menjamin keselamatan dan kemanan seluruh pergerakan di *apron*.

e. *Ground Support Equipment (GSE)*

GSE atau yang juga dikenal sebagai peralatan penunjang layanan darat pesawat udara, adalah alat bantu yang disiapkan untuk memenuhi kebutuhan pesawat dan penumpang selama kedatangan dan/atau keberangkatan, serta dalam kegiatan pemuatan dan/atau penurunan penumpang, kargo, dan pos (Kusuma, 2020)

Dalam KP 635 Tahun 2015, Peralatan penunjang GSE terbagi menjadi 2, yaitu *Motorized* dan *Nonmotorized* peralatan yang dirancang untuk membantu pesawat udara di darat dan dilengkapi dengan mesin penggerak untuk operasional atau mobilisasi, contohnya yaitu *Baggage Towing Tractor (BTT)* yang berfungsi untuk membawa *Baggage Cart* untuk mengangkut bagasi penumpang ataupun mengangkut peralatan GSE *Nonmotorized* seperti tangga. Sedangkan GSE *Non Motorized*, adalah peralatan yang disiapkan untuk membantu pesawat udara di darat yang tidak menggunakan mesin untuk pengoperasian atau mobilisasinya.

f. Ground Handling (GH)

Ground Handling (GH) merupakan kegiatan yang dilakukan oleh maskapai penerbangan terkait dengan penanganan atau pelayanan penumpang, termasuk pengaturan bagasi, kargo, pos, dan peralatan pergerakan pesawat di darat hingga pesawat siap lepas landas dari bandar udara (Keke & Susanto, 2019).

B. Kajian Penelitian Terdahulu Yang Relevan

Penelitian Tandibua & Widagdo (2023), membahas tentang kurangnya pengawasan unit AMC sehingga terdapat GSE tidak layak masih beroperasi di Bandara Internasional Hang Nadim Batam. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Penelitian yang membahas hal yang hampir sama, yaitu penelitian Firdaus & Purnama (2023) yang membahas tentang pengaruh kelayakan GSE dan kinerja *Ground Support Operator* di Bandara Internasional Husein, penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif. Penelitian Sarinah dkk (2018), membahas tentang pelaksanaan *Ramp Check*, dan keselamatan penerbangan di terminal Bandara Soekarno Hatta, penelitian ini menggunakan Metode penelitian Kuantitatif. Dari 3 penelitian tersebut, mempunyai kesamaan terhadap penelitian yang akan penulis buat, yaitu sama-sama membahas tentang kelaikan GSE.

Selanjutnya, ada penelitian Arif dkk (2018), membahas tentang ketersediaan GSE dan Kinerja dari *Operator Ramp Check* di Bandara Soekarno Hatta. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif, dengan pengumpulan data dengan kuisisioner, observasi, dan penelitian pustaka. Penelitian yang membahas hal yang hampir sama, yaitu Penelitian Angela (2022), yang membahas tentang kendala penggunaan GSE dan peran dari GSE untuk kelancaran operasional di Bandara Moez Kilangin, dan penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data secara observasi, wawancara, dan dokumentasi. Penelitian Batubara dkk (2022), penelitian ini membahas tentang kinerja personil *Ramp Handling* dalam mempersiapkan kedatangan pesawat Lion Air di Bandara Internasional Supadio Pontianak Kalimantan Barat, penelitian ini

menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pengumpulan data secara wawancara, observasi, dan dokumentasi. Ketiga penelitian tersebut membahas topik yang hampir sama dengan penelitian yang penulis buat yaitu terkait GSE, akan tetapi dalam penelitian ini penulis lebih memfokuskan kepada Kelaikan peralatan GSE.

Penelitian Pamungkas dkk (2019), membahas tentang ketidaktertiban dalam penempatan GSE, pelanggaran di sisi udara, dan kurangnya pengawasan dari unit AMC di Bandara Internasional Soekarno Hatta Jakarta. Penelitian yang membahas topik yang hampir sama, yaitu penelitian Septian dkk (2020), penelitian ini juga membahas tentang kinerja personel AMC penempatan GSE di Bandara Internasional Jendral Ahmad Yani Semarang. Penelitian Fattah dkk (2021), penelitian ini membahas tentang kurangnya pengawasan AMC sehingga terjadi pelanggaran terhadap kelaikan GSE. Penelitian Latif dkk (2022), yang membahas tentang peran pelayanan AMC dalam mengawasi kegiatan sisi udara, cara kerja dari AMC, dan peralatan pendukung unit AMC dalam melakukan pengawasan di Bandara Sultan Babullah Ternate. Penelitian Ferdiansah dkk (2022), membahas tentang peran pengawasan AMC terkait ketertiban kendaraan, personil *Ground Handling* di sisi udara, dan standar kelaikan GSE di Bandara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda. Penelitian dari Kusuma (2020), penelitian ini membahas tentang upaya pengawasan AMC terhadap *Ground Handling* dalam mengoperasikan alat GSE di Bandara Kalimantan. Penelitian tersebut memiliki kesamaan dengan penelitian yang peneliti lakukan yaitu sama-sama membahas tentang pengawasan dari unit AMC terhadap pergerakan di Apron.

Dalam penelitian Fitriatmoko (2022) yang membahas tentang penanganan yang dilakukan AMC terhadap kedisiplinan kerja operator GSE di Bandara Internasional Yogyakarta. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif, dengan teknik pengumpulan data secara observasi, wawancara dan dokumentasi. Selain itu, terdapat juga beberapa penelitian yang membahas topik yang hampir sama, yaitu penelitian Fitriatunnisa & Tamara (2022), yang membahas tentang proses pengoperasian GSE oleh Personel dan

pengendalian resiko bahaya dari GSE, penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Selain itu. Ada juga penelitian dari Uswatun & Widagdo (2024), yang membahas tentang pengawasan dan ketertiban alat GSE, ketidak patuhan dan pelanggaran yang GSE, penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Ketiga penelitian tersebut memiliki kesamaan dengan penelitian yang peneliti lakukan yaitu dalam metode penelitiannya, penelitian sama-sama menggunakan metode penelitian kualitatif dan menggunakan teknik pengumpulan data secara observasi, wawancara, dan juga dokumentasi.

BAB III

METODE PENELITIAN

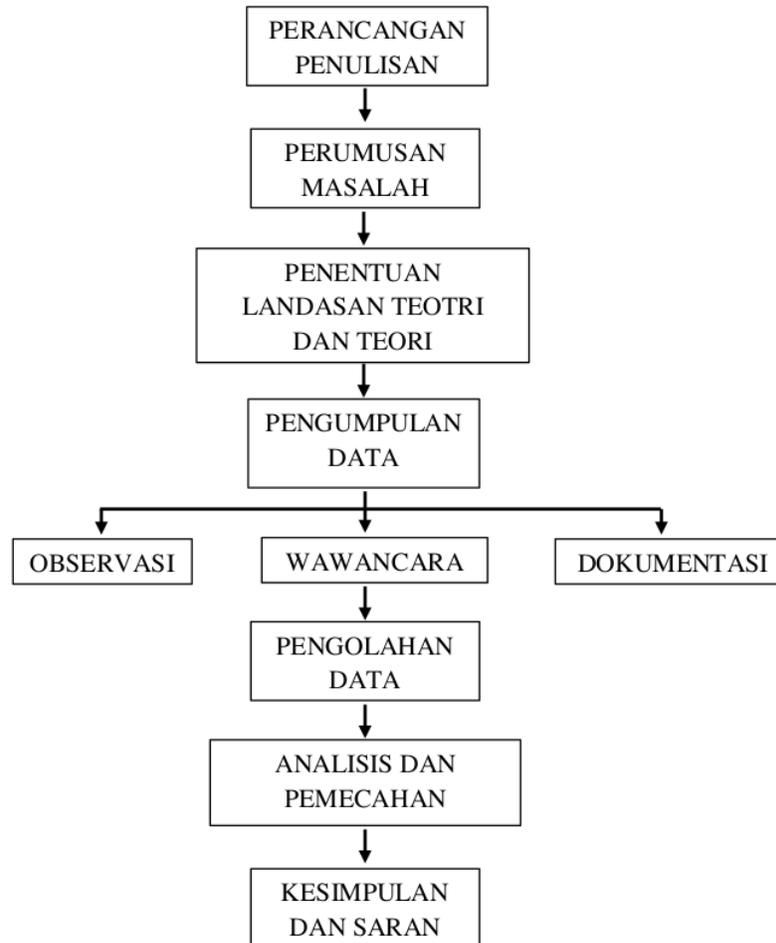
Menurut Sugiyono (2022), cara ilmiah yang berfungsi untuk mengumpulkan data dengan tujuan dan manfaat tertentu, yang didasarkan pada karakteristik keilmuan seperti rasionalitas, empirisitas, dan sistematika. Penelitian harus dilakukan dengan pendekatan yang logis, dapat diamati oleh indera, dan mengikuti langkah-langkah yang teratur.

Kata metode berasal dari Bahasa Yunani yaitu "*Methodos*" yang berarti cara atau jalan menuju suatu tujuan. Dalam konteks ilmiah, metode merujuk pada serangkaian langkah sistematis untuk memahami subjek atau objek penelitian, dengan tujuan menemukan jawaban yang valid secara ilmiah. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mendefinisikan penelitian sebagai kegiatan sistematis dan objektif dalam mengumpulkan, mengolah, menganalisis, dan menyajikan data untuk menyelesaikan masalah atau menguji hipotesis dalam rangka mengembangkan prinsip-prinsip umum.

A. Desain Penelitian

Menurut Sekaran (2017), Desain Penelitian adalah sebuah rencana yang berfungsi untuk mengumpulkan, mengukur, dan menganalisis data berdasarkan pertanyaan penelitian dari studi, dalam penelitian diperlukan perencanaan yang baik agar proses penelitian berjalan dengan lancar dan teratur. Dalam penulisan tugas akhir ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah proses untuk memahami fenomena dengan menciptakan gambaran yang komprehensif dan kompleks yang dibuat dalam bentuk kata-kata, penelitian ini berfungsi untuk melaporkan pandangan mendalam yang diperoleh dari berbagai sumber informasi, yaitu sesuai dengan keadaan lapangan yang telah di observasi selama penulis melakukan OJT.

Dari penjelasan tersebut penulis melakukan penelitian dengan menggunakan beberapa tahapan yang telah dilakukan selama pelaksanaan.



Gambar III. 1Tahapan Penelitian

Sumber : Observasi Penulis Tahun 2024

B. Subjek dan Objek Penelitian

a. Subjek Penelitian

Menurut Suryani (2023), Subjek Penelitian adalah target yang akan diteliti oleh peneliti. Subjek berkaitan dengan unit analisis, yaitu sesuatu bentuk atau hal yang menjadi fokus utama penelitian.

Dalam penelitian ini, subjek yang digunakan yaitu, personil AMC, dan personil *Ground Handling* di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

b. Objek penelitian

Objek penelitian merupakan suatu kondisi yang membentuk gambaran dan menjelaskan situasi dari suatu bentuk atau hal untuk memperoleh gambaran yang jelas dari suatu penelitian. Menurut Rafika Ulfa (2021), Objek Penelitian dapat berupa individu, benda, atau peristiwa yang dikumpulkan dari subjek penelitian. Objek penelitian dalam penelitian ini adalah alat-alat *Ground Support Equipment* (GSE) yang digunakan sebagai alat penunjang pesawat udara, di *Apron* Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II.

C. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah cara yang digunakan untuk menghasilkan data penelitian. Teknik ini diperlukan untuk meminimalkan kesalahan, hambatan, dan masalah selama proses penelitian. Menurut Sugiyono (2020), Teknik pengumpulan data langkah paling penting dalam penelitian karena dari teknik inilah akan diperoleh data. Peneliti tidak akan mendapatkan data yang sesuai bila tidak memahami tentang teknik pengumpulan data.

Teknik yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

a. Observasi

Observasi adalah kegiatan mengamati suatu hal atau kegiatan tertentu secara langsung di lokasi penelitian. Dalam observasi peneliti akan melakukan pencatatan yang dilakukan secara sistematis terhadap semua gejala objek yang diteliti. Menurut Sugiyono (2020), Observasi

merupakan teknik yang memiliki ciri khas tersendiri dibanding dengan teknik lainnya, karena observasi tidak hanya terbatas pada manusia, tetapi juga mencakup objek-objek lainnya.

Pada penelitian ini penulis melakukan observasi di area sisi udara Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

b. Wawancara

Wawancara adalah aktivitas tanya jawab secara verbal dengan tatap muka atau melalui telepon untuk mendapatkan informasi. Informasi yang diperoleh dapat disajikan dalam bentuk lisan, ataupun rekaman dalam format audio dan visual. Menurut Sugiyono (2020), Wawancara adalah yang digunakan untuk mengidentifikasi masalah yang akan diteliti, dan dapat dilakukan secara terstruktur maupun tidak terstruktur.

Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara terhadap 4 narasumber, yaitu 1 personil *Apron Movement Control* (AMC), dan 3 personil *Ground Handling* (GH).

Tabel III. 1 Wawancara AMC (Penulis 2024)

No	Indikator	No	Pertanyaan
1.	Peralatan GSE	1.	Berapa jumlah kendaraan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?
		2.	Bagaimana keadaan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?
2.	Peran AMC	3.	Apasaja peran AMC terhadap GSE?
		4.	Dari pengawasan AMC apa saja kendala GSE yang sering terjadi?
		5.	Bila ada GSE yang rusak, apa yang selanjutnya akan personil lakukan?
3.	Uji Kelaikan	6.	Kapan uji kelaikan di lakukan?
		7.	Berapa lama waktu yang diberikan AMC kepada kendaraan GSE yang tidak laik, saat uji kelaikan?
		8.	Apa tindakan yang diberikan AMC terhadap GSE yang tidak laik?
		9.	Kapan saja AMC melakukan Ramp Check?

		10.	Mengapa masih terdapat kendaraan yang tidak laik?
--	--	-----	---

Tabel III. 2 Wawancara *Ground Handling* (Penulis 2024)

No	Indikator	No	Pertanyaan
1.	Peralatan GSE	1.	Berapa jumlah kendaraan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?
		2.	Bagaimana keadaan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?
2.	Kelaikan GSE	3.	Kapan Uji Kelaikan di lakukan?
		4.	Apakah kendaraan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II sering mengalami kerusakan?
		5.	Saat observasi ditemukan beberapa kendaraan yang kurang lengkap kelaikannya, kenapa hal itu bisa terjadi?
		6.	Apakah kendaraan GSE di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II, harus di perbarui? Apa alasannya?
3.	Peran personil	7.	Bila ada GSE yang rusak, apa yang selanjutnya akan personil lakukan?
		8.	Kapan saja dilakukan pengecekan GSE?
		9.	Mengapa kendaraan GSE yang tidak lengkap kelaikannya tidak langsung di lengkapi, sedangkan kelengkapan tersebut adalah syarat untuk GSE dapat di operasikan?

c. Dokumentasi

Menurut KBBI, Dokumentasi adalah proses mengumpulkan, memilih, mengolah, dan menyimpan informasi dalam berbagai pengetahuan. Dokumentasi juga berarti mengumpulkan bukti dan keterangan dalam bentuk gambar, ketipan, dan referensilainnya. Menurut Sugiyono (2020), Dokumentasi dalam metode kualitatif adalah pelengkap dari observasi

dan wawancara. Dokumentasi ini dapat berupa tulisan, gambar, atau karya menumental seseorang.

D. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2020) analisis data adalah suatu proses sistematis yang dilakukan untuk mengumpulkan dan menyusun data yang di peroleh. Proses ini dilakukan dengan mengoordinasikan data dengan sistematis, menyusun pola yang baik, memilih informasi yang penting dan membuat kesimpulan sehingga hasil penelitian akan mudah dipahami oleh diri sendiri dan juga orang lain.

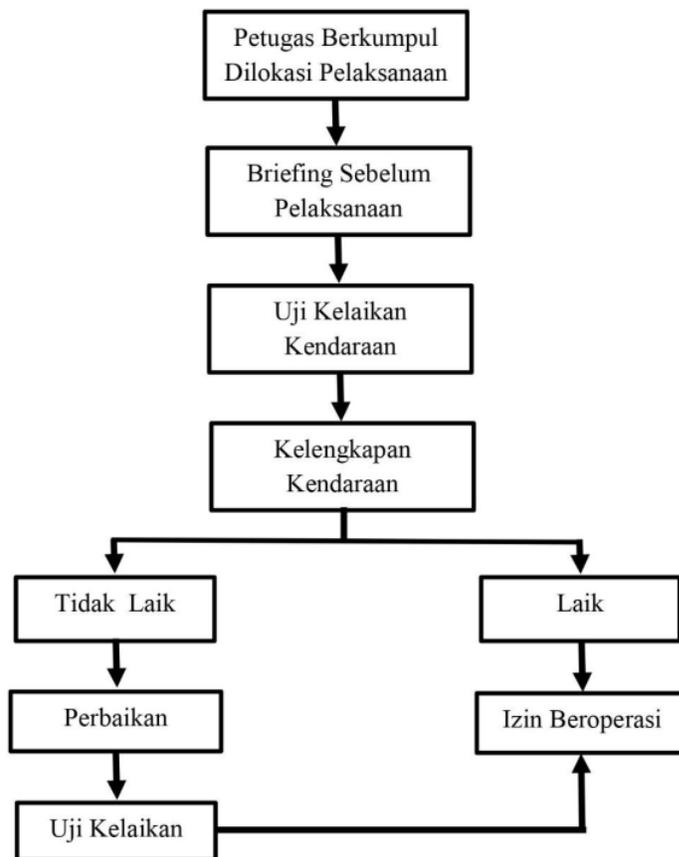
Motode yang digunakan dalam menganalisis penelitian ini yaitu dengan deskriptif kualitatif. Deskriptif Kualitatif merupakan metode yang menggunakan data kualitatif dan dijelaskan secara deskriptif. Jenis analisis ini sering digunakan untuk menganalisis kejadian, fonomena dan kondisi sosial. Komponen analisis data penelitian, yaitu :

- a. Reduksi data, yaitu proses yang dilakukan peneliti untuk memperjelas, menyederhanakan, memfokuskan, menghilangkan hal yang tidak relevan, dan mengatur data sedemikian rupa sehingga dapat menarik kesimpulan dan inti penemuan.
- b. Penyajian data, yaitu memberikan gambaran yang jelas terkait keseluruhan data, yang akhirnya akan terbentuk kesimpulan yang mudah dipahami dan dimengerti.
- c. Penarikan kesimpulan, yaitu proses pemeriksaan keakuratan dilakukan, penarikan kesimpulan ini didukung oleh bukti yang valid dan konsisten, sehingga menghasilkan kesimpulan yang lebih kredibel.

E. Tempat Dan Waktu Penelitian

Tempat melakukan penelitian ini dilaksanakan di unit AMC Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang, penelitian dan penulisan dilaksanakan sejak pada tanggal 2 Oktober 2023 – Juli 2024

Gambar IV.1 adalah bentuk dari Formulir Checklist Kelaikan GSE, Mobil/Bus/Truck, dan sepeda motor, yang akan beroperasi di sisi udara. Uji Kelaikan di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II dilaksanakan 1 tahun sekali, yang diikuti oleh perwakilan stakeholder Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II, meliputi *Commercial, Safety & Risk Management, Airport Quality & Data Management, Apron Movement Control, Electrical & Mechanical Facility, Rescue & Fire Fighting, Airport Security*. Alur dari Pelaksanaan Uji Kelaikan di ⁶ Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang, sebagai berikut:



Gambar IV. 2 Alur Uji Kelaikan

Sumber : Penulis 2024

Checklist hasil laik Operasi kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) dengan jenis *Baggage Towing Tractor* (BTT) Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang, yaitu:

Tabel IV. 1 Checklist Kelaikan Kendaraan BTT (Laporan Kelaikan Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang 2023)

No	Jenis pengecekan	BTT TR 088 JT	BTT 432	BTT 479	BTT 382	TDC 004	BT 1701 N	BTT 003	BTT 005
1.	Bahan Bakar	Solar	Solar	Solar	Solar	Solar	Solar	Solar	Solar
2.	Kondisi Body	√	√	√	√	√	√	√	Pudar
3.	Kaca Spion	√	√	√	√	√	√	√	√
4.	Wiper	-	-	-	-	-	-	-	-
5.	Lampu Depan	√	√	√	√	√	√	√	√
6.	Lampu Sign	√	√	√	Kanan mati	-	√	√	√
7.	Lampu Rem	√	√	√	√	√	√	√	√
8.	Lampu Mundur	√	√	√	√	-	√	√	-
9.	Lampu Hazard	-	√	√	√	√	-	-	-
10.	Lampu Belakang	√	√	√	√	√	√	√	√
11.	Sistem REM	√	√	√	√	√	√	√	√
12.	Speedometer	√	√	√	√	-	√	√	-
13.	Tachometer (RPM)	√	√	√	√	√	√	√	-
14.	Kalbutator	√	√	√	√	-	-	-	-
15.	Battere Accu	√	√	√	√	√	√	√	√
16.	Sistem Hidrolik	-	-	-	-	-	-	-	-
17.	Radiator	√	√	√	√	√	√	√	√
18.	Lampu Suar	√	√	√	√	√	√	√	√
19.	Pemadam Api	√	√	√	√	√	√	√	√
20.	Tanda Larangan Merokok	√	√	√	√	√	√	√	√
21.	Logo Instansi	√	√	√	√	√	√	√	√
22.	Kabel-Kabel	√	√	√	√	√	√	√	-
LAIK ATAU TIDAK		LAIK	LAIK	LAIK	LAIK	TDK LAIK	TDK LAIK	LAIK	TDK LAIK

Hasil uji kelaikan menunjukkan dari 8 kendaraan *Baggage Towing Tractor* (BTT) yang ada, terdapat 3 BTT yang tidak laik. Untuk dapat di operasikan sebagai alat penunjang, Personil GSE harus melakukan perbaikan dan perlengkapan terhadap kekurangan tersebut, setelah itu AMC akan mengeluarkan PASS Kendaraan. Saat kendaraan telah dilakukan perbaikan dan perlengkapan. AMC akan memberikan Stiker dengan huruf P (*Platform*) sebagai tanda kendaraan tersebut telah mendapat izin untuk di operasikan di sisi udara, sebagaimana tertera pada gambar IV.2. Hasil uji kelaikan menunjukkan dari 8 kendaraan *Baggage Towing Tractor* (BTT) yang ada, terdapat 3 BTT yang tidak laik. Untuk dapat di operasikan sebagai alat

penunjang, Personil GSE harus melakukan perbaikan dan perlengkapan terhadap kekurangan tersebut, setelah itu AMC akan mengeluarkan PASS Kendaraan. Saat kendaraan telah dilakukan perbaikan dan perlengkapan. AMC akan memberikan Stiker dengan huruf P (*Platform*) sebagai tanda kendaraan tersebut telah mendapat izin untuk di operasikan di sisi udara, sebagaimana tertera pada gambar IV.3



Gambar IV. 3 Stiker Platform GSE
Sumber : Dokumentasi Penulis 2024

B. Hasil Observasi

Berdasarkan observasi lapangan yang telah dilakukan pada saat *On The Job Training* (OJT) di unit AMC pada tanggal 1 November 2023 – 2 Februari 2024, pada saat jam sibuk *apron* dapat diisi 7 sampai 6 pesawat udara, yang harus di bantu oleh alat penunjang GSE untuk mempersiapkan penerbangan selanjutnya.

Pada saat observasi lapangan ditemukan bahwa kendaraan GSE dengan jenis BTT yang digunakan sebagai alat penunjang pesawat udara, mempunyai komponen yang kurang di kendaraannya, kurangnya kelaikan yang ditemukan pada saat kendaraan BTT digunakan yaitu:

1. BTT yang tidak memiliki Spion

Terdapat kendaraan *Baggage Towing Tractor* (BTT) yang tidak memiliki kaca spion yang lengkap seperti yang tertera pada gambar IV.4 dan gambar IV.5. dalam KP 635 Tahun 2015, Kendaraan *motorized* dalam fitur keselamatan harus memiliki kaca spion yang lengkap atau CCTV di belakang. Kaca spion berfungsi untuk membantu personil yang membawa kendaraan untuk melihat arah belakang saat kendaraan sedang dioperasikan, pada saat jam sibuk dan banyaknya kendaraan yang beroperasi di sisi udara, tentunya, spion sangat lah penting untuk menambah *safety* kendaraan, sedangkan pada saat observasi terdapat kendaraan *Baggage Towing Tractor* (BTT) yang tidak memiliki kaca spion yang lengkap.



Gambar IV. 4 BTT Yang Tidak Memiliki Spion

Sumber : Dokumentasi Penulis 2023



Gambar IV. 5 BTT Yang Tidak Memiliki Spion

Sumber : Dokumentasi Penulis 2023

2. Lampu belakang yang tidak berfungsi

Dalam KP 635 Tahun 2015, dalam sistem kelistrikan, peralatan *motorized* harus dilengkapi dengan lampu penerangan saat di kemudikan pada malam hari, lampu tanda belok (lampu sein), lampu rem, dan kalkson (Bel). Pada saat observasi ditemukan kendaraan *Baggage Towing Tractor* (BTT) yang lampu belakang nya tidak berfungsi/mati, seperti yang tertera pada gambar IV.6, hal tersebut tentunya dapat membahayakan apalagi saat kondisi *visibility* sedang rendah, seperti malam hari, lampu sangat penting untuk memberi penerangan untuk menjaga keselamatan dan keamanan untuk pengemudi, pengemudi kendaraan lain, atapun juga penumpang yang sedang ada di area sisi udara, karena baru sampai bandara saat malam hari.



Gambar IV. 6 BTT Lampu Yang Tidak Berfungsi

Sumber : Dokumentasi Penulis 2023

3. Kabel-kabel yang tidak tertutup

Dalam KP 635 Tahun 2015, dalam sistem kelistrikan, kabel listrik di peralatan GSE *motorized* harus diletakan di dalam harness yang tertutup untuk memberi perlindungan agar tidak tergores, melindungi dari air, oli, bahan bakar, dan tidak terpapar panas secara langsung, oleh karena itu kabel kendaraan *motorized* harus dirancang dengan baik untuk memberikan perlindungan yang baik. Pada saat observasi ditemukan Kendaraan *Baggage Towing Tractor* (BTT), yang kabel-Kabelnya tidak tertutup, seperti yang tertera pada gambar IV.7. Kabel-kabel yang tidak tertutup dapat menimbulkan bahaya, karena saat *Baggage Towing Tractor* (BTT) digunakan, kabel tersebut langsung terpapar panas sinar matahari,

air hujan, dan cairan apapun pada saat di operasikan, yang dapat menyebabkan korsleting dan membahayakan area sisi udara.



Gambar IV. 7 BTT Dengan Kabel Tidak Tertutup
Sumber : Dokumentasi Penulis 2023

4. Tanda di larang merokok yang sudah pudar dan tidak terlihat
Dalam KP 635 Tahun 2015, dalam fitur keselamatan, GSE *motorized* harus mempunyai tanda larangan merokok yang mudah terlihat. Dari observasi yang dilakukan, terdapat beberapa kendaraan *Baggage Towing Tractor* (BTT), yang tidak memiliki tanda larangan merokok, seperti yang tertera pada gambar IV.8 dan gambar IV.9.



Gambar IV. 8 BTT Yang Tidak Memiliki Tanda Larangan Merokok
Sumber : Dokumentasi Penulis 2023



Gambar IV. 9 BTT Yang Tidak Memiliki Tanda Larangan Merokok

Sumber : Dokumentasi Penulis 2023

5. Kondisi warna body yang pudar dan berkarat

Dalam KP 635 Tahun 2015, untuk material, rangka dan body unit GSE *motorized* harus diberi perlindungan anti karat dan di cat, dan pada saat kondisi *visibility* rendah, warna kendaraan *motorized* harus memberikan kemudahan penglihatan objek disisi udara, oleh karena itu peralatan dan kendaraan yang beroperasi di sisi udara harus warnai dengan warna terang kecuali alat pemadam api, dan harus dipasang *scotlight* di setiap sisinya. Pada saat observasi ditemukan kendaraan BTT yang bodinya sudah banyak karat, selain itu, warna dari bodi kendaraan BTT yang telah pudar, seperti yang tertera pada gambar IV.10 dan gambar IV.11



Gambar IV. 10 BTT Dengan Warna Pudar

Sumber : Dokumentasi Penulis 2023



Gambar IV. 11 BTT Dengan Body Berkarat
Sumber : Dokumentasi Penulis 2023

C. Hasil Wawancara

Berdasarkan hasil wawancara uji kelaikan di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II, dilakukan sekali dalam setahun, dan biasanya dilakukan di awal tahun. Pada saat uji kelaikan apabila ada terdapat kendaraan yang kurang laik, maka unit AMC akan memberikan waktu untuk personil GSE melakukan perbaikan terhadap GSE, jika tidak, unit AMC tidak akan mengeluarkan izin berupa pass dan tidak akan memberikan stiker *platform* yang seharusnya menjadi tanda izin untuk kendaraan digunakan di sisi udara. Selain uji kelaikan Unit AMC juga melakukan *Ramp Check*, untuk *Ramp Check* dilakukan setiap hari, akan tetapi belum berjalan secara lancar dikarenakan unit AMC lebih berfokus untuk menginput data penerbangan, sehingga personil hanya bisa mengawasi secara langsung pada saat melakukan inspeksi *Apron* yang dilakukan minimal sekali sehari, dan mengawasi dari ruangan dan juga CCTV.

Narasumber menyatakan unit AMC memiliki peran untuk melakukan pengawasan, pengawasan dilakukan terhadap GSE, *Ground Handling* dan juga penumpang yang sedang berada di sisi udara. Pengawasan dilakukan agar kegiatan disisi udara berjalan dengan lancar dan tidak adanya pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan GSE ataupun *personil Ground handling*. Untuk kendaraan GSE. Apabila di temukan alat GSE yang tidak sesuai standar kelaikan, maka unit AMC akan melakukan peneguran terhadap

personel agar kendaraan segera di perbaiki. Apabila dalam 3 kali peneguran tidak ada perubahan maka unit AMC akan menahan Pas Kendaraannya.

Berdasarkan hasil wawancara, Unit AMC jmempunyai *checklist* yang seharusnya di sini pada saat melakukan inspeksi, di dalam *Checklist* tersebut juga termasuk *Checlist Ramp Check*, akan tetapi *checklist* tersebut kurang dijalankan dan saat inspeksi *unit* AMC hanya berfokus mengamati *Foreign Object Debris* (FOD) dan kondisi sekitar yang tidak terjangkau dan tidak terlihat dari CCTV diruangan. Narasumber juga menyatakan dilapangan masih banyak kendaraan yang tidak laik dikarenakan kendaraan GSE yang ada sudah tergolong tua, dan juga jumlah GSE yang terbatas, khususnya untuk BTT, karena jumlah BTT sangat terbatas dan BTT adalah alat GSE yang cukup penting dan sangat sering digunakan.

Menurut Narasumber, BTT yang kurang lengkap kelaikannya juga karenakan usia GSE yang sudah tua dan terbatasnya jumlah BTT, untuk PT. Gapura bertugas melayani pesawat garuda, citilink dan pelita dan PT. PTN bertugas melayani pesawat Batik, lion air, super air jet, dan sriwijaya. Dengan terbatasnya jumlah BTT yang hanya berjumlah 4, dan waktu kerjanya pasti berpengaruh terhadap kondisi kendaraan tersebut. Personil lebih berfokus kepada mesin kendaraan, sehingga menurut nasumber untuk mesin BTT jarang mengalami kerusakan, karena selalu dirawat, kerusakan yang pernah terjadi yaitu kebocoran di bagian oli BTT, akan tetapi langsung di pebaiki. Untuk perbaikan spion lampu dan lainnya, akan personil lakukan perbaikan akan tetapi tatap melihat waktu jadwal penerbangan, agar tidak menghambat waktu pesawat untuk terbang kembali.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan *Personil Ground Handling*, personil *ground handling* melakukan pengecekan rutin terhadap seluruh kendaraan GSE, pengecekan kendaraan dilakukan sebelum kendaraan tersebut dioperasikan. Apabila ada GSE yang mengalami kerusakan pada saat pemeriksaan ataupun saat sedang dioperasikan, maka personil akan membuat laporan dan melakukan perbaikan. Untuk kendaraan BTT yang tidak lengkap kelaikannya, berdasarkan hasil wawancara hal itu

dikarenakan waktu, terbatasnya alat BTT dan jumlah penerbangan yang cukup padat di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

D. Pembahasan

Berdasarkan hasil observasi, wawancara dan dokumentasi ditemukan kendaraan BTT yang kurang dalam kelaikannya dan tidak dilengkapi, sedangkan hal tersebut sangat penting untuk menjaga keamanan di sisi udara. Ketidaklaikan yang ditemukan antara lain: BTT yang tidak mempunyai spion, Lampu belakang BTT yang tidak berfungsi, Kabel-kabel di Body BTT yang tidak tertutup, Tanda di larang merokok yang sudah pudar dan tidak terlihat, Kondisi warna body yang pudar dan berkarat.

Ketidaklaikan yang ditemukan lebih banyak dari bagian luar kendaraan. Karena petugas memang lebih berfokus dengan mesin BTT, menurut petugas hal yang sering terjadi untuk bagian adalah kebocoran bagian pelumas kendaraan, akan tetapi hal tersebut langsung di perbaiki. Walaupun begitu, ketidaklaikan tersebut tidak boleh diabaikan, karena hal tersebut ada syarat agar kendaraan diperbolehkan beroperasi di sisi udara. Dalam hasil wawancara petugas *Ground Handling* terkendala waktu, karena jam penerbangan yang cukup padat, dan BTT harus selalu digunakan. Petugas seharusnya tetap memperhatikan ketidaklaikan tersebut seperti lampu dan spion, bagian penting untuk dilengkapi di kendaraan untuk membantu petugas saat mengoperasikan BTT, kabel yang tertutup agar kabel tidak terpapar langsung oleh sinar matahari dan air hujan, serta tidak adanya tanda larangan merokok, walaupun para personel telah dibekali oleh pelatihan akan larangan merokok di sisi udara, akan tetapi himbauan tersebut tetap penting agar personel selalu mengingat untuk tidak melanggar serta menjaga keamanan dan keselamatan di area sisi udara. Selain itu, menjaga kelaikan juga dapat membuat kendaraan lebih baik dan bertahan lebih lama dalam pengoperasiannya, seperti mengecat. Dalam wawancara, keempat narasumber menyebutkan bahwa kendaraan GSE yang ada di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II, sudah banyak yang tua, sehingga hal tersebut dapat mencegah agar bodi BTT tidak mudah keropos dan juga berkarat.

Kurangnya pengawasan dari AMC juga menjadi faktor penyebab adanya BTT tidak laik, berdasarkan hasil wawancara, personil menyebutkan, selain fungsi pengawasan, personil memiliki tugas untuk menginput data penerbangan setiap harinya, sehingga pengawasan menjadi lebih longgar. Dalam kegiatannya AMC juga mempunyai *checklist* inspeksi yang di dalamnya terdapat juga *checklist rampcheck*, seharusnya personil AMC melakukan pengawasan dan mengisi *checklist* tersebut akan tetapi, pengisian *checklist* tersebut belum berjalan dengan seharusnya. Di karenakan kurangnya jumlah personel, dan hanya terdapat 2 orang personel dalam satu kali shift, Pengawasan secara langsung di sisi udara hanya dilakukan personel pada saat melakukan Inspeksi yang dilakukan minimal 1 kali dalam sehari, selain itu personel akan melakukan pengawasan hanya dari ruang AMC dan dari CCTV, sedangkan tidak semua daerah disisi udara dapat terlihat dari ruangan dan CCTV di ruangan AMC.

Berdasarkan KP 326 Tahun 2019, personel AMC memiliki tugas dalam pengawasan dan ketertiban terhadap personel, peralatan, kendaraan, dan pesawat udara di apron dan berdasarkan penelitian dari Tandibua & Widagdo (2023), Kelaikan kendaraan GSE adalah salah satu tanggung jawab AMC, sehingga harus dijalankan dengan baik sesuai standar dan prosedur yang berlaku untuk mencegah adanya pelanggaran ketidaklaikan GSE. Petugas AMC haruslah lebih optimal dalam melakukan pengawasan, petugas dapat memmanagement pembagian tugas, untuk pengawasan dan juga di pendataan. selain itu, untuk petugas *Ground Handling* harus lebih peduli terhadap kelaikan GSE yang dioperasikan, apabila terdapat GSE yang kurang laik, dapat langsung diperbaiki agar tidak mengganggu kegiatan operasional lainnya. Apabila semua petugas menjalankan tugas dengan mengikuti standar dan prosedur yang ada, tidak akan terjadi pelanggaran di sisi udara, dan semua kendaraan GSE yang dioperasikan akan laik aman untuk digunakan sebagai alat penunjang pesawat udara, sehingga operasional di sisi udara akan berjalan dengan baik, dan dapat menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan di sisi udara.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa kelaikan BTT di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II belum sesuai dengan standar yang ada yaitu dalam KP 635 Tahun 2015. Uji kelaikan telah dilaksanakan, akan tetapi masih ditemukan beberapa kerusakan yang belum diperbaiki. Kurangnya pengawasan dari AMC juga menjadi penyebab masih terdapatnya GSE yang tidak laik. AMC memiliki tugas untuk mengawasi segala pergerakan di Apron. Dikarenakan kurangnya jumlah personel dan Unit AMC yang juga memiliki tugas pendataan pesawat udara, sehingga pengawasan yang dilakukan unit AMC belum dilaksanakan secara optimal. Pelaksanaan tugas yang sesuai dengan ketentuan dan aturan, oleh AMC dan petugas *Ground Handling* dapat meningkatkan ketidak teraturan dan mengurangi pelanggaran di sisi udara, sehingga dapat mengurangi pelanggaran, menciptakan ketertiban serta menjaga keselamatan dan keamanan di area Apron Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan, penulis memberikan beberapa saran, yaitu :

1. Perusahaan dan personil *Ground Handling* perlu memberikan perhatian lebih terhadap kelaikan BTT Kendaraan yang kurang laik agar kelaikannya dapat langsung diperbaiki dan dilengkapi. Perbaikan dan pemeliharaan tidak hanya berfokus kepada mesin kendaraan, tetapi haruslah memperhatikan semua bagian dari kendaraan BTT yang sering mengalami kerusakan, agar kendaraan BTT dapat dikategorikan layak dan aman untuk dioperasikan di sisi udara.

3. Personel *Ground Handling* perlu lebih memperhatikan dan mengecek kendaraan secara rutin terhadap mesin dan kelengkapan BTT sebelum dioperasikan dan memperbaiki terlebih dahulu apabila terdapat kerusakan sebelum digunakan.
4. Pengawasan dari AMC perlu dioptimalkan, personel perlu mengatur pembagian tugas dan waktu, antara pengawasan dan juga penginputan data, agar pengawasan di sisi udara tetap berjalan dengan baik. Personil perlu melakukan pengawasan yang optimal dan lebih tegas terhadap personel dan GSE yang kurang layak tapi tetap dioperasikan, dengan memberikan penuguran dan sanksi yang sesuai.

DAFTAR PUSTAKA

- Amri, B. N., Study, P., Manajemen, D.-I., Udara, T., Teknologi, S. T., & Yogyakarta, K. (2022). Peran Unit Apron Movement Control (Amc) Dalam Menjamin Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. *Jupea*, 2(3). <https://doi.org/https://doi.org/10.51903/jupea.v2i3.367>
- Angela Wallong -Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, F., & Angela Wallong Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, F. (2022). Peran Penggunaan Ground Support Equipment (Gse) Terhadap Kelancaran Operasional Di Sisi Udara (Airside) Di Bandar Udara Mozes Kilangin. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.31316/jk.v6i1.2671>
- Arif, M., Sinta, H., Putri, D., Stmt, S., Trisakti, T., & Trisakti, S. (2018). Ketersediaan Ground Support Equipment Dan Kinerja Operator Ramp Service Di Bandar Udara Soekarno Hatta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.54324/j.mbt.v4i2.848>
- Batubara, H., Rachmawati -Sekolah, D., Teknologi, T., Yogyakarta, K., & Rachmawati, D. (2022). Analisis Kinerja Persiapan Kedatangan Pesawat Lion Air Oleh Petugas Ramp Handling Di Ramp Side Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak Kalimantan Barat. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(2).
- Ezaki Syamtiago Deshita, A. N. M. (2023). Optimalisasi Pengawasan Dan Penertiban Pergerakan Orang Dan Kendaraan Pada Area Sisi Udara Oleh Unit Apron Movement Control Di Bandar Udara Depati Amir Bangka. *Jurnal Ilmiah Manajemen Dan Kewirausahaan*. <https://doi.org/https://doi.org/10.51903/manajemen.v3i1.216>
- Fattah, A., Budiarto, A., Rochmawati, L., Surabaya, P. P., & Jemur Andayani, J. (2021). Optimalisasi Pengawasan Unit Amc Terhadap Kelayakan Gse Di Sisi Udara Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. *Prosiding Snitp (Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan)*. <https://doi.org/https://doi.org/10.46491/snitp.v5i2.1068>
- Ferdiansah, I., Hariyanto, D., Budiarto, A., Politeknik,), Surabaya, P., & Jemur Andayani, J. (2022). Analisis Pengawasan Ground Support Equipment Oleh Apron Movement Control Di Area Apron Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda. *Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan (Snitp)*.

- Firdaus, A. M., & Purnama, Y. (2023). Analysis Of The Feasibility Of Ground Support Equipment (Gse) Relationship Analysis Of Pt. Garuda Indonesia On The Performance Of Ground Support Operators At Bandung's Husein Sastranegara International Airport. *Formosa Journal Of Science And Technology*, 2(1), 1–12. <https://doi.org/10.55927/Fjst.V2i1.2440>
- Fitratunnisa, A., & Tamara, A. P. (2022). Pengendalian Potensi Bahaya Personel Ground Support Equipment (Gse) Dalam Pengoperasian Peralatan Darat Pesawat Udara Di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. *Jurnal Ground Handling Dirgantara Vol.4, No.2, 4(2)*, 2962–6625. <https://doi.org/10.56521/Jgh.V4i01.375>
- Fitriatmoko, F. (2022). Analisa Penanganan Pelanggaran Disiplin Kerja Ground Support Equipment (Gse) Di Apron Bandar Udara Yogyakarta International Airport. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(1).
- Keke, Y., & Susanto, P. (2019). Kinerja Ground Handling Mendukung Operasional Bandar Udara. *Aviasi Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 16.
- Kusuma, K. (2020). Kajian Pengawasan Petugas Apron Movement Control (Amc) Terhadap Petugas Ground Handling Pada Ketertiban Penggunaan Ground Support Equipment (Gse) Di Area Bandar Udara Kalimantan. *Jurnal Manajemen Transportasi Udara*.
- Latif, N. I., Widagdo, D., Program, S., Manajemen, T., Udara, S. T., Teknologi, K., Yogyakarta, K., Bantul, P., Daerah, I., & Yogyakarta, I. (2022). Peran Unit Apron Movement Control (Amc) Dalam Menjamin Keselamatan Operasional Sisi Udara Di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate. *Jurnal Penelitian Dan Pengabdian Masyarakat Indonesia*, 1(1), 34.
- Maharani, H. (2024). Studi Kelayakan Penggunaan Clo3d Pada Prodi Tata Rias Dan Busana Institut Seni Budaya Indonesia Bandung Dengan Metode Telos. *Prosiding Isbi Bandung*.
- Pamungkas, R., Regia, A. S., Ramadhan, B., Manajemen Transportasi Udara, J., Manajemen Penerbangan, F., Surabaya Jl Jemur Andayani No, P. I., & Timur, J. (2019). Kajian Pengawasan Personil Apron Movement Control (Amc) Terhadap Ground Support Equipment (Gse) Di Apron Terminal 3 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Jakarta. *Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan (Snitp)*.

- Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor Kp 326 Tahun 2019 Teknik Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 {Manual Of Standard Cask - Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome), Pub. L. No. 326 (2019).
- Qomariyah, Siti Dkk. (2024). Edukasi Pelajar Smk Muhammadiyah 1 Pasuruan Tahun 2022/2023 Pasuruan Tentang Standarisasi Kendaraan Bermotor. *Kampret Journal*.
- Rafika Ulfa. (2021). Variabel Penelitian Dalam Penelitian Pendidikan. *Jurnal Pendidikan Dan Keislaman*.
- Saefur Rohman, F. W. A. (2021). Pengaruh Kualitas Pelayanan Dan Ketepatan Pengiriman Terhadap Kepuasan Pelanggan Dalam Menggunakan Jasa Pengiriman Barang Ninja Express Di Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal Logistik Indonesia*.
- Sarinah, Oktavianah, A., & Tanjung, I. (2018). Pengaruh Pelaksanaan Ramp Check Terhadap Keselamatan Penerbangan Di Terminal Ii Bandar Udara Soekarno-Hatta. In *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik (Jmbtl)* (Vol. 5, Issue 1). [Http://Library.Itl.Ac.Id/Jurnal](http://Library.Itl.Ac.Id/Jurnal)
- Sekaran, U. (2017). *Metode Penelitian Untuk Bisnis* (Bougie Roger, Ed.).
- Septian, Arif, Setiawan, & Haryadi, S. (2020). Analisis Kinerja Personel Unit Apron Movement Control (Amc) Terhadap Ketertiban Peralatan Ground Support Equipment (Gse) Di Apron Pt Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Jendral Ahmad Yani Semarang. *Seminarnasionalinovasiteknologipenerbangan(Snntp)*.
- Subroto, A., Komalasari, Y., Candra Yuniar, D., Politeknik Penerbangan Palembang, P., Adi Sucipto, J., Sukarami, K., Palembang, K., Selatan, S., & Author, C. (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 International Conference Of Advance Transportation, Engineering, And Applied Social Science*. <https://doi.org/https://doi.org/10.46491/icateas.v2i1.1646>
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif* (3rd Ed.).
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D* (26th Ed.).

- Suryani, N., Jailani, Ms., Suriani, N., Raden Mattaher Jambi, R., & Sulthan Thaha Saifuddin Jambi, U. (2023). Konsep Populasi Dan Sampling Serta Pemilihan Partisipan Ditinjau Dari Penelitian Ilmiah Pendidikan. *Ihsan : Jurnal Pendidikan Islam*.
<https://doi.org/https://doi.org/10.61104/Ihsan.V1i2.55>
- Tandibua, D. B., & Widagdo, D. (2023). Kajian Pengawasan Unit Apron Movement Control (Amc) Terhadap Kelayakan Ground Support Equipment (Gse) Di Sisi Udara Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(3).
<https://doi.org/10.47467/Elmal.V5i3.3926>
- Uswatun, M., & Widagdo, D. (2024). Analisis Implementasi Pengawasan Ketertiban Ground Support Equipment (Gse) Oleh Unit Apron Movement Control (Amc) Di Sisi Udara Bandar Udara Mopah Merauke. *As-Syirkah: Islamic Economic & Financial Journal*.
<https://doi.org/10.56672/Assyirkah.V3i2.202>
- Wahid Yaurwarin, D. J. S. (2023). Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Akibat Keterlambatan Penerbangan. *Public Policy*, 4(2). <https://stia-saidperintah.e-journal.id/ppj>

LAMPIRAN

Lampiran A KP 635 Tahun 2015

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN 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

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa dalam Pasal 14 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, diatur tentang standar teknis, standar kebutuhan dan standar kelaikan.
- b. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan Kendaraan Operasional Yang Beroperasi Di Sisi Udara.
- Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012);
3. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
4. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Menteri Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 68 Tahun 2013;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2015 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penerbangan;

Lampiran B 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 SK Penetapan Pembimbing

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN		
	BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN BADAN LAYANAN UMUM POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG		
JL. ADI SUCIPTO No. 001 SUKODADI - SUKARAMI PALEMBANG 30154	TELP : (0711) 410930	FAX : (0711) 420385 Email : poltekbang.plg@dephub.go.id Home Page : poltekbangplg.ac.id	

SURAT KEPUTUSAN
DIREKTUR POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
NOMOR : SK - Poltekbang.Plg 145 Tahun 2024

TENTANG

PENETAPAN PEMBIMBING TUGAS AKHIR PROGRAM STUDI TEKNOLOGI REKAYASA BANDAR UDARA PROGRAM SARJANA TERAPAN ANGKATAN 1A DAN 1B, PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA PROGRAM DIPLOMA TIGA ANGKATAN 2A DAN 2B SERTA PROGRAM STUDI PENYELAMATAN DAN PEMADAM KEBAKARAN PENERBANGAN PROGRAM DIPLOMA TIGA ANGKATAN 2

DIREKTUR POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG,

- Menimbang : a. bahwa Politeknik Penerbangan Palembang sebagai Perguruan Tinggi melaksanakan Tri Dharma Perguruan Tinggi yaitu pendidikan dan pengajaran, penelitian serta pengabdian kepada masyarakat;
- b. penulisan Tugas Akhir adalah mata kuliah wajib yang telah ditetapkan dalam kalender akademik Politeknik Penerbangan Palembang;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b perlu menetapkan Keputusan Direktur Politeknik Penerbangan Palembang tentang penetapan Pembimbing Tugas Akhir Program Studi Teknologi Rekayasa Bandar Udara Program Sarjana Terapan Angkatan 1A dan 1B, Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Angkatan 2A dan 2B serta Program Studi Penyelamatan dan Pemasdam Kebakaran Penerbangan Program Diploma Tiga Angkatan 2.
- Mengingat : 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336);
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 78 Tahun 2020 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Palembang;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 102 tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Palembang;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;

23	TANIA APRODHITA	55242110023	Sukahir, S.S.T., M.T.	Ir. Viktor Suryan, S.T., M.Sc.
----	-----------------	-------------	-----------------------	--------------------------------

Lampiran D Lembar Bimbingan



POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2023/2024

Nama Taruna : TANIA APRODHITA
 NIT : 55242110023
 Course : MBU 02A
 Judul TA : ANALISIS HASIL UJI LAIK OPERASI GROUND SUPPORT EQUIPMEN DI APRON BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG

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

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1.	17 / 2024 /05	Pengenalan materi dan permasalahan, dan lanjut progres selanjutnya.	
	02 / 2024 /06	Uji Lahir kelayakan uji lab. di bandara dan peft. GSE uji laik dan uji apt apt	
	16 / 2024 /06	- Lengkapi data & Revisi Bab IV	
	28 / 2024 /06	- Perbaiki penulisan dan lanjut Abstrak	
	05 / 2024 /07	- Acc lanjut sedang TA	

Mengetahui,
 Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

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

Dosen Pembimbing

SUKAHIR, S.Si.T.,M.T.
 NIP. 19740714 199803 1 001



POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2023/2024

Nama Taruna : TANIA APROPHITA
 NIT : 59.242110023
 Course : MBU 02 A
 Judul TA : ANALISIS HASIL UJI LAIK OPERASI GROUND SUPPORT EQUIPMENT DI
 APRON BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG

Dosen Pembimbing : VIKTOR SURYAN, S.T., M.Sc.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1.	30 / 2024 / 05	- Perubahan judul (usulan) - Perbaiki Bab 1 - Siapkan 15 jurnal terdahulu - Rancangan BAB IV.	
2.	14 / 2024 / 06	- Perbaiki jurnal terdahulu - Hari wawancara - Perbaiki keterangan gambar.	
3.	28 / 2024 / 06	Pertemuan Pembahasan ditambahkan dengan referensi & peraturan yang terkait dgn standar, safety dan kemampuan.	
4.	05 / 2024 / 07	- pm dan ar - alsi (gambar) - kaku dan ada di mana - kaku ketepatan dan gambar	
5.	11 / 2024 / 07	- bahan dan alat - rumus dan hasil Acc Sidas / semesta hasil	

Mengetahui,
 Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

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

Dosen Pembimbing

(VIKTOR SURYAN, S.T., M.Sc.)
 NIP. 19861008 200912 1 004

Lampiran E Temuan Observasi

LEMBAR TEMUAN KETIDAKLAIKAN

Tanggal Observasi : 22 januari – 26 januari 2024

Tempat : Unit AMC

Observer : Tania Aprodhita

No	Tanggal	Kendaraan BTT	Ketidaklaikan
1.	22 Januari	TR 008 JT	Spion Hanya 1
		TR 008 JT, 432, 005	Body Berkarat
		BT 005, 1701 N	Tanpa Tanda Larangan Merokok
2.	23 januari	TR 008 JT	Spion Hanya 1
		TR 008 JT	Lampu Belakang Mati
		TR 008 JT, 432, 005	Body Berkarat
		005, 1701 N	Tanpa Tanda Larangan Merokok
3.	24 januari	TR 008 JT, 1701 N	Spion Hanya 1
		TR 008 JT	Lampu Belakang Mati
		TR 008 JT, 432, 005	Body Berkarat
		005, 1701 N	Tanda Larangan Merokok
		TR 008 JT	Kabel Tidak Tertutup
4.	25 januari	TR 008 JT, 1701 N	Spion Hanya 1
		TR 008 JT, 432, 005	Body Berkarat
		005, 1701 N	Tanda Larangan Merokok
		TR 008 JT	Kabel Tidak Tertutup
5.	26 januari	TR 008 JT, 1701 N	Spion Hanya 1
		TR 008 JT, 432, 005	Body Berkarat
		005, 1701 N	Tanda Larangan Merokok
		TR 008 JT	Lampu Belakang Mati

Lampiran F Checklist Formulir Uji Laik Operasi BTT

a. Baggage Towing Tractor BTT 382

PT. ANGKASA PURA II (Persero) APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)
 CABANG ANGKASA II, DE. SUDARJANA & PALERANG Telp.:(0711) 355001 Ext. 1212

FORMULIR UJI LAIK OPERASI

Nomor Polisi / No. Body : BTT 382 Tanggal Pengujian : 8, 2, 2023
 Jenis Kendaraan : BTT Tempat Pengujian : GSE
 Merk / Tahun Pembuatan : _____ Instansi : GAUKA
 Bahan Bakar : SOLAR Alamat & No. Telp. : _____

GSE	Mobil/Bus/Truck	Sepeda Motor
<input checked="" type="checkbox"/> Kandang Body	<input type="checkbox"/> Kandang Body	<input type="checkbox"/> Kandang Body
<input checked="" type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion
<input checked="" type="checkbox"/> Wiper <u>720ML AG</u>	<input type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Lampu Depan
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Sign
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Sisi <u>1000ML KAPIT</u>	<input type="checkbox"/> Lampu Sign	<input type="checkbox"/> Lampu Rem
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Rem	<input type="checkbox"/> Lampu Horn	<input type="checkbox"/> Lampu Mundur
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Mundur	<input type="checkbox"/> Lampu Mundur	<input type="checkbox"/> Lampu Belakng
<input checked="" type="checkbox"/> H e a d	<input type="checkbox"/> H e a d	<input type="checkbox"/> Sistem Rem
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Belakng	<input type="checkbox"/> Lampu Belakng	<input type="checkbox"/> Stang Gas
<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Knalpot
<input checked="" type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Pedal Gas	<input type="checkbox"/> Speedometer
<input checked="" type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Pedal Kopling	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)
<input checked="" type="checkbox"/> Karburator	<input type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Indikator RPM
<input checked="" type="checkbox"/> Ballbear Axle	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Kabel-kabel
<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Hidrolik	<input type="checkbox"/> Amplifier / Volt Meter	<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"
<input checked="" type="checkbox"/> Radikal	<input type="checkbox"/> Indikator RPM / Tangpender	<input type="checkbox"/> Logo Instansi
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Sear (Steady Heat)	<input type="checkbox"/> Ballbear Axle	
<input checked="" type="checkbox"/> Pemadam Api (Firex)	<input type="checkbox"/> Radikal	
<input checked="" type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	<input type="checkbox"/> Lampu Sear (Steady Heat)	
<input checked="" type="checkbox"/> Logo Instansi	<input type="checkbox"/> Pemadam Api (Firex)	
<input checked="" type="checkbox"/> Kabel-kabel	<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	
	<input type="checkbox"/> Springan Knalpot	
	<input type="checkbox"/> Logo Instansi	
	<input type="checkbox"/> Kabel-kabel	

Hasil Pengujian Dinyatakan

 Laik
 Tidak Laik

Pemasangan Sticker

 Kaca Depan
 Body

Wilayah Operasi

 Service Road
 Platform

Tanda Tangan & Nama Jelas Tim Penguji

Penguji 1

Penguji 2

Penguji 3



b. Baggage Towing Tractor BTT 432

PT. ANGKASA PURA II (Persero)
CABANG PENGANTARAN KARGO, DOKUMEN & PELAYANAN

AIRPORT MOVEMENT CONTROL (AMC)
 Telp. (0711) 383001 Ext. 1212

FORMULIR UJI LAIK OPERASI

Nomor Polisi / No. Body : BTT 432 Tanggal Pengujian : 8 / 2 / 2023
 Jenis Kendaraan : BTT Tempat Pengujian : CGF
 Merk / Tahun Pembuatan : _____ Instalasi : Supria
 Bahan Bakar : _____ Alamat & No. Telp : _____

GSE	Mobil/Bus/Truck	Sepeda Motor
<input checked="" type="checkbox"/> Kontrol Body	<input type="checkbox"/> Kontrol Body	<input type="checkbox"/> Kontrol Body
<input checked="" type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion
<input checked="" type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Lampu Depan
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Sisi
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Sisi	<input type="checkbox"/> Lampu Sisi	<input type="checkbox"/> Lampu Rem
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Rem	<input type="checkbox"/> Lampu Rem	<input type="checkbox"/> Lampu Belakang
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Belakang	<input type="checkbox"/> Lampu Belakang	<input type="checkbox"/> Sistem Rem
<input checked="" type="checkbox"/> H e a d l a m p	<input type="checkbox"/> H e a d l a m p	<input type="checkbox"/> Stang Gas
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Berekang	<input type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Knalpot
<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Pedal Gas	<input type="checkbox"/> Speedometer
<input checked="" type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Pedal Kliping	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)
<input checked="" type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Indikator BBM
<input checked="" type="checkbox"/> Warkukator	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Kabel-kabel
<input checked="" type="checkbox"/> Bakula Aerasi	<input type="checkbox"/> Amperage / Volt Meter	<input type="checkbox"/> Tanda "Starang Marukuk"
<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Hidrolik	<input type="checkbox"/> Indikator BBM / Temperatur	<input type="checkbox"/> Logo Instalasi
<input checked="" type="checkbox"/> Radial	<input type="checkbox"/> Bakula Aerasi	
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Sinar (Steady Red)	<input type="checkbox"/> Radiator	
<input checked="" type="checkbox"/> Pemadam Api (Firex)	<input type="checkbox"/> Lampu Sinar (Steady Red)	
<input checked="" type="checkbox"/> Tanda "Starang Marukuk"	<input type="checkbox"/> Pemadam Api (Firex)	
<input checked="" type="checkbox"/> Logo Instalasi	<input type="checkbox"/> Tanda "Starang Marukuk"	
<input checked="" type="checkbox"/> Kabel-kabel	<input type="checkbox"/> Saringan Knalpot	
	<input type="checkbox"/> Logo Instalasi	
	<input type="checkbox"/> Kabel-kabel	

Hasil Pengujian Dinyatakan

Laki

Tidak Laki

Pemasangan Stiker

Kaca Depan

Body

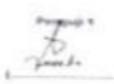
Wahayah Operasi

Service Road

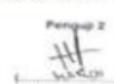
Platform

Tanda Tangan & Nama Jelas Tim Penguji

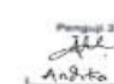
Penguji 1



Penguji 2



Penguji 3





c. Baggage Towing Tractor BTT 479

PT. ANGKASA PURA II (Persero)
 CABANG SUDARA UTARA DE. BADARUDIN & PIRESSANI

APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)
 Telp. (0711) 385001 Ext. 1213

FORMULIR UJI LAIK OPERASI

Nomor Polisi / No. Body : BTT 479 Tanggal Pengujian : 5, 2, 2023
 Jenis Kendaraan : BTT Tempat Pengujian : GSE
 Merk / Tahun Pembuatan : 2013 Instansi : APK
 Bahan Bakar : SOLAR Alamat & No. Telp. :

GSE	Mobil/Bus/Truck	Sepeda Motor
<input checked="" type="checkbox"/> Kontrol Body	<input type="checkbox"/> Kontrol Body	<input type="checkbox"/> Kontrol Body
<input checked="" type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion
<input checked="" type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Lampu Depan
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Sign
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Sisi	<input type="checkbox"/> Lampu Sign	<input type="checkbox"/> Lampu Rem
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Rem	<input type="checkbox"/> Lampu Rem	<input type="checkbox"/> Lampu Mundur
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Mundur	<input type="checkbox"/> Lampu Mundur	<input type="checkbox"/> Lampu Belakang
<input checked="" type="checkbox"/> H a s a r a	<input type="checkbox"/> H a s a r a	<input type="checkbox"/> Sistem Rem
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Belakang	<input type="checkbox"/> Lampu Belakang	<input type="checkbox"/> Stang Gas
<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Knalpot
<input checked="" type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Pedal Gas	<input type="checkbox"/> Speedometer
<input checked="" type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Pedal Kliping	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)
<input checked="" type="checkbox"/> Karburator	<input type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Indikator BBM
<input checked="" type="checkbox"/> Baterai Asam	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Kabel-kabel
<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Hidrolik	<input type="checkbox"/> Amphire / Volt Meter	<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"
<input checked="" type="checkbox"/> Indikator	<input type="checkbox"/> Indikator BBM / Temperatur	<input type="checkbox"/> Logo Instansi
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Suar (Steady Red)	<input type="checkbox"/> Baterai Asam	
<input checked="" type="checkbox"/> Permadan Api (Fire)	<input type="checkbox"/> Radiator	
<input checked="" type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	<input type="checkbox"/> Lampu Suar (Steady Red)	
<input checked="" type="checkbox"/> Logo Instansi	<input type="checkbox"/> Permadan Api (Fire)	
<input checked="" type="checkbox"/> Kabel-kabel	<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	
<u>TUMP FUSE</u>	<input type="checkbox"/> Saringan Knalpot	
	<input type="checkbox"/> Logo Instansi	
	<input type="checkbox"/> Kabel-kabel	

Hasil Pengujian Dinyatakan : Laili Tidak Laili

Pemasangan Sticker : Kaca Depan Body

Wilayah Operasi : Service Road Platform

Tanda Tangan & Nama Jelas Tim Penguji

Penguji 1 : [Signature]
 Penguji 2 : [Signature]
 Penguji 3 : [Signature]



d. Baggage Towing Tractor TDC 004

PT. ANGKASA PURA B (Persero) CABANG BANDARA MIA, DE. SAGARJODON & PALEMBANG APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) Telp. (0711) 385001 Ext. 1213

FORMULIR UJI LAIK OPERASI

Nomor Polisi / No. Body : TDC 004 Tanggal Pengujian : 01 / 03 / 2023
 Jenis Kendaraan : _____ Tempat Pengujian : GIA
 Merk / Tahun Pembuatan : _____ Instansi : PIN
 Bahan Bakar : Solar Alamat & No. Telp. : _____

GSE	Mobil/Bus/Truck	Sepeda Motor
<input type="checkbox"/> Kontrol Body	<input type="checkbox"/> Kontrol Body	<input type="checkbox"/> Kontrol Body
<input type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion
<input type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Lampu Depan
<input type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Sigen
<input type="checkbox"/> Lampu Sigen	<input type="checkbox"/> Lampu Sigen	<input type="checkbox"/> Lampu Rem
<input type="checkbox"/> Lampu Rem	<input type="checkbox"/> Lampu Rem	<input type="checkbox"/> Lampu Mundur
<input type="checkbox"/> Lampu Mundur (Mg)	<input type="checkbox"/> Lampu Mundur	<input type="checkbox"/> Lampu Batahakang
<input type="checkbox"/> H a r a s	<input type="checkbox"/> H a r a s	<input type="checkbox"/> Sistem Rem
<input type="checkbox"/> Lampu Batahakang	<input type="checkbox"/> Lampu Batahakang	<input type="checkbox"/> Stang Gas
<input type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Keping
<input type="checkbox"/> Speedometer (km/h)	<input type="checkbox"/> Pedal Gas	<input type="checkbox"/> Speedometer
<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Pedal Rem/Braking	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)
<input type="checkbox"/> Karburator	<input type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Indikator BBM
<input type="checkbox"/> Baterai Acsa	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Kabel Kabel
<input type="checkbox"/> Sistem Hidrolik	<input type="checkbox"/> Ampona / Volt Meter	<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"
<input type="checkbox"/> Radiator	<input type="checkbox"/> Indikator BBM / Temperatur	<input type="checkbox"/> Logo Instansi
<input type="checkbox"/> Lampu Suhu (Steady Red)	<input type="checkbox"/> Baterai Acsa	
<input type="checkbox"/> Pemadam Api (Fire)	<input type="checkbox"/> Radiator	
<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	<input type="checkbox"/> Lampu Suhu (Steady Red)	
<input type="checkbox"/> Logo Instansi	<input type="checkbox"/> Pemadam Api (Fire)	
<input checked="" type="checkbox"/> Kabel Kabel	<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	
- <i>Elektronika, & lain-lain</i>	<input type="checkbox"/> Serangan Knalpot	
	<input type="checkbox"/> Logo Instansi	
	<input type="checkbox"/> Kabel Kabel	

Hasil Pengujian Dinyatakan

 Laki
 Tidak Laki

Pemasangan Sticker

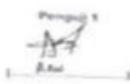
 Kaca Depan
 Body

Wilayah Operasi

 Service Road
 Platform

Tanda Tempan & Nama Jelas Tim Penguji

Penguji 1



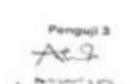
Esti

Penguji 2



Gunet

Penguji 3



Arif



e. Baggage Towing Tractor BTT 003

PT. ANGKASA PURA II (Persero) APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)
 CABANG BANDARA ITC, DE BAGANRUDE I PALIDIRANG Telp. (0711) 355001 Ext. 1213

FORMULIR UJI LAIK OPERASI

Nomor Polisi / No. Body : BTT 003 Tanggal Pengujian : 9 / 1 / 2011
 Jenis Kendaraan : BTT Tempat Pengujian : APRON ITC
 Mark / Tahun Pembuatan : 1993 Instansi : ITC
 Bahan Bakar : SOLAR Alamat & No. Telp. : _____

GSE	Mobil/Bus/Truck	Sepeda Motor
<input type="checkbox"/> Kondek Body (Kondisi)	<input type="checkbox"/> Kondek Body	<input type="checkbox"/> Kondek Body
<input type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion
<input type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Lampu Depan
<input type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Sign
<input type="checkbox"/> Lampu Sign (Kiri, Kanan, Depan)	<input type="checkbox"/> Lampu Sign	<input type="checkbox"/> Lampu Rem
<input type="checkbox"/> Lampu Sign	<input type="checkbox"/> Lampu Rem	<input type="checkbox"/> Lampu Mundur
<input type="checkbox"/> Lampu Mundur (Kiri, Kanan)	<input type="checkbox"/> Lampu Mundur	<input type="checkbox"/> Lampu Belakang
<input type="checkbox"/> H a z a r d	<input type="checkbox"/> Lampu Belakang	<input type="checkbox"/> Sistem Rem
<input type="checkbox"/> Lampu Belakang	<input type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Stang Gas
<input type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Pedal Gas	<input type="checkbox"/> Kopling
<input type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Pedal Kopling	<input type="checkbox"/> Speedometer
<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)
<input type="checkbox"/> Karburator	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Injak-kaki BBM
<input type="checkbox"/> Sistem Acara	<input type="checkbox"/> Amperem / Volt Meter	<input type="checkbox"/> Kabel-kabel
<input type="checkbox"/> Sistem Hidrolik	<input type="checkbox"/> Indikator BBM / Temperatur	<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"
<input type="checkbox"/> Radiator	<input type="checkbox"/> Sistem Acara	<input type="checkbox"/> Logo Instansi
<input type="checkbox"/> Lampu Sinar (Steady Red)	<input type="checkbox"/> Radiator	
<input type="checkbox"/> Pemadam Api (Firex) (Dibawa)	<input type="checkbox"/> Lampu Sinar (Steady Red)	
<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	<input type="checkbox"/> Pemadam Api (Firex)	
<input type="checkbox"/> Logo Instansi	<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	
<input type="checkbox"/> Kabel-kabel (Kabel-kabel) (Kabel-kabel)	<input type="checkbox"/> Springin Knapot	
<input checked="" type="checkbox"/> Ban Ganda	<input type="checkbox"/> Logo Instansi	
	<input type="checkbox"/> Kabel-kabel	

Hasil Pengujian Dinyatakan
 Laik
 Tidak Laik

Pemasangan Sticker
 Kaca Depan
 Body

Wilayah Operasi
 Service Road
 Platform

Tanda Tangan & Nama Jelas Tim Penguji

Penguji 1: [Signature]
 Penguji 2: [Signature]
 Penguji 3: [Signature]



f. Baggage Towing Tractor BT 1701 N

PT ANGRADA PUNA B (Persero)
 GENERAL ENGINEERING AND MAINTENANCE WORKS
 Jl. Raya Cikarang - Bekasi, Jawa Barat 17133
 Telp. (0274) 510000 Fax. 1212

FORMULIR UJI LAIK OPERASI

No. Polisi / No. Body: **ST 1713 W** Tanggal Pengujian: **7 / 2 / 2019**
 Jenis Kendaraan: **Traktor 2WD** Tempat Pengujian: **ST 1713 W**
 Marka / Tahun Pembuatan: **SUMIDA 2005/2019** Insan: **ST 1713 W**
 Bahan Bakar: **Gasol** Alamat & No. Telp.:

BBK	Mobil Bus/Truck	Sepeda Motor
<input checked="" type="checkbox"/> Kemudi/Body	<input checked="" type="checkbox"/> Kemudi/Body	<input checked="" type="checkbox"/> Kemudi/Body
<input checked="" type="checkbox"/> Kaca Depan (Kaca Samping)	<input checked="" type="checkbox"/> Kaca Depan	<input checked="" type="checkbox"/> Kaca Samping
<input checked="" type="checkbox"/> Wiper	<input checked="" type="checkbox"/> Wiper	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Depan
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Depan	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Depan	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Samping
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Samping	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Samping	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Belakang
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Belakang	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Belakang	<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Rem
<input checked="" type="checkbox"/> H.A.P.A & B	<input checked="" type="checkbox"/> H.A.P.A & B	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Mendorong
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Mendorong	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Mendorong	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Belakng
<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Rem	<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Rem	<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Rem
<input checked="" type="checkbox"/> Kipas Radiator	<input checked="" type="checkbox"/> Kipas Radiator	<input checked="" type="checkbox"/> Stang Gas
<input checked="" type="checkbox"/> Kipas Rem	<input checked="" type="checkbox"/> Kipas Rem	<input checked="" type="checkbox"/> Knalpot
<input checked="" type="checkbox"/> Kacamata (OPPM)	<input checked="" type="checkbox"/> Kacamata (OPPM)	<input checked="" type="checkbox"/> Speedometer (RPM)
<input checked="" type="checkbox"/> Karburator	<input checked="" type="checkbox"/> Karburator	<input checked="" type="checkbox"/> Indikator RPM
<input checked="" type="checkbox"/> Solenoid Akuat	<input checked="" type="checkbox"/> Solenoid Akuat	<input checked="" type="checkbox"/> Indikator RPM
<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Hidraulik	<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Hidraulik	<input checked="" type="checkbox"/> Indikator RPM
<input checked="" type="checkbox"/> Knalpot	<input checked="" type="checkbox"/> Knalpot	<input checked="" type="checkbox"/> Indikator RPM
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Baur (Steady Beam)	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Baur (Steady Beam)	<input checked="" type="checkbox"/> Indikator RPM
<input checked="" type="checkbox"/> Pemadam Api (Fire) (Flaming)	<input checked="" type="checkbox"/> Pemadam Api (Fire)	<input checked="" type="checkbox"/> Indikator RPM
<input checked="" type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	<input checked="" type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	<input checked="" type="checkbox"/> Indikator RPM
<input checked="" type="checkbox"/> Kabin Kabin	<input checked="" type="checkbox"/> Kabin Kabin	<input checked="" type="checkbox"/> Indikator RPM
<input checked="" type="checkbox"/> Hidraulik Waler		

Hasil Pengujian Dinyatakan: Baik Tidak Baik

Pemakaian Sikat: Sisa Debu Body

Wegon Operasi: Aspal Platform

Tanda Tangan & Nama Jarak Tim Penguji:

Penguji 1: **Adi An** Penguji 2: **Shelly Hanit** Penguji 3: **Adi**



g. Baggage Towing Tractor BTT 005

PT. ANGKASA PURA B (Persero) APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)
 CABANG BANDARA LIT, DE. SINGAPERANG 1 PALEMBANG Telp. (0711) 385801 Ext. 1213

FORMULIR UJI LAIK OPERASI

Nomor Pabrik / No. Body : 201 005 Tanggal Pengujian : 07.03.2025
 Jenis Kendaraan : Stasiun Stok Tempat Pengujian :
 Merk / Tahun Pembuatan : Toyota / 2014 Instansi : PT. PTM
 Bahan Bakar : Solar Alamat & No. Telp.:

GSE	Mobil/Bus/Truck	Sepeda Motor
<input checked="" type="checkbox"/> Kandang Body (Pa)	<input checked="" type="checkbox"/> Kandang Body	<input type="checkbox"/> Kandang Body
<input checked="" type="checkbox"/> Kaca Spion	<input checked="" type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion
<input checked="" type="checkbox"/> Wiper	<input checked="" type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Lampu Depan
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Depan	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Sign
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Sign	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Sign	<input type="checkbox"/> Lampu Rem
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Rem	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Rem	<input type="checkbox"/> Lampu Muntur
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Muntur (Flippo off)	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Muntur	<input type="checkbox"/> Lampu Belakang
<input checked="" type="checkbox"/> H e a d l a m p	<input checked="" type="checkbox"/> H e a d l a m p	<input type="checkbox"/> Sistem Rem
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Belakang	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Belakang	<input type="checkbox"/> Stang Gas
<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Rem	<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Kopling
<input checked="" type="checkbox"/> Speedometer (km)	<input checked="" type="checkbox"/> Pedal Gas	<input type="checkbox"/> Speedometer (RPM)
<input checked="" type="checkbox"/> Tachometer (RPM) (off)	<input checked="" type="checkbox"/> Pedal Kopling	<input type="checkbox"/> Indikator BBM
<input checked="" type="checkbox"/> Indikator	<input checked="" type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Kabel-kabel
<input checked="" type="checkbox"/> Baterai Accu	<input checked="" type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"
<input checked="" type="checkbox"/> Sistem Hidrolik	<input checked="" type="checkbox"/> Amfibre / Volt Meter	<input type="checkbox"/> Logo Instansi
<input checked="" type="checkbox"/> Radiator	<input checked="" type="checkbox"/> Indikator BBM / Temperatur	
<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Suer (Steady Red)	<input checked="" type="checkbox"/> Baterai Accu	
<input checked="" type="checkbox"/> Pemadam Api (Fire)	<input checked="" type="checkbox"/> Radiator	
<input checked="" type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	<input checked="" type="checkbox"/> Lampu Suer (Steady Red)	
<input checked="" type="checkbox"/> Logo Instansi	<input checked="" type="checkbox"/> Pemadam Api (Fire)	
<input checked="" type="checkbox"/> Kabel-kabel (Ketinggian)	<input checked="" type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sarungin Knoplet	
	<input checked="" type="checkbox"/> Logo Instansi	
	<input checked="" type="checkbox"/> Kabel-kabel	

Head Pengujian Dinyatakan

 Laki
 Tidak Laki

Pemasangan Stiker

 Kaca Depan
 Body

Wilayah Operasi

 Sidra Road
 Platform

Tanda Tangan & Nama Jatah Tim Penguji

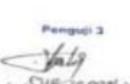
Penguji 1



Penguji 2



Penguji 3





h. Baggage Towing Tractor TR 088 JT

PT. ANGKASA PURA II (Persero)
 CASANG BANGKAYA INT'L SR. SAGARUDIN & PLEWISANG
 APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)
 Telp. (0711) 380001 Ext. 1213

FORMULIR UJI LAIK OPERASI

Nomor Polisi / No. Body : SM 13 048 JP Tanggal Pengujian : 30/09/2018
 Jenis Kendaraan : TRT Tempat Pengujian : 25000-418
 Mark / Tahun Pembuatan : 2008 / 2008 Instansi : SATRI SA
 Bahan Bakar : 3000 Alamat & No. Telp. :

GISE	Mobil/Bus/Truck	Sepeda Motor
<input type="checkbox"/> Kontrol Body	<input type="checkbox"/> Kontrol Body	<input type="checkbox"/> Kontrol Body
<input type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion	<input type="checkbox"/> Kaca Spion
<input type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Wiper	<input type="checkbox"/> Lampu Depan
<input type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Depan	<input type="checkbox"/> Lampu Sigh
<input type="checkbox"/> Lampu Sisa	<input type="checkbox"/> Lampu Siga	<input type="checkbox"/> Lampu Rem
<input type="checkbox"/> Lampu Rem	<input type="checkbox"/> Lampu Rem	<input type="checkbox"/> Lampu Mundur
<input type="checkbox"/> Lampu Mundur	<input type="checkbox"/> Lampu Mundur	<input type="checkbox"/> Lampu Belakng
<input type="checkbox"/> H e a r d	<input type="checkbox"/> H e a r d	<input type="checkbox"/> Sistem Rem
<input type="checkbox"/> Lampu Belakng	<input type="checkbox"/> Lampu Belakng	<input type="checkbox"/> Stang Gas
<input type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Sistem Rem	<input type="checkbox"/> Knopng
<input type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Pedal Gas	<input type="checkbox"/> Speedometer
<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Pedal Kopling	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)
<input type="checkbox"/> Karburator	<input type="checkbox"/> Speedometer	<input type="checkbox"/> Indikator BBM
<input type="checkbox"/> Sistem Aeras	<input type="checkbox"/> Tachometer (RPM)	<input type="checkbox"/> Kabel-kabel
<input type="checkbox"/> Sistem Hidraulik	<input type="checkbox"/> Amphora / Volt Meter	<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"
<input type="checkbox"/> Radialor	<input type="checkbox"/> Indikator BBM / Temperatur	<input type="checkbox"/> Logo Instansi
<input type="checkbox"/> Lampu Sinar (Steady Red)	<input type="checkbox"/> Sistem Aeras	
<input checked="" type="checkbox"/> Pemadam Api (Firex)	<input type="checkbox"/> Radialor	
<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	<input type="checkbox"/> Lampu Sinar (Steady Red)	
<input type="checkbox"/> Logo Instansi	<input type="checkbox"/> Pemadam Api (Firex)	
<input type="checkbox"/> Kabel-kabel	<input type="checkbox"/> Tanda "Dilarang Merokok"	
	<input type="checkbox"/> Sarung Knalpot	
	<input type="checkbox"/> Logo Instansi	
	<input type="checkbox"/> Kabel-kabel	

Hasil Pengujian Dinyatakan
 Laki
 Tidak Laki

Pemasangan Stiker
 Kaca Depan
 Body

Wilayah Operasi
 Service Road
 Platform

Tanda Tangan & Nama Jelas Tim Penguji

Penguji 1  (Dewa)

Penguji 2  (Ari)

Penguji 3  (Sugeng)



Lampiran G Hasil Wawancara I

Formulir Wawancara Penelitian**a. Data Informan**

Narasumber 1 : Fauzan Fadly
 Jabatan : Supervisor Apron Movement Control (AMC)
 Tempat / Tanggal : Ruang AMC / Minggu, 23 Juni 2024

b. Dokumentasi**c. Daftar pertanyaan**

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Berapa jumlah kendaraan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?	disini kita punya 145 GSE yang digunakan untuk penunjang pesawat udara
2.	Bagaimana keadaan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?	GSE disini masih baik lah, dan bagus untuk digunakan sebagai alat penunjang pesawat udara, karena GSE kita disini di pegang oleh 2 PT, yaitu PT. Gapura, dan PT.PTN, jadi mereka memiliki tanggung jawab sendiri untuk GSE mereka
3.	Apasaja peran AMC terhadap GSE?	Kalo kita ya sebagai AMC, tugasnya melakukan pengawasan agar personil GSE lebih tertib melakukan pekerjaan, mentaati aturan, contohnya seperti

		kecepatan kendaraan, kan kalo di service road kendaraan boleh melaju paling cepat 25 km/jam, di apron kecepatan kendaraan maksimal 10 km/jam, dan yang lain-lain juga lah, selain itu juga jumlah rangkaian baggage cart harus sesuai, tidak melebihi muatan di kendaraan GSE, seperti menumpang, jadi kita hanya melakukan pengawasan dan sosialisasi kepada mereka.
4.	Dari pengawasan AMC apa saja kendala GSE yang sering terjadi?	dari pengawasan AMC sendiri, untuk kendaraan GSE, kalo dibilang sering mogok, gak terlalu sering juga, karena klo mesin pasti di berikan perawatan secara rutin. Yang sering terjadi itu biasanya ada kendaraan GSE yang mengalami kebocoran-kebocoran disistem pelumasannya, seperti oli. Tetapi itu bisa di handel sama mereka, dan sisah oli yang tumpah pasti akan di bersihkan oleh Ground Handling yang bersangkutan. Untuk kendalanya, kita kurang efektif dalam pengawasan karena dengan keterbatasan SDM personil AMC, AMC sendiri kan seharusnya lebih banyak ke pengawasan, tapi faktanya sekarang kita lebih banyak di bagian menginput data, seperti yang kalian udah lakukan lah kemarin, kita lebih disibukan dengan data, sehingga pengawasan menjadi lebih longgar.
5.	Bila ada GSE yang rusak, apa yang selanjutnya akan personil lakukan?	Bila kedapatan ada GSE yang rusak tetapi masih digunakan kita akan melakukan peneguran, dan bila emng sangat tidak laik, kita akan hentikan pengoperasiannya, tapi biasanya, kalo ada kerusakan di kendaraan, pasti langsung diperbaiki oleh teknisi GSEnya, jadi jarang terjadi Kerusakan-Kerusakan pada mesin, yang sering terjadi itu kerusakan dibagian luar GSE. Seperti gak ada spion, lampunya mati, dan sebagainya, jadi bila ditemukan

		hal seperti itu, kita akan melakukan peneguran kenapa PT terkait, untuk diperbaiki terlebih dahulu sebelum di gunakan.
6.	Kapan uji kelaikan di lakukan?	uji kelaikan dilakukan sekali dalam setahun, biasanya dilakukan di awal tahun
7.	Berapa lama waktu yang diberikan AMC kepada kendaraan GSE yang tidak laik, saat uji kelaikan?	secepatnya, karena jika mereka tidak melengkapi kita tidak akan memberikan stiker platform dan juga pas kendaraan untuk GSE tersebut. Jadi apabila telah di lengkapi, personil GSE akan melapor dan dilakukan pengecekan ulang.
8.	Apa tindakan yang diberikan AMC terhadap GSE yang tidak laik?	yang pastinya tidak memberi izin untuk GSE tersebut digunakan di Apron, sampai GSE tersebut diperbaiki dan laik untuk di gunakan.
9.	Kapan saja AMC melakukan Ramp Check?	untuk Ramp Check seharusnya dilakukan setiap hari, tetapi terkadang tidak di lakukan dikarenakan kita fokus ke data, jadi kita hanya pengawasi dari ruangan, dari CCTV dan juga inspeksi langsung ke Apron, yang dilakukan minimal 1 kali sehari. Kami juga punya cheklist yang seharusnya di isi saat inspeksi, tapi kurang berjalan aja, jadi saat inspeksi kita lebih mengamati kondisi sekitar dan juga FOD yang ada di apron.
10.	Mengapa masih terdapat kendaraan yang tidak laik?	itukan termasuk kendaraan bermotor, pasti ada saja kerusakannya, entah body, entah bagian dalamnya, karena GSE kita disini juga sudah tergolong tua dan juga GSE disini lumayan terbatas untuk Motorizednya, jadi Kendaraan GSE apalagi BTT pasti digunakan secara terus menerus. Walaupun seperti itu AMC pasti akan melakukan peneguran bila ditemukan ada kendaraan yang tidak laik tapi masih digunakan. Kita tegur dulu, kalo 3 kali ditegur tidak perubahan ya kita tahan pas kendarannya.

Lampiran H Hasil Wawancara II

Formulir Wawancara Penelitian**a. Data Informan**

Narasumber II : Arianto
 Jabatan : Supervisor Ground Handling PTN GSE
 Tempat / Tanggal : Kantor Ground Handling / Minggu, 23 Juni 2024

b. Dokumentasi**c. Daftar Wawancara**

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Berapa jumlah kendaraan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?	disini ada 140an GSE yaa, tapi yang pastinya GSE yang di pegang PTN untuk Motorized ada 15 GSE dan untuk Non Motorized ada 47an GSE
2.	Bagaimana keadaan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?	Kendaraan GSE disini masih tergolong bagus, walaupun sudah banyak yang tua, tetapi masih sangat baik untuk digunakan sebagai alat penunjang pesawat udara.
3.	Kapan Uji Kelaikan di lakukan?	Uji kelaikan dilakukan 1 tahun sekali, dilakukan oleh otoriter, dan unit AMC, biasanya terjadwal di awal tahun
4.	Apakah kendaraan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II sering mengalami kerusakan?	Namanya kendaraan bermesin ya, pasti ada saja beberapa kerusakannya, akan tetapi itu masih bisa di handel sama petugas, dan kerusakan

		tersebut masih bisa di perbaiki, sehingga alat GSE masih bisa dan aman di gunakan. Yang lumayan sering itu bocor di bagian oli, tapi itu pasti langsung di perbaiki.
5.	Saat observasi ditemukan beberapa kendaraan yang kurang lengkap kelaikannya, kenapa hal itu bisa terjadi?	“kurang lengkapnya kira seperti apa?” “izin pak, seperti yang hanya Cuma 1, body yang sudah berkarat, dan lampu sign atau lampu belakang yang mati, terutama untuk BTT” “ohhh iyaa, disini jumlah BTT kita untuk di PTN ya, hanya ada 4, dan kita menjadi alat penjang dari beberapa pesawat, lion, batik, super air jet, sriwijaya, kan kadang pesawat ini datang bersamaan, jadi BTT itu di gunakan secara terus menerus, kalo untuk mesin, mungkin langsung kami perbaiki, tapi jarang mesin itu rusak karena mesin itu selalu difokuskan jadi kerusakan pada mesin tu jarang terjadinya, klo untuk bagian luar seperti lampu, dan lain-lain, mungkin itu terkendala karena terkendala waktu untuk perbaikan sedang BTT harus selalu digunakan.
6.	Apakah kendaraan GSE di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II, harus di perbarui? Apa alasannya?	Peralatan GSE ini kan adalah investasi yang cukup mahal untuk di perbarui, jadi kami selalu melakukan perawatan sesuai jadwal, ataupun juga form yang sudah disiapkan oleh vendor, setiap kendaraan itu mempunyai form maintenace checklist nya masing-masing. Jadi semuanya sudah terdata dan terjadwal
7.	Bila ada GSE yang rusak, apa yang selanjutnya akan personil lakukan?	bila terjadi kerusakan, yang pasti kita langsung lakukan perbaikan untuk GSE tersebut, agar bisa digunakan kembali
8.	Kapan saja dilakukan pengecekan GSE?	Pengecekan dilakukan secara rutin, setiap hari dan sebelum di gunakan di sisi udara, setiap alat akan diperiksa

		sesuai dengan <i>checklist maintenance</i> yang ada, dan dilakukan perawatan secara rutin.
9.	Mengapa kendaraan GSE yang tidak lengkap kelaikannya tidak langsung di lengkapi, sedangkan kelengkapan tersebut adalah syarat untuk GSE dapat di operasikan?	sebenarnya bukan tidak langsung di perbaiki, akan tetapi kita juga melihat pesawat yang harus dilayani di <i>apron</i> , karena bila alat kita berkurang saja 1 dan penerbangan rame pasti, akan berpengaruh dengan waktu pesawat untuk terbang kembali.

Lampiran I Hasil Wawancara III

Formulir Wawancara Penelitian**a. Data Informan**

Narasumber 3 : Pairin
 Jabatan : Operator GSE Gapura
 Tempat / Tanggal : Kantor Ground Handling / Minggu, 23 Juni 2024

b. Dokumentasi**c. Daftar Wawancara**

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Berapa jumlah kendaraan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?	iyaaa... untuk Gapura sendiri mempunyai sekitar 83 GSE ya, <i>motorized</i> nya 22, dan <i>non motorized</i> nya 61
2.	Bagaimana keadaan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?	GSE disini baik, dan pastinya aman untuk digunakan sebagai alat penunjang pesawat udara
3.	Kapan Uji Kelaikan di lakukan?	Uji kelaikan di laksanakan 1 tahun sekali di awal tahun
4.	Apakah kendaraan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II sering mengalami kerusakan?	Pernah, karena alat-alat kita yang ada disini tidak baru semua, jadi ada alat khusus tertentu, seperti alat pushback dia tidak boleh di pasang dulu jadi harus <i>standby</i> , disaat pesawat akan boarding kira-kira panggilan 2 atau 1, baru kita

		hidupin kendaraan pushbacknya. Tetapi untuk pushback yang masih bagus, langsung kita pasang juga tidak apa. Itu biasanya dikerenakan faktor usia.
5.	Saat observasi ditemukan beberapa kendaraan yang kurang lengkap kelaikannya, kenapa hal itu bisa terjadi?	kalo untuk gapura sendiri bila ada yang rusak atau kekurangan seperti itu, pasti akan langsung di perbaiki, bisa dilihat sendiri, kendaraan GSE kita pasti perlengkapannya lengkap, tapi mungkin klo untuk kondisi body, ada yang sudah pudar, atau karat, itu karena waktu aja sih, belum dapat waktu yang segang untuk mengecatnya lagi, karena kan GSE digunakan terus menerus
6.	Apakah kendaraan GSE di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II, harus di perbarui? Apa alasannya?	Seharusnya kendaraan GSE lebih di perbarui, karena kita menghendel pesawat ini bukan main-main, jadi dalam pengerjaannya alat-alat kita harus benar-benar bagus.
7.	Bila ada GSE yang rusak, apa yang selanjutnya akan personil lakukan?	jika ada GSE yang rusak, langsung membuat laporan, dan segera lakukan perbaikan
8.	Kapan saja dilakukan pengecekan GSE?	Untuk pengecekan pasti rutin, karena alat GSE kan dipakai setiap hari, jdi rawan untuk terjadi kerusakan apalagi alat yang sudah tua, jadi setiap hari dan sebelum digunakan alat GSE pasti akan di periksa dan di cek oleh petugas.
9.	Mengapa kendaraan GSE yang tidak lengkap kelaikannya tidak langsung di lengkapi, sedangkan kelengkapan tersebut adalah syarat untuk GSE dapat di operasikan?	kembali ke yang tadi ya, kemungkinan karena waktu, terlebihnya BTT kita hanya punya 4 untuk Gapura, sedangkan ada pesaat yang harus di bantu dengan GSE, karena mengingat juga perbaikan terkadang tidak secepat itu, dan agar tidak mengganggu jadwal penerbangan juga. apalagi untuk mengecat ulang ya pasti butuh waktu yang lama, harus nunggu catnya kering dulu kan, baru bisa digunakan lagi.

Lampiran J Hasil Wawancara IV

Formulir Wawancara Penelitian**a. Data Informan**

Narasumber IV : Riswan
 Jabatan : Operator GSE Gapura
 Tempat / Tanggal : Kantor Ground Handling / Minggu, 23 Juni 2024

b. Dokumentasi**c. Daftar Wawancara**

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Berapa jumlah kendaraan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?	untuk GSE disini ada sekitar 140an lah 145 sampai 149
2.	Bagaimana keadaan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?	yaa, untuk kendaraan GSE, untuk gapura, kendaraan kita bisa bilang tergolong baik, jenis nya banyak, walaupun tidak sebanyak seperti bandara besar CGK tapi dapat tergolong baik lah
3.	Kapan Uji Kelaikan di lakukan?	Uji kelaikan dilakukan 1 tahun sekali oleh otoriter, biasanya jatuh pada bulan januari atau awal tahun
4.	Apakah kendaraan GSE yang ada di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin	Ada pasti, tetapi tidak sering, hanya beberapa kendaraan saja, itu mungkin di karenakan usia, GSE yang ada disini

	II sering mengalami kerusakan?	juga tergolong sudah tua, jadi rentan untuk mengalami gangguan, akan tetapi kerusakan tersebut masih bisa dihandel, dan di perbaiki, sehingga alat GSE masih bisa beroperasi sebagai penunjang pesawat udara.
5.	Saat observasi ditemukan beberapa kendaraan yang kurang lengkap kelaikannya, kenapa hal itu bisa terjadi?	iya itu biasanya paling terkendala waktu saja, apalagi untuk BTT, kan jumlah terbatas, tapi pesawat memerlukan BTT semua, apalagi klo sedang jam sibuk, jadi untuk melengkapinya sedikit terhambat
6.	Apakah kendaraan GSE di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II, harus di perbarui? Apa alasannya?	Untuk di bandara ini alat penunjang nya masih di kategorikan kurang, karena dari 2 perusahaan yang memegang GSE untuk GSE <i>Wide Body</i> hanya ada yang PT. Gapura, dan itupun hanya 1. Belum lagi alat-alat yang lainnya. Di Palembang ini, masih dikategorikan terbatas, dan banyak kendaraan yang sudah tua, jadi mungkin kendaraan disini perlu di perbarui dan di tambah lagi
7.	Bila ada GSE yang rusak, apa yang selanjutnya akan personil lakukan?	ohhh, kalo rusak pasti langsung di perbaiki disini (tempat GSE), nnti akan kita cari masalahnya, apalagi klo mesin ya, pasti langsung di perbaiki klo mesin.
8.	Kapan saja dilakukan pengecekan GSE?	Pengecekan ada beberapa, ada pengecekan <i>daily</i> , kedua ada <i>operation</i> cek, yaitu pengecekan sebeum menggunakan kendaraan
9.	Mengapa kendaraan GSE yang tidak lengkap kelaikannya tidak langsung di lengkapi, sedangkan kelengkapan tersebut adalah syarat untuk GSE dapat di operasikan?	pasti langsung di lengkapi, saat ada waktunya langsung diberikan perbaikan, hanya saja menunggu waktu itu tadi, karena berkurang 1 BTT apalagi saat jam sibuk pasti sangat berpengaruh untuk pesawat udara, kan BTT kegunaannya banyak, untuk barang muatan, da menggangkut GSE <i>non Motorized</i> lainnya.

TUGAS AKHIR REPOSITORI.pdf

ORIGINALITY REPORT

9%

SIMILARITY INDEX

8%

INTERNET SOURCES

5%

PUBLICATIONS

7%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	Submitted to Sriwijaya University Student Paper	3%
2	repository.poltekbangplg.ac.id Internet Source	1%
3	journal.laaroiba.ac.id Internet Source	1%
4	jurnal.sttkd.ac.id Internet Source	1%
5	www.scilit.net Internet Source	1%
6	ojs.balitbanghub.dephub.go.id Internet Source	1%
7	journal.politeknik-pratama.ac.id Internet Source	1%
8	repo.poltekbangsby.ac.id Internet Source	1%

Exclude quotes On

Exclude matches < 1%

Exclude bibliography On

TUGAS AKHIR REPOSITORI.pdf

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12

PAGE 13

PAGE 14

PAGE 15

PAGE 16

PAGE 17

PAGE 18

PAGE 19

PAGE 20

PAGE 21

PAGE 22

PAGE 23

PAGE 24

PAGE 25

PAGE 26

PAGE 27

PAGE 28

PAGE 29

PAGE 30

PAGE 31

PAGE 32

PAGE 33

PAGE 34

PAGE 35

PAGE 36

PAGE 37

PAGE 38

PAGE 39

PAGE 40

PAGE 41

PAGE 42

PAGE 43

PAGE 44

PAGE 45

PAGE 46

PAGE 47

PAGE 48

PAGE 49

PAGE 50

PAGE 51

PAGE 52

PAGE 53

PAGE 54

PAGE 55

PAGE 56

PAGE 57

PAGE 58

PAGE 59

PAGE 60

PAGE 61

PAGE 62

PAGE 63

PAGE 64

PAGE 65

PAGE 66

PAGE 67

PAGE 68

PAGE 69

PAGE 70

PAGE 71

PAGE 72

PAGE 73

PAGE 74

PAGE 75
