BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2. 1 Umum

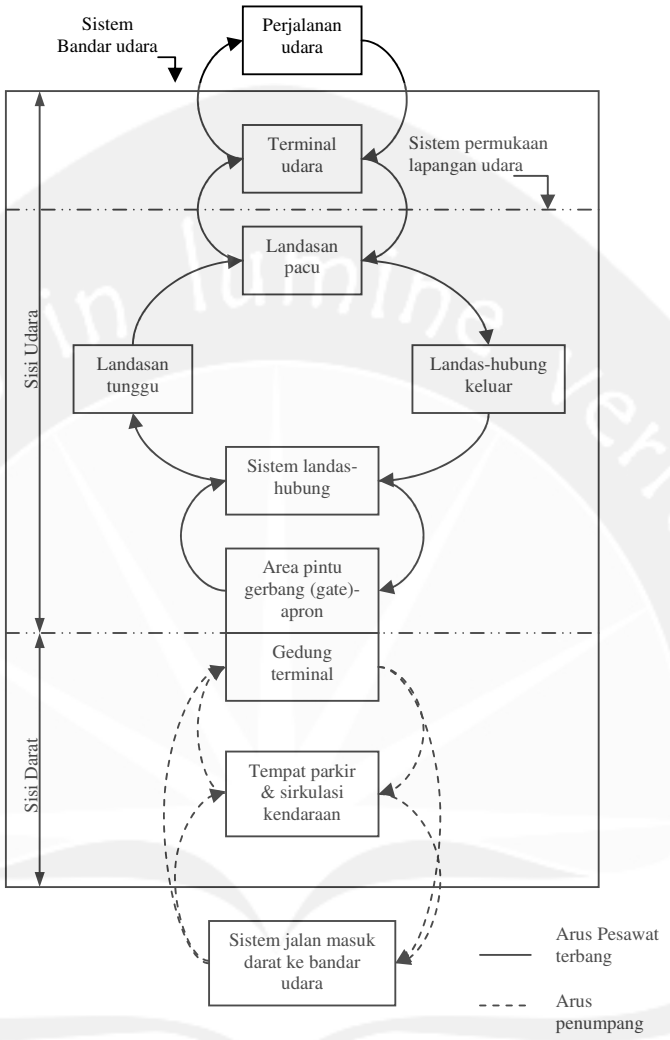
Menurut PP RI NO 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan Pasal 1 Ayat 1, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat kargo dan atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Bandar udara menurut statusnya terdiri sebagai berikut.

1. Bandar udara umum, yaitu bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
2. Bandar udara khusus, yaitu bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

2. 2. Sistem Lapangan Terbang

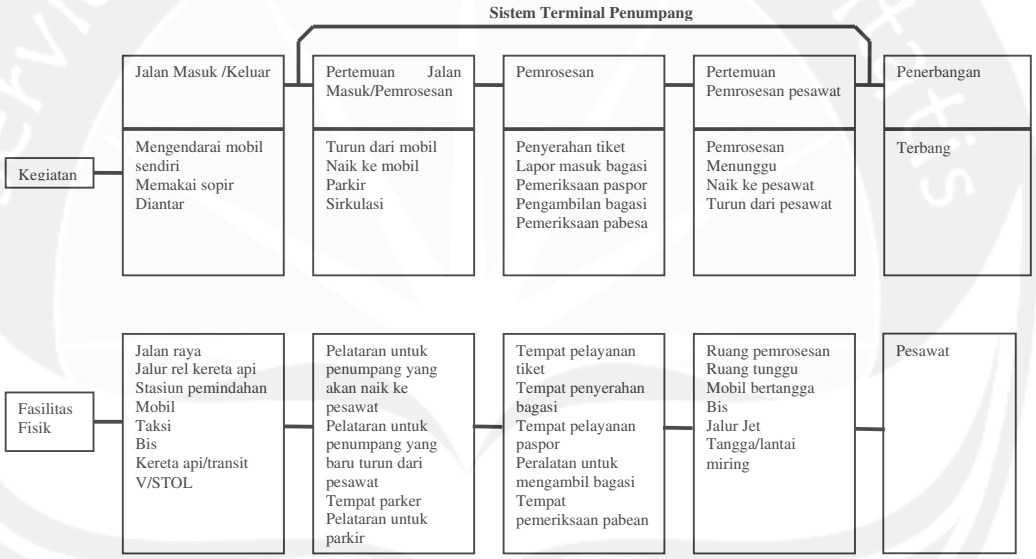
Sebuah lapangan terbang melingkupi kegiatan yang sangat luas, yang mempunyai keutuhan yang berbeda. Sistem lapangan terbang dibagi dua, yaitu sisi darat (*land side*) dan sisi udara (*air side*), yang keduanya dibatasi oleh terminal (Gambar 2.1.). Dalam sistem lapangan terbang, sifat – sifat kendaraan darat dan kendaraan udara mempunyai pengaruh yang kuat kepada rancangan (Basuki, 1986).



Gambar 2.1. Bagian-bagian dari Suatu Sistem Bandar Udara

2.3. Sistem Pelayanan Penumpang (*Passenger Handling System*)

Menurut Zainuddin (1986) sistem pelayanan penumpang adalah suatu sistem yang merupakan penghubung utama antara jalan masuk ke pelabuhan udara dengan pesawat terbang (mulai dari jalan masuk sampai ke dalam pesawat). Sistem pelayanan penumpang merupakan hal yang paling utama dari *terminal area*. (Lihat Gambar 2. 2.)



Gambar 2.2. Sistem Terminal Penumpang

Sistem pelayanan penumpang terdiri dari tiga bagian utama yaitu : jalan masuk (*acces interface),* sistem pemrosesan (*processing*), dan pertemuan dengan pesawat (*flight interface*).

2. 3. 1. Jalan masuk (*access interface*)

Disini penumpang berpindah dari cara perjalanan pada jalan masuk ke bagian pemrosesan penumpang, sirkulasi, parkir dan naik turunnya penumpang dipelataran. Bagian ini terdiri dari pelataran terminal, fasilitas parkir dan jalan penghubung yang memungkinkan penumpang, pengunjung dan barang untuk masuk dan keluar dari terminal (Zainuddin, 1986).

Menurut Horronjeff (1993) jalan masuk (*access interface*) terdiri dari pelataran terminal fasilitas parkir dan jalan penghubung yang memungkinkan penumpang, pengunjung dan barang untuk masuk dan keluar dari terminal. Bagian ini meliputi fasilitas – fasilitas sebagai berikut.

1. Pelataran depan bagi penumpang untuk naik dan turun dari kendaraan, yang menyediakan posisi bongkar muat bagi kendaraan untuk menuju atau meninggalkan gedung terminal.
2. Fasilitas parkir mobil yang menyediakan tempat parkir untuk jangka pendek dan jangka panjang bagi penumpang dan pengunjung serta fasilitas – fasilitas untuk mobil sewaan, angkutan umum, dan taksi.
3. Jalan yang menuju pelataran teminal, pelataran parkir dan jaringan jalan umum dan jalan bebas hambatan.
4. Fasilitas untuk menyeberangi jalan bagi pejalan kaki, termasuk terowongan, jembatan dan peralatan otomatis yang memberikan jalan masuk antara fasilitas parkir dan gedung terminal.
5. Jalan lingkungan dan lajur bagi kendaraan pemadam kebakaran yang menuju berbagai fasilitas dalam terminal dan ke tempat-tempat fasilitas bandar udara

lainnya seperti tempat penyimpanan barang, tempat truk pengangkut bahan bakar, kantor pos dan lain-lain.

2. 3. 2. Sistem pemrosesan (*processing*)

Disini penumpang diproses untuk mempersiapkan pemberangkatan atau mengakhiri perjalanan. Aktivitas yang terutama disini adalah mengurus tiket, menyerahkan barang – barang bawaan untuk diperiksa, pengambilan barang – barang bawaan dan pemeriksaan lain (Zainuddin, 1986)

Menurut Horronjeff (1993) terminal digunakan untuk memroses penumpang dan bagasi untuk pertemuan dengan pesawat dan model trasnportasi darat. Terminal meliputi fasilitas – fasilitas berikut.

1. Tempat pelayanan tiket (*ticket counter*) dan kantor yang digunakan untuk penjualan tiket, lapor-masuk bagasi (*baggage check-in*). Informasi penerbangan serta pegawai dan fasilitas administratif.
2. Ruang pelayanan terminal yang terdiri dari daerah umum dan bukan umum seperti konsesi, fasilitas-fasilitas untuk penumpang dan pengunjung, tempat perbaikan truk, ruangan untuk menyiapkan makanan serta gudang bahan makanan dan barang-barang lain.
3. Lobi untuk sirkulasi penumpang dan ruang tunggu bagi tamu.
4. Daerah sirkulasi umum untuk sirkulasi umum bagi penumpang dan pengunjung, terdiri dari daerah-daerah seperti tangga, eskalator, lift dan koridor.

5. Ruangan untuk bagasi, yang tidak boleh dimasuki umum, untuk menyortir dan memroses bagasi yang akan dimasukkan ke pesawat (*outbound baggage space*).
6. Ruangan bagasi yang digunakan untuk memroses bagasi yang dipindahkan dari satu pesawat ke pesawat lain dari perusahaan penerbangan yang sama atau berbeda (*intraline and interline baggage space*).
7. Ruangan bagasi yang digunakan untuk menerima bagasi dari pesawat yang tiba dan untuk menyerahkan bagasi kepada penumpang (*inbound baggage space*).
8. Daerah pelayanan dan administrasi bandar udara yang digunakan untuk manajemen, operasi dan fasilitas pemeliharaan bandar udara.
9. Fasilitas pelayanan pengawasan federal yang merupakan daerah untuk memroses penumpang yang tiba pada penerbangan internasional dan yang kadang-kadang digabungkan sebagai bagian dari elemen penghubung.

2. 3. 3. Pertemuan dengan pesawat (*flight interface*)

Disini penumpang dipindahkan dari komponen prosesing (*processing component)* ke pesawat terbangnya. Aktivitas yang ada disini adalah meliputi pengumpulan, untuk pemindahan ke dan dari pesawat, menaikkan ke pesawat dan menurunkannya (Zainuddin, 1986)

Menurut Horronjeff (1993) pertemuan dengan pesawat (*flight interface*) ini menghubungkan terminal dengan pesawat yang diparkir dan biasanya meliputi fasilitas – fasilitas berikut.

1. Ruangan terbuka (*concourse*), untuk sirkulasi menuju ruang tunggu keberangkatan, yang digunakan penumpang untuk menunggu keberangkatan.
2. Ruang keberangkatan, yang digunakan penumpang untuk menunggu keberangkatan.
3. Peralatan keberangkatan penumpang yang digunakan untuk naik dan turun dari pesawat dari dan ke ruang tunggu keberangkatan.
4. Ruang operasi perusahaan penerbangan yang digunakan untuk pegawai, peralatan dan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan kedatangan dan keberangkatan pesawat.
5. Fasilitas-fasilitas keamanan yang digunakan untuk memeriksa penumpang dan bagasi serta memeriksa jalan-masuk untuk umum yang menuju ke daerah keberangkatan (*koordinasi*) penumpang.
6. Daerah pelayanan terminal, yang memberikan fasilitas kepada umum, dan daerah-daerah bukan untuk umum yang digunakan untuk operasi, seperti gedung untuk pemeliharaan dan utilitas.

2.4. Lapangan Parkir

Menurut Basuki (1986) lapangan parkir di pelabuhan udara digunakan sebagai berikut.

1. Penumpang pesawat
2. Pengunjung yang menemani penumpang
3. Pengunjung lapangan untuk rekreasi
4. Karyawan lapangan terbang
5. Taksi, sub-urban, persewaan mobil

6. Orang yang berkepentingan dengan usaha dilapangan terbang

2. 5. <u>Fasilitas Bandar Udara</u>

Menurut Basuki (1990), Bandar udara harus memiliki fasilitas seperti *Runway, Taxiway, Apron, Holding Bay, Holding Apron,* bangunan terminal, jalan masuk dan tempat parkir. Pada prinsipnya beberapa fungsi produk angkutan udara yang harus dicapai antara lain sebagai berikut.

2. 5. 1. Landas pacu (*runway*)

Landas Pacu adalah komponen Bandar udara yang digunakan untuk *landing* dan *take off* pesawat terbang. Landas pacu sendiri terdiri atas lima macam, yaitu landasan tunggal, landasan pararel, landasan dua jalur, landasan berpotongan dan landasan terbuka V. (Basuki, 1986). Lihat Gambar 2.3

Gambar 2.3 landas pacu (*runway*) Bandar Udara El Tari Kupang

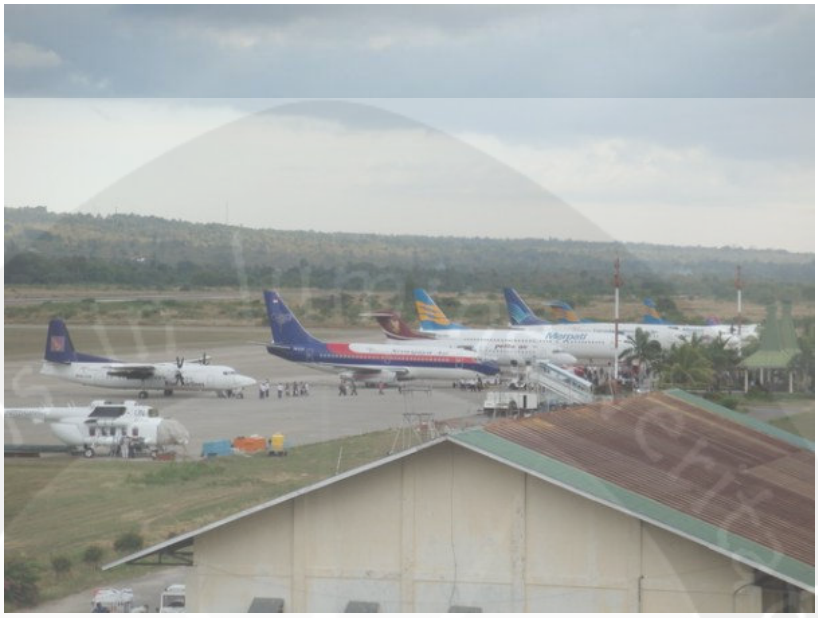
2. 5. 2. Landas hubung (*taxiway*)

Fungsi utama *taxiway* adalah sebagai jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu ke bangunan terminal dan sebagainya atau dari landas pacu ke hangar pemeliharaan (Basuki, 1990). Lihat Gambar 2.4.

Gambar 2.4 landas hubung (*taxiway*) Bandar Udara El Tari Kupang

2. 5. 3. *Apron*

Apron adalah bagian dari Bandar udara yang disediakan untuk keperluan menaikan dan menurunkan penumpang, atau barang, pengisian bahan bakar, parkir dan pemeliharan pesawat terbang (Wulandari, 1996). Lihat Gambar 2.5.



Gambar 2.5. *Apron* Bandar Udara El Tari Kupang

2. 5. 4. *Holding apron*

Zainudin (1983) mendefinisikan Holding Apron sebagai tempat berhenti pesawat yang akan lepas landas yang terletak pada ujung – ujung *runway*, *taxiway* dan dapat menampung 2-3 pesawat pada waktu *take off*.

2. 5. 5. *Holding bay*

Basuki (1990) mendefinisikan *Holding Bay* sebagai *Apron* yang tidak luas yang berlokasi di Bandar udara untuk parkir sementara. *Holding Bay* tidak diperlukan bila kapasitas sebanding dengan permintaan, namun demikian fluktuasi permintaan di masa depan sangat sulit diramalkan sehingga fasilitas untuk parkir sementara masih tetap diperlukan.