

PERANAN APRON MOVEMENT CONTROL DALAM MELAYANI PERGERAKAN PESAWAT UDARA CHARTER DI BANDARA HALIM PERDANAKUSUMA

¹I Gusti Ngurah Willy Hermawan, ²Dewi Dyah Widyastuti

^{1,2} Sekolah Tinggi Penerbangan AVIASI, Jakarta, Indonesia

¹ willy.hermawan75@gmail.com, ² dewidyah@gmail.com

ABSTRAK

Bandar udara selain menyediakan fasilitas juga melayani kegiatan penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal. Layanan penerbangan tidak berjadwal di bandar udara Halim Perdanakusuma pada umumnya untuk penerbangan charter, baik untuk angkutan penumpang dan/atau angkutan barang/kargo. Pergerakan pesawat udara diatur oleh personel bandar udara di bagian Apron Movement Control (AMC) yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta penentuan parkir pesawat udara. Dalam melayani pesawat udara charter, tugas personel AMC, yaitu: melakukan Plotting Parking Stand pesawat udara, melakukan pencatatan pergerakan pesawat udara yang masuk dan keluar pada Apron Movement Sheet (AMS), menginformasikan rencana lokasi Parking Stand kepada Ground Handling dan Tower, melaksanakan kegiatan Marshalling, melaksanakan kegiatan guide untuk pesawat udara yang ingin melakukan reposisi dari North Apron ke South Apron atau sebaliknya menggunakan Follow Me Car. Tahapan dalam penanganan pesawat udara charter, yaitu personel AMC akan menerima informasi dari pihak Ground Handling tentang jadwal keberangkatan atau pendaratan penerbangan, tipe pesawat udara yang digunakan, siapa penumpang penerbangan tersebut (penumpang charter reguler atau penumpang charter VIP/VVIP), kesiapan ground handling untuk melakukan reposisi pesawat udara dari south apron menuju north apron atau sebaliknya, kebutuhan layanan pemanduan pesawat udara (marshalling). Penulisan artikel ini merupakan hasil pengamatan pada kegiatan penanganan pesawat udara charter di bandar udara Halim Perdanakusuma yang ketika dilakukan pengamatan terdapat sekitar 201 pergerakan registrasi pesawat udara non-PK (milik asing), 69 pergerakan VIP, dan 16 pergerakan VVIP.

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Bandar udara merupakan lapangan terbang yang digunakan untuk melakukan tinggal landas dan mendarat pesawat udara, menaikkan dan menurunkan penumpang, serta bongkat-muat barang. Fungsi bandar udara ini sebagai infrastruktur dan ketersediaan fasilitas untuk mendukung kegiatan penerbangan. Tugas utama dari bandar udara ini yaitu memberikan pelayanan kepada pengguna jasa dan merawat fasilitas tersebut agar pelayanan dapat tetap terpelihara dengan baik.

Sebagai tempat parkir, tinggal landas, dan mendaratnya pesawat udara bandar udara menyediakan fasilitas pada area atau kawasan tersebut. Kawasan ini disebut sisi udara atau *air side* dimana sebagai tempat untuk bekerjanya atau beroperasinya pesawat udara. *Air side* yaitu suatu wilayah yang diawali dari permulaan pemeriksaan imigrasi, ruang tunggu keberangkatan penumpang/ *gate*, apron, sampai dengan *taxyway* dan *runway* serta bukan atau tertutup untuk umum (non public area). Bandar udara akan melayani semua pesawat

udara baik untuk penerbangan berjadwal (*scheduled*) ataupun tidak berjadwal (*unscheduled*). Sebagai contoh, bandar udara Halim Perdanakusuma melayani penerbangan *scheduled* dan *unscheduled*, baik untuk penumpang maupun barang (kargo). Layanan penerbangan tidak berjadwal di bandar udara Halim Perdanakusuma pada umumnya untuk penerbangan *charter* (angkutan penumpang dan/atau barang/kargo).

Pergerakan pesawat udara di *air side* ditangani oleh unit *Apron Movement Control (AMC)* yang bertugas menentukan posisi tempat parkir pesawat udara setelah menerima *estimate* dari unit *Aerodrome Control Tower (ADC)*. Sebagai contoh, penerbangan *charter* melayani penerbangan penumpang secara grup, penerbangan kargo, maupun penerbangan *private* di bandar udara Halim Perdanakusuma untuk berbagai keperluan pribadi ataupun bisnis. Banyak maskapai yang menyelenggarakan penerbangan *charter* di bandar udara Halim Perdanakusuma, antara lain Gatari Air Service, Transwisata Prima Aviation, Susi Air, Trigana Air, Derazona Helicopter, Premi Air, Pelita Air Service, PT Nusantara Air Charter, PT Indonesia Air Transport Tbk. Dalam hal ini petugas AMC sangat berperan dalam mengatur dan melayani sebaik-baiknya untuk kebutuhan penerbangan *charter*.

2. Rumusan Masalah

Banyak pesawat *charter* yang memanfaatkan bandar udara Halim Perdanakusuma baik niaga maupun privat yang harus ditangani baik oleh petugas AMC. Untuk mendukung kelancaran kegiatan penerbangan *charter* tersebut bagaimana petugas AMC memberikan pelayanannya?

3. Tujuan Penulisan

a. Untuk mengetahui peranan AMC dalam menangani penerbangan *charter*.

b. Untuk mengetahui cara kerja AMC dalam menangani pesawat udara *charter*

B. TINJAUAN PUSTAKA

1. Menurut Annex 14 yang diterbitkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat udara. Sedangkan, berdasarkan pada Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara merupakan kawasan di daratan dan/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 antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
2. Lapangan terbang terdiri atas landas pacu (*runways*), landas hubung (*taxiways*), dan gerbang apron (*apron gate* atau *aircraft stand*). Landas pacu berfungsi sebagai sarana bagi pesawat udara untuk tinggal landas (*take-off*) dan melakukan pendaratan (*landing*). Landas hubung berfungsi sebagai sarana bagi pesawat udara untuk berpindah atau bergerak dari/ke landas pacu ke/dari tempat lain di bandar udara yang sama (apron, hanggar). Gerbang apron berfungsi sebagai tempat pesawat udara menaikkan dan menurunkan muatan, mengisi bahan bakar, dan melakukan perawatan, membersihkan pesawat udara, dan memuat keperluan penumpang dan awak pesawat.

3. *Apron Movement Control* adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima *estimate* dari unit ADC atau *Tower* (Afen Sena/2008). *Apron Management Service* ditujukan untuk memperlancar pergerakan pesawat dan pengoperasian pesawat di apron dan mengurangi waktu pemberhentian pesawat di darat. Kegiatan *Apron Management Service* dapat dilaksanakan dengan:
 - a. Mengatur alokasi parkir pesawat sebaik mungkin dengan jarak antar pesawat, antar pesawat dengan bangunan terminal yang sedekat mungkin untuk proses bongkar muat, Ini ditujukan untuk pemanfaatan apron yang optimal.
 - b. Mengatur jarak yang cukup antar pesawat selain untuk kegiatan bongkar muat, agak terpisah dari bangunan terminal untuk menghindari rintangan di apron.
 - c. Menyediakan ruang parkir yang cukup untuk pelaksanaan pelayanan terbaik bagi seluruh pesawat.
 - d. Membantu pesawat dalam kegiatan embarkasi dan disembarkasi.
 - e. Menyediakan fasilitas untuk pengisian bahan bakar.
 - f. Menyediakan transportasi dari tempat parkir pesawat ke bangunan terminal jika jaraknya relatif jauh.
 - g. Menyediakan ruang untuk inspeksi pesawat, penumpang, kru pesawat dan barang-barang bawaan.
4. Berdasarkan pada Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor: KP 21 Tahun 2015, bahwa Personel pengatur pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control/AMC*) merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan *rating* untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta penentuan parkir pesawat udara.
5. Penerbangan tidak berjadwal yaitu layanan angkutan udara dengan waktu, rute, maupun kota-kota tujuan dan persinggahan bergantung kepada kebutuhan dan permintaan pihak penyewa (R. S. Damardjati /2001)
6. Menurut ICAO Document No. 7278, pengertian charter adalah "*The term charter is used in the special sense that is has acquired in the air transport field to in the purchase of the whole capacity of an aircraft for specific flights for the use of the purchase (individual or group). The term this covers a wide variety of specialized air transport operations (for the carriage of passengers or goods on private governmental contract)*". Dengan definisi ini, maka inti dari charter pesawat udara adalah pemanfaatan dari suatu pesawat udara oleh pihak pencharter, baik untuk keperluan sendiri, maupun untuk disewakan kembali kepada pihak ketiga. (Mieke Komar Kantaatmadja, 1984:15). E. Suherman, SH memberikan definisi charter pesawat udara sebagai pemanfaatan suatu pesawat udara oleh pihak yang bukan pihak yang mempunyai hak atas kapasitas ruangan pesawat, untuk keperluan sendiri berupa jasa angkutan/jasa lainnya atau menjual kembali jasa-jasa tersebut kepada pihak ketiga, di bagian lain beliau mengatakan bahwa charter adalah penyewaan kapasitas pesawat udara untuk dipergunakan pihak pencharter.
7. Tugas unit AMC yang dimaksud adalah pengawasan pergerakan pesawat udara dan kendaraan di sisi udara, pengawasan dan pengkoordinasian kebersihan sisi udara, pengawasan

tum-pahan bahan bakar minyak dan oli (*fuel and fuel spillage*), pengawasan dan pengkoordinasian fasilitas di sisi udara, pelayanan pemanduan pesawat udara, kegiatan razia di sisi udara (*air side*) yang dimaksud adalah di daerah apron, serta *input* data penerbangan, pencatatan, pelaporan data *log book*, dan pelaporan pelaksanaan tugas. Adapun kewenangan junior AMC seperti melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron, melakukan pengaturan parkir pesawat udara di apron, menjamin kebersihan di apron, menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik, menjamin keselamatan pergerakan orang, peralatan, dan pesawat udara di apron. Selain itu, terdapat kewenangan senior AMC seperti melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron, melakukan pengaturan parkir pesawat udara di apron, menjamin kebersihan di apron, menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik, menjamin keselamatan pergerakan orang, peralatan, dan pesawat udara di apron, menganalisa seluruh kegiatan dan fasilitas di apron, merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi darurat, mengevaluasi dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron.

C. ANALISIS HASIL PENGAMATAN

1. Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah unit pelaksana di lingkungan PT (Persero) Angkasa Pura II yang berada di bawah divisi Pelayanan Operasi Bandar udara dan bertugas memberikan pelayanan pada wilayah sisi udara (*airside*), tidak hanya pelayanan tetapi unit *Apron Movement Control* (AMC) juga memiliki fungsi pengawasan di wilayah sisi udara (*airside*) terhadap

segala pergerakan lalu lintas kendaraan, pekerja, serta penumpang yang berada di wilayah sisi udara (*airside*).

Dalam kegiatannya sehari hari, pelaksana tugas *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional Halim Perdanakusuma menugaskan empat personel pada unit *Apron Movement Control* yang terdiri dari dua pegawai Angkasa Pura II, yaitu pelaksana dan *Supervisor*. Para personel unit *Apron Movement Control* (AMC) bertugas selama 12 Jam setiap harinya, secara bergiliran (*shift*) yang dimulai pada pukul 07:30 sampai dengan 19:30, serta pukul 19:30 sampai dengan pukul 07:30.

Pada unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Internasional Halim Perdanakusuma, Jakarta memiliki tugas sebagai berikut:

- a. Melakukan *plotting parking stand* pesawat udara yang melakukan pendaratan.
- b. Melakukan pencatatan pergerakan pesawat udara yang masuk dan keluar pada *Apron Movement Sheet* (AMS)
- c. Menginformasikan rencana lokasi *parking stand* kepada *ground handling* dan *tower*
- d. Melakukan pengawasan terhadap pergerakan lalu lintas kendaraan yang beroperasi di wilayah sisi udara (*Airside*)
- e. Melakukan pengawasan terhadap personel yang melakukan kegiatan di wilayah sisi udara (*Airside*)
- f. Melaksanakan kegiatan *marshalling* terhadap pesawat udara charter VIP/VVIP dan Non-VIP.
- g. Melaksanakan kegiatan *guide* untuk pesawat udara yang ingin melakukan reposisi dari *North Apron* ke *South Apron* atau

- sebaliknya menggunakan *Follow Me Car*
- h. Melakukan pemeriksaan di wilayah *apron* agar selalu tertib dan teratur dengan melaksanakan pengontrolan terhadap pergerakan kendaraan, *ground support equipment* (GSE), dan orang-orang yang melakukan kegiatan di wilayah *apron*, serta melakukan penindakan apabila terjadi pelanggaran
2. Frekuensi pergerakan pesawat udara charter di bandar udara Halim Perdanakusuma selain menangani domestik juga internasional. Dalam sehari, penerbangan charter antara 3-18 penerbangan, sehingga dalam sebulan dapat mencapai 201 pergerakan registrasi pesawat udara non-PK (milik asing), 69 pergerakan VIP, dan 16 pergerakan VVIP (per Februari 2020). Sehubungan dengan adanya wabah Covid-19 yang melanda Indonesia, maka pesawat udara charter registrasi non-PK yang lebih banyak mendarat di bandara Halim Perdanakusuma untuk keperluan *medical evacuation* (*medevac*), seperti N-712EA (berasal dari negara Amerika), M-JGVJ (dari Malaysia), VP-CTH (dari Cayman Island), FH-DMO (dari Perancis), T7-PNI (dari San Marino), dan masih banyak lagi.
 3. Untuk mengatur agar pergerakan pesawat udara tidak mengalami masalah, maka diperlukan layanan manajemen *apron* yang benar. Adapun, tujuan dari layanan manajemen *apron* ini, yaitu:
 - a. Mengatur pergerakan dengan tujuan mencegah tabrakan antar pesawat dan antara pesawat dengan *obstacle*.
 - b. Bekerjasama dengan *Aerodrome Control Tower* mengatur arus masuk dan arus keluar pesawat dari dan ke *apron*.
 - c. Memastikan keamanan dan kelancaran pergerakan kendaraan aktivitas resmi lainnya.
 4. Berdasarkan ICAO dalam *Annex 14 Aerodrome, Volume I, Aerodrome Design and Operations, 2004* : 107 bahwa *Apron Management Service* dapat dibentuk dan dilaksanakan oleh ATS unit yang berada di bandar udara bersangkutan. *Apron management service* diberikan dengan maksud (Afen Sena/2008):
 - a. Mengatur pergerakan dan penempatan pesawat udara agar tidak bertabrakan dengan pesawat udara lain.
 - b. Mengatur pergerakan dan penempatan pesawat udara agar tidak bertabrakan atau terhalang oleh rintangan di *apron* dan sekitarnya.
 - c. Mengatur penempatan pesawat udara pada *parking stand* berdasarkan tipe dan ukuran pesawat udara tersebut.
 - d. Mengatur keluar masuknya pesawat udara dari *apron* (*parking stand*) ke *manoeuvring area* atau sebaliknya. Dalam hal ini harus dilakukan koordinasi dengan unit *Aerodrome Control Tower* terlebih dahulu.
 - e. Menjamin keamanan dan kelancaran pergerakan kendaraan serta keteraturan kegiatan lainnya di *apron*
 5. Prosedur Kerja
 - a. Prosedur pemanduan pesawat udara.
Secara umum pemanduan pesawat udara di Bandara Internasional Halim Perdanakusuma dibagi menjadi 2 bagian, yaitu:

- 1) Pemanduan pesawat udara charter VIP/VVIP.
Pemanduan pesawat udara charter VIP/VVIP dilaksanakan apabila ada permintaan dari *ground handling* terkait penerbangan charter tersebut membawa penumpang VIP/VVIP seperti contohnya tamu-tamu negara yaitu seperti presiden, wakil presiden, perdana menteri dan lain-lain. Prosedur pemanduan pada penerbangan charter yang membawa penumpang VIP/VVIP yaitu, personel AMC diwajibkan menggunakan alat pelindung diri lengkap, menyiapkan *handy talky* untuk berkomunikasi, dan mempersiapkan *follow me car*, pemanduan dengan *follow me car* dilakukan karena pesawat udara charter yang membawa penumpang VIP/VVIP akan diposisikan parkir secara *parallel* sesuai tempat yang telah ditentukan.
 - 2) Pemanduan reposisi pesawat udara charter
Pemanduan reposisi pesawat udara charter dengan dilaksanakan apabila ada permintaan dari *ground handling* terkait penerbangan tersebut untuk dilakukan pemanduan, permintaan tersebut dilaksanakan apabila pesawat tersebut akan melaksanakan penerbangan atau sudah selesai melaksanakan penerbangan, pesawat udara charter akan melakukan reposisi dari *south apron* menuju *north apron* atau pun sebaliknya. Prosedur pemanduan reposisi pesawat udara charter yaitu, personel AMC harus berkomunikasi dengan *Control Tower* dan *Ground Handling* terkait, menyiapkan *follow me car* dan tetap menggunakan alat pelindung diri.
- b. Prosedur pencatatan data penerbangan charter.
Secara umum pencatatan data penerbangan merupakan salah satu fungsi dan tugas unit AMC, pencatatan data penerbangan dilakukan dengan cara menulis di *Apron Movement Sheet (AMS)* lalu diaplikasikan kedalam computer, data tersebut meliputi, waktu *on block/off block*, registrasi pesawat udara, tipe pesawat udara, posisi *parking stand*, nomor penerbangan, asal penerbangan, tujuan penerbangan dan nama perusahaan penerbangan atau *ground handling*. Prosedur pencatatan data penerbangan tersebut dilakukan dengan cara, personel AMC harus mengawasi pergerakan pesawat udara charter yang datang dan berangkat, personel AMC harus memastikan dan memasukan pencatatan pesawat udara charter yang datang dan berangkat kedalam komputer sesuai dengan yang dicatat di *Apron Movement Sheet (AMS)* seperti registrasi pesawat udara, nomor penerbangan, waktu *on block/off block*, *parking stand*, tujuan penerbangan, asal penerbangan, dan perusahaan penerbangan atau *ground handling*. Personel AMC juga harus melakukan pencatatan kegiatan penerbangan charter pada *log book*.
 - c. Sebelum melakukan kegiatan penanganan terhadap penerbang-

an *charter* ada tahap-tahap yang dilakukan oleh seluruh personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Internasional Halim Perdanakusuma, yaitu menerima informasi dari *Ground Handling* tentang:

- 1) Jadwal keberangkatan atau pendaratan penerbangan
- 2) Tipe pesawat udara yang digunakan
- 3) Siapa penumpang penerbangan tersebut (penumpang *charter* reguler atau penumpang *charter* VIP/VVIP)
- 4) Kesiapan *ground handling* untuk melakukan reposisi pesawat udara dari *south apron* menuju *north apron* atau sebaliknya
- 5) Kebutuhan layanan pemanduan pesawat udara (*marshalling*)

d. Peralatan operasional AMC

- 1) Alat komunikasi
 - a) *Handy Talky* yang terdapat pada kantor unit AMC Bandara Internasional Halim Perdanakusuma dipergunakan untuk melakukan komunikasi dengan unit *Ground Handling* dan *Control Tower*.
 - b) *Radio Base* yang terdapat pada kantor unit AMC Bandara Internasional Halim Perdanakusuma dipergunakan untuk melakukan komunikasi dengan unit *Ground Handling* dan *Control Tower* untuk melakukan komunikasi melalui radio, seperti menginformasikan posisi *parking stand* pesawat udara, menginformasikan adanya kegiatan di sisi

udara, serta melakukan permintaan *cross runway* dari *South Apron* ke *North Apron* atau sebaliknya.

c) *Marshalling bats* digunakan untuk melakukan pemanduan parkir pesawat udara.

d) *Marshalling lights signal* digunakan untuk melakukan pemanduan parkir pesawat udara pada saat malam hari atau pada saat cuaca sedang tidak baik dengan jarak pandang yang tidak aman.

2) Alat Pelindung Diri

a) *Ear muff* merupakan alat penutup telinga ketika sedang melaksanakan kegiatan *marshalling* pesawat udara.

b) *Safety Vest* adalah rompi keselamatan dan *safety shoes* adalah sepatu keselamatan.

3) Sarana pendukung seperti komputer untuk memasukkan dan melaporkan data pergerakan pesawat *charter* melalui *apron movement sheet*, telepon untuk berkomunikasi dengan unit lain seperti unit *ground handling*, dan kendaraan operasional di *apron* (*follow me car*).

e. Kualifikasi personel AMC

1) Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 21 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (*Advisory Circular CASR Part 139-11*), Lisensi Personel Bandar Udara, yang

dimaksud personal bandar udara adalah personel yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas bandar udara.

2) Personel pengatur pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control/AMC*) merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan *rating* untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta penentuan parkir pesawat udara. Personel Bandar Udara yang telah memiliki Lisensi dan/atau *Rating* wajib:

- a) Mematuhi/memenuhi peraturan keselamatan penerbangan;
 - b) Melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidangnya atau lisensi dan/atau *rating* yang dimilikinya;
 - c) Mempertahankan dan meningkatkan kompetensi yang dimiliki; dan
 - d) Membawa Kartu Lisensi Personel Bandar Udara sewaktu bekerja dan menunjukkan kepada inspektur bandar udara atau petugas yang ditunjuk oleh Direktur, jika diminta.
- 3) Setiap personel bandar udara yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas bandar udara wajib memiliki lisensi yang sah dan/atau *rating* yang masih berlaku. Lise-

nsi Personel bandar udara dibedakan berdasarkan tingkat keahlian atau kualifikasi, meliputi: tingkat junior dan tingkat senior.

- 4) Berdasarkan pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No: SKEP 04/I/1997 tentang Sertifikat Kecakapan Pemandu Parkir Pesawat Udara (SKP3U), bahwa SKP3U masa berlaku selama dua tahun sejak tanggal dikeluarkannya sertifikat kecakapan pemandu parkir pesawat udara dan dapat diperpanjang.

D. PENUTUP

1. Penanganan pesawat udara charter di bandar udara Halim Perdanakusuma dilakukan oleh unit *Apron Movement Control (AMC)* yang memiliki peranan:

- a. Mengatur pergerakan dan penempatan pesawat udara agar tidak bertabrakan dengan pesawat udara lain.
- b. Mengatur pergerakan dan penempatan pesawat udara agar tidak bertabrakan atau terhalang oleh rintangan di apron dan sekitarnya.
- c. Mengatur penempatan pesawat udara pada *parking stand* berdasarkan tipe dan ukuran pesawat udara tersebut.
- d. Mengatur keluar masuknya pesawat udara dari apron (*parkingstand*) ke *manoeuvring area* atau sebaliknya. Dalam hal ini harus dilakukan koordinasi dengan unit *Aerodrome Control Tower* terlebih dahulu.
- e. Menjamin keamanan dan kelancaran pergerakan kendaraan serta

- keteraturan kegiatan lainnya di apron
2. Dalam melaksanakan tugasnya, AMC berkordinasi dengan pihak *Ground Handling* dan *Aerodrome Control*
3. Personel AMC wajib memiliki sertifikat atau lisensi yang berlaku selama dua tahun dan dapat diperpanjang.
- untuk memudahkan dan kelancaran pengaturan pesawat udara.

DAFTAR PUSTAKA

- Afen Sena, *Pengetahuan Dasar Apron Movement Control (AMC)*, 2008
http://angkasasena.blogspot.com/2008/04/pengetahuan-dasar-apron-movement_17.html
- Bandara.id, *Pengertian Bandar Udara-Airport*, <https://bandara.id/bandara-udara/pengertian-bandar-udara-airport>
- Hadi Suharno, *Manajemen Perencanaan Bandar Udara*, PT. RajaGrafindo Persada, Depok, 2018
- I Gusti Putu Mastra, *Manajemen Kebandarudaraan, Pokok-Pokok Pengelolaan Penyedia Jasa Kebandarudaraan*, Mitra Wacana Media, Jakarta, 2013
- K. Wisnu Wardhana, *Tanggung Jawab Penyelenggara Penerbangan Charter*, 2006, [e-journal.fh.unmul.ac.id](http://journal.fh.unmul.ac.id)
- Milik Necel, *Pengertian Perusahaan Penerbangan*, 2009, <https://necel.wordpress.com/2009/06/28/pengertian-perusahaan-penerbangan/>
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP-21 Tahun 2015, *Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11* (Advisory Circular CASR Part 139-11, Lisensi Personil Bandar Udara)
- Walid Jumlad dan Muhammad Fajrin, *Analisis Kinerja Unit Apron Movement Control terhadap Safety di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara*, <https://core.ac.uk/download/pdf/337317691.pdf>

