

# OPTIMALISASI PARKING STAND DALAM MENUNJANG KELANCARAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA RAHADI OESMAN KETAPANG

<sup>1</sup>Dafiq Noor Muhammad, <sup>2</sup>Syifa Fauziyah

<sup>1),2)</sup> *DIV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta*

## Abstrak

Penggunaan sebuah parking stand di bandar udara memerlukan prosedur dan aturan yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan penerbangan. perbedaan tipe pesawat dengan tempat parkirnya dapat berakibat terhadap kondisi fisik dan kegiatan operasional yang sedang berjalan. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui apa kendala dalam pengoptimalan penggunaan parking stand dan usaha yang dapat dilakukan agar parking stand di bandara Rahadi Oesman dapat digunakan secara optimal. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif yang mana teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara, observasi, dan dokumentasi. wawancara dilakukan kepada Kepala Bandara Rahadi Oesman, Petugas AMC (Apron Movement Control), dan Kepala bagian bangunan dan landasan. Observasi dilakukan dengan cara mengamati kondisi secara faktual di Bandara Rahadi Oesman. Dan dokumentasi dilakukan dengan mengkaji dokumen-dokumen yang berkaitan dengan objek penelitian. Teknik analisis data dilakukan dengan menggunakan reduksi, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Validasi data dilakukan dengan triangulasi metode/ tehnik, dan triangulasi sumber. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kendala yang terjadi adalah pengalokasian biaya perencanaan di setiap tahun (termasuk perbaikan helipad dan parking stand yang rusak) untuk dijadikan biaya pencegahan dan penanggulangan virus Covid-19 di wilayah bandara akibat pandemi di beberapa tahun terakhir, serta keterbatasan lahan yang membuat apron atau parking stand tidak bisa diperluas. Usaha yang bisa dilakukan adalah dengan melakukan penyingkatan ground time agar tidak terjadi penumpukan antrian pesawat ketika kondisi normal (tidak pandemi).

**Kata kunci:** *Optimalisasi, Parking Stand, Helipad*

## Abstract

The use of a parking stand at an airport requires procedures and rules relating to flight security and safety. Different types of aircraft and their parking spaces can affect the physical condition and ongoing operational activities. The purpose of this study is to find out what are the obstacles in optimizing the use of parking stands and the efforts that can be made so that parking stands at Rahadi Oesman airport can be used optimally. This study uses a descriptive qualitative method in which data collection techniques are carried out by means of interviews, observations, and documentation. interviews were conducted with the Head of Airport Rahadi Oesman, AMC (Apron Movement Control) officers, and the head of the building and runway section. Observations were made by observing factual conditions at Rahadi Oesman Airport. And documentation is done by reviewing documents related to the object of research. Data analysis techniques were carried out using reduction, data presentation and drawing conclusions. Data validation was done by method/technique triangulation, and source triangulation. The results of the study show that the obstacles that occur are the allocation of planning costs every year (including repair of damaged helipads and parking stands) to be used as costs for preventing and dealing with the Covid-19 virus in the airport area due to the pandemic in recent years, as well as limited land that makes an apron. or the parking stand cannot be expanded. The effort that can be done is to shorten the ground time so that there is no accumulation of aircraft queues when conditions are normal (not a pandemic).

**Keywords:** *Optimizing, Parking Stand, Helipad*

## Pendahuluan

### Latar belakang

Pengoperasian pesawat udara membutuhkan sebuah bandara sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Salah satu fasilitas pokok yang

<sup>1</sup>Email Address: [dafiqnoormuhammad@gmail.com](mailto:dafiqnoormuhammad@gmail.com)

Received 26 September 2022, Available Online 01 Desember 2022

ada di bandara adalah parking stand. Bandar Udara Rahadi Oesman yang berlokasi di sekitar garis khatulistiwa menyebabkan provinsi Kalimantan Barat masih diselimuti oleh hutan hujan tropis. Hal tersebut menimbulkan resiko kebakaran hutan yang cukup besar. Oleh karena itu diperlukan patroli menggunakan helikopter untuk mengawasi keadaan hutan, mencegah ataupun menanggulangi kebakaran hutan yang terjadi di daerah Kalimantan Barat. Keterbatasan helikopter stand menyebabkan helikopter harus mendarat di salah satu parking stand yang disediakan untuk pesawat jenis fixed wing milik beberapa maskapai yang sedang beroperasi. Akibatnya, ketika kondisi penerbangan sedang ramai, Bandar Udara Rahadi Oesman kekurangan satu parking stand yang seharusnya bisa digunakan oleh pesawat jenis fixed wing yang membutuhkan.

### **Rumusan Masalah**

1. Apa kendala yang dihadapi oleh petugas Apron Movement Control (AMC) dalam mengoptimalkan penggunaan parking stand di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang?
2. Usaha apa yang dapat dilakukan agar Parking Stand dapat digunakan secara optimal dalam menunjang kelancaran penerbangan di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang?

### **Tujuan**

1. Untuk mengetahui apa kendala yang dihadapi oleh petugas Apron Movement Control (AMC) dalam mengoptimalkan penggunaan parking stand di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang, sehingga kedepannya dapat diambil suatu tindakan antisipasi.
2. Untuk mengetahui usaha apa yang dapat dilakukan agar Parking Stand di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang dapat digunakan secara optimal dalam menunjang kelancaran penerbangan.

### **Tinjauan Pustaka**

#### **Transportasi Udara**

Menurut Utomo (2010) transportasi adalah kegiatan memindahkan barang dan atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan dan merupakan salah satu jenis kegiatan yang berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan mengubah letak barang dan orang secara geografis sehingga menyebabkan adanya transaksi. Adapun pengertian pesawat udara menurut UU No.83 Tahun 1958 adalah setiap alat yang dapat memperoleh daya angkat dari udara. Sehingga transportasi udara adalah kegiatan memindahkan barang dan atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan dan merupakan salah satu jenis kegiatan yang berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan mengubah letak barang dan orang secara geografis sehingga menyebabkan adanya transaksi menggunakan pesawat udara.

#### **Bandar Udara**

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Dephub,2019). Sedangkan pengertian bandar udara menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), "Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

## Apron Movement Control (AMC)

*Apron Movement Control (AMC)* adalah unit yang mengatur pergerakan pesawat udara ketika di apron yang dimana memiliki lisensi dan rating. Tugas unit AMC yang adalah melakukan pengawasan pergerakan pesawat udara dan kendaraan disisi udara, pengawasan dan pengkoordinasian kebersihan sisi udara, pengawasan tumpahan bahan bakar minyak dan oli (*fuel and fuel spillage*), pengawasan dan pengkoordinasian fasilitas di sisi udara, pelayanan pemanduan pesawat udara yang mengalami *emergency*, kegiatan razia di sisi udara (*air side*) yang dimaksud adalah di daerah apron. serta terakhir input data penerbangan, pencatatan, pelaporan data *log book*, dan pelaporan pelaksanaan tugas. Selain itu, *Apron Movement Control* juga bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima estimate dari unit ADC (Tower). Sebelum menentukan *Parking Stand* pesawat unit AMC harus berkoordinasi dengan airline atau operator agar proses bongkar muat berjalan lancar. Setelah menentukan *Parking Stand* pesawat, unit AMC langsung memberikan informasi tersebut kepada unit ADC (Tower).

## Parking Stand

*Parking stand* adalah tempat parkir pesawat yang ada di apron. Tempat ini ditandai dengan nomor dan angka yang berwarna kuning untuk menunjukkan tempat parkir pesawat berada. Dalam pengalokasian *aircraft parking stand*, AMC (*apron movement control*) mempertimbangkan jumlah serta penentuan stand sesuai tipe pesawat. Tujuan yang hendak dicapai dengan pengalokasian *parking stand* adalah:

1. Untuk mendapatkan penggunaan parking stand secara efektif dan efisien untuk memberi kenyamanan bagi para penumpang dan keamanan *aircraft*.
2. Untuk mendapatkan *utilization* yang baik terhadap *aviobridge*.
3. Memberikan informasi awal kepada operator dan *ground handling* tentang kemungkinan lokasi (*stand*) dari pesawat yang akan datang.
4. Mengawasi/mengatur pergerakan kendaraan dan peralatan.

## Optimalisasi Parking Stand

Optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi, atau paling menguntungkan. Sedangkan kata optimalisasi bermakna sebagai proses untuk mengoptimalkan, menjadikan yang terbaik, tertinggi, atau paling menguntungkan. Dalam pengoptimalan sebuah *parking stand*, perlu diperhatikan jumlah *parking stand* itu sendiri. Faktor yang mempengaruhi jumlah parking stand yaitu jumlah pergerakan pesawat udara pada jam sibuk, jenis dan persentase ukuran pesawat udara, lamanya penggunaan parking stand oleh pesawat udara (*gate occupancy time*).

## Standar Operasi dan Prosedur Apron Movement Control (AMC)

Dalam rangka meningkatkan kinerja dan efisiensi dalam pelaksanaan tugas dinas *Apron Movement Control (AMC)*, perlu ditetapkan *Standard Operation Procedure (SOP)* sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas salah satunya dalam pengawasan pergerakan pesawat udara.

1. Umum
  - a. Petugas *Apron Movement Control* melaksanakan pengawasan pergerakan pesawat udara di Apron baik pesawat udara yang datang maupun berangkat, pesawat udara ke / dari hangar, perpindahan pesawat dari satu *Parking Stand* ke *Parking Stand* lainnya (RSS) dan pesawat udara yang kembali ke *Parking Stand* (RBS/RTB), sebagai upaya pencegahan terjadinya tabrakan pesawat udara di Apron.
  - b. Pada saat melaksanakan inspeksi lapangan personil *Apron Movement Control* diharuskan melengkapi diri dengan alat komunikasi dua arah *Handy Talkie (HT)* dan menggunakan

Alat Pelindung Diri (APD) seperti rompi, kacamata anti Ultraviolet, *Safety Shoes dan Ear Muff / Ear Plug*.

- c. Pengawasan pergerakan pesawat di Apron, dapat dilakukan dengan 2 cara yaitu memonitor Apron TV / CCTV di ruang kantor Apron Movement Control, dan inspeksi lapangan.

## 2. Prosedur

### a. *Apron Movement Control Officer*

- 1) Melaksanakan pengawasan petugas / kendaraan / GSE yang beroperasi di Apron untuk memastikan pergerakan pesawat udara menuju ke / dari *Parking Stand* tidak mengalami gangguan dan bebas dari *obstacle & FOD*.
- 2) Memastikan tipe pesawat yang datang sesuai dengan kapasitas *Parking Stand* yang dialokasikan.
- 3) Menghentikan pergerakan pesawat udara, kendaraan / GSE di Apron dengan alasan keselamatan.
- 4) Melaporkan situasi dan kondisi di lapangan melalui radio komunikasi dua arah (HT) kepada AMC Supervisor.
- 5) Memasukkan data *Block - On / Block - Off* dan registrasi pesawat kedalam komputer dan mencatat dalam *Movement Sheet*.

### b. *Apron Movement Control Supervisor*

- 1) Menginformasikan kepada petugas Apron Tower dan AOC apabila terjadi ketidaksesuaian antara tipe pesawat dengan kapasitas *Parking Stand*.
- 2) Mengambil keputusan untuk merubah alokasi *Parking Stand* dengan alasan safety dan kelancaran operasional dan berkoordinasi dengan *Ground Tower, AOC, Ground Handling / Airlines*.
- 3) Melaporkan kejadian kepada AMC *Coordinator* atau *Apron Movement Control Junior Manager* secara lisan dan tertulis.
- 4) Membuat laporan harian di *Log Book*.

### c. *Apron Movement Control Coordinator*

- 1) Meneruskan laporan kejadian yang diterima dari *Apron Movement Control Supervisor* kepada *Apron Movement Control Junior Manager*.
- 2) Melakukan koordinasi dengan unit-unit terkait.
- 3) Membantu *Apron Movement Control Junior Manager* dalam menyelesaikan permasalahan administrasi dan operasional.

### d. *Apron Movement Control Junior Manager*

- 1) Melakukan koordinasi dengan pihak internal dan eksternal.
- 2) Membuat laporan kepada atasan langsung.

## Metode Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan pendekatan kualitatif. Uji validitas data pada penelitian ini dilakukan secara triangulasi, serta data yang diperoleh cenderung kualitatif.

## Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Observasi, yaitu dengan mendatangi langsung lokasi yang dijadikan objek penelitian untuk dilakukan pengamatan.
2. Teknik Wawancara, yaitu dengan melakukan wawancara kepada beberapa informan yang

mengetahui kondisi pada objek penelitian yaitu kepala Bandara Rahadi Oesman, Petugas AMC, dan Kepala Bagian Bangunan dan Landasan.

3. Dokumentasi, yaitu dengan menggunakan sumber-sumber kepustakaan dan dokumen-dokumen terkait.

### **Waktu dan Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan pada bulan September 2021 (selama 1 bulan) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang, Kalimantan Barat.

### **Teknik Analisis Data**

Teknik Analisis Data pada penelitian ini menggunakan metode:

1. Pengumpulan Data
2. Reduksi Data
3. Display Data
4. Kesimpulan dan Verifikasi.

### **Hasil dan Pembahasan**

#### **Hasil Penelitian**

1. Wawancara
  - a. Kendala yang dihadapi oleh petugas *Apron Movement Control* (AMC) dalam mengoptimisasi penggunaan *parking stand*.
    - 1) Pada pertanyaan “apa jenis pesawat yang dapat menggunakan *parking stand* ?” didapatkan hasil bahwa pesawat yang dapat menggunakan *parking stand* di Bandar Udara Rahadi Oesman paling besar adalah jenis ATR 72 seri 600 dan BAe seri 300. Untuk pesawat kecil yang dimensinya di bawah dua pesawat tersebut tetap bisa untuk menggunakan *parking stand* di bandara Rahadi Oesman.
    - 2) Pada pertanyaan “apakah ada jenis pesawat yang tidak sesuai dengan kapasitas *parking stand*?” didapatkan hasil bahwa pada pelaksanaannya pesawat yang menggunakan *parking stand* di bandara Rahadi Oesman sudah sesuai baik dari jenis *fixed wing* dan *rotary wing* dan juga dari segi dimensi pesawat yang menggunakan *parking stand*.
    - 3) Pada pertanyaan “berapa lama maksimal pesawat menggunakan *parking stand*?” didapatkan hasil bahwa untuk pesawat yang terjadwal membutuhkan waktu paling lama 1 – 3 hari untuk RON atau *Remain Over Night* tanpa beroperasi jika terjadi kerusakan pada pesawat. Namun hal itu sangat jarang terjadi. Pada kondisi normal, waktu RON hanya selama kedatangan terakhir (kondisional) sampai keberangkatan pertama di hari selanjutnya. Untuk pesawat yang tidak terjadwal seperti pesawat KARHUTLA (Kebakaran Hutan dan Lahan) itu bisa sampai beberapa bulan (tergantung lamanya bencana yang terjadi) menggunakan *parking stand* di Bandar Udara Rahadi Oesman dan terjadi rutin setiap tahun.
    - 4) Pada pertanyaan “apa kendala yang dihadapi dalam pengawasan pergerakan pesawat?” didapatkan hasil bahwa unit Bangunan dan Landasan mengalami kendala lebih ke arah pemeliharaan dari wilayah *airside* atau sisi udara. Dimana banyak kegiatan pemeliharaan yang harus dihentikan sementara ketika penerbangan sedang padat. Sedangkan menurut petugas AMC, kendala yang dihadapi adalah kapasitas apron atau *parking stand* yang *overload* pada saat kondisi normal ataupun kondisi ramai, dan

ditambah lagi dengan adanya pesawat *unscheduled* seperti helikopter yang menggunakan sistem blok di salah satu *parking stand*.

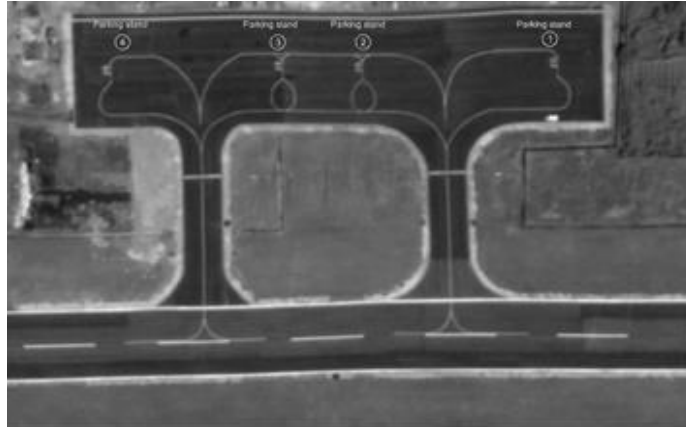
- 5) Pada pertanyaan “mengapa kendala tersebut dapat terjadi?” didapatkan hasil bahwa menurut petugas unit Bangunan dan Landasan terjadi karena Padatnya penerbangan di Bandar Udara Rahadi Oesman sehingga menyebabkan unit Bangunan dan Landasan harus menyesuaikan waktu pemeliharaan sisi udara agar tidak mengganggu berjalannya kegiatan operasional di bandara. Sedangkan bagi petugas AMC, hal ini disebabkan karena padatnya *traffic* penerbangan *scheduled* dan ditambah dengan beberapa helikopter *unscheduled* yang menggunakan *parking stand* sehingga menyebabkan kapasitas *parking stand* yang tersedia menjadi *overload*.
  - 6) Pada pertanyaan “bagaimana alur pelaporan terkait kendala yang ada?” didapatkan hasil bahwa segala kendala yang berkaitan dengan pengembangan atau perbaikan *parking stand* sudah dilaporkan sesuai dengan prosedur dan alur yang berlaku kepada pemerintah pusat seperti pengajuan rencana perbaikan helipad dan parking stand. Namun dikarenakan penyebaran wabah Covid – 19 ini semua alokasi dana tersebut dialihkan kepada pencegahan dan penanganan Covid – 19. Sedangkan yang berkaitan langsung dengan teknis di lapangan, seperti pelaporan penggunaan parking stand, pemilihan *slot time*, permintaan *extended* dan sebagainya, pelaporan dilakukan secara internal antar unit – unit yang saling berkaitan seperti AMC kepada ATC, kepada pihak *Airline*, dan Operator.
  - 7) Pada pertanyaan “apakah jumlah parking stand yang tersedia sudah cukup dalam menunjang kelancaran penerbangan?” didapatkan hasil bahwa dalam pengoperasian penerbangan pada kondisi normal (bukan pandemi covid – 19), dan masa yang akan datang Bandar Udara Rahadi Oesman ini masih kekurangan jumlah parking stand.
  - 8) mengalami kerusakan akibat bersentuhan dengan *landing gear* helikopter yang terbuat dari besi.
- b. Usaha yang dapat dilakuakn dalam mengoptimalkan penggunaan *parking stand*.
- 1) Pada pertanyaan “apa tanggapan bapak/ibu terhadap kendala yang terjadi?” didapatkan hasil bahwa terkait penggunaan *parking stand* sebagai helipad menjadi permasalahan yang cukup mempengaruhi kegiatan operasional bandar udara khususnya pada kondisi normal. Bagi petugas bangunan dan landasan hal tersebut bisa merusak permukaan parking stand jika terus menerus digunakan, kemudian bagi petugas AMC hal itu akan membuat berkurangnya kapasitas *parking stand* yang akan menyulitkan dalam pembuatan slot parkir.
  - 2) Pada pertanyaan “apa usaha yang dapat dilakukan agar *parking stand* dapat digunakan secara optimal?” didapatkan hasil bahwa usaha yang dapat dilakukan oleh para informan hanya sebatas pelaporan kepada pihak pusat terkait kendala – kendala yang dihadapi. Selanjutnya keputusan akan berasal dari pusat. Usaha lain yang dapat dilakukan khususnya bagi petugas AMC adalah meningkatkan kesigapan dalam melihat situasi di lapangan disertai dengan koordinasi yang baik dengan bagian – bagian terkait.

## 2. Observasi dan Dokumentasi

### a. *Parking Stand*

#### 1) Kondisi Fisik

- a) Jumlah *parking stand* yang ada di Bandar udara Rahadi Oesman Ketapang adalah sebanyak 4 buah. Ditandai dengan nomor 1, 2, 3, dan 4.



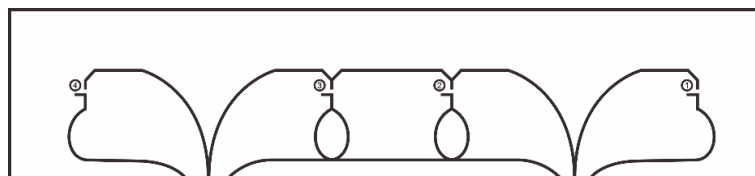
**Gambar 1. Parking Stand Bandara Rahadi Oesman**

- b) Kondisi permukaan pada *parking stand* yang ada di Bandar udara Rahadi Oesman Kepatang masih terbuat dari aspal yang bersifat flexibel. Pada *parking stand 2* yang paling sering digunakan mengalami sedikit cekungan ke dalam dan jika hujan akan ada sedikit genangan air. Pada *parking stand 4* kondisi permukaannya mengalami kerusakan akibat digunakan sebagai tempat helikopter parkir. akibatnya *landing gear* dari helikopter yang terbuat dari besi mengenai permukaan *parking stand* yang terbuat dari aspal.



**Gambar 2. Kondisi permukaan *parking stand***

- c) Marka yang terdapat pada *parking stand 1, 2, 3, dan 4* hanya diperuntukan untuk pesawat jenis *fixed wing*. Marka ini berupa garis kuning untuk membantu pilot mengarahkan hidung pesawat. Selain itu juga terdapat marka berupa nomor *parking stand* yang di beri lingkaran. Berikut gambaran marka yang terdapat pada *parking stand* di bandar udara Rahadi Oesman.



**Gambar 3. Marka *parking stand* dari atas**



**Gambar 4. Marka *parking stand* dari dekat**

2) Kondisi di Lapangan

- a) Jenis pesawat yang menggunakan *parking stand* selama observasi dilakukan adalah ATR 72 – 600 milik maskapai Wings Air, Embraer 135 milik penerbangan charter dan helikopter jenis Bell 407 yang transit untuk *refueling*.



**Gambar 5. Pesawat ATR 72 – 600 milik maskapai Wings Air di Bandar Udara Rahadi Oesman**



**Gambar 6. Helikopter Bell 407**





**Gambar 7. Pesawat Embraer 135**

- b) Jumlah pesawat yang menggunakan *parking stand* selama observasi dilakukan adalah 1 pesawat untuk penerbangan *shchedule* milik maskapai Wings Air. Hal itu dikarenakan selama pandemi Covid – 19 jumlah penerbangan di bandar udara rahadi Oesman Ketapang mengalami penurunan drastis. Sedangkan untuk pesawat *unscheduled* terdapat 2 pesawat namun tidak setiap hari.
  - c) Lama waktu pesawat menggunakan *parking stand* terbagi menjadi 2, yakni waktu transit dan waktu bermalam atau RON (*Remain Over Night*). Waktu transit yang diberikan kepada pesawat tergantung pada maskapai. Selama melakukan observasi, peneliti mendapati maskapai yang beroperasi di Bandar Udara Rahadi Oesman adalah maskapai Wings Air. Waktu transit yangn diberlakukan oleh Wings Air adalah 20 menit. Sedangkan untuk waktu *Remain Over Night* (RON) dimulai dari kedatangan pesawat terakhir ke Bandar Udara Rahadi Oesman pada jam 15.25 WIB sampai dengan penerbangan pertama di esok harinya pada jam 07.00 WIB.
  - d) Antrian parkir pesawat selama dilakukan observasi adalah tidak ada karena observasi dilakukan pada masa pandemi Covid – 19.
  - e) Mekanisme penggunaan *Parking Stand* di bandara rahadi Oesman dimulai dengan pengajuan *slot time* dari pihak maskapai kepada pihak pengoperasian bandara bagian *slot time*. Kemudian jika diterima, pihak maskapai akan membuka rute penerbangan dari dan ke Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang. Pada saat kegiatan penerbangan sudah beroperasi petugas AMC akan melihat kondisi *parking stand* mana yang akan diberikan kepada pesawat yang hendak mendarat serta jalur (*taxiway*) mana yang harus dilalui, kemudian menginfokannya kepada petugas tower. Perugas tower akan melanjutkan informasi tersebut kepada pilot sehingga pilot mengetahui tempat pesawatnya akan parkir. Kemudian petugas AMC juga menginformasikan kepada petugas *marshaller* untuk *stand by* di *parking stand* yang sudah ditentukan. Saat pesawat bersiap untuk *take off*, petugas AMC menginformasikan kepada tower *taxiway* mana yang perlu dilalui untuk menuju runway. Mekanisme juga berlaku untuk pesawat *unscheduled* seperti pesawat charter dan helikopter.
- 3) SOP
- a) Kegiatan pengawasan pada pesawat udara dilakukan ketika pesawat mulai *block on* sampai dengan pesawat lepas landas. Kegiatan pengawasan ini juga termasuk pada pengawasan alur penumpang yang hendak masuk dan keluar pesawat. Kemudian

petugas AMC bertanggung jawab atas sterilnya kondisi *parking stand* dari benda – benda yang berpotensi membahayakan penerbangan baik kecil ataupun besar yang biasanya berasal dari jatuhnya barang – barang kecil yang jatuh di *parking stand*, ataupun FOD (*Foreign Object Debris*) lainnya.

- b) Properti yang digunakan oleh petugas *Apron Movement Control* (AMC) di bandara Rahadi Oesman berupa rompi dan juga *Handy Talkie* (HT) yang digunakan untuk berkomunikasi dengan bagian tower.
- c) Pada SOP mengenai kesesuaian tipe pesawat terhadap *parking stand* yang digunakan, selama observasi dilakukan, peneliti menemukan ada 2 jenis pesawat yaitu *fixed wing* dan *rotary wing* yang menggunakan *parking stand* yang sama. Meskipun marka yang terdapat pada *parking stand* adalah marka yang dikhususkan untuk pesawat jenis *fixed wing*. *Parking stand* yang digunakan untuk pesawat jenis *rotary wing* berada pada *parking stand* nomor 4.
- d) Pada SOP mengenai alur pelaporan yang dilakukan oleh AMC di bandar udara Rahadi Oesman, peneliti menemukan bahwa petugas AMC yang ada di bandar udara Rahadi Oesman masih sebatas petugas sementara yang merangkap sebagai *flight operation bagian slot time*. Sehingga untuk personil dari petugas AMC hanya ada satu orang. Alur pelaporan petugas AMC juga tidak bisa mengikuti SOP yang memberlakukan hirarki pelaporan dari tingkat paling bawah sampai tingkat paling atas. Sehingga segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaporan dilakukan antara petugas AMC dengan unit- unit lain yang juga bertanggung jawab

## b. Helipad

### 1) Kondisi Fisik

- a) Letak helipad di bandar udara Rahadi Oesman berhadapan dengan unit BANGLAN (Bangunan dan Landasan) dan unit PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran), Helipad ini juga bersampingan langsung dengan *parking stand* 4 yang sering digunakan sebagai tempat helikopter mendarat atau lepas landas. Letak helipad yang berdekatan dengan unit BANGLAN bertujuan agar lebih mudah dalam pengisian bahan bakar. Karena bahan bakar helikopter terletak dalam gedung BANGLAN.



**Gambar 8. Letak helipad bandara Rahadi Oesman**

- b) Kondisi permukaan helipad di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang terbuat dari beton dengan permukaan yang tidak rata, sehingga banyak genangan air ketika kondisi hujan. Pada permukaan helipad juga banyak ditumbuhi rumput – rumput liar karena kondisinya yang basah dan lembab. Hal tersebut berpotensi dalam keamanan dan keselamatan penerbangan khususnya untuk jenis pesawat *rotary wing*.



**Gambar 8. Kondisi Permukaan Helipad**

- c) Helipad yang ada di Bandar Udara Rahadi Oesman tidak memiliki marka ataupun rambu – rambu.
- 2) Kondisi di Lapangan
- a) Pada objek observasi mengenai jumlah helikopter, Tidak terdapat helikopter yang menggunakan helipad di bandar udara Rahadi Oesman selama peneliti melakukan observasi. Helikopter yang datang ke bandar udara Rahadi Oesman menggunakan *parking stand* 4 sebagai tempat parkir dan pengisian bahan bakar dengan jumlah 1 helikopter saja.

Pada objek observasi mengenai mekanisme parkir helikopter, peneliti menemukan bahwa Helikopter yang ingin transit di bandar Udara Rahadi Oesman mengajukan permintaan untuk transit / *take off* kepada pihak pengoperasian bandara bagian *slot time*, kemudian setelah diijinkan, bagian *slot time* akan menginformasikan ke bagian terkait seperti petugas tower, *marshaller*, dan petugas AMC.

## Pembahasan

### 1. Kendala yang dihadapi

Pada hasil penelitian ditemukan bahwa pesawat terbesar yang mampu menggunakan *parking stand* di bandar udara Rahadi Oesman mengacu pada dimensi pesawat ATR 72 – 600 dengan panjang 27,166 meter dan bentang sayap 27,050 meter. Pesawat jenis *fixed wing* lainnya yang memiliki dimesi lebih kecil daripada pesawat ATR 72 – 600 dapat dipastikan mampu menggunakan *parking stand* di bandar udara Rahadi Oesman. Namun pada kondisi di lapangan pesawat jenis *rotary wing* (helikopter) juga menggunakan *parking stand* sebagai tempat parkir. Meskipun dari segi dimensinya pesawat jenis *rotary wing* jauh lebih kecil daripada dimensi pesawat ATR 72 – 600, kondisi ini menyebabkan salah satu *parking stand* mengalami kerusakan akibat bersentuhan dengan *landing gear* dari helikopter yang terbuat dari besi sehingga membuat *parking stand* nomor 4 tidak bisa digunakan untuk pesawat jenis *fixed wing*.

Selanjutnya lama waktu pesawat menggunakan *parking stand* terbagi menjadi 2 yaitu *scheduled* dan *unscheduled*. Pesawat *scheduled* membutuhkan waktu untuk bermalam atau *Remain Over Night* (RON) dimulai dari penerbangan terakhir ke bandar udara Rahadi Oesman Ketapang sampai dengan penerbangan pertama dari bandara Rahadi Oesman Ketapang. Pada kondisi tertentu jika ada pesawat yang mengalami kerusakan dan harus bertahan di apron, waktu yang dibutuhkan maksimal 1 sampai 3 hari. Kemudian pada penerbangan *scheduled* waktu transit berkisar antara 40 – 45 menit. Waktu transit berbeda antara satu maskapai dengan maskapai lainnya. Untuk penerbangan *unscheduled* seperti Helikopter KARHUTLA membutuhkan paling lama 4 bulan untuk

menggunakan bandar udara Rahadi Oesman sebagai tempat *stand by*. Waktu ini tidak bisa dipastikan karena berkaitan dengan lamanya bencana atau musim kemarau yang ada selama satu tahun. Dalam pelaksanaan patroli Kebakaran Hutan dan Lahan, helikopter yang menggunakan *parking stand* 4 akan terbang sebanyak 3 – 4 kali dalam 1 hari ke daerah titik api. Apabila tidak ada titik api helikopter akan tetap *stand by* di *parking stand* nomor 4.

Pada kondisi normal hal tersebut akan menjadi kendala khususnya bagi petugas AMC dalam mengatur parkir pesawat di bandara Rahadi Oesman. Karena pesawat *scheduled* yang seharusnya bisa menempati *parking stand* nomor 4 menjadi tidak bisa karena sudah diisi oleh helikopter patroli KARHUTLA. Sehingga jika peneliti mengutip perkataan dari Kepala Bandara Rahadi Oesman bahwa “*Bandara Rahadi Oesman ini cukup ramai trafiknya sebelum Covid-19 bisa melebihi 500 orang per harinya...*”, maka dapat dipastikan apron atau *parking stand* di bandara Rahadi Oesman akan mengalami *overload*.

Kendala tersebut sudah dilaporkan kepada kepala Bandara Rahadi Oesman oleh kepala bagian Unit Bangunan dan Landasan sebagai penanggung jawab segala fasilitas di bandara Rahadi Oesman termasuk *parking stand* dan *helipad*. Laporan dari kepala Unit Bangunan dan Landasan berupa pengajuan pembuatan Helipad untuk tempat Helikopter *take off* dan *landing*. Namun adanya pandemi Covid – 19 menyebabkan anggaran tahunan dialihkan untuk pencegahan penyebaran virus covid – 19 di bandara. Hal ini ditegaskan oleh kepala bandara Rahadi Oesman yang mengatakan bahwa “*kendala – kendala tersebut yang berkaitan dengan masalah parking stand atau helipad sudah kami laporkan, namun sekarang sama sekali tidak bisa berjalan karena covid. Semua anggaran pokok juga banyak yang dialokasikan kepada masalah covid*”.

## 2. Usaha yang dapat dilakukan

Berdasarkan hasil wawancara, dapat disimpulkan bahwa usaha yang dapat dilakukan oleh informan adalah sebatas pengusulan kepada pusat terkait perencanaan pembangunan helipad yang sesuai agar bisa digunakan dan usaha penanganan secara teknis di lapangan seperti pengkondisian parkir pesawat dengan waktu *ground time* yang dipersingkat jika terjadi kepadatan atau antrian parkir pesawat. Selanjutnya mengutip pada data wawancara dari informan mengenai kapasitas *parking stand*, ketiga informan sepakat bahwa bandara Rahadi Oesman masih membutuhkan kapasitas tambahan *parking stand*. Sedangkan petugas AMC mengatakan bahwa “*untuk saat ini kan bandara kita ngga bisa untuk diperpanjang kesana kesini*”. Dengan demikian penambahan *parking stand* tidak bisa menjadi sebuah solusi.

Jumlah helikopter yang menggunakan *parking stand* di bandara Rahadi Oesman juga berpotensi lebih dari 1 helikopter. Hal ini ditegaskan oleh petugas AMC yang mengatakan “*Jadi parking stand 4 sudah diblok untuk 2 helikopter, ditambah dengan 4 pesawat (fixed wing) lagi*”. Sehingga jika perencanaan pembuatan helipad dapat direalisasikan, penggunaan *parking stand* sebagai tempat parkir untuk helikopter masih mungkin terjadi. Karena kapasitas helipad hanya dapat menampung 1 helikopter. Dengan demikian kepala bandara Rahadi Oesman masih mempertimbangkan solusi yang dapat dilakukan demi menunjang kelancaran penerbangan di bandara Rahadi Oesman.

Merujuk kepada penelitian yang relevan dengan judul “*Kajian Penempatan Helicopters Stand di Bandar Udara International Jenderal Ahmad Yani Semarang*”, hasil penelitian menunjukkan pembuatan helipad yang digabung dengan *parking stand* bisa menjadi solusi untuk terciptanya keamanan dan keselamatan penerbangan di bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang. Solusi tersebut juga bisa diterapkan di bandara Rahadi Oesman yang memiliki keterbatasan lahan. Sehingga *parking stand* juga dapat digunakan untuk parkir helikopter tanpa menimbulkan masalah pada kondisi permukaan. Dengan demikian diharapkan penerbangan di bandara Rahadi Oesman dapat berjalan dengan lancar dan optimal sampai dengan direalisasikan pembangunan bandara baru di wilayah Ketapang, Kalimantan Barat.

## Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Optimalisasi *Parking Stand* dalam Menunjang Kelancaran Penerbangan di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang, maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kendala yang dihadapi oleh para petugas operasional di Bandara Rahadi Oesman adalah pengalihan alokasi anggaran perencanaan di setiap tahun (termasuk perbaikan helipad dan parking stand yang rusak) untuk pencegahan dan penanggulangan virus Covid-19 di wilayah bandara akibat pandemi di beberapa tahun terakhir.
2. Usaha yang dapat dilakukan secara teknis di lapangan adalah dengan melakukan penyingkatan *ground time* agar tidak terjadi penumpukan antrian pesawat ketika kondisi normal (tidak pandemi).
3. Keterbatasan lahan dan rencana pembuatan bandara baru menjadi pertimbangan penambahan tempat parkir pesawat sehingga perlu dibuat secara tandem/enggabungan antara *fixed wing* dan *rotary wing*.

## Daftar Pustaka

- A. Dewantari, dan M. Hasan. "Analisis Kinerja Pelaksana Pada Dinas Operasi Apron (AMC) di Lombok International Airport", *Jurnal Manajemen Dirgantara* 9: 87. 2016.
- A. Sena. Pengetahuan Dasar Apron Movement Control (AMC). Diakses dari [http://angkasasena.blogspot.com/2008/04/pengetahuan-dasar-apron-movement\\_17.html](http://angkasasena.blogspot.com/2008/04/pengetahuan-dasar-apron-movement_17.html)
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. 2019. *Pengertian, Peran, & Fungsi Bandar Udara*.
- Kementrian Perhubungan. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara KP 215 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 Volume II Tempat Pendaratan Dan Lepas Landas Helikopter (Heliports). 2019.
- S. Al Muchtar. Dasar Penelitian Kualitatif. Bandung. Indonesia: Gelar Pustaka Mandiri, 2015.
- Standar Operasional Prosedur (SOP) Apron Movement Control (AMC) Tahun 2017
- Sugiyono. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung. Indonesia: Alfabeta, CV, 2017.
- Undang – undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- W. Jumlad, dan M. Fajrin. "Analisis Kinerja Unit Apron Movement Control terhadap Safety di Bandar Udara Internasional Husein", *Jurnal Manajemen Dirgantara* 13(1): 37. 2020.