

Analisis Manajemen *Parking Stand* Terhadap Keselamatan Pergerakan Pesawat Udara Di Bandara Udara Komodo Labuan Bajo

Amri Feisal Darjami

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

Annike Resty Putrie

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

Email Korespondensi: amria3473@gmail.com

Abstract. *Aviation safety, especially on the air side, is very important, so there is a need for supervision so that it can be maximized in maintaining the smooth running of activities on the apron, this has been regulated in Circular Letter Number 23 of 2011 concerning Improving Operational Safety at the Apron. One of the activities at Apron is the activity carried out by the Apron Movement Control Unit, namely determining the stand packing for the aircraft parking lot. Management Parking Stand which greatly determines safety in flight operations. Komodo Labuan Bajo Airport has 3 parking stands that are used for non-commercial planes such as private planes, private jets, however, all of these three parking stands cannot be used. from the parking stand because the wings between the two aircraft were too close or the sizes of the parking stands between A1, A2, and A3 were different sizes and the three parking stands are still actively used today. This study aims to determine parking stand management applied at Labuan Bajo Airport and parking stand management for the safety of aircraft movements at Komodo Labuan Bajo Airport. This study used a qualitative method with data collection methods in the form of observation, interviews, and documentation. Sources of data in this study were obtained from primary data and secondary data. This research was conducted from May to June 2023 at Labuan Bajo Airport. The results of this study Labuan Bajo Airport have 7 parking stands, of which 2 parking stands are used for garbarata, and 5 parking stands are used for remote and parking stands for charters where not many charter planes enter Labuan Bajo Airport and to maintain flight safety in determine the parking stand The AMC Unit is working according to the SOP that has been set. When there are planes that will be landing at the same time, the AMC Unit will ask the ATC for an estimate of the aircraft, then the AMC Unit will determine the parking stand based on the type of aircraft that will be landing, for parking stands 5 and 6 can be used for Boeing and Airbus aircraft, parking stand 3 is used for ATR type aircraft, and parking stands 6 and 7 can be used for Boeing or Airbus type aircraft.*

Keywords: *Parking Stand Management , Aviation Safety, and Labuan Bajo Airport*

Abstrak. Keselamatan penerbangan khususnya di sisi udara sangat penting maka perlu adanya pengawasan agar dapat maksimal dalam menjaga kelancaran kegiatan di apron, hal ini telah diatur dalam Surat Edaran Nomor 23 Tahun 2011 tentang Peningkatan Keselamatan Operasi di Apron. Salah satu kegiatan di Apron adalah kegiatan yang dilakukan oleh Unit Apron Movement Control yaitu menentukan paking stand untuk tempat parkir pesawat udara. Management Parking Stand yang baik sangat menentukan keselamatan dalam operasi penerbangan. Bandara Udara Komodo Labuan Bajo memiliki 3 parking stand yang di gunakan untuk pesawat – pesawat non komersil seperti pesawat – pesawat pribadi, jet pribadi, akan tetapi dari ketiga parking stand ini tidak bisa di gunakan semua apa bila di gunakan semua akan kesulitan pada saat manufer keluar dari parking stand nya karena sayap antara kedua pesawat terlalu dekat atau ukuran parking stand antara A1,A2,dan A3 berbeda ukurannya dan ketiga parking stand tersebut masih aktif digunakan sampai saat ini. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui manajemen *parking stand* yang di terapkan di Bandara Udara Labuan Bajo dan manajemen *parking stand* terhadap keselamatan pergerakan pesawat udara di Bandara Udara Komodo Labuan Bajo. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan metode pengumpulan data berupa observasi, wawancara, dan dokumentasi. Sumber data dalam penelitian ini diperoleh dari data primer dan data sekunder. Penelitian ini dilaksanakan pada Mei – Juni 2023. di Bandar Udara Labuan Bajo. Hasil dari penelitian ini Bandara Udara Labuan Bajo memiliki 7 parking stand, dimana 2 parking stand digunakan untuk garbarata, dan 5 parking stand digunakan untuk remote serta parking stand untuk carter dimana belum banyak pesawat carter yang masuk ke Bandara Labuan Bajo dan untuk menjaga keselamatan penerbangan dalam menentukan parking stand Unit AMC sudah bekerja sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan Ketika ada pesawat yang akan landing dalam waktu bersamaan,

Kata Kunci: Manajemen *Parking Stand*, Keselamatan Penerbangan, dan Bandar Udara Labuan Bajo

LATAR BELAKANG

Keselamatan penerbangan khususnya di sisi udara sangat penting maka perlu adanya pengawasan agar dapat maksimal dalam menjaga kelancaran kegiatan di apron, hal ini telah diatur dalam Surat Edaran Nomor 23 Tahun 2011 tentang Peningkatan Keselamatan Operasi di *Apron* bahwa adanya kegiatan pelayanan darat pesawat udara di *apron* yang berpotensi menimbulkan resiko terhadap keselamatan operasi bandar udara maka untuk menjamin keselamatan operasi di apron diperlukan Standar Prosedur Operasi kepada penyelenggara bandar udara untuk mengoptimalisasikan fungsi unit pengawasan kegiatan di *apron* khususnya *Apron Movement Control (AMC)* untuk melakukan pengawasan secara penuh terhadap kondisi, obyek dan kegiatan operasi di *apron*

Bandara Udara Komodo Labuan Bajo yang di Kelola oleh UPT Ditjen Hubud yang mempunyai ukuran *Apron* dengan panjang 402 meter dan lebar 200 meter *parking stand* sebanyak 7 untuk pesawat udara dan 2 *taxiway* yaitu *Alpha* dan *Bravo*. Posisi *parking* pesawat yaitu *nose – in parking* merupakan pesawat diparkir tegak lurus berhadapan bangunan terminal dengan hidung pesawat berjarak sedekat mungkin dengan bangunan tersebut *Apron terminal concept* yang digunakan adalah *simple concept* yaitu dengan sistem parkirannya *nose-in parking* dan dapat mengurangi *jetblast*. Dari 7 *parking stand* yang di miliki oleh Bandara Udara Komodo Labuan Bajo di nomor 2 dan 4 memiliki garbarata atau *aviobridge*, *parking stand* nomor 1,3,5,6 dan 7 tidak memiliki garbarata atau non *aviobridge* . Masing – masing *parking stand* memiliki Panjang dan lebar yang berbeda – beda untuk *parking stand* 1,2,4,6, dan 7 untuk Boeing 737 – 800 atau Airbus 320 sedang kan *parking stand* 3 dan 5 untuk pesawat tipe ATR 72 – 500 atau 600, posisi garbarata ini tidak sesuai dengan tempat parkirnya di karenakan pada saat pembuatan garbarata atau lorong nya sudah terlebih dahulu di posisi *parking stand* di area 2 dan 4 akibatnya garbarata terlalu tinggi tiangnya dan posisinya yang seharusnya di tempatkan.

Bandara Udara Komodo Labuan Bajo memiliki 3 *parking stand* yang di gunakan untuk pesawat – pesawat non komersil seperti pesawat – pesawat pribadi, jet pribadi, akan tetapi dari ketiga *parking stand* ini tidak bisa di gunakan semua apa bila di gunakan semua akan kesulitan pada saat manufer keluar dari *parking stand* nya karena sayap antara kedua pesawat terlalu dekat atau ukuran *parking stand* antara A1,A2,dan A3 berbeda ukurannya dan ketiga *parking stand* tersebut masih aktif digunakan sampai saat ini .

Dari pengamatan penulis perlu diterapkan manajemen *parking stand* yang telah ditentukan demi keselamatan di *apron*. Dalam manajemen *parking stand* perlu diperhatikan beberapa faktor yaitu keselamatan serta kelancaran pergerakan pesawat udara. Dalam hal ini penulis tertarik melakukan penelitian tentang . “**Analisis Manajemen *Parking Stand* Terhadap Keselamatan Pergerakan Pesawat Udara Di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo**” .

KAJIAN TEORITIS

Parking Stand

Menurut 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.

Slot Time

Menurut Peraturan Menteri Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*slot time*) bandar udara, pasal 1 pengertian dari *slot time* adalah alokasi ketersediaan waktu terbang di bandar udara. Setiap pergerakan pesawat udara di bandar udara wajib memperoleh persetujuan *slot time*(*slot clearance*).

Keselamatan Pergerakan di Bandar Udara

Berdasarkan Standar Nasional Indonesia 03-7112-2005 Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan adalah wilayah daratan dan/atau perairan dan ruang udara di sekitar bandar udara yang dipergunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan akan dilaksanakan bulan Mei – Juni 2023 di Bandara Udara UPBU Komodo Labuan Bajo. Teknik pengumpulan data yang digunakan meliputi, wawancara observasi, dan dokumentasi.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Manajemen *Parking Stand* Yang Di Terapkan Di Bandara Udara Labuan Bajo

Penentuan *Parking Stand* sebelum dimulainya operasi penerbangan petugas AMC melihat slot time alokasi kronos untuk menentukan alokasi *parking stand* pesawat yang masuk ke Bandar Udara Labuan Bajo. Dalam pelaksanaan kegiatan tersebut terjadi beberapa perubahan yang harus di *adjustment* di lapangan karena kondisi kondisi tertentu. Jika terjadi perubahan perubahan *scehedule* seperti yang dikatakan sebelumnya, maka pihak AMC akan berkordinasi dengan Komodo Tower atau Airnav di Labuan Bajo dengan mengubah beberapa konfigurasi untuk memanfaatkan *taxi way* sebagai jalan keluar untuk mengatasi jika ada perubahan *scehedule* di Bandar Udara Labuan Bajo.

Bandara Udara Labuan Bajo memiliki 7 *parking stand*, dimana 2 *parking stand* digunakan untuk garbarata, dan 5 *parking stand* digunakan untuk *remote area* serta *parking stand* untuk *carter* dimana belum banyak pesawat *carter* yang masuk ke Bandara Labuan Bajo. Tugas pokok Unit AMC Bandar Udara Labuan Bajo adalah mengontrol pergerakan pesawat, penumpang dan GSE (*Ground Support Equipment*) dan untuk *parking stand* biasanya Tower atau Airnav Bandara Labuan Bajo melakukan kontak dengan Unit AMC sebelum pesawat 10 atau 15 menit melakukan *landing*. Selain itu, Unit AMC melakukan komunikasi Unit GH (*Ground Handling*) terkhususnya *marshaller* untuk menyampaikan *parking stand* pesawat yang akan melakukan *landing* di Bandar Udara Labuan Bajo. Pada tahap pelaksanaan Bandar Udara Labuan Bajo melaksanakan tugasnya yaitu memastikan *Parking Stand* bisa digunakan oleh pesawat yang akan *landing* atau mendarat di Bandar Udara Labuan Bajo agar operasi penerbangan berjalan dengan aman dan selamat.

2. Manajemen *Parking Stand* Terhadap Keselamatan Pergerakan Pesawat Udara Di Bandara Udara Komodo Labuan Bajo

Terdapat 7 *parking stand* di Bandar Udara Labuan Bajo, terdiri dari 6 *parking stand* untuk *narrow-body* dan 1 *parking stand* untuk ATR. Pengalokasiannya sudah dilakukan sejak penerbangan pertama dimulai, tetapi terkadang terdapat perubahan *schedule* secara mendadak, contohnya seperti penerbangan militer yang *non schedule* secara mendadak menuju Labuan Bajo dengan *estimate* nya, maka Unit AMC Bandara Labuan Bajo menyiapkan rencana untuk pengalokasian dan melakukan koordinasi dengan pihak *airlines* agar pesawat yang menempati *parking stand* bisa tepat waktu berangkat dari Bandar Udara Labuan Bajo.

Untuk menjaga keselamatan penerbangan dalam menentukan *parking stand* Unit AMC sudah bekerja sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan. Contohnya saat melakukan pelayanan selama KTT Asean, unit AMC melakukan beberapa *adjustment* di lapangan khususnya untuk pesawat – pesawat delegasi kenegaraan dari keanggotaan KTT Asean yang memerlukan *space* atau ukuran tempat parkir pesawat yang lebih lebar sehingga penentuan *parking stand* berubah ubah untuk marka lainnya.

Ketika ada pesawat yang akan *landing* dalam waktu bersamaan, Unit AMC akan meminta *estimate* pesawat kepada ATC, kemudian Unit AMC akan menentukan *parking stand* berdasarkan jenis pesawat yang akan melakukan *landing*, untuk *parking stand* 5 dan 6 bisa digunakan untuk pesawat Boeing dan Airbus, *parking stand* 3 digunakan untuk pesawat jenis ATR, serta *parking stand* 6 dan 7 bisa digunakan untuk pesawat dengan tipe Boeing atau Airbus.

Jika terdapat pesawat yang akan *landing* dengan waktu yang sama, maka Unit AMC akan melihat *apron* yang kosong, kemudian terdapat 2 *parking stand* yang masih kosong maka dua pesawat tersebut akan diberikan *parking stand*, tetapi jika dari ke 7 *parking stand full*, maka Unit AMC akan berkoordinasi dengan tower untuk pesawatnya di hold di taxi bravo sembari menunggu pesawat keluar dari *parking stand* yang dalam keadaan penuh baru diisioleh pesawat yang di *hold* tersebut.

KESIMPULAN DAN SARAN

KESIMPULAN

1. Manajemen *Parking Stand* Yang Di Terapkan Di Bandara Udara Labuan Bajo

Bandara Udara Labuan Bajo memiliki 7 *parking stand*, dimana 2 *parking stand* digunakan untuk garbarata, dan 5 *parking stand* digunakan untuk *remote area* serta *parking stand* untuk *carter* dimana belum banyak pesawat *carter* yang masuk ke Bandara Labuan Bajo. Tugas pokok Unit AMC Bandar Udara Labuan Bajo adalah mengontrol pergerakan pesawat, penumpang dan GSE (*Ground Support Equipment*) dan untuk *parking stand* biasanya Tower atau Airnav Bandara Labuan Bajo melakukan kontak dengan Unit AMC sebelum pesawat 10 atau 15 menit melakukan *landing*. Selain itu, Unit AMC melakukan komunikasi Unit GH (*Ground Handling*) terkhususnya marshaller untuk menyampaikan *parking stand* pesawat yang akan melakukan *landing* di Bandar Udara Labuan Bajo.

2. Manajemen *Parking Stand* Terhadap Keselamatan Pergerakan Pesawat Udara Di Bandara Udara Komodo Labuan Bajo

Untuk menjaga keselamatan penerbangan dalam menentukan *parking stand* Unit AMC sudah bekerja sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan. Contohnya saat melakukan pelayanan selama KTT Asean Unit AMC melakukan beberapa *adjustment* di lapangan khususnya untuk pesawat – pesawat delegasi kenegaraan dari keanggotaan KTT Asean yang memerlukan space sepeis yang agak lebar sehingga penentuan *parking stand* berubah ubah untuk marka lainnya.

Ketika ada pesawat yang akan *landing* dalam waktu bersamaan, Unit AMC akan meminta *estimate* pesawat kepada ATC, kemudian Unit AMC akan menentukan *parking stand* berdasarkan jenis pesawat yang akan melakukan *landing*, untuk *parking stand* 5 dan 6 bisa digunakan untuk pesawat Boeing dan Airbus, *parking stand* 3 digunakan untuk pesawat jenis ATR, serta *parking stand* 6 dan 7 bisa digunakan untuk pesawat dengan tipe Boeing atau Airbus.

SARAN

1. Bagi Peneliti Selanjutnya

Peneliti Selanjutnya diharapkan lebih memperbanyak referensi mengenai Analisis Manajemen *Parking Stand* Terhadap Keselamatan Pergerakan Pesawat Udara Di Bandara Udara Komodo Labuan Bajo.

2. Bagi Bandar Udara Labuan Bajo

Sebaiknya Bandara Labuan Bajo mengupayakan untuk menambah *Parking Stand* agar kegiatan penerbangan berjalan semakin baik.

DAFTAR PUSTAKA

Menurut Peraturan Menteri Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (slot time) bandar udara

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan Dan Tata Tertib Bandar Udara

Surat Edaran Nomor 23 Tahun 2011 tentang Peningkatan Keselamatan Operasi di Apron\

Standar Nasional Indonesia 03-7112-2005 mengenai Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Sebagai Standar Wajib