

**KOORDINASI *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DAN *GROUND HANDLING* DALAM PENETAPAN *PARKING STAND* PESAWAT
KEDATANGAN PADA KONDISI OPERASIONAL PADAT (*PEAK HOUR*)
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 01 Desember 2025-27 Februari 2026



Oleh:

DIAN VITASARI SIAHAAN

NIT.30623008

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2026

**KOORDINASI *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DAN *GROUND HANDLING* DALAM PENETAPAN *PARKING STAND* PESAWAT
KEDATANGAN PADA KONDISI OPERASIONAL PADAT (*PEAK HOUR*)
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 01 Desember 2025-27 Februari 2026



Oleh:

DIAN VITASARI SIAHAAN

NIT.30623008

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2026

LEMBAR PERSETUJUAN
**KOORDINASI *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DAN *GROUND HANDLING* DALAM PENETAPAN *PARKING STAND* PESAWAT
KEDATANGAN PADA KONDISI OPERASIONAL PADAT (*PEAK HOUR*) DI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI**

Oleh:

DIAN VITASARI SIAHAAN

NIT : 30623008

Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan
Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk
menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT)

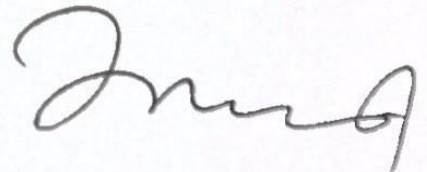
Disetujui Oleh:

Supervisor



ADE HERMAWAN
NIK.20244220

Dosen Pembimbing



AHMAD MUSADEK, S.T., M.MT.
NIP. 196802171991021001

Mengetahui
Airside Operation Services
Department Head



GEDE ADICAHYA KRISNA
NIK. 20240760

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan tim penguji pada tanggal 23 Februari 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji

KETUA

SEKRETARIS

ANGGOTA



GEDE ADICAHYA KRISNA
NIK.20240760



ADE HERMAWAN
NIK.20244220



AHMAD MUSADEK, S.T., M.MT.
NIP.196802171991021001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 01 Desember 2025-27 Februari 2026 di PT Angkasa Pura Indonesia Bandara I Gusti Ngurah Rai

Penulis menyadari dalam pembuatan laporan ini tidak lepas dari dukungan dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
3. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.MT. selaku pembimbing laporan *On the Job Training* (OJT)
4. Ibu Gede Adicahya Krisna, selaku *Airside Operation Services Department Head* Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai
5. Bapak I Dewa Ketut Arsana, selaku *Airport Security Services Division Head* Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.
6. Bapak Ade Hermawan, selaku *Supervisor* OJT, yang dengan penuh kesabaran memberikan bimbingan dan arahan selama pelaksanaan kegiatan OJT.
7. Seluruh pimpinan dan staf AMC dan AVSEC I Gusti Ngurah Rai yang telah membimbing kami selama OJT.
8. Orangtua saya yang telah memberikan dukungan dan doa kepada penulis.
9. Rekan-rekan taruna OJT AMC dan AVSEC yang saling mendukung dan menjadi penyemangat selama kegiatan *On the Job Training* berlangsung.
10. Rekan-rekan seperjuangan MTU XI yang sama-sama berjuang dan semua pihak yang telah membantu yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Melalui penulisan Laporan *On the Job Training* ini, penulis berharap dapat memberikan manfaat kepada pembaca dan juga kritik dan saran terhadap laporan ini, Terima Kasih.

Badung, 23 Februari 2026

DIAN VITASARI SIAHAAN



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat OJT.....	2
1.2.1 Maksud Pelaksanaan OJT	2
1.2.2 Manfaat OJT.....	2
BAB 2 PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>	3
2.1 Sejarah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai	3
2.2 Sejarah Angkasa Pura Indonesia	5
2.3 Data Umum Lokasi OJT	9
2.3.1 Apron,Taxiways and Check Locations Data	10
2.3.2 Layout Bandara	11
2.4 Struktur Organisasi.....	12
2.4.1 Struktur Organisasi Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai.....	12
2.4.2 Struktur Organisasi Angkasa Pura	15
BAB 3 PELAKSANAAN OJT	18
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	18
3.1.1 Apron Movement Control (AMC)	18
3.1.2 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	19
3.1.3 Lingkup Tugas Pelaksanaan OJT di Apron Movement Control (AMC)	19
3.1.4 Lingkup Tugas Pelaksanaan OJT di <i>Aviation Security</i> (AVSEC) .	21
3.2 Jadwal.....	22

3.3	Tinjauan Teori	24
3.3.1	Bandar Udara	24
3.3.2	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	25
3.3.3	<i>Ground Handling</i>	27
3.3.4	Aviation Security	28
3.4	Permasalahan.....	29
3.5	Penyelesaian Masalah	31
BAB 4	PENUTUP.....	33
4.1	Kesimpulan	33
4.1.1	Kesimpulan Terhadap Permasalahan	33
4.2	Saran.....	34
4.2.1	Saran Terhadap Permasalahan.....	34
DAFTAR PUSTAKA		36
LAMPIRAN.....		37



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai	5
Gambar 2. 2 Logo Injourney Airports.....	5
Gambar 2. 3 Bandara yang dikelola Angkasa Pura.....	6
Gambar 2. 4 Layout Bandara	12
Gambar 2. 5 Layout Apron.....	12
Gambar 2. 6 Struktur Organisasi Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai.....	13
Gambar 2. 7 Struktur Organisasi Angkasa Pura.....	15
Gambar 3. 1 Jadwal On The Job Training.....	23
Gambar 3. 2 Alur Koordinasi Permasalahan.....	30



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai	9
Tabel 2. 2 Data Apron	10
Tabel 2. 3 Data Taxiway.....	11
Tabel 3. 1 Kegiatan On The Job Training	23



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan di Unit Apron Movement Control (AMC)	37
Lampiran 2 Kegiatan Unit di Aviation Security	38



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai merupakan salah satu bandar udara tersibuk di Indonesia yang melayani pergerakan pesawat domestik dan internasional dengan intensitas tinggi. Tingginya volume lalu lintas udara, khususnya pada jam sibuk (*peak hour*), menuntut pengelolaan operasional apron yang efektif, aman, dan terkoordinasi. Apron sebagai area vital dalam operasional kebandarudaraan menjadi pusat aktivitas pergerakan pesawat, personel, dan peralatan penunjang, sehingga kesalahan dalam pengelolaan dapat berdampak langsung pada keselamatan penerbangan dan efisiensi operasional.

Dalam konteks tersebut, koordinasi antara *Apron Movement Control* (AMC) dan *Ground Handling* memiliki peran yang sangat penting dalam penetapan *parking stand* bagi pesawat kedatangan, terutama pada kondisi operasional padat. AMC bertanggung jawab dalam pengaturan, pengawasan, dan pengendalian pergerakan pesawat di apron, sementara *Ground Handling* bertugas melaksanakan pelayanan pesawat di darat sesuai dengan *stand* yang telah ditetapkan. Kurangnya koordinasi yang efektif antara kedua pihak dapat menyebabkan ketidaksesuaian penempatan pesawat, keterlambatan pelayanan, serta potensi risiko keselamatan di apron.

Pada kondisi *peak hour*, kompleksitas penetapan *parking stand* semakin meningkat akibat keterbatasan ruang parkir, adanya pesawat yang mengalami keterlambatan keberangkatan, serta perubahan kondisi operasional yang bersifat dinamis. Situasi ini menuntut komunikasi yang cepat, akurat, dan terintegrasi antara AMC dan *Ground Handling* agar setiap pesawat dapat ditempatkan pada *parking stand* yang sesuai dengan jenis pesawat, jadwal operasi, dan kesiapan fasilitas pendukung. Koordinasi yang tidak optimal berpotensi menimbulkan *bottleneck* operasional dan menurunkan tingkat pelayanan bandar udara.

Selain itu, efektivitas koordinasi AMC dan *Ground Handling* juga dipengaruhi oleh kompetensi sumber daya manusia yang terlibat langsung dalam

operasional apron. Personel dituntut untuk memahami prosedur, alur koordinasi, serta pengambilan keputusan yang tepat dalam situasi operasional padat. Oleh karena itu, pembekalan pengetahuan dan keterampilan operasional menjadi aspek penting dalam mendukung kelancaran penetapan *parking stand* pesawat kedatangan.

Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di lingkungan operasional Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, penulis menemukan bahwa **Koordinasi Apron Movement Control (AMC) dan Ground Handling dalam Penetapan Parking Stand Pesawat Kedatangan pada Kondisi Operasional Padat (*Peak Hour*) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai**. Melalui pengalaman OJT tersebut, penulis tertarik untuk mengkaji lebih lanjut bagaimana aktivitas komunikasi yang terjalin antar kedua pihak tersebut serta dampaknya terhadap kelancaran dan efektivitas perubahan parkir pesawat, sehingga dapat menjadi bahan evaluasi dan perbaikan dalam mendukung optimalisasi operasional bandar udara.

1.2 Maksud dan Manfaat OJT

Adapun maksud dan manfaat dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) ini adalah untuk:

1.2.1 Maksud Pelaksanaan OJT

Maksud Pelaksanaan OJT untuk memahami pelaksanaan Koordinasi *Apron Movement Control* (AMC) dan *Ground Handling* dalam penetapan *parking stand* pesawat kedatangan pada kondisi operasional padat (*peak hour*) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

1.2.2 Manfaat OJT

Manfaat dalam pelaksanaan Kegiatan OJT ini adalah Memberi pengalaman bagi peserta OJT tentang tata cara pelaksanaan koordinasi antara unit AMC dengan unit *ground handling* dalam mengelola serta menetapkan lokasi *parking stand* bagi pesawat yang datang di jam padat operasional

BAB 2

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai merupakan bandar udara internasional yang terletak dua sebelah selatan Pulau Bali, Indonesia. Secara administratif bandar udara ini terletak di Kecamatan Kuta, Badung, Bali berjarak sekitar 13 km dari Kota Denpasar. Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai merupakan bandara tersibuk kedua di Indonesia setelah Bandara Internasional Soekarno Hatta di Cengkareng serta berperan sebagai pintu gerbang penerbangan internasional utama dari Indonesia bagian tengah dan timur.

Bandar Udara Ngurah Rai dibangun pada tahun 1930 oleh *Departement Voor Verkeer en Waterstaats* (semacam Departemen Pekerjaan Umum). Landas pacu berupa *airstrip* sepanjang 700 meter dari rumput di tengah ladang dan pekuburan di desa Tuban. Karena lokasinya berada di Desa Tuban, masyarakat sekitar menamakan *airstrip* ini sebagai Pelabuhan udara Tuban. Tahun 1935 sudah dilengkapi dengan peralatan telegraf dan KNILM (*Koninklijke Nederlands Indische Luchtvaart Maatschappij*) atau *Royal Netherlands Indies Airways* mendarat secara rutin di South Bali (Bali Selatan), yang merupakan nama lain dari Pelabuhan Udara Tuban.

Tahun 1942 South Bali Airstrip dibom oleh Tentara Jepang, yang kemudian dikuasai untuk tempat mendaratkan pesawat tempur dan pesawat angkut mereka. Airstrip yang rusak akibat pengeboman diperbaiki oleh Tentara Jepang dengan menggunakan *Pear Still Plate* (sistem plat baja). Lima tahun berikutnya (1942–1947), airstrip mengalami perubahan panjang landas pacu bertambah menjadi 1,2 km dari yang awalnya hanya sepanjang 700 meter. Setelah Perang Dunia II, bandar udara ini mengalami perbaikan dan pengembangan. Pada tahun 1949 dibangun gedung terminal dan menara pengawas penerbangan sederhana yang terbuat dari kayu.

Proses reklamasi pantai sejauh 1,5 km dilakukan dengan mengambil material batu kapur yang berasal dari Ungasan dan batu kali serta pasir dari Sungai Antosari– Tabanan. Proyek Bandara Tuban, pemerintah meresmikan pelayanan penerbangan internasional di Pelabuhan Udara Tuban, tanggal 10 Agustus 1966. Nama bandara ini diambil dari nama I Gusti Ngurah Rai, seorang pahlawan Indonesia yang tewas saat melawan pasukan Belanda pada tanggal 20 November 1946.

Penyelesaian Pengembangan Pelabuhan Udara Tuban ditandai dengan peresmian oleh Presiden Soeharto pada tanggal 1 Agustus 1969, yang sekaligus menjadi momen perubahan nama dari Pelabuhan Udara Tuban menjadi Pelabuhan Udara Internasional Ngurah Rai (Bali International Airport Ngurah Rai). Untuk mengantisipasi lonjakan penumpang dan kargo, maka pada tahun 1975-1978 Pemerintah Indonesia kembali membangun fasilitas-fasilitas penerbangan, antara lain dengan membangun terminal internasional baru. Gedung terminal lama selanjutnya dialihfungsikan menjadi terminal domestik, sedangkan terminal domestik yang lama digunakan sebagai gedung kargo, usaha jasa katering dan gedung serba guna.

Hingga tahun 2025, Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai terus menunjukkan perkembangan positif. Berdasarkan data PT Angkasa Pura I, hingga kuartal ketiga tahun 2025 bandara ini telah melayani lebih dari 18 juta penumpang, dengan sekitar 63 persen di antaranya berasal dari penerbangan internasional. Kapasitas bandara kini mampu menampung hingga 32 juta penumpang per tahun berkat optimalisasi terminal dan area operasional. Selain itu, Bandara I Gusti Ngurah Rai juga telah mendapatkan berbagai penghargaan atas standar pelayanan dan kebersihannya yang tinggi. Perkembangan ini menunjukkan bahwa bandara yang awalnya hanyalah lapangan terbang sederhana kini telah berevolusi menjadi bandara berkelas dunia, sekaligus menjadi kebanggaan Indonesia sebagai gerbang utama pariwisata internasional di Pulau Bali.



Gambar 2. 1 Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai

2.2 Sejarah Angkasa Pura Indonesia



Gambar 2. 2 Logo Injourney Airports

PT Angkasa Pura Indonesia didirikan pada tahun 1962 oleh Pemerintah Indonesia dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. PN Angkasa Pura Kemayoran resmi menerima pengalihan seluruh aset dan operasional Bandara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan pada tanggal 20 Februari 1964. Sejak saat itu, PN Angkasa Pura Kemayoran bertanggung jawab untuk mengelola bandara yang berada di wilayah timur dan tengah Indonesia. Pada tahun 1984 Pemerintah Indonesia mendirikan Perusahaan Umum (PERUM) Bandar Udara Jakarta Cengkareng untuk mengelola Bandara Soekarno Hatta. Pada tahun 1986 nama perusahaan berubah menjadi Perum Angkasa Pura II, dan diikuti juga dengan

Gambar 2. 3 Bandara yang dikelola Angkasa Pura

A. Makna Logo

Logo *InJourney* merepresentasikan semangat transformasi dan integrasi ekosistem aviasi serta pariwisata Indonesia. Secara filosofis, kata “*Journey*” menggambarkan perjalanan berkelanjutan dalam menciptakan pengalaman terbaik bagi wisatawan dan pengguna jasa transportasi udara. Awalan “*In*” memiliki makna Indonesia, *Integrated*, dan *Inclusive*, yang mencerminkan komitmen *InJourney* untuk mengintegrasikan seluruh potensi nasional dalam satu ekosistem pariwisata dan aviasi yang kuat.

Bentuk logo *InJourney* menampilkan elemen dinamis yang melambangkan pergerakan, konektivitas, dan kesinambungan. Garis dan simbol yang saling terhubung menggambarkan integrasi antara bandara, maskapai, destinasi wisata, serta layanan pendukung lainnya. Warna yang digunakan mencerminkan profesionalisme, kepercayaan, dan semangat inovasi sebagai holding BUMN kelas dunia. Secara keseluruhan, logo *InJourney* mencerminkan visi perusahaan sebagai penggerak utama perjalanan dan pengalaman pariwisata Indonesia yang berdaya saing global.

B. Visi Perusahaan

Visi “Menjadi penggerak utama ekosistem aviasi dan pariwisata Indonesia yang berkelas dunia, berkelanjutan, dan memberikan nilai tambah bagi bangsa” mencerminkan peran strategis *InJourney* sebagai holding BUMN yang tidak hanya berfokus pada pengelolaan bandara dan destinasi wisata, tetapi juga sebagai penggerak utama integrasi sektor aviasi dan pariwisata nasional. *InJourney* bertanggung jawab membangun sinergi antarlembaga dan entitas usaha agar tercipta sistem perjalanan yang terhubung, efisien, dan mampu meningkatkan kualitas pengalaman pengguna jasa. Dengan pendekatan ekosistem, bandara diposisikan sebagai pintu gerbang utama pariwisata yang berperan penting dalam membentuk citra Indonesia di mata dunia.

Makna “berkelas dunia” dalam visi tersebut menunjukkan komitmen *InJourney* untuk menerapkan standar internasional dalam aspek keselamatan, keamanan, pelayanan, dan pengelolaan infrastruktur. Hal ini diwujudkan melalui penerapan praktik terbaik global, pemanfaatan teknologi modern, serta peningkatan

kompetensi sumber daya manusia di bidang aviasi dan pariwisata. Upaya ini bertujuan agar bandara dan destinasi wisata di Indonesia mampu bersaing secara global serta menjadi pilihan utama bagi wisatawan dan pelaku industri internasional.

Sementara itu, aspek “berkelanjutan dan memberikan nilai tambah bagi bangsa” menegaskan bahwa pengembangan yang dilakukan *InJourney* harus memperhatikan keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi, pelestarian lingkungan, dan tanggung jawab sosial. *InJourney* mendorong konsep pembangunan berkelanjutan melalui pengelolaan operasional yang ramah lingkungan serta pemberdayaan masyarakat sekitar bandara dan destinasi wisata. Dengan demikian, keberadaan *InJourney* diharapkan mampu meningkatkan kontribusi sektor aviasi dan pariwisata terhadap perekonomian nasional sekaligus memperkuat kesejahteraan masyarakat dan daya saing Indonesia secara jangka panjang.

C. Misi Perusahaan

Untuk mewujudkan visi tersebut, *InJourney* memiliki beberapa misi utama, yaitu:

1. Mengintegrasikan ekosistem aviasi dan pariwisata nasional melalui pengelolaan yang terkoordinasi antara bandara, maskapai, destinasi wisata, dan layanan pendukung.
2. Meningkatkan kualitas layanan dan pengalaman pelanggan dengan mengedepankan standar keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan keramahan khas Indonesia.
3. Mendorong transformasi dan inovasi berkelanjutan dalam pengelolaan bandara dan destinasi wisata melalui digitalisasi dan penerapan praktik terbaik internasional.
4. Meningkatkan nilai ekonomi dan daya saing pariwisata Indonesia guna mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan kesejahteraan masyarakat.

5. Menerapkan tata kelola perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*) serta memperhatikan aspek keberlanjutan lingkungan dan sosial.

2.3 Data Umum Lokasi OJT

Berikut adalah data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai :

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai

1.	Nama Bandar Udara	Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai
2.	Kantor Otoritas	Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Bali
3.	Penggunaan	Internasional dan Domestik
4.	Pengelola Bandara	PT Angkasa Pura Indonesia (Persero)
5.	Alamat Bandar Udara	Jl. Airport Ngurah Rai, Tuban, Kec. Kuta, Kabupaten Badung, Bali 80361
6.	Indicator Lokasi Bandar Udara	IATA: DPS ICAO: WADD
7.	Kelas	1
8.	Koordinat	08°44'53.52" S dan 115°10'1.20" E
9.	Dimensi Runway	3.000 m x 40 m
10.	Peralatan Navigasi	<i>Instrument Landing System (ILS) ,VOR/DME (VHF Omnidirectional Range / Distance Measuring Equipment) ,Precision Approach Path Indicator (PAPI),Runway Lighting System,Taxiway Lighting System, Aeronautical Ground Lighting (AGL) Control System, Wind Direction Indicator (Windsock), Surface Movement Guidance and Control System(SMGCS),Meteorological Observation System (AWOS/METAR)</i>
11.	PKP-PK	Kategori 9
12.	Jam Operasi	(00.00–24.00 WITA)
13.	No.Telepon	<u>0823-4918-1054</u>
14.	Email	dps@angkasapura1.co.id

Fasilitas yang tersedia di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai terdiri dari dua bagian,yaitu sisi udara (*airside*) dan sisi darat (*landside*).

Fasilitas Sisi Udara (<i>airside</i>)	Ukuran
Runway 09/27	2.500 m
Luas Apron A	18.400 m ²
Luas Apron B	37.700 m ²

Kapasitas Parkir Apron A	
Narrow Body	3
Propeller	1
Kapasitas Parkir Apron B	
Narrow Body	5
Aviobridge	2

Fasilitas Sisi Darat (<i>landside</i>)	Ukuran
-Bangunan Terminal Penumpang	= 11.059 m ²
-Bangunan Terminal Kargo	= 550 m ²
-Area Parkir	= 14.553 m ²
-Musholla	= 90 m ²
-Kantor Operasi	= 390 m ²
-Menara Pengawas (ATC)	= 180 m ²
-Gedung PKP-PK	= 417 m ²
-Kantor Keamanan	= 360 m ²
-Fasilitas Olahraga	= 1.900 m ²

2.3.1 Apron, Taxiways and Check Locations Data

1. Permukaan Apron dan Kekuatan

Data permukaan apron dan kekuatan dapat dilihat pada tabel 2.2 sebagai berikut :

Tabel 2. 2 Data Apron

Fasilitas	Permukaan	Kekuatan	Dimensi
<i>Parking Stand</i> A1-A4	<i>Concrete</i>	PCR 1 010/R/B/X/U	164 m x 98.70 m
<i>Parking Stand</i> A5-A10	<i>Concrete</i>	PCR 700/R/C/X/U	246 m x 98.70 m
<i>Parking Stand</i> A11-A14	<i>Concrete</i>	PCR 700/R/C/X/U	164 m x 125.60 m
<i>Parking Stand</i> A15-A17	<i>Concrete</i>	PCR 1 160/R/C/X/U	225.20 m x 125.60 m
<i>Parking Stand</i> A18-A21	<i>Concrete</i>	PCR 850/R/C/X/U	290.40 m x 125.60 m
<i>Parking Stand</i> A22-A25	<i>Concrete</i>	PCR 1 160/R/C/X/U	290.40 m x 125.60 m

<i>Parking Stand</i> A26-A34	<i>Concrete</i>	PCR 700/R/C/X/U	746.30 m x 125.60 m
<i>Parking Stand</i> A35-A36	<i>Concrete</i>	PCR 850/R/C/X/U	82 m x 59.30 m
<i>Parking Stand</i> A37-Aa40	<i>Concrete</i>	PCR 850/R/C/X/U	215 m x 59.30 m
<i>Parking Stand</i> A41-A46	<i>Concrete</i>	PCR ¹ 180/R/C/X/U	249 m x 89.60 m
<i>Parking Stand</i> G1-G16	<i>Concrete</i>	PCR 990/R/B/X/U	548.60 m x 69.80 m

2. Permukaan Taxiway dan Kekuatan

Data permukaan *Taxiway* dan Kekuatan dapat dilihat pada tabel

2.3 sebagai berikut :

Tabel 2. 3 Data Taxiway

<i>Taxiway</i>	<i>Permukaan</i>	<i>Kekuatan</i>	<i>Lebar</i>
<i>Taxiway N1,N7</i>	<i>Ashpalt</i>	PCR 770/F/C/X/U	26.5 m
<i>Taxiway N2,N3,N4,N5</i>	<i>Ashpalt</i>	PCR 770/F/C/X/U	30 m
<i>Taxiway N6</i>	<i>Ashpalt</i>	PCR 770/F/C/X/U	23 m
<i>Taxiway Np, Np7</i>	<i>Ashpalt</i>	PCR 770/F/C/X/U	23 m
<i>Taxiway S1</i>	<i>Concrete</i>	PCR 860/R/B/X/U	30 m
<i>Taxiway S2</i>	<i>Concrete</i>	PCR 860//R/B/X/U	30 m
<i>Taxiway NW6</i>	<i>Concrete</i>	PCR 850/R//C/X/U	53.90 m
<i>Taxiway NW7</i>	<i>Concrete</i>	PCR ¹ 180/R/C/X/U	57.53 m

2.3.2 Layout Bandara

Berikut merupakan *layout* Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali yang terdiri dari *layout* bandara dan *layout apron*.

Struktur organisasi Kantor Cabang Bandar Udara Internasional I Gusti Rai yang berada di bawah pengelolaan PT Angkasa Pura Indonesia. Struktur organisasi ini disusun secara hierarkis untuk menggambarkan pembagian tanggung jawab, serta alur koordinasi dari tingkat operasional hingga tingkat puncak dalam rangka menjamin kelancaran, keselamatan, keamanan, dan pelayanan operasional bandar udara.

Melalui struktur organisasi ini, koordinasi antarunit kerja dapat berjalan dengan baik, mulai dari perumusan kebijakan strategis hingga pelaksanaan operasional di tingkat bandara. Selain itu, struktur organisasi ini juga berfungsi sebagai pedoman kerja bagi seluruh insan perusahaan dalam menjalankan tugas dan fungsinya masing-masing, dengan tetap berorientasi pada keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan, kualitas pelayanan kepada pengguna jasa, keberlanjutan dan pengembangan bisnis perusahaan.

General Manager merupakan pimpinan tertinggi di tingkat kantor cabang yang memiliki tanggung jawab penuh atas seluruh kegiatan operasional, pelayanan, keselamatan, keamanan, serta pengembangan bisnis bandar udara. General Manager berperan sebagai pengambil keputusan strategis dan menjadi penghubung antara kantor cabang dengan manajemen pusat PT Angkasa Pura Indonesia.

b. General Manager Terminal

General Manager Terminal bertanggung jawab secara khusus terhadap pengelolaan operasional terminal penumpang, termasuk pelayanan penumpang, pengelolaan fasilitas terminal, serta peningkatan kualitas layanan bandar udara. Posisi ini memastikan pengalaman pengguna jasa bandar udara tetap aman, nyaman, dan sesuai standar pelayanan.

c. Deputy General Manager (DGM)

Deputy General Manager membawahi beberapa divisi sesuai bidangnya masing-masing, seperti operasi, teknik, keuangan dan SDM, keamanan, serta komersial dan pengembangan bisnis. DGM berperan dalam menerjemahkan kebijakan strategis menjadi rencana kerja operasional, serta memastikan pelaksanaan tugas dan fungsi setiap divisi berjalan selaras dengan tujuan organisasi.

d. Kepala Divisi (Division Head/Airport Division Head)

Kepala divisi memimpin bidang-bidang utama seperti operasional bandar udara, teknik dan fasilitas, keamanan penerbangan, pelayanan terminal, keuangan, sumber daya manusia, serta komersial dan pengembangan bisnis. Pada tingkat ini dilakukan perencanaan operasional, pengendalian kinerja, serta koordinasi lintas unit guna memastikan seluruh fungsi bandar udara berjalan secara terintegrasi dan efektif.

e. Supervisor /Kepala Seksi

Pada level ini terdapat kepala seksi atau supervisor yang bertugas mengoordinasikan dan mengawasi pelaksanaan pekerjaan tim operasional. Peran utama pada tingkatan ini adalah memastikan seluruh aktivitas operasional berjalan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP), ketentuan

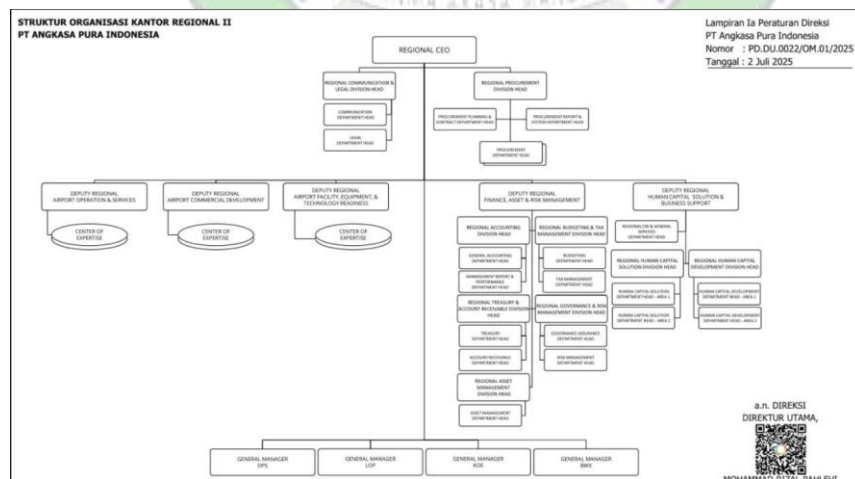
keselamatan penerbangan, serta standar pelayanan yang telah ditetapkan oleh perusahaan dan regulator.

f. Tim Operasional dan Layanan

Pada tingkat paling bawah terdapat tim operasional dan layanan yang terdiri dari berbagai unit kerja lapangan seperti *Operation Team, Facilities Service Team, Cargo Operation Team, Airside Operation Team, serta Terminal Service Team*. Unit-unit ini berperan sebagai pelaksana utama kegiatan operasional bandar udara sehari-hari, mulai dari pelayanan pesawat di apron, pengelolaan kargo, pelayanan penumpang di terminal, hingga pemeliharaan fasilitas dan infrastruktur bandar udara.

2.4.2 Struktur Organisasi Angkasa Pura

Struktur organisasi PT Angkasa Pura disusun sebagai kerangka kerja manajerial yang berfungsi untuk mengatur pembagian tugas, wewenang, dan tanggung jawab setiap unit kerja dalam pengelolaan dan pengoperasian bandar udara, guna menjamin efektivitas, efisiensi, serta keselamatan dan keamanan pelayanan kebandarudaraan.



Gambar 2. 7 Struktur Organisasi Angkasa Pura

1. **Regional CEO**

Regional CEO merupakan pimpinan tertinggi di Kantor Regional II PT Angkasa Pura Indonesia yang memiliki tanggung jawab utama dalam menetapkan arah kebijakan, mengoordinasikan seluruh unit kerja, serta memastikan pengelolaan dan operasional bandar udara di wilayah Regional II berjalan sesuai dengan strategi perusahaan dan ketentuan yang berlaku.

2. ***Regional Communication & Legal Division***

Regional Communication & Legal Division bertugas menangani fungsi komunikasi perusahaan dan aspek hukum. Divisi ini membawahi Communication Department yang berfokus pada pengelolaan informasi, hubungan eksternal, dan citra perusahaan, serta *Legal Department* yang bertanggung jawab terhadap kepatuhan hukum, pendampingan hukum, dan pengelolaan risiko hukum dalam kegiatan operasional bandara

3. ***Regional Procurement Division***

Regional Procurement Division berperan dalam pengelolaan seluruh proses pengadaan barang dan jasa. Divisi ini membawahi *Procurement Planning & Contract Department*, *Procurement Report & System Department*, dan *Procurement Department* yang secara keseluruhan bertugas merencanakan kebutuhan pengadaan, mengelola kontrak, sistem, serta pelaporan pengadaan guna mendukung operasional bandara secara efektif, efisien, dan transparan.

4. ***Deputy Regional Airport Operation & Services***

Deputy Regional Airport Operation & Services bertanggung jawab atas penyelenggaraan operasional bandar udara dan pelayanan jasa kebandarudaraan. Deputi ini memastikan kegiatan operasional berjalan aman, tertib, dan sesuai standar keselamatan serta pelayanan, dengan dukungan Center of Expertise sebagai pusat keahlian di bidang operasional dan layanan bandara.

5. ***Deputy Regional Airport Commercial Development***

Deputy Regional Airport Commercial Development memiliki peran dalam pengembangan aspek komersial bandar udara, baik aeronautika maupun non-aeronautika. Deputi ini berfokus pada peningkatan pendapatan dan

nilai bisnis bandara melalui optimalisasi peluang usaha, dengan dukungan Center of Expertise dalam pengembangan strategi komersial.

6. ***Deputy Regional Airport Facility, Equipment & Technology Readiness***

Deputy Regional Airport Facility, Equipment & Technology Readiness bertanggung jawab dalam memastikan kesiapan fasilitas, peralatan, dan teknologi bandar udara. Peran ini penting untuk menjamin keselamatan, keamanan, serta kelancaran operasional bandara, dengan dukungan *Center of Expertise* dalam pengembangan dan pengelolaan aspek teknis dan teknologi.

7. ***Deputy Regional Finance, Asset & Risk Management***

Deputy Regional Finance, Asset & Risk Management mengelola fungsi keuangan, akuntansi, anggaran, perpajakan, pengelolaan aset, serta penerapan tata kelola dan manajemen risiko. Deputi ini membawahi berbagai divisi yang bertugas menjaga kesehatan keuangan perusahaan serta memastikan pengelolaan aset dan risiko dilakukan secara optimal.

8. ***Deputy Regional Human Capital Solution & Business Support***

Deputy Regional Human Capital Solution & Business Support bertanggung jawab atas pengelolaan sumber daya manusia, pengembangan kompetensi pegawai, serta penyediaan layanan umum dan dukungan bisnis. Bagian ini berperan penting dalam mendukung keberlangsungan operasional dan peningkatan kinerja organisasi secara keseluruhan.

9. **General Manager Bandar Udara**

General Manager Bandar Udara merupakan pimpinan unit kerja di masing-masing bandara wilayah Regional II, yaitu DPS, LOP, KOE, dan BWX. Para General Manager bertanggung jawab atas pengelolaan operasional harian bandara serta pelaksanaan kebijakan dan arahan yang ditetapkan oleh Kantor Regional II PT Angkasa Pura Indonesia.

BAB 3

PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai terdiri dari beberapa unit, sebagai berikut :

3.1.1 Apron Movement Control (AMC)

Berdasarkan Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, mengatakan bahwa Apron Movement Control (AMC) adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima estimate time dari unit ATC (*Air Traffic Control*). Secara umum, AMC adalah unit kerja di bandar udara yang bertugas mengatur dan mengawasi pergerakan pesawat di area apron bandara untuk memastikan keselamatan dan efisiensi operasional bandara, dimana mencakup beberapa aspek seperti pengaturan parkir pesawat, berkoordinasi dengan ATC, *ground handling*, teknisi, serta layanan lainnya.

Petugas *Apron Movement Control* (AMC) memiliki tugas pokok, sebagai berikut :

1. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron.
2. Melakukan pemanduan parkir pesawat udara di apron.
3. Melakukan pengoperasian garbarata.
4. Melakukan pengaturan pesawat udara di apron.
5. Melakukan perawatan terhadap kebersihan di apron.
6. Melakukan perawatan terhadap fasilitas di apron dalam kondisi baik.
7. Mengevaluasi keselamatan pergerakan orang, peralatan dan pesawat udara di apron.
8. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan.

3.1.2 *Aviation Security (AVSEC)*

Aviation Security (AVSEC) merupakan petugas keamanan penerbangan yang memiliki tanggung jawab utama dalam menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan sipil dari segala bentuk tindakan melawan hukum. AVSEC berperan penting dalam menciptakan lingkungan bandar udara yang aman, tertib, dan terkendali, mulai dari area sisi darat (*landside*) hingga sisi udara (*airside*). Pelaksanaan tugas AVSEC mengacu pada peraturan nasional dan standar internasional yang ditetapkan oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) serta Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Tugas AVSEC meliputi pengamanan penumpang, awak pesawat, serta barang bawaan yang akan memasuki pesawat udara. Dalam pelaksanaannya, AVSEC melakukan pemeriksaan penumpang dan barang bawaan kabin di *Security Check Point* (SCP) dengan menggunakan peralatan keamanan seperti mesin *X-Ray*, *Walk Through Metal Detector*, dan *Hand Held Metal Detector*. Apabila ditemukan indikasi barang berbahaya atau mencurigakan, AVSEC berwenang melakukan pemeriksaan manual sesuai dengan prosedur yang berlaku guna memastikan tidak adanya barang terlarang yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Selain itu, AVSEC juga bertugas dalam pengamanan bagasi tercatat (*checked baggage*) melalui pemeriksaan menggunakan mesin *X-Ray* bagasi. Petugas AVSEC memastikan bahwa tidak terdapat barang berbahaya, bahan peledak, senjata, atau benda lain yang dilarang untuk diangkut dalam penerbangan. Apabila ditemukan barang mencurigakan, AVSEC wajib melakukan koordinasi dengan pihak maskapai, operator bandar udara, atau aparat terkait untuk penanganan lebih lanjut sesuai ketentuan keamanan penerbangan.

3.1.3 *Lingkup Tugas Pelaksanaan OJT di Apron Movement Control (AMC)*

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit operasional bandar udara yang memiliki peran strategis dalam mengendalikan, mengawasi, dan mengoordinasikan seluruh aktivitas pergerakan pesawat di sisi udara guna menjamin keselamatan, keamanan, kelancaran, dan keteraturan operasi penerbangan. Dalam pelaksanaan tugas pelayanannya, AMC berkoordinasi secara terpadu dengan berbagai unit terkait, khususnya *Airport Operation Control Center*

(AOCC), pengelolaan Apron Utara dan Selatan, area cargo, serta fasilitas aviobridge, agar seluruh kegiatan operasional pesawat dapat berjalan sesuai dengan prosedur dan standar yang telah ditetapkan.

Dalam pelaksanaan tugasnya di *Airport Operation Control Center* (AOCC), AMC berperan sebagai penyedia dan pengendali informasi operasional pergerakan pesawat di sisi udara. AMC melakukan koordinasi intensif dengan unit ATC, ground handling, maskapai, serta unit terkait lainnya untuk memastikan ketersediaan parking stand, kelancaran alur kedatangan dan keberangkatan pesawat, serta penyesuaian operasional pada kondisi normal maupun peak hour. AMC juga menyampaikan data *real-time* terkait posisi pesawat, estimasi waktu tiba, perubahan stand, serta kondisi apron guna mendukung pengambilan keputusan operasional secara cepat, tepat, dan aman di AOCC.

Di Apron Utara dan Selatan, AMC bertanggung jawab melakukan pengawasan langsung terhadap seluruh aktivitas pergerakan pesawat dan kendaraan operasional di apron. Tugas ini meliputi pengaturan penempatan pesawat pada parking stand sesuai dengan jenis pesawat, jadwal penerbangan, dan kapasitas apron, serta memastikan seluruh kegiatan *ground handling* berjalan sesuai prosedur keselamatan dan standar operasional yang berlaku. AMC juga melakukan pemantauan terhadap potensi *conflict* area, kepadatan apron, dan risiko keselamatan, serta mengambil tindakan pengendalian apabila terjadi ketidaksesuaian atau kondisi tidak normal yang dapat mengganggu kelancaran operasi pesawat.

Pada area cargo, AMC memiliki peran dalam mengendalikan pergerakan pesawat kargo serta kendaraan pendukung yang beroperasi di sisi udara. AMC memastikan penempatan pesawat kargo sesuai dengan alokasi *stand* yang telah ditetapkan, memperhatikan aspek keselamatan, efisiensi bongkar muat, serta kelancaran arus logistik. Selain itu, AMC melakukan koordinasi dengan operator cargo, ground handling, dan unit keamanan untuk memastikan aktivitas kargo tidak mengganggu pergerakan pesawat lain serta tetap memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan di apron.

Dalam pengoperasian *aviobridge*, AMC berperan memastikan kesiapan dan kesesuaian posisi pesawat terhadap fasilitas *aviobridge* sebelum proses *docking* dilakukan. AMC berkoordinasi dengan petugas *aviobridge* dan *ground handling* untuk memastikan pesawat terparkir dengan tepat, aman, dan sesuai marka apron, sehingga proses naik dan turun penumpang dapat berlangsung lancar. Selain itu, AMC juga memantau penggunaan *aviobridge* agar tidak terjadi konflik pergerakan pesawat atau kendaraan di sekitarnya, serta memastikan penerapan prosedur keselamatan selama proses pelayanan pesawat di stand yang menggunakan *aviobridge*.

3.1.4 Lingkup Tugas Pelaksanaan OJT di *Aviation Security* (AVSEC)

Prosedur operasional *Aviation Security* (AVSEC) merupakan rangkaian tata cara kerja yang harus dilaksanakan secara sistematis dan konsisten guna menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Prosedur ini dimulai dari tahap persiapan pengamanan, di mana petugas AVSEC memastikan kesiapan personel, kelengkapan seragam dan identitas, serta kondisi peralatan keamanan seperti mesin *X-Ray*, *Walk Through Metal Detector*, *Hand Held Metal Detector*, dan peralatan komunikasi. Pada tahap ini juga dilakukan *briefing* untuk menyampaikan informasi situasi keamanan, pembagian tugas, serta potensi ancaman yang perlu diwaspadai selama bertugas.

Lingkup tugas *Aviation Security* (AVSEC) mencakup berbagai aspek pengamanan bandar udara yang dilaksanakan secara terstruktur dan berkesinambungan guna menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan sipil. Dalam aspek sumber daya manusia (SDM), AVSEC bertanggung jawab melakukan pengaturan penempatan personel pengamanan sesuai area kerja, pengawasan kedisiplinan dan kinerja petugas, serta memastikan setiap personel memiliki lisensi, kompetensi, dan sertifikasi yang masih berlaku. AVSEC juga berperan dalam pembinaan, pelatihan, dan peningkatan kompetensi SDM secara berkala agar seluruh petugas mampu melaksanakan tugas pengamanan sesuai standar dan prosedur yang ditetapkan oleh regulator penerbangan.

Dalam bidang investigasi, AVSEC memiliki tugas melakukan penanganan awal dan pendalaman terhadap setiap kejadian atau pelanggaran keamanan penerbangan, seperti percobaan masuk tanpa izin ke daerah terbatas, penyalahgunaan pas bandara, temuan barang berbahaya, maupun insiden keamanan lainnya. Kegiatan investigasi meliputi pengumpulan data dan bukti, pemeriksaan saksi, penyusunan kronologi kejadian, serta penyampaian laporan kepada manajemen dan instansi terkait. Hasil investigasi digunakan sebagai dasar evaluasi dan perbaikan sistem pengamanan bandara agar kejadian serupa tidak terulang.

Selanjutnya, pada aspek fasilitas keamanan penerbangan (*faskampen*), AVSEC bertanggung jawab memastikan seluruh peralatan dan sarana pengamanan, seperti mesin *X-ray*, *walk-through metal detector*, *hand-held metal detector*, *CCTV*, *access control system*, serta perimeter *fence*, berada dalam kondisi laik operasi. AVSEC juga melakukan pengawasan terhadap penggunaan, pemeliharaan, dan fungsi peralatan keamanan tersebut agar mampu mendukung deteksi dini terhadap potensi ancaman keamanan di lingkungan bandara.

Selain itu, AVSEC memiliki tanggung jawab dalam pengelolaan dokumen keamanan penerbangan, yang meliputi penyusunan, pengendalian, dan pemutakhiran dokumen-dokumen pengamanan seperti *Standard Operating Procedure (SOP)*, *Airport Security Program (ASP)*, laporan kejadian keamanan, serta administrasi pas bandara dan izin akses area terbatas. Pengelolaan dokumen ini bertujuan memastikan seluruh kegiatan pengamanan bandara dilaksanakan sesuai dengan regulasi nasional dan internasional, serta dapat dipertanggungjawabkan secara administratif dan operasional.

3.2 Jadwal

Jadwal kegiatan *On The Job Training (OJT)* di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai, sebagai berikut:

JADWAL DINAS POLITEKNEK PENERBANGAN INDONESIA CURUR DAN POLITEKNEK PENERBANGAN INDONESIA SURABAYA																				
BUANA DESIMBER 2025																				
BANDARA JOHANA GUSTI NGURAH RAI BALI																				
No	AOC				SELATAN				PENEMPATAN OUT				AVIOBRIDGE				CARGO			
	PS	ME	SI	SI	PS	ME	SI	SI	PS	ME	SI	SI	PS	ME	SI	SI				
1	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
2	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
3	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
4	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
5	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
6	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
7	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
8	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
9	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
10	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
11	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
12	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
13	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
14	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
15	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
16	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
17	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
18	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
19	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
20	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
21	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
22	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
23	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
24	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
25	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
26	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
27	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
28	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
29	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
30	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
31	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
32	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
33	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
34	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
35	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
36	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
37	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
38	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
39	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
40	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
41	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
42	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
43	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
44	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
45	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
46	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
47	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
48	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
49	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
50	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
51	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
52	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
53	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
54	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
55	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
56	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
57	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
58	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
59	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
60	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
61	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
62	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
63	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
64	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
65	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
66	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
67	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
68	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
69	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
70	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
71	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
72	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
73	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo			
74	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo	Agung Pratomo				

Gambar 3. 1 Jadwal On The Job Training

Adapun uraian dari kegiatan On The Job Training (OJT) sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Kegiatan On The Job Training

No	Tanggal	Unit	Kegiatan
1.	4/12/2025	CARGO	Melakukan pengisian data <i>manifest</i> di cargo.
2.	5/12/2025	CARGO	Melakukan pengecekan di cargo domestik dan internasional.
3.	7/12/2025	AOCC	Melakukan penginfoan mengenai parkir pesawat.
4.	8/12/2025	AOCC	Melakukan penulisan atau pencatatan jam <i>block on</i> pada bagian pesawat <i>departure</i> .
5.	10/12/2025	SELATAN	Melakukan pengecekan inspeksi dibagian <i>runway</i> .
6.	11/12/2025	SELATAN	Melakukan pengawasan jet pribadi.
7.	13/12/2025	UTARA	Menyampaikan informasi parkir pesawat sebagai kapten.
8.	14/12/2025	UTARA	Melakukan <i>undocking</i> pesawat.
9.	16/12/2025	AVIOBRIDGE	Melakukan <i>undocking</i> <i>aviobridge</i> .
10.	17/12/2025	AVIOBRIDGE	Melakukan <i>docking</i> pesawat dan pencatatan <i>block on</i> .
11.	19/12/2025	CARGO	Melakukan pengisian <i>manifest</i> cargo.
12.	20/12/2025	CARGO	Melakukan pengecekan cargo domestik dan internasional.
13.	22/12/2024	AOCC	Melakukan pengisian <i>block on</i> pesawat.
14.	23/12/2025	AOCC	Melakukan plotting parkir pesawat.
15.	29/12/2025	AVIOBRIDGE	Menyampaikan informasi parkir pesawat pada bagian kapten.

16.	31/12/2025	UTARA	Melakukan pengecekan atau inspeksi <i>runway</i> .
17.	1/01/2025	AOCC	Melakukan pelaporan atau pencatatan <i>block on</i> pesawat.
18.	3/01/2025	CARGO	Melakukan pengecekan barang barang cargo.
19.	4/01/2025	CARGO	Melakukan pengisian <i>manifest</i> di cargo.
20.	6/11/2025	AOCC	Melakukan penginputan nomor registrasi pesawat
21.	7/11/2025	AOCC	Melakukan pengisian <i>block on</i> pesawat
22.	9/11/2025	SELATAN	Melakukan inspeksi runway

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara

Bandar udara menurut UU No. 1 Tahun 2009 pada Bab 1 Pasal 1 Ayat 33 adalah Kawasan di daratan 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. Bandar Udara menurut *Annex 14* dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau Sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut Keputusan Menteri Pehubungan Nomor KM Nomor 36 tahun 2021 Tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara dibagi menjadi dua sisi, yaitu sisi udara dan sisi darat. Fasilitas sisi udara berupa *apron*, *runway strip*, *parking stand*, landas pacu (*runway*), *stopway*, *clearway*, *taxiway*, marka dan rambu, dan taman meteo. Sedangkan untuk sisi darat. Sedangkan sisi darat berupa bangunan terminal kargo, menara pengatur lalu lintas penerbangan, bangunan operasional penerbangan, *access road*, parkir kendaraan bermotor, dan lain sebagainya. Salah satu bangunan di sisi darat yang mengatur perihal penumpang adalah terminal penumpang.

Menurut Peraturan Menteri Pehubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan adalah salah satu

sistem transportasi udara yang memiliki fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan maupun menurunkan penumpang dan barang hingga tiba di tujuan akhir dari suatu perjalanan, terminal juga dapat dijadikan sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan, dan pengoperasian *system* arus angkutan penumpang dan barang, disamping juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang.

Sesuai dengan fungsinya sebagai tempat pemberhentian sementara (*transit*) maka di dalam terminal akan terjadi perpindahan penumpang atau barang dari satu jenis angkutan ke jenis moda angkutan yang lainnya, sehingga tuntutan efisiensi dari suatu perjalanan bisa tercapai. Berdasarkan tuntutan tersebut maka suatu terminal harus mampu menampung, menata dan mengendalikan serta melayani semua kegiatan yang terjadi akibat adanya perpindahan kendaraan penumpang maupun barang sehingga semua kegiatan yang ada pada terminal dapat berjalan lancar, tertib, teratur, aman, dan nyaman.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan bahwasannya terminal bandar udara merupakan sebuah bangunan di bandar udara dimana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasinya, dan diperiksa pihak keamanan. Bangunan yang menyediakan akses ke pesawat (melalui gerbang) disebut "*concourse*" tetapi, sebutan "*terminal*" dan "*concourse*" kadang-kadang digunakan berganti-ganti, tergantung konfigurasi bandara. Bandara kecil memiliki sebuah terminal sementara bandara besar memiliki beberapa terminal dan/atau *concourse*. Di bandara kecil, bangunan terminal tunggal melayani semua fungsi sebuah terminal dan *concourse*. Beberapa bandara besar memiliki terminal yang terhubung dengan banyak *concourse* melalui jalan setapak, jembatan layang, atau terowongan bawah tanah.

3.3.2 *Apron Movement Control (AMC)*

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit operasional bandar udara yang memiliki tanggung jawab utama dalam mengendalikan, mengawasi, dan

mengoordinasikan seluruh aktivitas pergerakan di area apron sebagai bagian dari sisi udara (airside). Area kerja AMC meliputi seluruh apron yang digunakan untuk kegiatan parkir pesawat, pergerakan kendaraan operasional, penggunaan *Ground Support Equipment* (GSE), serta aktivitas personel *ground handling* dan unit operasional lainnya. Dalam pelaksanaan tugasnya, AMC berperan sebagai pengendali lalu lintas darat pesawat di apron guna menjamin keselamatan penerbangan, ketertiban operasional, serta efisiensi penggunaan ruang apron.

AMC memiliki kewenangan dalam menetapkan, mengatur, dan mengendalikan penggunaan *parking stand* pesawat, baik untuk penerbangan kedatangan, keberangkatan, maupun pesawat yang melakukan transit atau *overnight parking*. Penetapan parking stand dilakukan dengan mempertimbangkan berbagai aspek teknis dan operasional, antara lain jenis dan ukuran pesawat (*aircraft type dan wingspan*), kebutuhan *aviobridge* atau *remote stand*, jadwal penerbangan, durasi parkir, ketersediaan stand yang aman, serta kondisi operasional apron pada saat itu. Selain itu, AMC juga memperhitungkan faktor keselamatan seperti jarak aman antar pesawat, *clear area* untuk pergerakan kendaraan, serta kepatuhan terhadap marking dan signage apron.

Dalam pelaksanaan pengawasan, AMC bertugas memastikan seluruh aktivitas di apron berjalan sesuai dengan ketentuan keselamatan penerbangan (*safety*), keamanan (*security*), dan regulasi bandar udara yang berlaku. AMC mengawasi pergerakan pesawat saat masuk dan keluar *parking stand*, aktivitas *pushback* dan *towing*, penggunaan GSE, serta pergerakan kendaraan operasional agar tidak mengganggu jalur pergerakan pesawat. Pengawasan ini dilakukan untuk mencegah terjadinya insiden atau kecelakaan di apron, seperti benturan pesawat, pelanggaran area keselamatan, *foreign object debris* (FOD), maupun konflik lalu lintas antara pesawat dan kendaraan darat.

Pada kondisi operasional padat atau peak hour, peran AMC menjadi sangat krusial karena tingginya intensitas pergerakan pesawat dalam waktu yang bersamaan, terutama pada bandar udara dengan tingkat kepadatan lalu lintas tinggi seperti Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Dalam kondisi ini, AMC dituntut untuk mampu melakukan pengaturan parking stand secara cepat, tepat, dan

fleksibel, termasuk melakukan penyesuaian atau perubahan penempatan pesawat akibat keterlambatan (*delay*), perubahan jadwal, atau keterbatasan kapasitas apron. Keputusan yang diambil oleh AMC harus mempertimbangkan dampak terhadap keselamatan, kelancaran arus pesawat, serta efisiensi pelayanan di apron.

Untuk mendukung kelancaran operasional tersebut, AMC melakukan koordinasi intensif dengan berbagai pihak terkait, seperti *Air Traffic Control* (ATC), *Airport Operation Control Center* (AOCC), *ground handling*, maskapai penerbangan, serta unit operasional lainnya. Koordinasi ini bertujuan untuk memastikan kesesuaian antara rencana operasional penerbangan dengan kondisi aktual di lapangan. Melalui komunikasi yang efektif, AMC dapat segera merespons perubahan operasional, menginformasikan penyesuaian *parking stand*, serta meminimalkan potensi konflik parkir dan kemacetan di apron.

Secara keseluruhan, AMC memegang peranan strategis dalam menjaga keselamatan dan kelancaran operasional pesawat di apron. Keberhasilan pengelolaan pergerakan dan penempatan pesawat oleh AMC akan berdampak langsung terhadap efisiensi *turn around time* pesawat, ketepatan jadwal penerbangan, serta kualitas pelayanan bandar udara secara keseluruhan. Oleh karena itu, AMC menjadi salah satu unit kunci dalam sistem operasional bandar udara yang berorientasi pada keselamatan, ketertiban, dan pelayanan prima.

3.3.3 *Ground Handling*

Ground handling merupakan kegiatan pelayanan pesawat di darat yang mencakup penanganan penumpang, bagasi, kargo, serta pelayanan teknis pesawat selama berada di apron. Pelayanan ini dilakukan oleh personel *ground handling* sesuai dengan standar operasional dan prosedur keselamatan yang berlaku.

Dalam penetapan lokasi akhir *parking stand*, *ground handling* berperan sebagai pelaksana operasional di lapangan. *Ground handling* bertanggung jawab memastikan kesiapan personel, ketersediaan *Ground Support Equipment* (GSE), serta kondisi area parkir sebelum pesawat diposisikan. Informasi dari *ground handling* mengenai kondisi aktual apron dan kesiapan pelayanan menjadi bahan pertimbangan penting bagi AOCC dalam mengambil keputusan akhir terkait penempatan pesawat.

3.3.4 Aviation Security

Aviation Security (AVSEC) merupakan sistem dan rangkaian tindakan pengamanan yang diterapkan di bandar udara untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum (*acts of unlawful interference*). AVSEC bertujuan untuk menjamin keselamatan dan keamanan penumpang, awak pesawat, personel bandar udara, pesawat udara, fasilitas bandar udara, serta seluruh kegiatan operasional penerbangan. Penerapan AVSEC didasarkan pada peraturan nasional dan standar internasional, seperti ketentuan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) Annex 17 tentang *Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*.

AVSEC memiliki ruang lingkup tugas yang mencakup pengamanan orang, barang, pesawat, dan fasilitas bandar udara. Pengamanan terhadap penumpang dan awak pesawat dilakukan melalui proses pemeriksaan keamanan (*security screening*) menggunakan peralatan seperti *walk-through metal detector*, *hand-held metal detector*, dan *X-ray machine* untuk mendeteksi benda berbahaya, senjata, atau barang terlarang. Selain itu, AVSEC juga bertanggung jawab dalam pengamanan barang bawaan, kargo, pos, serta logistik penerbangan untuk mencegah masuknya barang berbahaya ke dalam pesawat atau area terbatas.

Dalam pengamanan area bandar udara, AVSEC bertugas menjaga dan mengawasi akses ke area terbatas (*restricted area*) dan area keamanan terbatas (*security restricted area*). Pengawasan ini dilakukan melalui pemeriksaan identitas dan Pas Bandar Udara, pengendalian akses kendaraan dan personel, serta patroli keamanan secara rutin. Tujuan utama pengamanan area ini adalah mencegah akses tidak sah yang berpotensi mengancam keamanan penerbangan, baik dari pihak internal maupun eksternal bandar udara.

AVSEC juga memiliki peran penting dalam pengamanan pesawat udara, khususnya saat pesawat berada di darat. Pengamanan pesawat meliputi pemeriksaan keamanan pesawat (*aircraft security check*), pengawasan aktivitas di sekitar pesawat, serta pengendalian akses personel yang diperbolehkan memasuki pesawat. Kegiatan ini dilakukan untuk memastikan pesawat bebas dari ancaman

keamanan sebelum melakukan penerbangan, terutama pada penerbangan komersial berjadwal.

Selain fungsi pengamanan preventif, AVSEC berperan dalam penanganan situasi darurat keamanan di bandar udara. AVSEC terlibat dalam pelaksanaan *contingency plan* dan *airport security program* untuk menghadapi ancaman seperti sabotase, ancaman bom, pembajakan, atau gangguan keamanan lainnya. Dalam kondisi tersebut, AVSEC bekerja sama dengan instansi terkait seperti kepolisian, TNI, otoritas bandar udara, dan manajemen bandara untuk melakukan tindakan pengamanan sesuai prosedur yang telah ditetapkan.

Dalam pelaksanaan tugasnya, AVSEC harus memiliki kompetensi dan kualifikasi tertentu yang dibuktikan melalui sertifikasi sesuai dengan tingkat tanggung jawabnya. Personel AVSEC wajib memahami prosedur keamanan penerbangan, penggunaan peralatan keamanan, teknik pemeriksaan, serta komunikasi dan koordinasi dengan unit terkait. Kompetensi ini sangat penting untuk memastikan bahwa setiap tindakan pengamanan dilakukan secara profesional, efektif, dan sesuai standar keselamatan serta keamanan penerbangan.

Secara keseluruhan, AVSEC merupakan elemen kunci dalam sistem keamanan penerbangan di bandar udara. Keberadaan AVSEC yang profesional dan terlatih akan memberikan perlindungan optimal terhadap ancaman keamanan, meningkatkan kepercayaan pengguna jasa, serta mendukung kelancaran dan keselamatan operasional penerbangan secara menyeluruh.

3.4 Permasalahan

Dalam pelaksanaan operasional pada kondisi padat (*peak hour*) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, koordinasi antara *Apron Movement Control* (AMC) dan *Ground Handling* dalam penetapan *parking stand* pesawat kedatangan memiliki peran yang sangat penting untuk menjamin kelancaran pelayanan serta menjaga keselamatan operasional di apron. Namun, berdasarkan kondisi di lapangan, masih ditemukan beberapa permasalahan yang menunjukkan belum optimalnya koordinasi antar unit kerja. Salah satu permasalahan yang terjadi adalah keterlambatan petugas *aviobridge* dalam menuju *parking stand* setelah pesawat

tiba. Keterlambatan tersebut diduga disebabkan oleh kurang efektifnya komunikasi dan penyampaian informasi terkait penempatan parking stand maupun estimasi waktu kedatangan pesawat.

Akibat keterlambatan tersebut, petugas *aviobridge* sering kali berupaya mengejar waktu dengan mengemudi kendaraan operasional melebihi batas maksimum yang telah ditetapkan, yaitu 25 km/jam. Tindakan ini tentu berpotensi menimbulkan risiko keselamatan (*safety hazard*) di area apron, mengingat apron merupakan wilayah dengan lalu lintas kendaraan dan pergerakan pesawat yang padat, khususnya saat *peak hour*. Selain itu, pihak *Ground Handling* juga harus melakukan komunikasi ulang hingga dua kali kepada petugas *aviobridge* untuk memastikan kesiapan pelayanan, yang menunjukkan adanya ketidakefisienan dalam sistem koordinasi. Kondisi tersebut berdampak pada meningkatnya waktu tunggu pesawat sebelum proses pelayanan penumpang dapat dilaksanakan, sehingga berpotensi mempengaruhi ketepatan waktu operasional dan kualitas pelayanan secara keseluruhan.



Gambar 3. 2 Alur Koordinasi Permasalahan

3.5 Penyelesaian Masalah

Berdasarkan permasalahan yang terjadi di lapangan terkait koordinasi antara AMC, *ground handling*, dan petugas *aviobridge* pada saat *peak hour*, maka diperlukan langkah-langkah penyelesaian yang tepat agar proses penetapan *parking stand* dan pengoperasian *aviobridge* dapat berjalan secara efektif dan aman.

- **Penyampaian informasi kedatangan dan perubahan *parking stand* secara *real time***

AMC wajib menyampaikan informasi pesawat yang sedang landing, estimasi waktu tiba, jenis pesawat, serta penetapan atau perubahan *parking stand* secara *real time* kepada *ground handling* dan petugas *aviobridge* melalui media komunikasi resmi bandara. Penyampaian informasi ini harus dilakukan segera setelah terdapat perubahan rencana operasional agar seluruh petugas memiliki kepastian sebelum pesawat memasuki apron.

- **Penguatan *Safety Control* di Apron**

Penguatan *safety control* di apron perlu dilakukan karena pelanggaran batas kecepatan 25 km/jam merupakan potensi bahaya serius. Solusinya adalah memasang sistem *speed monitoring* (GPS) pada kendaraan operasional, meningkatkan *safety patrol* oleh *Apron Movement Control* saat *peak hour*, serta menerapkan sanksi bertahap bagi pelanggar. Langkah ini bertujuan menegaskan bahwa keselamatan tetap menjadi prioritas utama dalam operasional di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

- **Penerapan prosedur “Standby Before Landing”**

Penerapan prosedur *Standby Before Landing* dilakukan dengan menetapkan bahwa petugas *aviobridge* harus sudah berada pada posisi siaga minimal 10–15 menit sebelum pesawat mendarat. Untuk mendukung hal tersebut, *Apron Movement Control* wajib menyampaikan informasi final *parking stand* sebelum pesawat memasuki tahap *final approach*, dan pihak *Ground Handling*

memastikan personel telah menuju area *standby*. Apabila terjadi perubahan stand secara mendadak, AMC harus segera menyampaikan informasi prioritas perubahan agar tidak terjadi keterlambatan pelayanan.



BAB 4

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan

Berdasarkan permasalahan koordinasi yang terjadi pada saat peak hour di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, diperlukan langkah penyelesaian yang disusun secara sistematis dan terstruktur agar kendala komunikasi antara *Apron Movement Control* (AMC), *Ground Handling*, dan petugas *aviobridge* dapat diatasi secara efektif. Oleh karena itu, berikut merupakan tahapan-tahapan yang dapat diterapkan untuk meningkatkan koordinasi operasional, mempercepat pelayanan pesawat, serta tetap menjaga keselamatan di area apron sebagai prioritas utama.

1. Penyampaian Informasi ETA Secara *Real Time*

Apron Movement Control (AMC) memastikan informasi *Estimated Time of Arrival* (ETA) pesawat disampaikan secara cepat dan *real time* kepada *Ground Handling* dan petugas *aviobridge* segera setelah data diterima atau terjadi perubahan.

2. Konfirmasi dan Update Perubahan *Parking Stand*

Apabila terdapat perubahan *parking stand*, AMC segera menginformasikan kepada seluruh unit terkait. *Ground Handling* dan petugas *aviobridge* wajib memberikan konfirmasi penerimaan informasi untuk menghindari miskomunikasi.

3. Penerapan Prosedur *Standby Before Landing*

Petugas *aviobridge* dan *Ground Handling* sudah berada dalam posisi siaga di *parking stand* yang telah ditetapkan sebelum pesawat benar-benar mendarat, sehingga pelayanan dapat langsung dilakukan saat pesawat *block on*.

4. Koordinasi Aktif Antar Unit Kerja

Dilakukan komunikasi dua arah yang aktif antara AMC, *Ground Handling*, dan petugas *aviobridge* untuk memastikan kesiapan personel dan peralatan sebelum pesawat tiba.

5. Pengawasan Keselamatan di Area Apron

Dilakukan penguatan pengawasan terhadap pergerakan kendaraan operasional agar tetap mematuhi batas kecepatan dan prosedur keselamatan, terutama saat *peak hour*.

6. Evaluasi dan Monitoring Berkala

Dilakukan evaluasi rutin terhadap efektivitas koordinasi dan waktu pelayanan untuk memastikan tidak terjadi kembali keterlambatan atau pelanggaran prosedur keselamatan.

4.2 Saran

4.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan tersebut, diperlukan langkah-langkah perbaikan yang terencana dan terkoordinasi guna meningkatkan efektivitas koordinasi antara *Apron Movement Control* (AMC), *ground handling*, dan petugas *aviobridge* dalam penetapan *parking stand* pesawat kedatangan, khususnya pada kondisi operasional padat (*peak hour*). Adapun saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan sistem komunikasi *real time*.

Apron Movement Control wajib menyampaikan informasi ETA pesawat, jenis pesawat, serta penetapan atau perubahan parking stand secara cepat dan resmi kepada *Ground Handling* dan petugas *aviobridge* agar tidak terjadi keterlambatan atau komunikasi ulang.

2. Mewajibkan penerapan prosedur *Standby Before Landing*.

Petugas *aviobridge* harus sudah berada di area *stand* minimal 10–15 menit sebelum pesawat mendarat, sehingga pelayanan dapat langsung dilakukan tanpa menunggu atau terburu-buru.

3. Memperketat pengawasan batas kecepatan kendaraan operasional.

Dilakukan monitoring kecepatan kendaraan, peningkatan patroli keselamatan saat *peak hour*, serta pemberian sanksi tegas bagi pelanggaran batas 25 km/jam untuk mencegah risiko kecelakaan di apron.

4. Melaksanakan *briefing* dan evaluasi rutin.

Dilakukan *briefing* sebelum jam sibuk untuk memastikan kesiapan seluruh unit, serta evaluasi berkala terhadap waktu respons dan kendala koordinasi guna meningkatkan efisiensi dan keselamatan operasional.



DAFTAR PUSTAKA

Atmadjati, A. (n.d.). PENGERTIAN RUANG LINGKUP DAN TUJUAN GROUND HANDLING MANAJEMEN BANDAR UDARA .

B, P. D. (2018). Pengenalan Umum GSE-Ground Support Equipment.

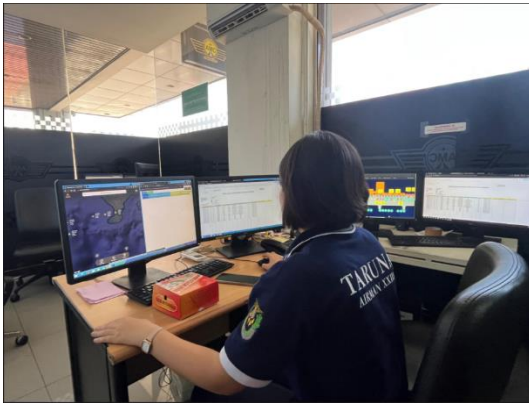
Organization, I. C. (2018). *Annex 14-Aerodromes, Volume I : Aerodrome Design and Operations, Montreal : ICAO.*

Udara, D. J. (2017). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*.



LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan di Unit Apron Movement Control (AMC)



Lampiran 2 Kegiatan Unit di Aviation Security

