

Dampak Ketidaksesuaian Konfigurasi Parkir Pesawat di *Parking Stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah

Aizal Geryana¹, Desiana Rachmawati²

^{1,2}Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

190909377@students.sttkd.ac.id¹, desiana.rachmawati@sttkd.ac.id²

ABSTRACT

Iskandar Pangkalan Bun Airport, Central Kalimantan, has 5 parking stands that are used for its operational activities, the direction of the parking stands has been regulated in the Standard Operating Procedure (SOP). In its implementation, violations occurred, namely parked aircraft that did not comply with the SOP and pilots who did not want to follow directions from AMC officers referring to the applicable SOPs. The purpose of this study was to find out the causes, impacts, and solutions of the mismatch of aircraft parking configurations at the parking stand of Iskandar Pangkalan Bun Airport, Central Kalimantan. This study uses descriptive qualitative research methods, data collection is done by participatory observation, structured interviews and documentation. The documentation used is in the form of the applicable AMC Iskandar SOP. The research was conducted on 3 informants, namely Mr. Idi Adnan Ismail with the position of Head of Services and Services section, Mr. Wahyu Hidayat with the position of Head of AMC. And Mr. Roni Chaeruddin as an AMC officer. The validity of the data using triangulation, namely source triangulation, technical triangulation and time triangulation. The results of the study indicate that there is a cause for the mismatch of aircraft parking configurations at the Iskandar Pangkalan Bun Airport parking stand. In the form of violations committed by AMC officers and pilots who committed violations on purpose. This violation resulted in a negative impact, namely flight delays, as well as the feared impact of crashes between aircraft and disruption of operations. Solutions made to overcome this impact include verbal warnings to Wings Air airline pilots and giving warnings in briefings carried out with the site manager (SM) of Citilink airlines, AMC officers, and marshallers.

Keywords: *Parking Stand, Parking Konfiguration, Iskandar Airport, SOP*

ABSTRAK

Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah memiliki 5 buah *parking stand* yang digunakan untuk kegiatan operasionalnya, arah dari *parking stand* sudah di atur dalam Standar Operasional Prosedur (SOP). Dalam penerapannya terjadi pelanggaran yaitu pesawat yang terparkir tidak sesuai dengan SOP dan adanya pilot yang tidak ingin mengikuti arahan dari petugas AMC yang mengacu pada SOP yang berlaku. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui penyebab, dampak, dan solusi dari ketidaksesuaian konfigurasi parkir pesawat di *parking stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif, pengumpulan data dilakukan dengan observasi partisipatif, wawancara terstruktur dan dokumentasi. Dokumentasi yang digunakan berupa SOP AMC Iskandar yang berlaku. Penelitian dilakukan kepada 3 orang informan yaitu Bapak Idi Adnan Ismail dengan jabatan Kepala seksi Pelayanan dan Jasa, Bapak Wahyu Hidayat dengan jabatan Kepala AMC. Dan Bapak Roni Chaeruddin sebagai petugas AMC. Keabsahan data menggunakan triangulasi, yaitu triangulasi sumber, triangulasi teknik dan triangulasi waktu. Hasil dari penelitian menunjukkan terdapat penyebab ketidaksesuaian konfigurasi parkir pesawat di *parking stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun. Berupa

adanya pelanggaran yang dilakukan oleh petugas AMC dan pilot yang melakukan pelanggaran dengan sengaja. Pelanggaran tersebut mengakibatkan dampak negatif yaitu adanya keterlambatan penerbangan, serta dampak yang dikhawatirkan terjadinya *crash* antar pesawat dan terganggunya operasional. Solusi yang dilakukan guna menanggulangi dampak tersebut antara lain teguran secara lisan kepada pilot maskapai Wings Air dan memberikan teguran dalam *briefing* yang dilaksanakan bersama *Site Manager* (SM) maskapai Citilink, petugas AMC dan *marshaller*.

Kata kunci: *Parking Stand*, Konfigurasi Parkir, Bandar Udara Iskandar, SOP

PENDAHULUAN

Bandar udara merupakan kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang di gunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat atau lepas landas yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas pengunjung. Bandar udara memiliki fungsi sebagai tempat dengan semua perlengkapan dan bangunan yang digunakan untuk mendukung proses kegiatan atau aktivitas di bandar udara, misalnya pemberangkatan, pendaratan dan pelayanan pesawat udara dari segala muatan, baik penumpang maupun barang. Tempat aktivitas-aktivitas di Bandar Udara dibedakan menjadi 2, yaitu: *Landside* dan *Airside*.

Airside atau Sisi udara bandar udara merupakan suatu wilayah yang diawali dari permulaan pemeriksaan imigrasi, ruang tunggu keberangkatan penumpang (*Gate*), *Apron*, sampai dengan *Taxiway* dan *Runway* yang merupakan tempat yang dilarang untuk publik (*non public area*). Tempat yang digunakan untuk proses naik turun penumpang, naik turun bagasi, pengisian bahan bakar pesawat, dan parkir pesawat serta aktivitas pendukung lain untuk kepentingan penumpang dan pesawat adalah *apron*. Unit petugas yang bekerja dan mengawasi seluruh kegiatan maupun pergerakan penumpang, pesawat terbang dan kendaraan lainnya di *apron* adalah *Apron Movement Control* (AMC). Dalam rangka menunjang operasional bandar udara, terdapat divisi yang khusus menangani wilayah sisi udara, yaitu AMC yang merupakan unit yang bertugas mengawasi dan pengaturan di seluruh pergerakan *apron*. Unit AMC berkoordinasi dengan pihak airline atau operator penerbangan agar proses mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turunnya penumpang dan bongkar muat barang kargo, dan pos berjalan. Berdasarkan SOP AMC Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun (2020) ketika pesawat akan *landing* di bandar udara tujuan, unit AMC akan berkomunikasi dengan unit *Aerodrom Control* (ADC) mulai dari memberikan estimasi *landing* sampai dengan memberitahukan nomor *parking stand* yang akan digunakan.

Parking stand merupakan satu tempat tertentu di area bandar udara yang dipergunakan untuk parkir pesawat. *Parking stand* adalah bagian dari *apron*, sama halnya seperti *service road* dan *maneuvering GSE area* (Farouq, 2012). Masing-masing bandar udara memiliki jumlah *parking stand* yang berbeda-beda sesuai dengan kebutuhan penerbangan bandar udara. Terdapat beberapa arah parkir pesawat, yaitu *nose-in parking* merupakan pesawat di parkir tegak lurus dengan bangunan terminal dengan hidung pesawat sedekat mungkin dengan bangunan

kemudian *nose out parking* merupakan posisi parkir pesawat tidak mengarah ke bangunan terminal. Pada nomor berapa pesawat parkir dan arah pesawat parkir di tentukan oleh unit AMC atau pilot dapat *request* nomor *parking stand* kepada unit AMC melalui Unit *Air Traffic Control* (ATC) apabila diperbolehkan oleh unit AMC maka pesawat tersebut akan parkir sesuai dengan nomor *parking stand* yang diminta.

Konfigurasi parkir di tiap Bandar Udara berbeda-beda sesuai dengan bentuk bandar udara dan keperluan bandar udara. Penetapan konfigurasi tentunya berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku. Winata (2016) menemukan bahwa penerapan SOP yang baik membawa perusahaan pada perubahan positif kegiatan bisnisnya, mengurangi kesalahan pada proses distribusi, serta membuat kerja lebih terstruktur. Apabila SOP tidak dilaksanakan dengan baik dalam sebuah perusahaan dapat berdampak negatif terhadap kegiatan atau pekerjaan di perusahaan tersebut, misalnya keterlambatan produksi, kerusakan alat atau mesin bahkan kecelakaan kerja yang membahayakan diri dan orang sekitar. Masing-masing tempat di bandar udara memiliki SOP yang berbeda-beda sesuai dengan kebutuhan, salah satunya yaitu SOP mengenai konfigurasi parkir pesawat di *Parking Stand* untuk dipatuhi oleh unit AMC.

Menurut pengamatan peneliti pada saat melaksanakan observasi di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah pada tanggal 01 Agustus- 30 September 2022, yaitu terdapat beberapa pelanggaran di *parking stand* terkait konfigurasi parkir pesawat yang tidak sesuai dengan SOP yang diterapkan oleh Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah. Pelanggaran yang terjadi di *parking stand* bandar udara Iskandar Pangkalan Bun yaitu adanya maskapai yang tidak mau parkir sesuai dengan arahan *Apron Movement Control* (AMC) yang mengacu kepada Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku, pesawat tersebut berhenti di *taxiway* selama 15-20 menit sehingga menyebabkan keterlambatan keberangkatan pesawat.

TINJAUAN LITERATUR

Bandar Udara

Berdasarkan Annex 14 dari *International Civil Aviation Organization* (ICAO) bandar udara adalah suatu area tertentu di daratan atau perairan yang digunakan baik Sebagian atau keseluruhan untuk keberangkatan, kedatangan, dan pergerakan pesawat. Sedangkan menurut PT (Persero) Angkasa Pura 1, Bandar Udara merupakan lapangan udara termasuk dengan segala bangunan yang ada dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal agar menjamin tersedianya fasilitas untuk angkutan udara dan masyarakat.

Berdasarkan UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang di gunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat atau lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan serta antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan

penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas pengunjung lainnya guna memberi kenyamanan kepada penumpang.

Bandar Udara Iskandar dahulunya bernama Lapangan Terbang Subah Uyah, bandara tersebut merupakan warisan/peninggalan pemerintah kolonial Jepang yang masih berupa tanah di padatkan. pada tahun 1947 Pangeran Muhammad Noor, yang saat itu menjabat Gubernur Kalimantan, mengajukan permintaan kepada AURI untuk membangun sebuah stasiun radio guna menyebarkan berita bahwa Indonesia telah merdeka sejak tahun 1945. Bandar Udara Iskandar terletak di kota Pangkalan Bun, Ibu kota Kabupaten Kotawaringin Barat dan merupakan bandara yang memiliki stasiun pengisian bahan bakar (SPBU) avtur. Bandar udara ini di Kelola oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU), Panjang landasan pacu (*runway*) Bandara Iskandar berukuran panjang 2.120 meter, lebar 45 meter. Keberadaan Bandar Udara Iskandar cukup memadai selain untuk keperluan militer angkatan udara, bandara ini melayani beberapa penerbangan dan kargo antar kota di Kalimantan, Sulawesi dan pulau Jawa. Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun merupakan satu-satunya bandara di kota tersebut bahkan beberapa kabupaten sekitarnya melalui bandara ini untuk bepergian antar pulau. Maskapai yang melayani penerbangan dari dan ke Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun adalah maskapai Nam Air, Citilink Indonesia dan Wings Air dengan rute penerbangan Pangkalan Bun-Semarang pulang pergi, Pangkalan Bun-Surabaya pulang pergi, dan Pangkalan Bun-Jakarta pulang pergi.

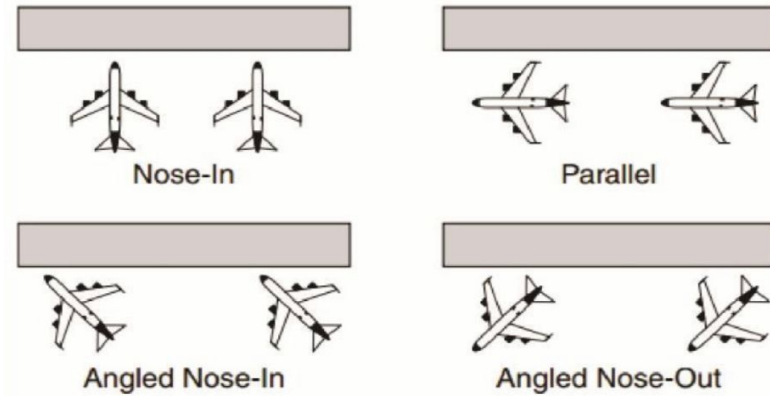
Apron dan Parking Stand

Berdasarkan SOP AMC Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun (2020), *Apron* didefinisikan sebagai area terbuka pada suatu bandara yang diharapkan dapat memuat pesawat untuk menaik turunkan penumpang, barang pos atau muatan, mengisi bahan bakar, parkir serta pemeliharaan. Apron dapat diklasifikasikan menurut maksud dan tujuan utama. Kebutuhan dan ukuran apron sebaiknya diperkirakan berdasarkan pada tipe dan ramalan volume lalu lintas pada suatu bandara. Selain sebagai tempat keberadaan pesawat, apron dihubungkan oleh *taxiway*, jalan layanan apron dan parkir untuk perlengkapan layanan, bisa dimasukkan dalam satu bagian sistem apron.

Apron adalah suatu tempat pelataran yang cukup luas di dalam bandar udara yang berfungsi sebagai halaman belakang terminal dimana tempat pesawat terbang diparkir. Tempat parkir pesawat yang biasa disebut *parking stand* atau posisi parkir dibuat sedemikian rupa agar berdekatan dengan bangunan ruang tunggu tempat calon penumpang menunggu sebelum masuk kedalam pesawat terbang untuk bertolak (Hutagol, 2013).

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara bahwa *parking stand* adalah suatu area di *apron* yang dipergunakan untuk tempat parkir pesawat udara. Berdasarkan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SE/09/VII/2010 tentang Pengaturan Posisi Parkir Pesawat Udara (*Aircraft Parking Position*), bahwa peningkatan pengoperasian udara di bandar udara dapat

menimbulkan gangguan dan risiko keselamatan (*safety hazard and risk*) pada pengoperasian apron di bandar udara.



Gambar 1 Konfigurasi *Parking Stand*

Sumber: Horonjeff (2010)

Apron Movement Control (AMC)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor SKEP/302/2011 *Apron Movement Control (AMC)* adalah sebuah unit yang memiliki tanggung jawab terhadap pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan pergerakan di *apron*, dan penempatan pesawat terbang. Selain itu AMC bertugas mengawasi dan mengatur segala kegiatan di *apron* dari penempatan parkir pesawat, mengawasi proses bongkar muat barang di pesawat, mengawasi proses pengisian bahan bakar pesawat, pergerakan kendaraan di *apron*, ketertiban para petugas yang melakukan kegiatan di *apron*, dan sampai masalah perijinan kendaraan yang beroperasi di *apron*. Semua diatur dalam regulasi yang dikeluarkan oleh regulator dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Dampak

Menurut Irwan (2018) Dampak adalah suatu perubahan yang terjadi sebagai akibat suatu aktivitas atau kegiatan dimana aktivitas tersebut dapat bersifat alamiah, baik kimia, fisik maupun biologi. Dampak dapat bersifat biofisik dapat pula bersifat sosio-ekonomi dan budaya. Gunawan (2004) mengatakan bahwa dampak bisa diartikan sebagai pengaruh atau akibat, dalam setiap keputusan yang diambil oleh seseorang biasanya mempunyai dampak tersendiri baik itu dampak positif maupun dampak negatif. adapun pengertian dampak positif dan negatif, yaitu:

Dampak positif merupakan pengaruh yang ditimbulkan dari suatu perbuatan yang berakibat baik bagi seseorang atau lingkungan. Dampak negatif adalah pengaruh yang ditimbulkan dari suatu perbuatan yang berakibat tidak baik atau buruk bagi seseorang ataupun lingkungan

Jadi dapat disimpulkan dampak adalah segala sesuatu yang timbul akibat adanya suatu kejadian atau kegiatan yang mengakibatkan perubahan yang berpengaruh positif atau negatif terhadap sesuatu. pengaruh positif berarti menunjukkan perubahan ke arah yang lebih baik, sedangkan pengaruh negatif

menunjukkan perubahan ke arah yang lebih buruk dari adanya kegiatan yang dilakukan.

Standar Operasional Prosedur (SOP)

Standar Operasional Prosedur (SOP) merupakan dokumen yang berkaitan dengan prosedur yang dilakukan secara benar untuk menyelesaikan pekerjaan dimana bertujuan untuk memperoleh hasil kerja yang paling efektif dari para petugas dengan risiko yang kecil. Standar Operasional Prosedur (SOP) juga dapat diartikan sebagai acuan atau pedoman untuk melakukan pekerjaan atau tugasnya sesuai pada fungsi dan alat penilaian kerja karyawan sesuai indikator-indikator administrasi, Teknik dan prosedur berdasarkan tata kerja, sistem kerja dan prosedur kerja pada unit yang berkaitan (Riadi 2016).

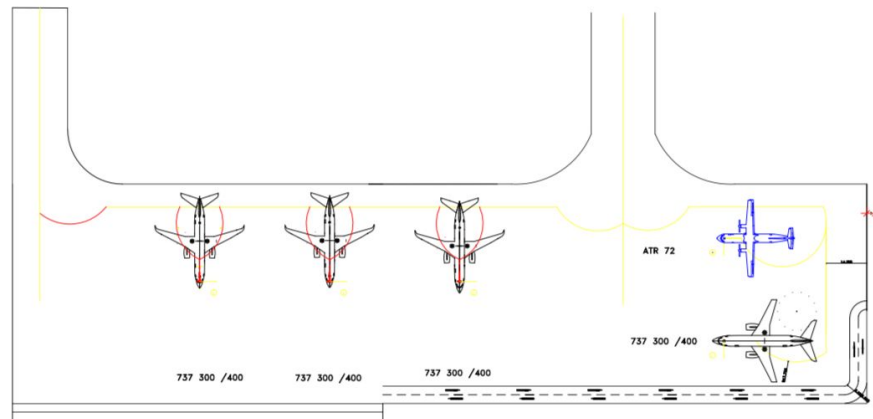
Menurut Arnina (2016) *Standard Operating Procedures* (SOP) merupakan serangkaian instruksi kerja tertulis yang dibakukan (terdokumentasi) mengenai proses penyelenggaraan administrasi perusahaan, bagaimana dan kapan harus dilakukan dimana dan siapa yang melakukan. Sailendra (2015) memberikan batasan bahwa SOP dapat diartikan sebagai panduan proses kerja yang harus dilaksanakan setiap elemen perusahaan atau instansi. Dari berbagai pengertian di atas, peneliti dapat menyimpulkan bahwa Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah dokumen yang berisi instruksi atau aturan untuk melakukan kegiatan dan menyelesaikan pekerjaan agar mendapatkan hasil yang diinginkan.

Prosedur pelayanan sisi udara oleh *Apron Movement Control* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun sebagai berikut :

- Penggunaan *Parking Stand*
 - a) Penggunaan *Parking stand number* pesawat domestik adalah no. 1, 2, 3, 4, 5
 - b) Penggunaan *Parking stand* Khusus pesawat Internasional adalah no.3 dan no.4
 - c) Penggunaan *Parking stand* bagi pesawat *Unschedule* adalah di no. 3, 4
 - d) Penggunaan *Parking Stand* bagi pesawat Hely maupun militer adalah di parking stand no 4 dan no 5
 - e) Pesawat-pesawat RON yang datang awal ditempatkan *Parking Stand* nomor 1, 2, 3, 4 dan 5, kecuali pesawat penerbangan Internasional, dan atas permintaan VIP/CIP.
 - f) Penempatan pesawat udara juga dikondisikan dengan situasi di apron.

- Standar Operasional Prosedur (SOP) Konfigurasi Parkir di *Parking Stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun

Berdasarkan SOP AMC Bandar Udara Iskandar (2020) Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun memiliki 5 buah *parking stand* yang digunakan, 2 *parking stand* yaitu nomor 1 dan 2 tidak mengarah ke terminal (*nose out*) dan 3 buah *parking stand* yaitu 3,4,5 mengarah ke terminal (*nose out*) dengan konfigurasi sebagai berikut:



Gambar 2 Konfigurasi Parkir Bandar Udara Iskandar

Sumber: SOP AMC Bandar Udara Iskandar 2020

METODE PENELITIAN

Metode yang penulis lakukan yaitu metode kualitatif deskriptif. Menurut Muchtar (2015) metode penelitian kualitatif deskriptif adalah sebuah metode yang digunakan peneliti untuk menemukan pengetahuan atau teori terhadap penelitian pada waktu tertentu. Sedangkan menurut Sugiyono (2018) metode deskriptif kualitatif adalah metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat postpositivisme digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci teknik pengumpulan data dilakukan secara trigulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data meliputi beberapa jenis, antara lain:

Wawancara

Menurut Sugiyono (2018) Wawancara digunakan untuk teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin menemukan permasalahan dan data yang akan diteliti, serta apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik wawancara terstruktur dimana pewawancara mengajukan pertanyaan yang telah disusun secara sistematis. Peneliti akan memberikan pertanyaan-pertanyaan yang sesuai dengan pokok permasalahan dalam penelitian ini. Informan dalam penelitian ini adalah Kepala seksi bidang pelayanan dan kerja sama, Kepala bagian *Apron Movement Control* (AMC) dan staff *Apron Movement Control* (AMC) sebagai orang yang bertugas di Apron Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun.

Observasi

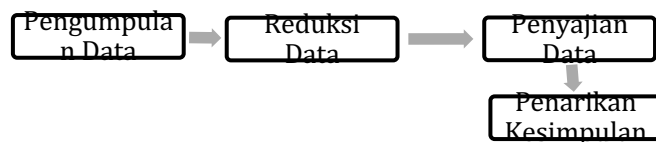
Observasi menurut Sugiyono (2018) adalah teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lainnya. Observasi dilakukan dengan melihat kondisi langsung di lapangan. Observasi dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh data yang lebih valid atau benar. Teknik observasi yang diterapkan adalah observasi sistematis dimana tujuan dari penggunaan teknik ini adalah peneliti dapat melakukan observasi secara terstruktur agar tidak keluar dari alur dan tujuan penelitian. Observasi digunakan untuk mengamati penggunaan *parking stand* di *apron* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun.

Dokumentasi

Sugiyono (2018) mengatakan dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah dilalui. Dokumen dapat berbentuk tulisan misalnya catatan, sejarah, cerita, biografi, peraturan dan kebijakan. Dokumentasi melengkapi penggunaan dua metode sebelumnya, yaitu metode wawancara dan observasi dalam penelitian kualitatif. Bahkan, keabsahan data dari penelitian kualitatif akan lebih tinggi jika peneliti memasukkan dokumentasi dalam metode penelitian kualitatif. Dalam penelitian ini dokumentasi berupa dokumen yang dipinjam dan dibaca bertujuan untuk mendukung penelitian, dokumen Standar Operasional Prosedur (SOP), kegiatan parkir pesawat, dokumen foto, dan lain sebagainya.

Teknik Analisa Data

Menurut Sugiyono (2018) Teknik analisis data merupakan proses pencarian data, pengumpulan data secara sistematis dari wawancara, observasi lapangan, dan dokumentasi. Caranya yaitu pengorganisasian data ke dalam kategori-kategori, kemudian membaginya menjadi unit-unit, menyintesis dan Menyusun menjadi satu pola. Memilih yang paling penting dan apa yang akan dipelajari, selanjutnya ditarik kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri dan orang lain. Pada tahap ini, peneliti menggunakan analisis data induktif. Analisis data induktif adalah penarikan kesimpulan yang berangkat dari fakta-fakta khusus, kemudian penarikan kesimpulan yang bersifat umum. Langkah-langkah analisis data yang disajikan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 3 Komponen Analisis Data

Sumber: Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2018)

Teknik Keabsahan Data

Salah satu Teknik yang digunakan untuk validasi data adalah triangulasi. yang biasa dikenal dengan istilah pengecekan ulang yaitu pengecekan data menggunakan beragam sumber, teknik, dan waktu. Beragam sumber yang dimaksud yaitu digunakan lebih dari satu sumber untuk memastikan apakah datanya benar atau tidak. Darmadi (2014) Berpendapat bahwa triangulasi adalah keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data tersebut.

Menurut Wijaya (2018), triangulasi data merupakan teknik pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan berbagai waktu. Maka terdapat triangulasi sumber, triangulasi teknik pengumpulan data dan triangulasi waktu.

Dalam penelitian ini menggunakan Triangulasi sumber, Triangulasi sumber yaitu dengan cara peneliti melakukan pengecekan pada data yang telah diperoleh dari berbagai sumber data seperti hasil wawancara maupun dokumen Standar Operasional Prosedur (SOP) AMC Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun. Kemudian peneliti menggunakan Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas suatu data dilakukan dengan cara melakukan pengecekan pada data yang telah diperoleh dari sumber yang sama menggunakan teknik yang berbeda yaitu data yang diperoleh dari hasil observasi peneliti kemudian dicek dengan wawancara meliputi Kepala seksi bidang Pelayanan dan Kerjasama, kepala bagian *Apron Movement Control* (AMC) dan staf *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun

HASIL DAN PEMBAHASAN

Peneliti akan memaparkan atau menyajikan hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti mengenai Dampak Ketidaksesuaian Konfigurasi Parkir di *Parking Stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah. Dalam proses pemarkiran pesawat petugas atau personel AMC wajib selalu mengutamakan keamanan dan keselamatan seluruh pihak baik maskapai, petugas Bandar Udara, maupun penumpang di Bandar Udara. Keamanan dan keselamatan tentunya sudah di atur oleh Bandar Udara melalui adanya Standar Operasional Prosedur (SOP) yang terdiri dari masing-masing unit di Bandar Udara, SOP tersebut harus dipatuhi oleh seluruh pihak di UPBU Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah.

Observasi Penelitian

Peneliti melakukan Observasi partisipatif yang dilakukan di UPBU Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah pada tanggal 01 Agustus 2022- 30 September 2022. Observasi atau pengamatan ini guna mengetahui penyebab, dampak, dan solusi dari ketidaksesuaian konfigurasi parkir di *parking stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun, Observasi yang dilakukan terbatas pada saat peneliti melakukan observasi.



Gambar 4 Peneliti Melakukan Observasi di *Parking Stand* Nomor 1
Sumber: Data Primer, 2022

Dokumentasi

Peneliti pada saat melakukan penelitian menggunakan dokumen-dokumen guna memperkuat data dan dokumen tersebut dapat menunjukkan kondisi sebenarnya di Bandar Udara Iskandar. Berikut merupakan dokumen yang digunakan:

Tabel 1 Dokumen Yang Digunakan

Sumber: Data Sekunder, 2022

No	Dokumen	Unit yang Mengeluarkan	Diperoleh pada	Boleh disajikan (Ya atau Tidak)
1	SOP AMC Kantor UPBU Iskandar Pangkalan Bun	UPBU Iskandar Pangkalan Bun	05 Agustus 2022	Ya
2	<i>Aircraft Movement</i> AMC	Seksi Pelayanan dan Kerjasama UPBU Iskandar Pangkalan Bun	18 Agustus 2022	Ya

Apa Penyebab Terjadinya Ketidaksesuaian Konfigurasi Parkir di *Parking Stand* dengan SOP yang Berlaku di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah.

Dalam melaksanakan tugasnya sebagai pengatur dan pengawas seluruh kegiatan di *parking stand*, petugas *Apron Movement Control* (AMC) berpedoman pada Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah di atur dan di tetapkan oleh Bandar

Udara. Prosedur tersebut dilakukan untuk mencegah terjadinya kesalahan atau dampak negatif dari kegiatan operasional AMC di *parking stand*. Personel atau petugas AMC merupakan orang yang berperan penting dalam seluruh kegiatan di *parking stand*, salah satunya yaitu memberikan arahan ke pilot melalui ATC untuk memberitahukan *parking stand* yang akan digunakan. Namun dalam pelaksanaan di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun masih terdapat ketidaksesuaian konfigurasi parkir di *parking stand* yang dilakukan. Sebelum mengetahui penyebab ketidaksesuaian konfigurasi pesawat di *parking stand* peneliti mencari informasi apa saja ketidaksesuaian konfigurasi yang terjadi di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun, berikut merupakan ketidaksesuaian konfigurasi parkir yang terjadi di *parking stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah:

Pesawat parkir tidak sesuai dengan konfigurasi parkir yang telah ditetapkan

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber diperoleh informasi bahwa telah terjadi adanya ketidaksesuaian posisi parkir pesawat di *parking stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun yaitu pesawat dari Maskapai Citilink yang diparkirkan pada *parking stand* nomor 3 namun tidak menghadap ke arah terminal, seharusnya sesuai dengan konfigurasi parkir yang telah ditetapkan oleh UPBU Iskandar Pangkalan Bun pada *parking stand* nomor 3, nomor 4, dan nomor 5 pesawat menghadap ke arah terminal.



Gambar 5 Pesawat Yang Melakukan Ketidaksesuaian Konfigurasi Parkir

Sumber: dokumentasi peneliti, 2022

Pesawat berhenti sementara di *Taxiway*

Berdasarkan hasil wawancara dari ketiga informan diperoleh informasi bahwa adanya ketidaksesuaian kembali yaitu ketika AMC memberikan informasi kepada ATC bahwa pesawat dari Maskapai Wings Air yang akan *landing* untuk parkir di *parking stand* nomor 3, pilot dari pesawat tersebut menolak meminta untuk parkir di *parking stand* nomor 1 namun mengarah ke arah *runway* 31 dan pesawat tersebut

berhenti di *taxiway* selama 15-20 menit karena tetap meminta agar tetap bisa parkir di *parking stand* nomor 1 mengarah ke arah *runway* 31, permintaan dari pilot ditolak oleh petugas AMC yang sedang berdinis karena tidak sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun. Peraturan yang berlaku di UPBU Iskandar Pangkalan Bun untuk *parking stand* nomor 1 dan 2 menghadap *runway* 13.



Gambar 6 Pesawat Wings Air berhenti di Taxiway

Sumber: dokumentasi peneliti, 2022

Suatu peristiwa terjadi karena adanya alasan atau penyebab sehingga memicu terjadinya peristiwa tersebut, baik dikarenakan adanya kesalahan dari manusianya atau sumber daya manusia (SDM) maupun kesalahan dari acuan prosedur atau Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku. Dari informasi yang di dapat melalui wawancara 3 orang informan yang bertugas di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun hal yang menyebabkan terjadinya ketidaksesuaian konfigurasi parkir pesawat di *parking stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah adalah sebagai berikut:

Kelalaian dari Petugas AMC yang Bertugas

Apron Movement Control (AMC) adalah sebuah unit yang memiliki tanggung jawab terhadap pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan pergerakan di apron, dan penempatan parkir pesawat terbang. Seluruh kegiatan di *parking stand* harus melalui persetujuan dari petugas AMC. Petugas AMC memiliki tanggung jawab di *parking stand* yaitu pengecekan *parking stand* yang harus bebas dari obsetacle atau rintangan, harus bersih, bebas dari *Foreign Object Debris* (FOD) dan harus mempunyai nomor *stand*. Namun pada penerapannya pesawat milik maskapai Citilink Indonesia parkir di *parking stand* nomor 3 tidak menghadap ke arah terminal dimana hal tersebut tidak sesuai dengan SOP konfigurasi parkir yang berlaku oleh adanya petugas AMC yang tidak tegas untuk melarang pilot pesawat tersebut agar berhenti dan mengikuti SOP yang berlaku, Seharusnya petugas AMC tetap menerapkan aturan SOP yang sudah di buat dan di tetapkan di UPBU Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun tanpa ada toleransi, karena konfigurasi *parking stand* sudah di buat sesuai dengan kebutuhan pesawat di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun. Petugas AMC yang tidak tegas melarang pilot pada saat memarkirkan pesawat tidak sesuai dengan

SOP dapat dikatakan tidak memenuhi tanggung jawab AMC sebagai penyelenggara Bandar Udara yang di atur dalam KM 24 tahun 2009 bagian 139 tentang Bandar Udara.

Pelanggaran yang dilakukan Sengaja oleh Pilot Maskapai

Sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) prosedur pesawat datang yang berlaku di UPBU Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun, salah satu prosedur yang dilakukan oleh petugas AMC ketika terdapat pesawat yang akan *landing* adalah petugas AMC berkomunikasi dengan Tower atau ATC menggunakan *handy talky* (HT) menanyakan estimasi pesawat tiba kemudian memberikan informasi nomor *parking stand* yang akan digunakan pesawat tersebut. Setelah itu, petugas AMC harus mengatur pesawat yang akan *landing* dengan mengarahkan dan menempatkan pesawat pada nomor *parking stand* yang akan digunakan.

Pada penerapannya di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun, ditemukan pilot yang menolak arahan parkir dari petugas AMC yang berdinis untuk memarkirkan pesawat di *parking stand* nomor 1 (satu). Penolakan dilakukan oleh pilot dengan alasan jika di parkir di *parking stand* nomor 1 (satu) *engine* pesawat tertabrak angin dari belakang. Kondisi angin demikian dikhawatirkan pilot akan merusak *engine* pesawat sehingga pilot meminta pesawat untuk parkir di *parking stand* nomor 1 dengan arah hidung pesawat terbalik dengan yang seharusnya (tidak sesuai SOP konfigurasi parkir yang berlaku di UPBU Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun), petugas AMC yang berdinis pada saat itu tidak memberikan izin sehingga pesawat berhenti di *taxiway* sampai pilot pesawat mau mengikuti arahan dari petugas AMC yang berdinis.

Dampak Ketidaksesuaian Konfigurasi Parkir dengan SOP yang Berlaku di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah

Setelah terjadinya dampak negatif suatu perusahaan atau unit harus menemukan solusi atau melakukan tindakan agar tidak terjadinya dampak negatif selanjutnya di kemudian hari yang mengganggu maupun membahayakan kegiatan operasional. Berdasarkan hasil wawancara dengan ketiga informan diperoleh informasi solusi dari ketidaksesuaian konfigurasi parkir di *parking stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun. Peneliti mencari informasi yaitu langkah yang sudah dilakukan AMC untuk menanggulangi atau mengatasi dampak dari ketidaksesuaian konfigurasi parkir di *parking stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun, apakah dengan langkah yang sudah di ambil dampak negatif masih terjadi kembali, dan langkah apa yang sudah di rencanakan namun belum terealisasi untuk ke depannya agar dampak negatif tidak terjadi kembali.

Langkah yang Sudah Dilakukan AMC untuk Menanggulangi Dampak Negatif Suatu unit harus cepat mengatasi adanya dampak negatif yang terjadi, dampak negatif tersebut harus di selesaikan dengan solusi yang tepat agar tidak terjadi kembali di kemudian hari, begitu pun yang dilakukan oleh Kepala AMC Bandar Udara Iskandar, berikut merupakan solusi yang beliau lakukan guna mengatasi atau menanggulangi dampak negatif yang terjadi :

1. Melakukan teguran secara lisan melalui petugas *ground handling* yaitu *ramp handling* maskapai Wings Air kepada pilot yang bertugas pada saat itu agar mengikuti arahan dari petugas AMC yang berdinis
2. Kepala AMC melakukan *briefing* dengan *Site Manager* (SM) dari maskapai Citilink, petugas AMC yang berdinis dan *Marshaller* dimana kepala AMC melakukan teguran pada *briefing* tersebut kepada SM Citilink agar tidak terulang kembali ketidaksesuaian posisi parkir pesawat, kemudian SM Citilink menuliskan *report* pada penerbangan tersebut.

Berdasarkan informasi dari wawancara ketiga diperoleh informasi setelah dilakukannya solusi atau langkah yang telah dilakukan sudah ada perubahan yang terjadi di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun, dimana dibuktikan dengan tidak ada lagi ketidaksesuaian konfigurasi parkir kembali di *parking stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun hingga wawancara dilakukan.

Langkah yang sudah direncanakan namun belum terealisasi guna mencegah dampak negatif terjadi kembali

Berdasarkan informasi dari wawancara ketiga informan diperoleh informasi bahwa Kepala AMC merencanakan adanya *briefing* rutin per minggu dengan petugas AMC yang berdinis, pihak Airlines, petugas *ground* dan *marshaller* agar terjalin komunikasi yang baik pada saat kegiatan operasional di apron Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah sehingga memperkecil adanya kesalahan komunikasi dari seluruh pihak.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka kesimpulan yang diperoleh adalah sebagai berikut:

Terdapat penyebab terjadinya ketidaksesuaian konfigurasi parkir di *parking stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun yaitu Kelalaian dari petugas AMC yang bertugas dimana petugas AMC yang berdinis tidak tegas sesuai dengan SOP yang berlaku dan adanya pelanggaran yang dilakukan sengaja oleh Pilot maskapai dimana Pilot tersebut mengabaikan atau tidak mengikuti arahan yang diberikan oleh petugas AMC.

Dampak negatif dari ketidaksesuaian konfigurasi parkir di *parking stand* Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun, antara lain: dampak yang sudah terjadi yaitu adanya keterlambatan penerbangan pesawat sehingga menyebabkan penerbangan berikutnya juga terlambat, selanjutnya dampak yang dikhawatirkan yaitu adanya *crash* atau tabrakan antar pesawat dan terganggunya kegiatan operasional di apron Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun

Petugas AMC memiliki langkah atau solusi yang digunakan untuk mengatasi dampak negatif dari ketidaksesuaian konfigurasi parkir tersebut. langkah yang sudah dilakukan AMC guna menanggulangi dampak negatif yaitu melakukan teguran secara lisan melalui petugas *ground handling* maskapai Wings Air kepada pilot yang bertugas pada saat itu agar mengikuti arahan dari petugas AMC yang berdinis dan Kepala AMC melakukan *briefing* bersama dengan *Site Manager* (SM) dari maskapai Citilink,

petugas AMC yang berdinis serta *Marshaller* dimana kepala AMC melakukan teguran pada *briefing* tersebut. Selain langkah yang sudah dilakukan AMC memiliki langkah yang akan dilakukan yaitu mengadakan *briefing* rutin antara petugas AMC, pihak *airlines*, petugas *ground* dan *Marshaller*.

Berdasarkan kesimpulan di atas maka terdapat beberapa saran yang penulis harapkan dapat membangun efek positif dan diharapkan dapat membawa perubahan yang baik ke depannya antara lain:

- Bagi Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun

Kepala AMC Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun berkoordinasi kembali dengan petugas AMC yang ada untuk lebih tegas terhadap siapa pun yang melakukan tindakan tidak sesuai aturan atau SOP yang berlaku, selanjutnya Kepala AMC menyampaikan kembali pada masing-masing *Site Manager* (SM) maskapai yang beroperasi di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun terkait dengan susunan konfigurasi parkir yang berlaku untuk dipatuhi oleh seluruh pilot yang akan parkir di *parking stand*. Selanjutnya lebih memperhatikan pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di *Apron* seperti adanya orang yang masuk ke *apron* tidak menggunakan rompi, kendaraan melebihi batas kecepatan di *apron*, dan kendaraan yang tidak melewati *service road*.

- Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi penelitian selanjutnya yang mengambil referensi penelitian ini dapat meneliti lebih lanjut terkait dengan spesifikasi lebar dan panjang masing-masing *parking stand* yang ada dan pesawat yang beroperasi di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun guna menghitung jarak minimum antar pesawat agar tidak adanya *crash* atau tabrakan di *parking stand*.

DAFTAR PUSTAKA

- Al – Muchtar, S. (2015). *Dasar Penelitian Kualitatif*. Bandung: Gelar Pustaka Mandiri.
- Annex 14 – Aerodromes Volume 1. (2013). *Aerodrome Design and Operation the Convention on International Civil Aviation (ICAO)*.
- Apron Movement Control. (2020). *Standard Operating Procedures*. Pangkalan Bun.
- Darmadi, H. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Sosial*. Bandung: Alfabeta.
- Gunawan, S. (2004). *Analisis Mengenai Dampak Lingkungan*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Horonjeff, R., McKelvey, F., Sproule, W., & Young, S. (2010). *Planning and Design of Airports (Fifth Edition)*. New York: McGraw Hill.
- Hutagaol, D. (2013). *Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional*. Jakarta: Erlangga.
- Irwan. (2018). *Dinamika dan Perubahan Sosial Pada Komunitas Lokal*. Yogyakarta: Deepublish.
- Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor SKEP/302/2011 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11. Kementerian Perhubungan: Indonesia. (u.d.).

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 Tahun 2009 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulations Part 139) Tentang Bandar Udara (Aerodrome). (u.d.).
- Riyadi S, H. (2016). *Standard Operating Procedure Dalam Praktik Klinik*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Sailendra, A. (2015). *Langkah-Langkah Raktis Membuat SOP*. Yogyakarta: Trans Idea Publishing.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SE/09/VII/2010 tentang Pengaturan Posisi Parkir Pesawat Udara (Aircraft Parking Position). Kementerian Perhubungan: Indonesia. (u.d.).
- Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara. Kementerian Perhubungan: Indonesia. (u.d.).
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Indonesia. 2009. Jakarta : Presiden Republik Indonesia. (u.d.).
- Wijaya, T. (2018). *Manajemen Kualitas Jasa, Edisi Kedua*. Jakarta : PT. Indeks.
- Winata, S. V. (2016). *Perancangan Standard Operating Procedure (SOP) pada Chocoblab. Jurnal Manajemen dan Start-Up Bisnis*. Surabaya: Universitas Ciputra.