

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, navigasi udara serta fasilitas penunjang, dan fasilitas umum lainnya (UU No. 1 Tahun 2009). Untuk mencapai keselamatan penerbangan, maka dibentuklah penanggung jawab dalam melaksanakan kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan barang, kebersihan di sisi udara, serta pencatatan dan penerbangan yang disebut *Apron Movement Control* (AMC).

AMC yaitu ditujukan untuk pengawasan atas semua pergerakan lalu lintas di area *apron* yang terdiri dari lalu lintas udara, kendaraan dan personil yang berada di bandara. Unit AMC mempunyai tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, mengatur dan mengawasi masuknya pesawat ke *apron* dan mengoordinasi keberangkatan pesawat termasuk pemakaian *garbaratta* (belalai gajah). Unit AMC memiliki tugas untuk mengatur pesawat yang keluar dari *apron* melalui unit *Aerodrome Control Tower* (ADC) dan menjamin keselamatan, ketepatan, kelancaran serta kegiatan lain di wilayah sisi udara demi tujuan keselamatan. Apabila dalam kegiatan pengaturan dan pengawasan tidak berjalan sesuai prosedur, maka akan berakibat terjadinya sesuatu yang tidak diinginkan. Pengawasan disini memberikan arti tindak langkah yang diperlukan untuk mencegah terjadinya kasus tabrakan di antara ketiga unsur pembentuk lalu lintas *apron*, di mana mereka melakukan kegiatan bersama untuk melakukan pengawasan serta mengatur lalu lintas agar kelancaran dan keselamatan penerbangan tetap terjaga.

Sementara itu selain keselamatan yang berpengaruh penting dalam pelaksanaan kinerja, dan keberlangsungan penerbangan yang selalu diperhatikan secara berkala, adapun kendala atau kelemahan yang biasanya dihadapi oleh personil *Apron Movement Control* (AMC) yaitu, (1) apabila kurangnya koordinasi

dengan SOT (*Start of Take Off*) dan ADC (*Aerodrome Control Tower*), maka petugas AMC seringkali tidak bisa memonitor semua pergerakan pesawat baik yang menuju hangar dari tempat parkir dan juga keberangkatan pesawat yang *unscheduled*. Hal ini karena kurangnya SDM dan banyaknya pergerakan pesawat di apron pada jam-jam sibuk, (2) apabila petugas AMC kurang cermat dalam menggunakan garbaratta dapat menimbulkan kerusakan pada badan pesawat, dan apabila sistem FIS *failure*, maka petugas AMC tidak bisa mencatat *Block Off* dan *Block On* serta registrasi pesawat dilakukan secara manual, (3) apabila terjadi kurangnya koordinasi antara AMC dengan SOT dan petugas VIP, maka bukan tidak mungkin AMC akan memandu rombongan VVIP ke pesawat yang salah.

Personil AMC memiliki peran yang sangat penting dalam dunia penerbangan. Peran tersebut menuntut sebuah tanggung jawab serta loyalitas yang tinggi bagi seluruh personil, sehingga banyak yang menganggap bahwa hal tersebut dianggapnya sebagai beban kerja atau sebuah tekanan. Beban kerja mental dapat didefinisikan sebagai perbedaan antara kemampuan karyawan dan tuntutan pekerjaan. Kemampuan karyawan merupakan sebuah kapasitas yang dimiliki serta dapat diukur dari kondisi fisik maupun mental seseorang itu sendiri. Sedangkan, tuntutan pekerjaan merupakan sebuah porsi dari kapasitas beban kerja yang diterima melampaui batas-batas kemampuan pekerja, yang berlangsung dalam kurun waktu relatif lama pada situasi dan kondisi tertentu, sehingga tekanan yang ditimbulkan semakin meningkat dan menyebabkan *stress*. Hal tersebut sangat berpengaruh penting dalam keberlangsungan sebuah pekerjaan, karena keterbatasan manusia dalam melakukan aktivitas jika dilakukan secara berlebihan akan menyebabkan kelelahan, baik fisik maupun mental, sehingga dampak yang timbul akan berakibat pada penurunan hasil kerja personil.

Penelitian ini dilakukan di AMC Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta merupakan bandara berskala internasional yang memuat kompleksitas lalu lintas udara, baik dari dalam negeri maupun dari luar negeri, sehingga tugas personil AMC menjadi sangat sibuk. Maka dari itu, ketepatan dan kecepatan sangat dibutuhkan oleh

personil AMC dalam mengolah informasi yang diperoleh agar tidak terjadi sebuah kesalahan.

Hal ini mendorong peneliti lebih menekankan penelitian menggunakan metode NASA-TLX. NASA-TLX adalah sebuah alat yang mengukur beban kerja operator secara subjektif, yang digunakan untuk menganalisis beban mental yang dihadapi oleh operator yang harus melakukan berbagai aktivitas dalam pekerjaannya. Metode ini merupakan prosedur rating multi dimensional, yang membagi *workload* atas dasar rata-rata pembebanan 6 dimensi, yaitu *Mental Demand*, *Physical Demand*, *Temporal Demand*, *Effort*, *Own Performance*, dan *Frustration*.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan, maka pokok permasalahan yang akan dirumuskan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat beban kerja mental pada personil *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta berdasarkan karakteristik subjek?
2. Bagaimana urutan Golongan beban kerja mental tertinggi hingga terendah pada personil *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Adisutjipto Yogyakarta?

1.3 Tujuan Penelitian

Selanjutnya tujuan dari penelitian mengenai struktur *wing* ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui tingkat beban kerja mental pada personil *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta berdasarkan karakteristik subjek.
2. Mengetahui urutan golongan beban kerja mental tertinggi hingga terendah pada personil *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Adisutjipto Yogyakarta.

1.4 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dari penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini dilaksanakan pada unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta berdasarkan kondisi beban kerja yang ada pada saat ini.
2. Objek penelitian merupakan pekerja langsung *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.
3. Karakteristik subjek penelitian berdasarkan usia, masa kerja dan jabatan.
4. Proses pengambilan data dilakukan selama tanggal 25 Juni – 8 Juli 2018.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diperoleh dari penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Membantu petugas (*Leader*) *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta untuk mengetahui beban kerja mental pada operator di AMC Bandara Adisutjipto.
2. Dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan bagi petugas untuk mengetahui jumlah operator yang optimal pada AMC.
3. Memberikan informasi kepada pihak manajemen perusahaan mengenai faktor-faktor yang berpengaruh terhadap beban kerja dan karakteristik operator, sehingga perusahaan lebih dapat memahami kondisi kerja operator itu sendiri.

1.6 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini dibagi menjadi beberapa bagian yang terdiri dari lima bab. Adapun sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi tentang kajian-kajian teoritis atau memuat uraian sistematis tentang hasil-hasil penelitian yang didapat oleh peneliti terdahulu yang ada hubungannya dengan penelitian atau topik yang akan dianalisis.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini berisi tentang subjek penelitian, metode pengumpulan data, langkah-langkah penelitian serta teknik analisisnya.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi tentang hasil atau data yang didapat dari pengujian dan pembahasannya.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini berisikan kesimpulan atau pernyataan singkat hasil pembahasan, dan saran penulis dalam skripsi ini.