

depan *fire station 2*, sehingga kendaraan tim unit PKP-PK dapat beroperasi secara maksimal dan menghindari resiko saat operasi dalam keadaan darurat.

Hal ini juga telah di dukung dan disetujui oleh responden yang penulis wawancara, seperti responden 1 yang merupakan Kepala Pelatihan mengatakan bahwa ia setuju dan percaya jika SOP dan *barrier gate* dapat menjadi solusi alternatif dalam menanggulangi permasalahan tata letak *fire station 2* tersebut. Serta dari 2 responden lainnya pun setuju dan satu suara dengan mendukung solusi yang penulis sarankan. (Penerapan rambu-rambu terlampir dalam bab lampiran)

BAB V

Kesimpulan dan Saran

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan penelitian yang penulis lakukan, penulis menyimpulkan bahwasannya tata letak *fire station 2* unit PKP-PK Bandar Udara Internasional Yogyakarta belum sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 30 Tahun 2022. Dalam permasalahan itu juga penulis belum menemukan alternatif yang dilakukan pihak bandara dalam menanggulangi permasalahan tentang tata letak tersebut. Oleh karena itu, maka keselamatan dan keamanan di sisi udara Bandar Udara Internasional Yogyakarta perlu ditingkatkan demi kemajuan keselamatan dan keamanan penerbangan Indonesia.

B. Saran

Saran yang diberikan penulis antara lain :

1. Jangka Panjang

Pembuatan jalur pengalihan *access road* yang sebelumnya berada di depan *fire station 2* menjadi di belakang *fire station 2* dengan jalur pengalihan yang memutar.

2. Jangka Pendek

Selama belum adanya pengalihan jalur *access road* tersebut, maka dapat di mitigasi dengan, antara lain :

- a. Pembuatan *standard operating procedur* (SOP) yang ditujukan kepada setiap unit
- b. Pembuatan rambu-rambu seperti *barrier gate* atau palang pintu yang berada di samping kanan dan kiri bagian depan *fire station 2*.
- c. Sosialisasi tentang *standard operating procedur* (SOP) dan rambu-rambu kepada setiap unit yang beroperasi menggunakan jalur *service road*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdhul, Y. (2022, September 20). *deepublishstore*. Diambil kembali dari Metode Observasi: Pengertian, Macam dan Contoh: <https://deepublishstore.com/blog/metode-observasi/>
- Afrianus Serfano, E. I. (2021). Desain dan Analisis Barrier Gate Otomatis Berbahan Komposit Serat Glass dan Serat Daun Gewang (*Hibrid Polyester*) pada Bagian Palang. LONTAR Jurnal Teknik Mesin Undana (LJTMU).
- Atmoko, T. (2012). Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. *Skripsi Unpad. Jakarta*.
- Bandar Udara Internasional Yogyakarta. (2020). Buku Pedoman Pengoperasian Bandar Udara (*Aerodome Manual*). Kulon Progo: Bandar Udara Internasional Yogyakarta- Kulon Progo.
- Heizer, J. B. (2016). Manajemen Operasi. *Salemba Empat*.
- Hilda Hayati, R. H. (2019). Pengaruh Pelaksanaan Sop Perawat Pelaksana Terhadap Tingkat Kecemasan Pasien Di Rawat Inap Rsud Bangkinang. Universitas Pahlawan.
- ICAO. (2004). Annex 14 Aerodromes, Chapter 1.
- ICAO. (2014). Airport Services Manual.
- ICAO. (2014). Doc 9137-AN/898.
- Kemenhub. (2009). Penerbangan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- KEMENHUB. (2009). PENERBANGAN. Jakarta.
- Kemenhub. (2021). Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil 139. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kemenhub. (2022). Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK). Jakarta: Kemenhub.

- M.S Idrus, P. (2014). *Penelitian Kualitatif Di Manajemen Dan Bisnis*. Sidoarjo: Zifatama Jawa.
- Muhammad Nur Hilmy, G. (2023). *Analisis Kesiapan PKP-PK Bandar Udara Internasional Banyuwangi Dalam Mendukung Penanggulangan Keadaan Darurat*. *Institut Teknologi Dirgantara Adisutjipto*.
- Nasrudin, A. (2019, Juli 19). *Cerdasco*. Diambil kembali dari Wawancara Online: <https://cerdasco.com/wawancara-online/>
- Nur, M. (2019). *Analisis Pergerakan Kendaraan Di Area Airside Terhadap Keselamatan Penerbangan Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong*. *Prosiding Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi*.
- Nurul Qamil, I. (2022). *Analisis Pembangunan Access Road Sebagai Upaya Peningkatan Fasilitas Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Di Bandar Udara Nusawiru Pangandaran*. Tugas Akhir thesis, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan (STTKD).
- Paisail, M. (2015). *Pelaksanaan Pelayanan Karyawan Pt. Antar Lintas Sumaterapekanbaru Ditinjau Menurut Ekonomi Islam*. Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.
- Picard, M., R. B. (2016). *Measuring Readliness for compliance*. *Springer International Publishing*.
- Rahayu, & Puji, M. (2019). *Rancang Bangun Sistem Buka Tutup Portal Keluar Menggunakan Keypad Berbasis Arduino mega 2560*. *Eprints*.
- Saputra, M. I. (2022). *Performance Analysis of Apron Movement Control (AMC) Officers in Supervision of Ground Support Equipment (GSE) Order in the Apron Area at Adi Soemarmo International Airport Solo*. *Sustainable Research(FJSR)*.
- Sudarsono, B. (2003). *Dokumentasi, Informasi dan Demokratisasi*. *Jurnal Dokumentasi dan Informasi*.
- Sugiyono. (2014). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Alfabeta.

Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta.

Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Kombinasi. Alfabeta.

Unit Pengelola Jurnal Ilmiah Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. (2023, April 13). UPT Jurnal Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Diambil kembali dari Teknik Analisis Data: Pengertian, Jenis dan Cara Memilihnya: <https://uptjurnal.umsu.ac.id/teknik-analisis-data-pengertian-jenis-dan-cara-memilihnya/>

Wignjosoebroto, S. (2009). Tata Letak Pabrik dan Pемindahan Barang. Guna Widya.

Yoki Muchsan, F. G. (2011). Penerapan *Gap Analysis* Pada Pengembangan Sistem Pendukung Keputusan Penilaian Kinerja Karyawan (Studi Kasus PT.XYZ). Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Informasi (SNATI 2011).

LAMPIRAN

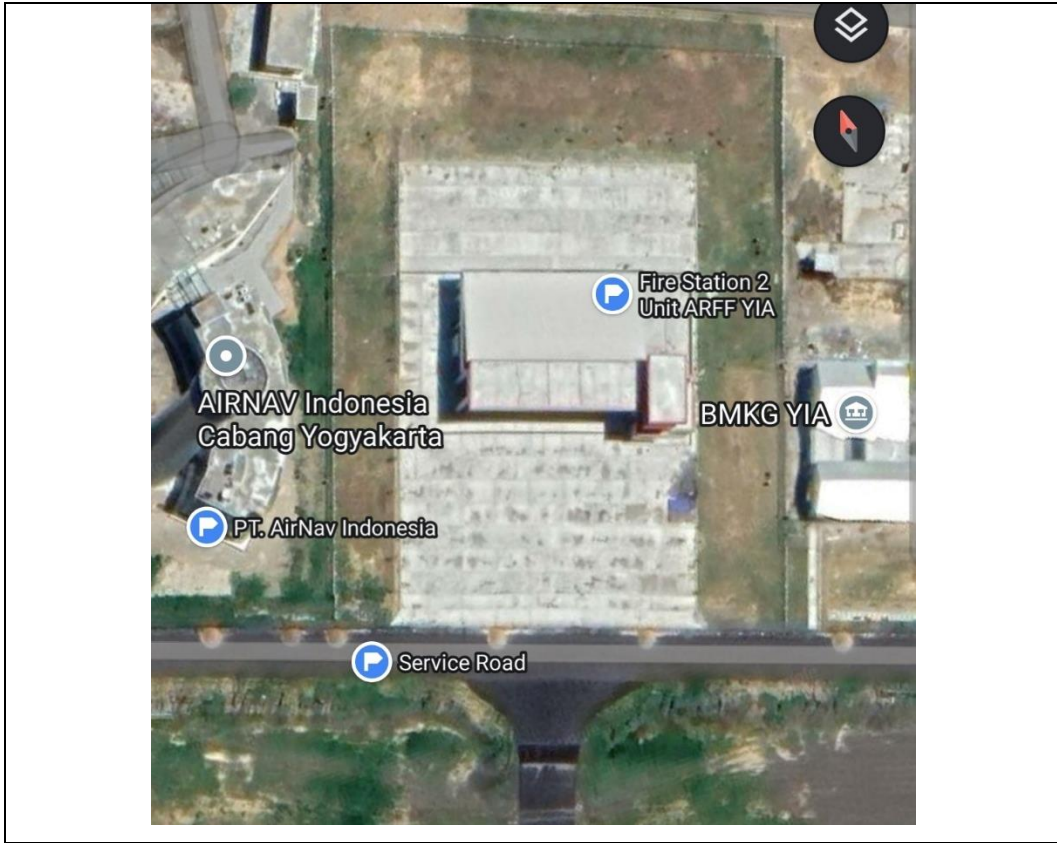
Lampiran A. Fasilitas PKP-PK

Fire Station 1

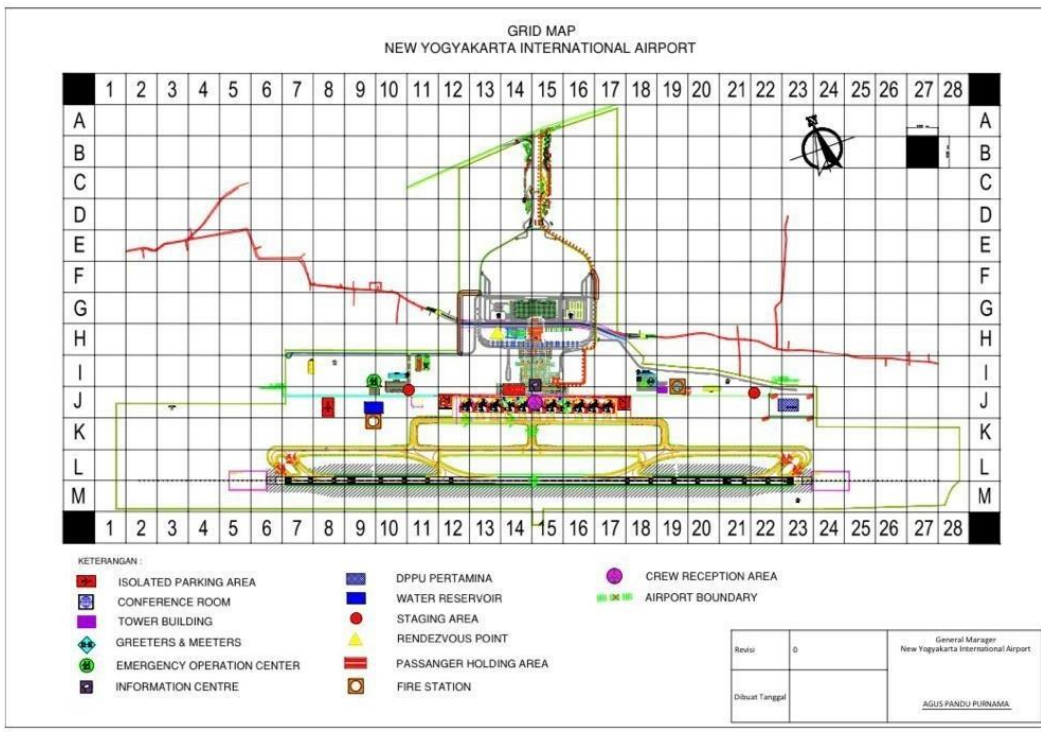


Fire station 2





Gridmap Bandara Internasional Yogyakarta



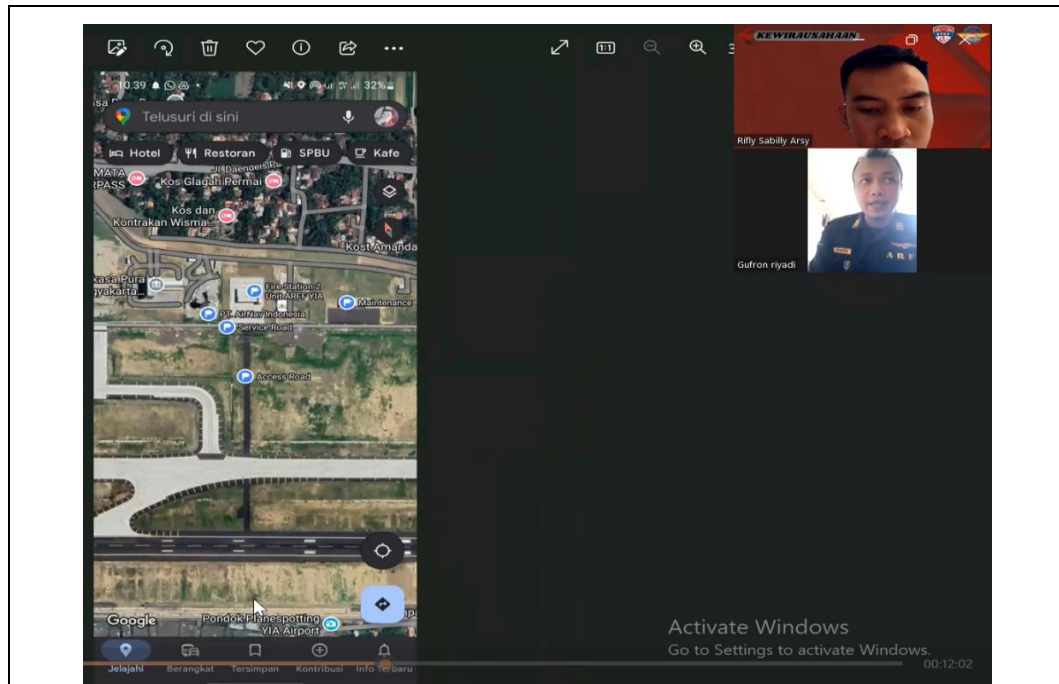
Kendaraan PKP-PK



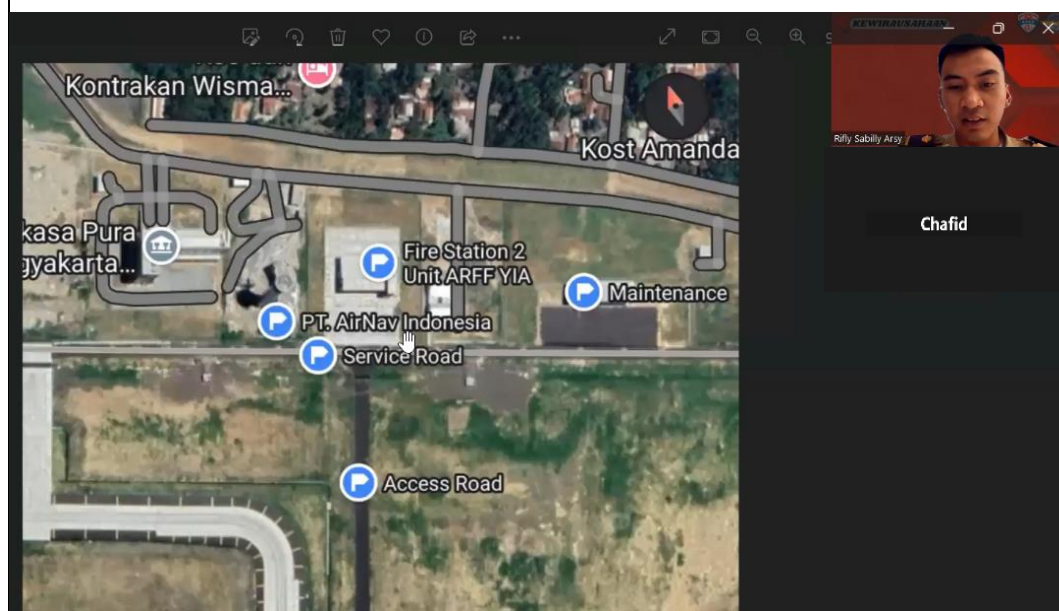
Peralatan Watchroom



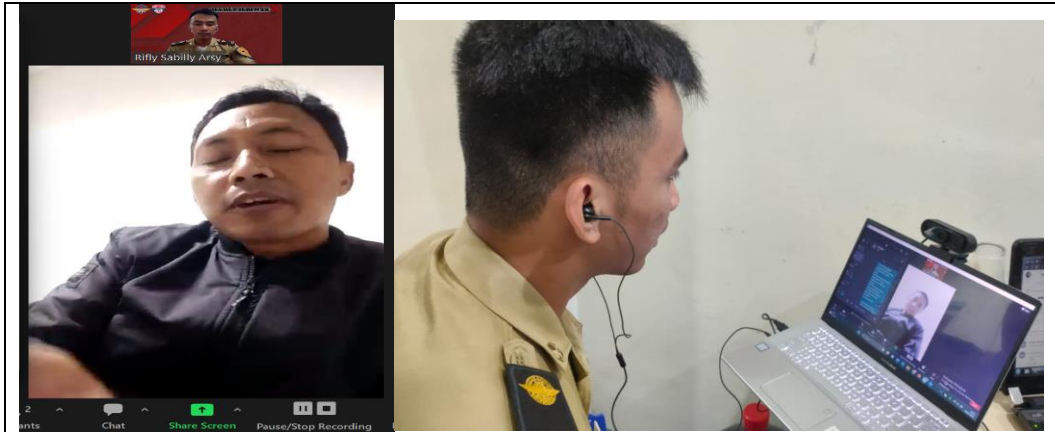
Lampiran B. Dokumentasi Kegiatan Wawancara, Observasi dan Kegiatan Tugas Pokok Pelayanan PKP-PK



Penulis melakukan wawancara dengan Kepala Pelatihan (*Performance Standard Team Leader*) yang bertujuan untuk memperoleh data.



Penulis melakukan wawancara dengan Kepala Operasi (*Operation Team Leader*) yang bertujuan untuk memperoleh data.



Penulis melakukan wawancara dengan Komandan Jaga (*Team Leader*) yang bertujuan untuk memperoleh data.



Penulis melakukan kegiatan observasi yang bertujuan untuk memperoleh data langsung dari lapangan dan data *gridmap* dengan di dampingi *supervisor* dan personel unit PKP-PK.



Lampiran C. Transkrip Hasil Wawancara 1

LEMBAR HASIL WAWANCARA

a. Judul Penelitian :

“Kajian Tata Letak *Fire Station 2* Terhadap *Access* Pelayanan PKP-PK Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta”

b. Identitas diri

- 1) Nama : Ghufron Riyadhi
- 2) Jabatan : Kepala Pelatihan Unit PKP-PK
- 3) Tanggal : 12 Juli 2023, Jam 10.00 WIB

c. Isi wawancara

Peneliti : Assalamu’alaikum pak, selamat malam.

Responden : Wa’alaikumussalam mas.

Peneliti : Gimana kabarnya pak?

Responden : Alhamdulillah baik mas, sampeyan sama temen-temen disana gimana kabarnya?

Peneliti : Alhamdulillah kami disini baik juga Pak

Responden : Jadi gimana mas, ada yg bisa saya bantu?

Peneliti : Izin Pak, sebelumnya saya mau infoin dulu klo wawancara ini tema nya tentang laporan tugas akhir saya yang kemarin saya angkat di laporan OJT Pak, yaitu tentang Kajian Tata Letak *Fire Station 2* di Bandara YIA.

Responden : Oke mas, silahkan apa aja yang mau di tanyakan

Peneliti : Siap pak, mohon izin sebelumnya saya mau konfirmasi dulu dengan siapa saya wawancara. Apakah benar ini dengan Pak Ghufron Riyadhi selaku Kepala Pelatihan atau *performance standart team leader* unit ARFF bandara YIA?

Responden : Iya betul mas, saya *performance standart team leader* unit ARFF bandara YIA

Peneliti : Siap Pak terima kasih telah mengkonfirmasi.

Responden : Iya mas

- Peneliti : Izin pak, sebelum masuk ke pertanyaan pertama. Sebagaimana kita tahu bahwasannya berdasarkan PR 30 Tahun 2022, *fire station* adalah bangunan yang terletak di sisi udara yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK, ditempatkan pada lokasi yang strategis untuk mencapai *runway* dengan memperhitungkan *response time*. Akses menuju Daerah Pergerakan Pesawat Udara dari Fire Station dengan jumlah hambatan dan/atau tikungan sedikit mungkin. Sedangkan kondisi tata letak yang ada di *fire station 2* berada di belakang *service road* yang di gunakan oleh pihak *ground handling* dan unit lainnya.
- Responden : Iya benar mas
- Peneliti : Izin pak, bagaimana menurut Pak Ghufroon tentang kondisi tata letak *fire station 2* dari bandara YIA bila di tinjau berdasarkan dengan peraturan yang berlaku tersebut?
- Responden : Jadi gini mas rifly, menurut peraturan yang berlaku, lokasi *fire station* memang harus strategis dan mudah diakses. Lokasi *fire station 2* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta saat ini sudah terbilang sesuai dengan peraturan yang berlaku, hanya saja karena adanya *service road* yang terletak di depan *fire station 2* membuat hambatan sebagaimana yang dimaksud dalam peraturan tersebut. Sehingga dapat menimbulkan resiko kepada tim PKP-PK dalam pengendalian keadaan darurat. Karena bila kita bilang tentang resiko, pasti semua hal itu ada resikonya, dan kita hanya bisa meminimalisir dampaknya.
- Peneliti : Siap Pak terimakasih untuk jawabannya. Dan untuk pertanyaan yang kedua pak, berdasarkan jawaban bapak tadi tentang kondisi *fire station 2* tersebut, apakah sudah ada peraturan yang mengatur tentang prosedur kendaraan yang

beroperasi di *service road* khususnya tentang tata cara melewati *fire station 2*?

Responden : Jadi seperti ini mas rifly, karena *traffic* penerbangan di bandara YIA ini masih rendah, sehingga aktifitas pada *service road* masih tergolong normal dan tidak ramai, maka dari itu belum adanya peraturan yang dibuat khusus untuk hal tersebut, namun bila nantinya *traffic* sudah naik, maka kami akan melakukan pengkajian ulang.

Peneliti : Siap pak, jadi masih belum ada peraturan atau prosedur yang mengaturnya ya pak?

Responden : iyaa betul mas

Peneliti : Siap pak, dan pertanyaan terakhir. Apakah penambahan peraturan prosedur dan rambu-rambu di depan *fire station 2* bisa menjadi solusi alternatif untuk menyelesaikan permasalahan tersebut?

Responden : Bila untuk solusi alternatifnya dari sampeyan seperti itu, Saya setuju bahwa penambahan SOP dan rambu-rambu bisa menjadi solusi alternatif untuk mengatasi masalah letak *fire station 2* yang kurang sesuai peraturan. Dengan adanya SOP yang jelas dan rambu-rambu yang terpasang dengan baik juga akan memudahkan akses tim PKP-PK dalam situasi keadaan darurat dan meningkatkan keselamatan di Bandara YIA.

Peneliti : Bagaimana bila rambu-rambu itu berbentuk *barrier gate* atau palang pintu pak, Apakah bapak setuju?

Responden : Seperti jawaban saya tadi, bahwa rambu-rambu bisa menjadi solusi alternatif untuk mengatasi permasalahan tersebut. Jadi apapun bentuk rambu-rambu tersebut bila bertujuan untuk meminimalisir resiko, saya setuju.

Peneliti : Siap pak, terimakasih atas jawabannya, dan terima kasih juga sudah meluangkan waktunya untuk membantu saya dalam

dengan memberikan keterangan dan data dalam proses wawancara ini pak. Semoga dengan bapak mempermudah saya dalam mencari data dan keterangan, bapak juga diberi kemudahan disetiap urusannya pak.

Responden : Aamiin, Iya mas sama-sama, semoga sukses ya, maaf kalo jawaban saya kurang berkenan di hati masnya.

Peneliti : Siap pak. gapapa, terima kasih pak. Kalo gitu saya akhiri wawancara ini ya pak, Assalamu'alaikum.

Responden : Wa'alaikumussalam

Lampiran D. Transkrip Hasil Wawancara 2

LEMBAR HASIL WAWANCARA

a. Judul Penelitian :

“Kajian Tata Letak *Fire Station 2* Terhadap *Access* Pelayanan PKP-PK Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta”

b. Identitas diri

- 1) Nama : Khafid
- 2) Jabatan : Kepala Operasi (*Operation Team Leader*)
- 3) Tanggal Pembuatan : 15 Juli 2023, 12.30 WIB

c. Isi wawancara :

Peneliti : Assalamu’alaikum pak, selamat malam.

Responden : Wa’alaikumussalam mas. Gimana kabarnya mas dan yang lainnya?

Peneliti : Alhamdulillah baik pak, bapak sendiri gimana kabarnya pak?

Responden : Alhamdulillah baik mas. Jadi gimana mas, ada yg bisa saya bantu?

Peneliti : Siap Pak mohon izin, sebelumnya saya mau infoin dulu klo wawancara ini tema nya tentang laporan tugas akhir saya yang kemarin saya angkat di laporan OJT Pak, yaitu tentang Kajian Tata Letak *Fire Station 2* di Bandara YIA.

Responden : Ohh iya mas, monggo di tanyakan yang mau di tanyakan.

Peneliti : Siap pak, sebelumnya saya mau konfirmasi terlebih dahulu apakah benar ini dengan Pak Khafid selaku Kepala Operasi atau *operation team leader* unit ARFF bandara YIA?

Responden : Betul mas

Peneliti : Siap Pak terima kasih telah mengkonfirmasi.

Responden : Iya mas.

Peneliti : Izin pak, sebelum masuk ke pertanyaan pertama. Sebagaimana kita tahu bahwasannya berdasarkan PR 30 Tahun 2022, *fire station* adalah bangunan yang terletak di

sisi udara yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK, ditempatkan pada lokasi yang strategis untuk mencapai runway dengan memperhitungkan *response time*. Akses menuju Daerah Pergerakan Pesawat Udara dari *Fire Station* dengan jumlah hambatan dan/atau tikungan sedikit mungkin. Sedangkan kondisi tata letak yang ada di *fire station 2* berada di belakang *service road* yang di gunakan oleh pihak *ground handling* dan unit lainnya.

Responden : Iya kurang lebih seperti itu.

Peneliti : Jadi bagaimana menurut bapak tentang kondisi tata letak *fire station 2* dari bandara YIA bila di tinjau berdasarkan dengan peraturan yang berlaku tersebut?

Responden : Oke mas, menurut saya *fire station 2* atau *sub station* sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku, mulai dari peralatan dan lainnya. Selain itu juga belum ada kendala apapun yang terjadi sejauh ini. Namun bila dilihat adanya *service road* yang terletak di depan *fire station 2* membuat hambatan atau tidak, tentunya itu bisa saja jadi hambatan bila *traffic* penerbangan semakin tinggi nantinya. Lalu sebagaimana yang dimaksud dalam peraturan tersebut bahwa tidak boleh ada hambatan, dan *service road* bisa dikatakan masuk kategori sebuah hambatan sehingga dapat menimbulkan resiko kepada kami tim PKP-PK dalam operasi. Jadi menurut saya bila dilihat dari tata letaknya, saya rasa memang masih kurang sesuai, dan perlu adanya mitigasi dari penemuan permasalahan tersebut.

Peneliti : Siap Pak terimakasih untuk jawabannya. Dan untuk pertanyaan yang kedua pak. Bicara soal mitigasi, apakah sudah ada mitigasi atau peraturan yang mengatur tentang prosedur kendaraan yang beroperasi di *service road* khususnya tentang tata cara melewati *fire station 2* dalam

memitigasi hal tersebut yang dikeluarkan oleh pihak bandara?

Responden : Okee mas rifly, jadi aktifitas pada *service road* dibandara YIA ini masih normal, karena bicara soal *traffic* penerbangan yang masih rendah, oleh karena itu maka dari pihak bandara itu belum dibuatkan mitigasinya, namun bila ada usulan dari mas rifly monggo di ajukan sebagai masukan buat kami.

Peneliti : Siap pak, dan pertanyaan terakhir sekaligus solusi dari saya, bila dibuatkan peraturan tentang prosedur kendaraan yang melewati depan *fire station 2* dan membuat rambu-rambu di depan *fire station 2* seperti *barrier gate* atau palang pintu, apakah bisa menjadi solusi alternatif untuk menyelesaikan permasalahan tersebut?

Responden : Solusi alternatif dengan menambahkan SOP dan rambu *barrier gate* menurut saya langkah yang perlu dilakukan untuk mengatasi masalah letak *fire station 2* yang kurang sesuai peraturan. Dengan adanya prosedur yang ditetapkan dan penggunaan rambu *barrier gate* yang kamu jelaskan tadi, menurut saya akan tercipta pengaturan lalu lintas yang lebih teratur dan meminimalkan risiko kecelakaan di area sekitar *fire station 2*. Selain itu juga saya menyarankan ada baiknya bila diberikan pemindahan jalur *service road* di belakang *fire station 2*, sehingga hal tersebut lebih aman dan meminimalisir resiko dan meningkatkan keamanan serta keselamatan penerbangan khususnya di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Peneliti : Siap pak, terimakasih atas jawabannya, dan terima kasih juga sudah meluangkan waktunya untuk membantu saya dalam dengan memberikan keterangan dan data dalam proses wawancara ini pak. Semoga dengan bapak mempermudah

saya dalam mencari data dan keterangan, bapak juga diberi kemudahan disetiap urusannya pak.

Responden : Aamiin, Iya mas sama-sama, semoga sukses ya, maaf kalo jawaban saya kurang berkenan di hati masnya.

Peneliti : Siap pak. gapapa, terima kasih pak. Kalo gitu saya akhiri wawancara ini ya pak, Assalamu'alaikum.

Responden : Wa'alaikumussalam

Lampiran E. Transkrip Hasil Wawancara 3

LEMBAR HASIL WAWANCARA

a. Judul Penelitian :

“Kajian Tata Letak *Fire Station 2* Terhadap *Access* Pelayanan PKP-PK Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta”

b. Identitas diri

- 1) Nama : Endar Prasetyo
- 2) Jabatan : Komandan Jaga (*Team Leader*)
- 3) Tanggal pembuatan : 25 Mei 2023, 22.30 WIB

c. Isi wawancara

Peneliti : Assalamualaikum pak selamat malam, izin pak mohon maaf mengganggu waktunya.

Responden : Wa’alaikumussalam mas, iya mas gapapa.

Peneliti : Apa kabar pak?

Responden : Alhamdulillah baik mas, gimana mas, ada yang bisa di bantu?

Peneliti : Siap Pak mohon izin, sebelumnya saya mau infoin dulu klo wawancara ini tema nya tentang laporan tugas akhir saya yang kemarin saya angkat di laporan OJT Pak, yaitu tentang Kajian Tata Letak *Fire Station 2* di Bandara YIA.

Responden : Ohh iyaa jadi gimana mas, ada pertanyaan buat saya?

Peneliti : Siap pak, sebelumnya saya mau konfirmasi terlebih dahulu apakah benar ini dengan Pak Endar selaku Komandan Jaga atau *team leader* dari unit ARFF bandara YIA?

Responden : Iya benar.

Peneliti : Siap Pak terima kasih telah mengkonfirmasi.

Responden : Iya mas.

Peneliti : Izin pak, sebelum masuk ke pertanyaan. Sebagaimana kita tahu bahwasannya berdasarkan PR 30 Tahun 2022, *fire station* adalah bangunan yang terletak di sisi udara yang

berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK, ditempatkan pada lokasi yang strategis untuk mencapai runway dengan memperhitungkan *response time*. Akses menuju Daerah Pergerakan Pesawat Udara dari *Fire Station* dengan jumlah hambatan dan/atau tikungan sedikit mungkin. Sedangkan kondisi tata letak yang ada di *fire station 2* berada di belakang *service road* yang di gunakan oleh pihak *ground handling* dan unit lainnya apakah benar pak.

Responden : iya benar.

Peneliti : Jadi bagaimana menurut bapak tentang kondisi tata letak *fire station 2* dari bandara YIA bila di tinjau berdasarkan dengan peraturan yang berlaku tersebut?

Responden : Sebagai komandan jaga regu delta, saya berpendapat bahwa *fire station 2* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta sudah memenuhi persyaratan yang diperlukan. Tetapi untuk tata letak sepertinya memang ada hambatan sebagaimana yang mas rifly sampaikan, saya saja belum terfikir untuk membahas hal tersebut, dan saya mau ucapkan terima kasih atas penelitiannya ini. Jadi bila kita lihat yang terjadi di lapangan memang benar, bisa saja *service road* ini menjadi sebuah hambatan. Pada peraturan yang berlaku mengatur tentang penempatan lokasi *fire station* yang harus strategis dengan aksesnya yang bebas hambatan, jadi menurut saya kesalahan ini terdapat pada saat perancangan pertama kali, dimana pihak kontruksi tidak mempertimbangkan pembuatan *fire station* dengan pihak PKP-PK.

Peneliti : Siap Pak terimakasih untuk jawabannya. Dan untuk pertanyaan yang kedua pak. Bicara soal kesalahan saat perancangan awal bangunan *fire station* ini, apakah diperlukan kajian ulang seperti yang saya lakukan ini pak, dan apakah pihak bandara sudah memberikan peraturan yang

mengatur tentang prosedur kendaraan yang beroperasi di *service road* khususnya tentang tata cara melewati *fire station 2* dalam menanggulangi kesalahan perancangan tersebut pak?

Responden : Dalam konteks kesesuaian dengan peraturan yang berlaku di PR 30 tahun 2022, sangat perlu dilakukan kajian ulang terhadap tata letak *fire station 2* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Kajian ini harus melibatkan ahli keselamatan penerbangan, pihak berwenang bila ingin merubah letak dari *fire station 2*. Jika kita bicara soal apakah sudah ada peraturan yang dikeluarkan pihak bandara, jawabannya belum ada. Sampai saat ini belum ada prosedur atau peraturan yang mengatur hal tersebut.

Peneliti : Siap pak, dan pertanyaan yang ketiga apakah sudah dilakukannya pengujian *response time* dari *fire station 2* pak?

Responden : Karna *traffic* yang masih normal, kami dari pihak PKP-PK belum melakukan pengujiannya mas, karna masih bisa di *handle* dengan *fire station 1*.

Peneliti : Siap pak, dan pertanyaan terakhir sekaligus solusi dari saya, bila dibuatkan peraturan tentang prosedur kendaraan yang melewati depan *fire station 2* dan membuat rambu-rambu di depan *fire station 2* seperti *barrier gate* atau palang pintu, apakah bisa menjadi solusi alternatif untuk menyelesaikan permasalahan tersebut?

Responden : Penambahan SOP dan rambu *barrier gate* ya, menurut saya solusi alternatif yang baik dalam menyelesaikan permasalahan letak *substation*. Adanya SOP dan rambu *barrier gate* yang ditempatkan dengan baik, semoga akan menjadi sebuah cara mitigasi dalam meminimalisir dampak dari resiko yang ada, selain itu juga baik untuk meningkatkan

response time dan keselamatan tim PKP-PK dalam situasi darurat di Bandara YIA.

Peneliti : Alhamdulillah. terima kasih pak atas jawabannya. Semoga bapak dan keluarga sehat selalu, dan sebagaimana bapak permudah urusan saya, semoga Allah bantu segala urusan dan kebutuhan bapak.

Responden : Aamiinn, Oke mas sama-sama selagi saya bisa bantu, InsyaAllah saya bantu mas.

Peneliti : Siap pak.

Lampiran F. Transkrip Hasil Observasi

LEMBAR HASIL OBSERVASI

Judul : Kajian Tata Letak *Fire Station 2* Terhadap *Access* Pelayanan PKP-PK Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta

No	Aspek Yang di Amati	Ya	Tidak	Keterangan
1.	<p>Tata letak <i>Fire Station 2</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Access</i> kendaraan dari <i>Fire Station</i> yang bebas hambatan dan tikungan seminimal mungkin • Pengujian waktu bereaksi (<i>response time test</i>) • Watch Room dengan ruangan yang mampu memantau Daerah Pergerakan Pesawat Udara yang bebas hambatan secara visual 	√	√	<p>Terdapat hambatan berupa <i>access road</i> dan dikelilingi pagar pembatan antara <i>airside</i> dan <i>lanside</i>.</p> <p>Belum dilaksanakannya <i>response time test</i></p> <p>Baik</p>
2.	<p>Peraturan dan rambu penunjang</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adanya peraturan tentang tata cara kendaraan atau alat dari <i>ground Support Equipment</i> ketika melintasi <i>Fire Station 2</i> 		√	Belum tersedia

	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya rambu untuk kendaraan yang beroperasi di <i>airside</i> 		√	Belum tersedia
3.	<p>Perawatan fasilitas di <i>Fire Station 2</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Perawatan Gedung • Perawatan kendaraan • Perawatan peralatan 	√	√	<p>Dilakukan 1x1 minggu</p> <p>Tidak ada kendaraan layak operasi yang stand by di <i>Fire Station 2</i></p> <p>Belum dilaksanakannya perawatan rutin peralatan di <i>Fire Station 2</i></p>

Lampiran G. *Standar Operasional Prosedur (Sop)*



Standard Operating Procedure (SOP)

STANDARD OPERATING PROCEDURES STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR

PENYELENGGARA USAHA BANDAR UDARA
PT. ANGKASA PURA (PERSERO)
BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA

TENTANG

PROSEDUR PERGERAKAN KENDARAAN OPERASIONAL DI SISI
UDARA BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA
DIREKSI PT ANGKASA PURA I

1. TUJUAN
2. RUANG LINGKUP
3. TANGGUNG JAWAB
4. DEFINISI
5. RINCIAN
6. REFERENSI

PENGESAHAN

Dibuat Oleh	Mengetahui	Disetujui
Airport Rescue & Fire Fighting Manager Sulistiyanto	General Manager Agus Pandu Purnomo	Airport Operation Airside Manager Benny Ramadhan

1. TUJUAN

- a. Untuk memberikan arahan pedoman dan arahan pengoperasian kendaraan /unit bagi seluruh unit yang beroperasi di area sisi udara Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
- b. Mencegah kemungkinan terjadinya kerugian akibat kecelakaan, kegagalan kerja, hilangnya waktu kerja, dan penyakit akibat kelalaian pengoperasian kendaraan /unit lainya dan melaksanakan peraturan perundangan sehingga seluruh operasi kegiatan penerbangan dapat berjalan dengan lancar dan efisien.

2. RUANG LINGKUP

- a. Prosedur ini mencakup pengoperasian kendaraan/unit di darat untuk mendukung kegiatan operasional Bandar Udara Internasional Yogyakarta, yang meliputi kegiatan pengoperasian kendaraan/unit yang terkait dengan aktifitas rutin, aktifitas baru, keadaan darurat (*emergency*), kondisi saat pemeliharaan (*maintenance/overhaul*), perubahan metode operasi, penerbangan.

3. TANGGUNG JAWAB

- a. General Manager
Memastikan prosedur ini terlaksana dan terpelihara sesuai dengan ruang lingkup.
- b. Airport Operation Airside Manager
Memantau dan mengontrol implementasi dari prosedur ini sesuai dengan ruang lingkup.
- c. Airport Rescue & Fire Fighting Manager
Melaksanakan inspeksi dan patrol terhadap ketaatan prosedur ini
- d. Personel unit Bandar Udara Internasional Yogyakarta
Setiap personel yang mengoperasikan kendaraan/unit ini wajib menaati prosedur ini.

4. DEFINISI

- a. Lalu lintas adalah gerak kendaraan / unit dan orang di ruang lalu lintas jalan.
- b. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan/ unit atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar atau yang sedang di tes mengemudikan kendaraan/unit.
- c. Kendaraan adalah alat transportasi yang memiliki fungsi utama sebagai pengangkut orang atau alat support produksi berdasarkan ruang lingkup prosedur ini atau alat support lainnya yang diizinkan oleh Airport Safety & Performance Manager, namun tidak terbatas pada kendaraan kecil roda empat, bus dan kendaraan pengangkut penumpang lainnya yang dipergunakan sebagai sarana transportasi.
- d. Unit di dalam prosedur ini adalah alat - alat yang dapat digunakan sebagai alat transportasi Akan tetapi tidak memiliki fungsi utama sebagai alat pengangkut orang termasuk didalamnya.
- e. Kendaraan adalah kendaraan yang menjadi asset PT. Angkasa Pura I atau kendaraan yang di sewa oleh PT. Angkasa Pura I dan berada di bawah pengawasan PT. Angkasa Pura I.

5. RINCIAN

- a. Disiplin Berkendara/ Mengoperasikan Unit
 - 1) Pengemudi wajib memperhatikan kesehatan tubuhnya dan tidak diperkenankan untuk Mengoperasikan kendaraan /unit dalam keadaan lelah, mengantuk dan dalam keadaan mabuk.
 - 2) Pengemudi dilarang bercanda yang dapat merusak konsentrasinya sehingga dapat Menyebabkan kecelakaan terhadap dirinya maupun orang lain.
 - 3) Pengemudi dilarang mengemudikan kendaraan/ unit secara ugal - ugalan atau diluar Control yang berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan.
 - 4) Pengemudi wajib taat terhadap semua petunjuk rambu lalu lintas yang terpasang di depan Fire Station 2.

- 5) Kecepatan kendaraan/unit di depan Fire Station 2 tidak boleh lebih dari 20 km/Jam, kecuali dinyatakan lain oleh rambu lalu lintas atau dalam kondisi darurat dan kondisi jalan aman.
- 6) Pengemudi kendaraan /unit di depan Fire Station 2 harus tetap menjaga jarak aman kendaraan/unitnya tidak kurang dari 50 meter terhadap kendaraan/unit didepannya.
- 7) Pengemudi kendaraan/ unit dilarang berhenti di area Fire Station 2.
- 8) Pengemudi maupun penumpang wajib menggunakan sabuk pengaman selama berkendara/ mengoperasikan unit dan atau berada didalam kendaraan/ unit

b. Gerakkan Memutar

- 1) Arah Kendaraan /Unit, Kendaraan/ unit pada saat akan memutar arah, harus memperhatikan hal - hal sebagai berikut:
 - a) Manuver pada tempat- tempat yang telah ditentukan, sesuai dengan rambu yang telah disediakan Pengemudi harus menepikan kendaraan/unit disebelah kirijalan yang aman
 - b) Pengemudi memastikan bahwa 100 meter didepan dan dibelakang kendaraan /unitnya Tidak ada kendaraan/unit lain yang sedang berjalan.

c. Mematuhi Rambu-Rambu Lalu Lintas

Setiap pengoperasian kendaraan/unit, pengemudi diwajibkan memperhatikan dan mematuhi rambu - rambu lalu lintas yang ada.

6. REFERENSI

ICAO. (2004). Annex 14 Aerodromes, Chapter 1.

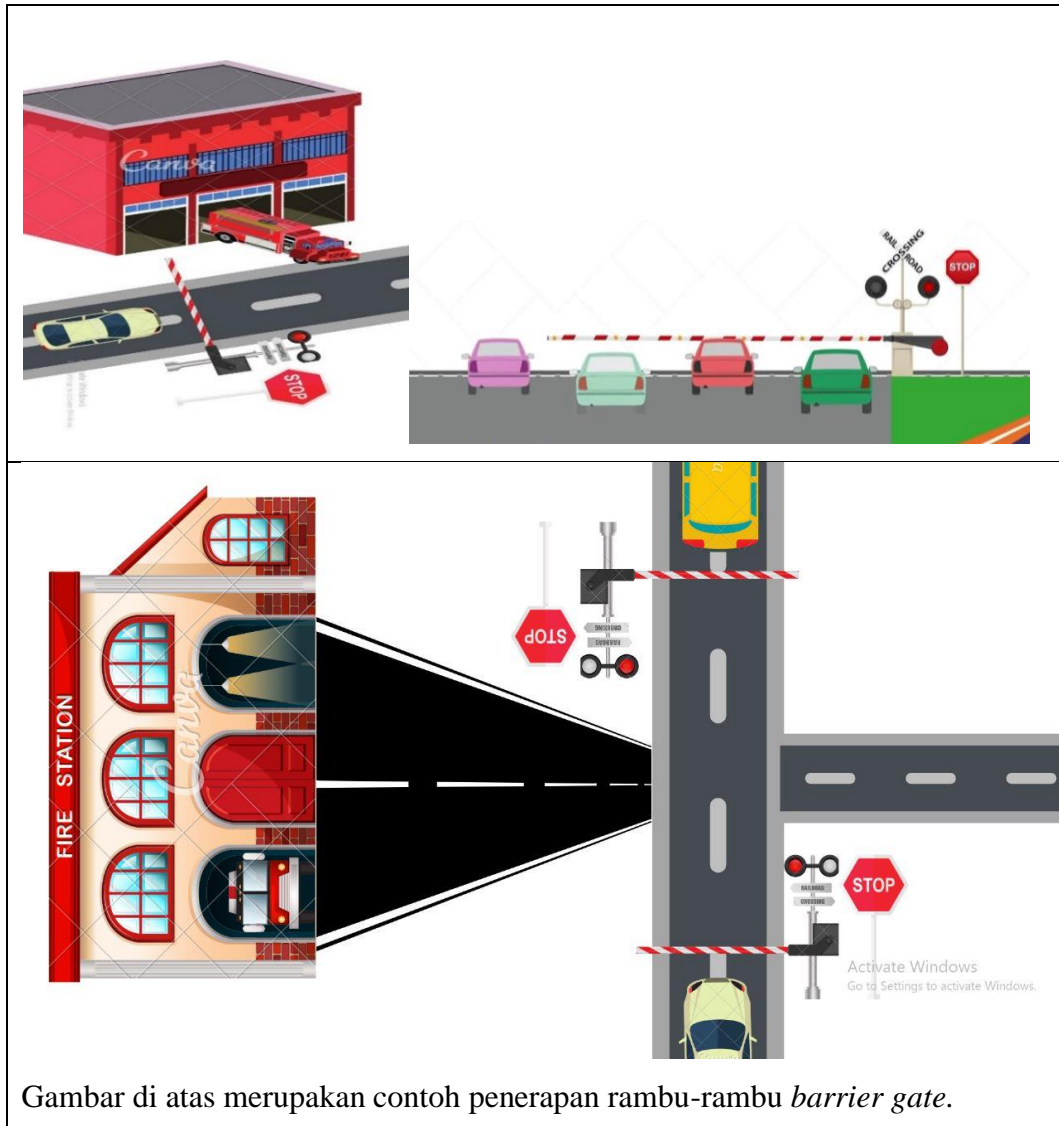
ICAO. (2014). Airport Services Manual.

ICAO. (2014). Doc 9137-AN/898.

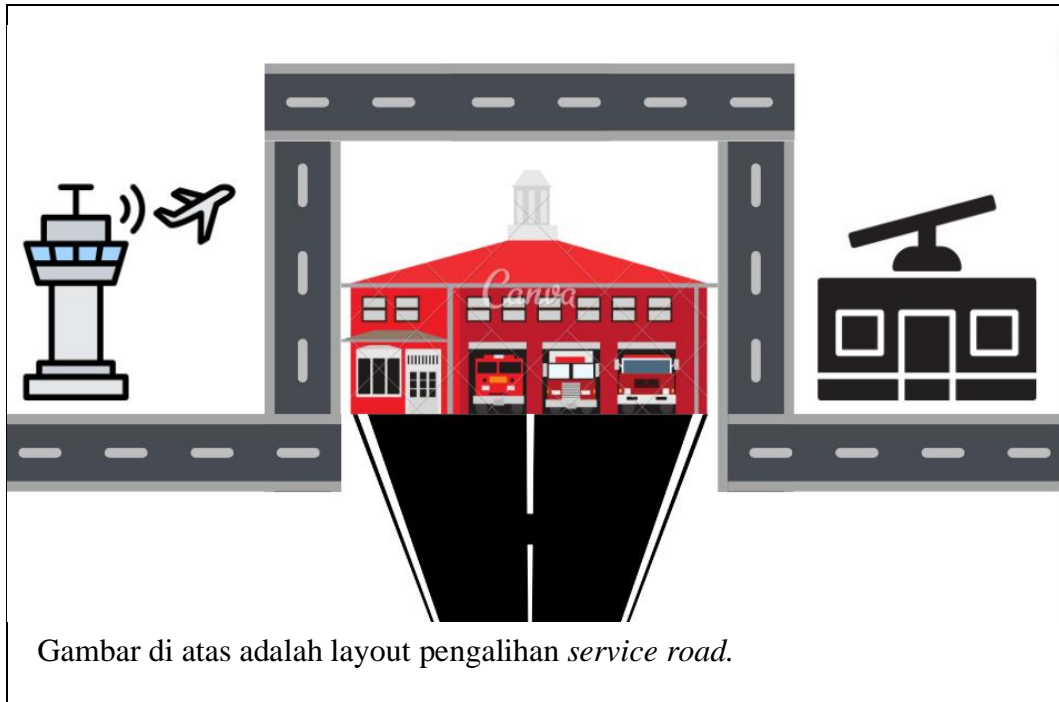
Kemhub. (2009). Penerbangan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.

Kemenhub. (2021). Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil 139. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Kemenhub. (2022). Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK). Jakarta: Kemenhub.

Lampiran H. Rambu-Rambu *Barrier Gate*Gambar di atas merupakan contoh penerapan rambu-rambu *barrier gate*.

Lampiran I. Pengalihan Jalur Service Road



Gambar di atas adalah layout pengalihan service road.

Lampiran J. Lembar Bimbingan Tugas Akhir

POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA PENYELAMATAN DAN PEMADAMAN KEBAKARAN PENERBANGAN

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2022/2023

Nama Taruna : Rifiy Sabily Arsy
NIT : 55252010022
Course : D-III PPKP 01
Judul TA : Kajian Tata Letak Fire Station 2 Terhadap Access Pelayanan Per-PPK di Bandara Ubon Internasional Yogyakarta
Dosen Pembimbing : Parjan, S.Si.T, M.T.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1	12/4/2023	Pembacaan Bab I / Pembacaan Angkasa / Pembacaan Uraian / Pembacaan Bab I / Pembacaan Bab II	[Signature]
2	7/6/2023	Pembacaan Bab I dan II / Pembacaan Bab I dan II / Pembacaan Bab I dan II / Pembacaan Bab I dan II	[Signature]
3	15/6/2023	Bab 1 dan Bab 2 Pembacaan gambar / Bab 1 dan Bab 2 Pembacaan gambar	[Signature]

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Penyelamatan dan Pemadaman Kebakaran
Penerbangan

Dosen Pembimbing

Widada Nugraha, S.E, MS, ASM
NIP. 19890121 200912 1 002

Parjan, S.Si.T, M.T.
NIP.

POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA PENYELAMATAN DAN PEMADAMAN KEBAKARAN PENERBANGAN

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2022/2023

Nama Taruna : Rifiy Sabily Arsy
NIT : 55252010022
Course : D-III PPKP 01
Judul TA : Kajian Tata Letak Fire Station 2 Terhadap Access Pelayanan Per-PPK di Bandara Ubon Internasional Yogyakarta
Dosen Pembimbing : Asep Muhammad Soleh, S.Si.T, S.T, M.Pd

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1	24-05-2023	1. Pembacaan Bab I 2. Pembacaan Bab II dan III 3. Pembacaan Bab IV dan V	[Signature]
2	08-06-2023	Pembacaan Bab I dan II	[Signature]
3	16-06-2023	Pembacaan Bab I dan II dan III	[Signature]
4	23-06-2023	Lampiran ke bab IV-VI	[Signature]
5	11/7/2023	Pembacaan Bab Lanjutan ke Bab Lanjutan	[Signature]
6	19-07-2023	Lampiran V dan VI	[Signature]

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Penyelamatan dan Pemadaman Kebakaran
Penerbangan

Dosen Pembimbing

Widada Nugraha, S.E, MS, ASM
NIP. 19890121 200912 1 002

Asep Muhammad Soleh, S.Si.T, S.T
NIP.