



**PERANAN KOMUNIKASI DALAM PELAYANAN INFORMASI
PENERBANGAN PADA DINAS OPERASI TERMINAL SISI DARAT DAN
PENERANGAN BANDAR UDARA NGURAH RAI BALI**

*(THE ROLE OF COMMUNICATION IN FLIGHT INFORMATION SERVICES ON THE LAND SIDE AND
INFORMATION TERMINAL OPERATION OFFICIAL NGURAH RAI AIRPORT BALI)*

LAPORAN PRAKTEK KERJA NYATA

diajukan sebagai salah satu untuk memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md)
Program Diploma III Bahasa Inggris Fakultas Sastra

Universitas Jember

	Harian Pembelian	Klass
Tanggal Tgl :	11 JUN 2010	427
Jumlah Eks :		87P
Oleh Pengkatalog :		P

Enggar Diac Saputra
NIM 070103101016

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III BAHASA INGGRIS
FAKULTAS SASTRA
UNIVERSITAS JEMBER**

2010

PERSEMBAHAN

Laporan Praktek Kerja Nyata ini saya persembahkan untuk:

1. Allah S.W.T yang senantiasa mencurahkan Rahmat dan HidayahNya.
2. Papa dan Mamaku tercinta, yang telah mendoakan serta memberikan pengorbanan yang tiada tara.
3. Kakakku (Meristice Urliana Saputra) dan adikku tersayang (Yimas Nugraha Saputra) yang selalu memberikan semangat serta dukungan.
4. Sahabat-sahabatku Halmahera Club dan semua mahasiwa Diploma III Bahasa Inggris Angkatan 2007.
5. Seseorang yang kusayang dan kurindukan, tetaplah berjuang untuk masa depan dan jangan pernah menyerah pada tantangan.
6. Alamamater Progam Studi Diploma III Bahasa Inggris, Fakultas Sastra, *Universitas Jember*.

MOTTO

It's not about how many times you fall,
but how many times you get up and keep going.

For every difficulties and complicated problems,
There is a simple answer, easily understood, and always right,

That is a God.
(H. L. Mencken)



PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Enggar Diac Saputra

NIM : 070103101016

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Laporan Praktek Kerja Nyata yang berjudul: *Peranan Komunikasi Dalam Pelayanan Informasi Penerbangan Pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara Ngurah Rai-Bali*, adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada instansi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun, serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 8 Mei 2010

Yang menyatakan,

Enggar Diac Saputra

NIM 070103101016

LAPORAN PRAKTEK KERJA NYATA

**PERANAN KOMUNIKASI DALAM PELAYANAN INFORMASI
PENERBANGAN PADA DINAS OPERASI TERMINAL SISI DARAT DAN
PENERANGAN BANDAR UDARA NGURAH RAI**

*(THE ROLE OF COMMUNICATION IN FLIGHT INFORMATION SERVICES ON THE LAND SIDE AND
INFORMATION TERMINAL OPERATION OF JICAL NGURAH RAI AIRPORT RAIL)*



Oleh

Enggar Diac Saputra

NIM 070103101016

Pembimbing

Dosen Pembimbing : Drs. Wisasongko, MA

PENGESAHAN

Laporan Praktek Kerja Nyata yang berjudul *Peranan Komunikasi Dalam Pelayanan Informasi Penerbangan Pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara Ngurah Rai Bali* telah diuji dan disahkan oleh Fakultas Sastra Universitas Jember pada:

Hari : Senin

Tanggal : 24 Mei 2010

Tempat : Fakultas Sastra Universitas Jember

Tim Penguji:

Dosen Pembimbing,

Ketua Program DIII Bahasa Inggris,



Drs. Wisasonoko, M.A

Drs. Wisasonoko, M.A

NIP 196204141988031004

NIP 196204141988031004

Mengesahkan,

Dekan Fakultas Sastra Universitas Jember,



Drs. Syamsul Anam, M.A
NIP 195909181988021001

RINGKASAN

Peranan Komunikasi Dalam Pelayanan Informasi Penerbangan Pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara Ngurah Rai Bali; Enggar Diac Saputra, 070103101016, 2010: 64 halaman; Jurusan Diploma III Bahasa Inggris Fakultas Sastra Universitas Jember.

Praktek Kerja Nyata (PKN) adalah syarat bagi mahasiswa Diploma III Bahasa Inggris untuk memperoleh gelar Ahli Madya. Kegiatan PKN dilaksanakan pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan PT.(PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai Bali. Tujuan dari kegiatan PKN adalah untuk mengetahui peranan komunikasi khususnya dalam proses pelayanan informasi penerbangan pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara.

Komunikasi merupakan suatu proses penyampaian informasi atau pesan melalui penggunaan simbol-simbol seperti kata-kata, gambar, angka dan sejenisnya dari sumber informasi (komunikator) kepada penerima pesan (komunikan) dengan maksud dan tujuan tertentu. Tujuan utama berkomunikasi adalah untuk memberi pengertian tentang suatu hal/informasi yang belum diketahui sebelumnya sehingga hasil yang diperoleh dari proses komunikasi dapat dipahami, diterima dan bermanfaat bagi para penerima pesan. Sedangkan apabila ditinjau dari sudut media, komunikasi dapat dibagi menjadi dua bentuk yakni komunikasi primer (langsung) dan komunikasi sekunder (tidak langsung).

PT.(PERSERO) Angkasa Pura I sebagai Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam jasa transportasi udara, mengelola 14 Bandar Udara di seluruh kawasan Indonesia. Salah satu bandara terbesar yang dikelola PT. Angkasa Pura yakni Bandar Udara Ngurah Rai Bali. Dalam delapan divisi pada struktur organisasinya, terdapat salah satu divisi yang bergerak dalam bidang operasi bandar udara yang membawahi tiga dinas diantaranya Dinas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran, Dinas Operasi Sisi Udara serta Dinas Operasi Sisi Darat dan Penerangan.

Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan memiliki fungsi dan tugas menyelenggarakan pelaksanaan kegiatan pelayanan operasi jasa sisi darat (*landside*), terminal dan penerangan bandar udara. Tugas pokoknya adalah sebagai pusat komunikasi darat bandar udara dalam proses pelayanan jasa informasi tentang jadwal penerbangan pesawat yang mencakup kedatangan dan keberangkatan pesawat. Tidak terbatas pada jadwal penerbangan saja, beberapa tugas yang lain adalah pemberian informasi tentang lokasi publik area, informasi *airlines* yang beroperasi pada Bandar Udara Ngurah Rai, transportasi, akomodasi serta fasilitas-fasilitas yang tersedia diantaranya area pertokoan souvenir (*art shop*), restoran, locker, ATM, Bank, ruang merokok (*smoking room*), money changer, dan lain sebagainya.

Komunikasi memegang peranan penting pada mekanisme kerja dan proses pelayanan informasi penerbangan pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara. Hal ini terjadi karena sebagai media penyalur informasi baik pelayanan secara langsung maupun tidak langsung, komunikasi difungsikan sebagai dasar pokok proses pelayanan yang bermutu dan berkualitas. Didukung dengan penguasaan bahasa yang tepat, jelas dan mudah dipahami dari segi pengucapan maupun arti serta perilaku sopan, tegas, dan bersahabat kepada penumpang ataupun pengguna jasa kebandarudaraan yang lain.

Maksud dari pelayanan langsung adalah ketika petugas penerangan melayani informasi secara bertemu langsung dengan pengguna jasa transportasi udara. Sedangkan pelayanan tidak langsung, ketika petugas berkomunikasi melalui media/saluran komunikasi seperti interkom atau telepon. Contohnya pengumuman kedatangan atau keberangkatan pesawat serta bagi pesawat *delay/cancel*.

Kesimpulan yang dapat diambil penulis dari pelaksanaan kegiatan Praktek Kerja Nyata bahwa komunikasi merupakan dasar pokok terselenggaranya proses pelaksanaan pelayanan informasi pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan PT.(PERSERO) Angkasa Pura 1 Kantor Cabang Bandar Udara Ngurah Rai Bali.

PRAKATA

Puji dan syukur kehadirat ALLAH SWT, yang telah memberikan limpahan karunia dan petunjuknya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan Laporan Praktek Kerja Nyata yang berjudul *Peranan Komunikasi Dalam Pelayanan Informasi Penerbangan Pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara Ngurah Rai-Bali*. Sebagai syarat menyelesaikan pendidikan Diploma III dan mencapai gelar Ahli Madya pada Program Studi Diploma III Bahasa Inggris Fakultas Sastra Universitas Jember.

Disamping itu, di dalam penulisan laporan ini penulis juga menyadari Penyusunan laporan Praktek Kerja Nyata ini tidak terlepas dari dukungan dan bantuan berbagai pihak, oleh karena itu penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Drs. Syamsul Anam, M.A selaku Dekan Fakultas Sastra Universitas Jember;
2. Bapak Drs. Wisasongko, M.A selaku Ketua Pogram Diploma III Fakultas Sastra Universitas Jember yang sekaligus menjadi dosen pembimbing dalam penyusunan Laporan Praktek Kerja Nyata;
3. Seluruh dosen, staff akademik serta karyawan Fakultas Sastra Universitas Jember;
4. Bp. Syahabuddin selaku Manager Operasi Bandara, Bp. Anis Didipu selaku Assisten Manager Divisi Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan PT. Angkasa Pura 1 Bandar Udara Ngurah Rai-Bali;
5. Ibu Yohanna Sriadiatik selaku Supervisor (PTO) Dinas Penerangan dan Informasi, Bp. Sarjana, Ibu Yundiarti, Bp. Made Indra, Mb. Syeli dan segenap karyawan Dinas Penerangan yang telah membantu kelancaran proses kegiatan Praktek Kerja Nyata serta memberikan ilmu dan pengalaman baru dalam berbagai hal.

6. Seluruh keluarga dan sahabat yang telah memberikan doa dan dukungannya;
7. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Penulis menerima segala kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan Laporan Praktek Kerja Nyata ini. Penulis juga berharap semoga Laporan Praktek Kerja Nyata ini dapat bermanfaat untuk semua pihak.

Jember, Mei 2010

Penulis



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSEMBAHAN	ii
HALAMAN MOTTO.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN PEMBIMBINGAN.....	v
HALAMAN PENGESAHAN.....	vi
RINGKASAN	vii
PRAKATA.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvii
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan dan Manfaat.....	3
1.3.1 Tujuan Praktek Kerja Nyata	3
1.3.2 Manfaat Praktek Kerja Nyata.....	4
1.4 Tempat, Jangka Waktu, dan Jadwal Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata	5
1.4.1 Tempat Praktek Kerja Nyata.....	5
1.4.2 Jangka Waktu Praktek Kerja Nyata.....	5
1.4.3 Jadwal Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata	5
1.5 Prosedur Praktek Kerja Nyata.....	6
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1 Konsep Dasar	8

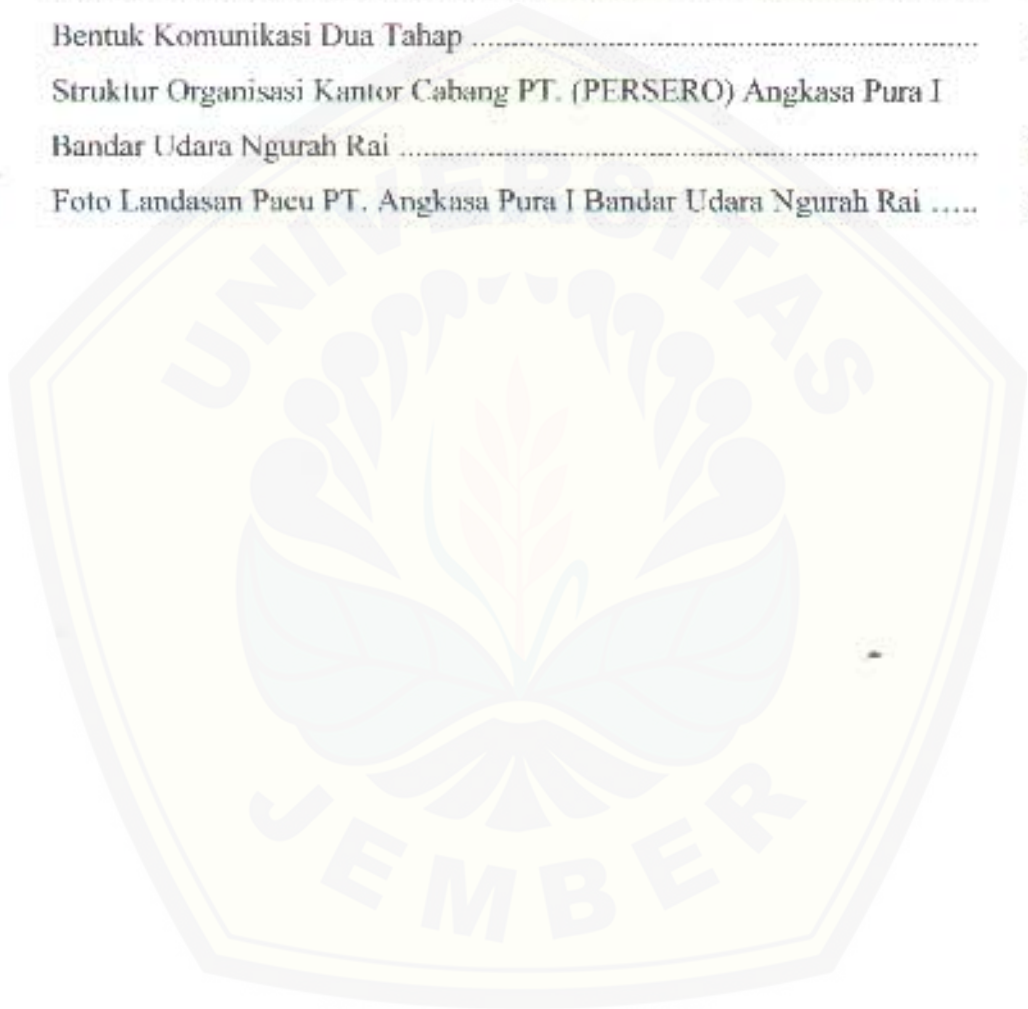
2.2 Pengertian Komunikasi	8
2.3 Peranan Komunikasi	9
2.4 Unsur-Unsur Komunikasi	10
2.5 Jenis Komunikasi	11
2.5.1 Sudut Media	11
2.5.2 Sudut Besarnya Sasaran	12
2.5.3 Sudut Tahap Penyampaian Pesan	13
2.6 Fungsi, Tujuan dan Akibat Komunikasi	15
2.6.1 Fungsi Komunikasi	15
2.6.2 Tujuan Komunikasi	15
2.6.4 Akibat Komunikasi	16
2.7 Hambatan-Hambatan Komunikasi	17
2.7.1 Hambatan Semantik	17
2.7.2 Hambatan Mekanik	18
2.7.3 Hambatan Ekologis	18
2.7.4 Hambatan Antropologis	18
2.7.5 Hambatan Psikologis	18
2.8 Sistimasi Pelayanan	18
2.8.1 Pengertian Pelayanan	18
2.8.2 Pelayanan Publik	19
2.8.3 Prinsip dan Mekanisme Pelayanan	19
2.9 Fasilitas Komunikasi Penerbangan	20
2.9.1 Peralatan Komunikasi Antar Stasiun Penerbangan	20
2.9.2 Peralatan Komunikasi Lalu Lintas Penerbangan	22
BAB 3. GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN	24
3.1 Sejarah Beridinya Perusahaan	24
3.1.1 Sejarah Beridinya PT (PERSERO) Angkasa Pura	24
3.1.2 Sejarah Beridinya PT (PERSERO) Angkasa Pura 1 Bandar Udara Ngurah Rai	26

3.2 Visi dan Misi PT.(PERSERO) Angkasa Pura I Ngurah Rai	27
3.2.1 Visi PT.(PERSERO) Angkasa Pura I Ngurah Rai Bali	27
3.2.2 Misi PT.(PERSERO) Angkasa Pura I Ngurah Rai Bali	27
3.3 Struktur Organisasi	28
3.3.1 General Manager	30
3.3.2 Bagian Pengadaan	30
3.3.3 Divisi Operasi Lalu Lintas Penerbangan	30
3.3.4 Divisi Operasi Bandar Udara	31
3.3.5 Divisi Keamanan Bandar Udara	32
3.3.6 Divisi Teknik Umum dan Peralatan	33
3.3.7 Divisi Teknik Elektronika dan Listrik	34
3.3.8 Divisi Komersial dan Pengembangan Usaha	35
3.3.9 Divisi Keuangan	36
3.3.10 Divisi Personalia dan Umum	37
3.3.11 Airport Duty Manager	38
3.4 Fasilitas Pelayanan Pesawat Udara	38
3.5 Fasilitas Pelayanan Penerbangan	39
3.6 Fasilitas Pelayanan Penumpang	40
BAB 4. HASIL PRAKTEK KERJA NYATA	45
4.1 Peranan Komunikasi Dalam Pelayanan Informasi Penerbangan Pada Dinas OPS, TMA Sisi Darat & Penerangan Bandar Udara Ngurah Rai	46
4.2 Tata Cara Komunikasi Dalam Memberikan Pelayanan Informasi	47
4.2.1 Pelayanan Informasi Melalui Komunikasi Dua Arah	47
4.2.2 Pelayanan Informasi Melalui Komunikasi Satu Arah.....	48
4.3 Prosedur Pelayanan Pada Dinas OPS, TMA Sisi Darat & Penerangan.....	52
4.3.1 Prosedur Pertama	53

4.3.2	Prosedur Kedua	53
4.4	Tugas Dinas OPS, TMA Sisi Darat & Penerangan	53
4.4.1	Tugas Information Center	54
4.3.2	Tugas Informasi Keberangkatan Internasional	55
4.3.2	Tugas Informasi Kedatangan Internasional	55
4.3.2	Tugas Informasi Keberangkatan Domestik	56
4.3.2	Tugas Informasi Kedatangan Domestik	56
4.5	Macam Airlines yang Beroperasi di Bandar Udara	
	Ngurah Rai	56
4.5.1	Macam Airlines Menurut Jenis Pesawat dan Tujuan Penerbangan	57
4.5.2	Klasifikasi Airlines Menurut Kode Nama Untuk Daily Flight Schedule	59
BAB 5.	KESIMPULAN DAN SARAN	62
5.1	Kesimpulan	62
5.2	Saran	63
DAFTAR PUSTAKA.	64
LAMPIRAN		

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Bentuk Komunikasi Satu Tahap	13
2.2 Bentuk Komunikasi Dua Tahap	14
3.1 Struktur Organisasi Kantor Cabang PT. (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai	29
3.2 Foto Landasan Pacu PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai	38



DAFTAR TABEL

	Halaman
1.1 Jam Kerja Staff PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai	6
1.2 Jam Kerja Shift Pegawai Dinas Operasi TMA Sisi Darat dan Penerangan PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai	6
3.1 Nama Bandar Udara yang dikelola PT. (PERSERO) Angkasa Pura di Indonesia Beserta Lokasi Daerah	25
3.2 Data Komersial Terminal Keberangkatan Internasional	43
3.3 Data Komersial Terminal Kedatangan Internasional	43
3.4 Data Komersial Terminal Kedatangan Domestik	44
3.5 Data Komersial Terminal Keberangkatan Domestik	44
4.1 Lokasi Konter Informasi/Penerangan PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai	54
4.2 Macam Airlines Domestik, Jenis Pesawat serta Tujuan Penerbangan	57
4.3 Macam Airlines Internasional, Jenis Pesawat serta Tujuan Penerbangan	58
4.4 Macam Pesawat Charter yang tidak Terjadwal dan Jenis Pesawat	59
4.5 Kode Nama Pesawat/Airlines Untuk Jadwal Penerbangan	60

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Surat Pengantar Persetujuan PT (Persero) Angkasa Pura 1 Bandar Udara Ngurah Rai.
- Lampiran 2 : Surat Keterangan/Sertifikat Telah Mengikuti Kegiatan Praktek Kerja Nyata.
- Lampiran 3 : Struktur Organisasi PT (Persero) Angkasa Pura 1 Bandar Udara Ngurah Rai.
- Lampiran 4 : Daily Flight Schedule Handling By JAS Airport Services Ngurah Rai Airport Bali.
- Lampiran 5 : Merpati Nusantara Airlines Daily Flight Schedule.
- Lampiran 6 : Daily Flight Schedule Handling By Aero Bali Dirgantara Ngurah Rai Airport Bali.
- Lampiran 7 : Daily Flight Schedule Handling By GAPURA.
- Lampiran 8 : Data Statistik Kedatangan dan Keberangkatan Penumpang dan Pesawat Tahun 2009.
- Lampiran 9 : Public Address System (PAS).



BAB I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang mencapai tujuan nasional dengan melaksanakan pembangunan nasional secara merata. Pembangunan ini diwujudkan dari berbagai sektor baik dari Sumber Daya Alam, pariwisata, komunikasi dan teknologi informasi, pajak serta Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Dalam pelaksanaannya, sektor komunikasi dan informasi merupakan aspek dasar berkembang dan berjalannya sektor pendukung yang lain. Hal ini terjadi karena fungsi dan peranannya komunikasi disini sebagai moderator untuk memperkenalkan segala aspek yang ada untuk dimanfaatkan dan dikembangkan secara terus-menerus demi kemakmuran masyarakat.

Pada hakekatnya komunikasi merupakan proses penyampaian suatu informasi kepada orang lain yang di dalamnya mengandung suatu pesan, himbauan bahkan mungkin juga suatu gagasan. Dalam peranannya sebagai radar sosial, komunikasi berperan penting dalam hubungan antar individu, kelompok, suku bahkan ras suatu negara demi tercapainya tujuan bersama. Komunikasi tidak terbatas pada satu warga negara, tetapi juga dapat dilakukan antar warga negara dunia dengan menggunakan bahasa Internasional yang telah disepakati oleh komunitas dunia.

Demi tercapainya tujuan komunikasi diperlukan beberapa komponen yang mendukung terjadinya proses komunikasi, misalnya sumber informasi, komunikator, pesan/informasi, media komunikasi, komunikan serta efek dari komunikasi yang terselenggara. Ditinjau dari sudut media komunikasi dapat dibagi menjadi dua bagian yakni, komunikasi secara langsung dan tidak langsung. Komunikasi secara langsung terjadi ketika pihak komunikator bertemu dengan komunikan secara langsung, sedangkan komunikasi tidak langsung biasanya menggunakan media komunikator sebagai alat penyampai informasi.

Sedangkan sektor pembangunan nasional yang berperan penting bagi perekonomian negara selain sektor pariwisata adalah sektor usaha yang bergerak pada bidang industri berupa jasa pelayanan transportasi baik darat, laut maupun udara. PT (Persero) Angkasa Pura 1 merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang memiliki 14 kantor cabang Bandar Udara yang tersebar di seluruh Indonesia, salah satunya ialah Bandar udara Ngurah Rai-Bali. Sebagai pengelola kebandarudaraan yang bergerak dalam bidang penyediaan sistem transportasi udara, PT (persero) Angkasa Pura 1 Bandar Udara Ngurah Rai Bali selalu berupaya menyediakan jasa pelayanan bandar udara kelas Internasional sehingga dapat memberikan pelayanan yang memuaskan bagi para pengguna jasanya berupa fasilitas jasa aeronautika dan non aeronautika.

Untuk itu telah dibentuk Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara yang bertanggung jawab menyelenggarakan kegiatan jasa pelayanan informasi penerbangan yang mencakup pengumuman jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat udara, informasi transportasi dan akomodasi, informasi *airlines* serta fasilitas-fasilitas lainnya yang tersedia di Bandar Udara Ngurah Rai. Tugas Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan yang berstistem dasar pada komunikasi ini menuntut para petugas informasi memiliki penguasaan teknik bahasa komunikasi yang lancar agar tidak terjadi kesalahan ketika proses komunikasi berlangsung.

Oleh karena itu untuk menciptakan pelayanan yang berkualitas, banyak faktor yang harus diperhatikan seperti fasilitas pendukung, SDM, dan sistem produksi. Selain itu juga harus dapat memenuhi kebutuhan pengguna jasa dari sisi keamanan, kenyamanan, kelancaran, keteraturan dan ketertiban bandar udara. Untuk memenuhi pelayanan yang bermutu secara menyeluruh sangat tergantung dari Sumber Daya Manusia (SDM) di dalam pelaksanaannya. Salah satu indikator SDM yang baik dan berkualitas adalah memiliki disiplin kerja yang tinggi, sehingga semua tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepadanya dapat terselesaikan dengan baik.

Untuk itu, kegiatan yang dilakukan dalam rangka Praktek Kerja Nyata mahasiswa Program Studi Diploma III Bahasa Inggris Universitas Jember pada PT (Persero) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai Bali bertujuan untuk mengetahui sistem kinerja pada Divisi Operasi Bandar Udara khususnya pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan. Berdasarkan hasil kegiatan tersebut, penulis menyusun laporan sebagai tugas akhir Praktek Kerja Nyata yang berjudul **“Peranan Komunikasi Dalam Pelayanan Informasi Penerbangan Pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara Ngurah Rai-Bali”**.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas dapat dirumuskan permasalahan-permasalahan sebagai berikut:

- a. Bagaimana mekanisme pelayanan informasi pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara Ngurah Rai?
- b. Peranan komunikasi dalam pelayanan informasi penerbangan pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara.

1.3 Tujuan dan Manfaat Praktek Kerja Nyata

Praktek Kerja Nyata bagi mahasiswa merupakan bagian dari proses belajar yang berdasarkan pengalaman di luar sistem proses belajar mengajar tatap muka, setelah melaksanakan kegiatan tersebut, diharapkan mahasiswa akan memperoleh keterampilan fisik, intelektual, sosial dan managerial.

1.3.1 Tujuan Praktek Kerja Nyata

Tujuan Praktek Kerja Nyata adalah sebagai berikut :

- a. Mengetahui Peranan Komunikasi Dalam Pelayanan Informasi Kedatangan dan Keberangkatan Pesawat Udara pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan PT (PERSERO) Angkasa Pura I Kantor Cabang Bandar Udara Ngurah Rai-Bali.

- b. Untuk mendapatkan pengetahuan tentang mekanisme dan sistem kerja pada Divisi Operasi Bandara Udara di bagian Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan.
- c. Melatih mahasiswa untuk disiplin dan bertanggung jawab dalam bekerja, sebelum benar-benar terjun di dalam dunia kerja.
- d. Mempraktekkan teori yang telah diperoleh di dalam perkuliahan Program Diploma III Bahasa Inggris Fakultas Sastra Universitas Jember, melalui Praktek Kerja Nyata langsung di lapangan.
- e. Memenuhi persyaratan kelulusan untuk memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md) pada program Diploma III Bahasa Inggris Fakultas Sastra Universitas Jember.

1.3.2 Manfaat Praktek Kerja Nyata

a. Manfaat Bagi Mahasiswa

1. Menambah wawasan serta pengalaman khususnya dalam bidang informasi penerbangan, demi menciptakan profesionalisme kerja.
2. Mengetahui secara langsung peranan Bahasa Inggris sebagai sarana penyampaian informasi pada wisatawan asing maupun masyarakat lokal.
3. Menambah keahlian dan keterampilan yang dapat digunakan mencari lapangan pekerjaan.
4. Memperoleh data-data dan informasi yang diperlukan untuk penyusunan tugas akhir dari pelaksanaan Praktek Kerja Nyata.

b. Manfaat Bagi Perusahaan

1. Penyempurnaan dalam peningkatan mutu pendidikan.
2. Merupakan media untuk memperoleh tenaga kerja yang diperlukan di bidangnya.
3. Terjalin hubungan baik antara pihak Perusahaan dengan pihak Universitas.

c. Manfaat Bagi Universitas/Fakultas

1. Sebagai sarana evaluasi di bidang akademik.
2. Meningkatkan mutu pendidikan pada program Diploma III Bahasa Inggris Fakultas Sastra Universitas Jember.
3. Terjalin hubungan baik antara pihak Universitas dengan pihak Perusahaan.

1.4 Tempat, Jangka Waktu dan Jadwal Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata

1.4.1 Tempat Praktek Kerja Nyata

Praktek Kerja Nyata dilaksanakan di PT. (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai – Bali yang terletak di Jalan Raya I Gusti Ngurah Rai Denpasar-Bali. Sebagai Badan Usaha Milik Negara(BUMN) PT.(PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai merupakan instansi yang kegiatan usahanya menyediakan jasa transportasi udara yang dikelola menjadi bandar udara kelas Internasional sehingga dapat memberikan pelayanan dan kenyamanan yang memuaskan bagi para pengguna jasanya.

1.4.2 Jangka Waktu Praktek Kerja Nyata

Praktek Kerja Nyata dilaksanakan setelah adanya persetujuan dari pihak PT. (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai – Bali atas pengajuan proposal dan surat pengantar oleh penulis. Kegiatan Praktek Kerja Nyata berlangsung selama 2 (dua) bulan mulai tanggal 18 Januari 2010 sampai dengan 15 Maret 2010.

1.4.3 Jadwal Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata

Sesuai dengan prosedur dan peraturan yang berlaku pada Dinas Operasi TMA Sisi Darat dan Pencerangan, jadwal Kegiatan Praktek Kerja Nyata disesuaikan dengan waktu dan tempat kerja bagian informasi yang berbeda-beda setiap harinya. Hal ini dimaksudkan agar mahasiswa PKN dapat belajar secara maksimal tentang mekanisme dan sistem kerja bagian informasi serta mampu menyerap dan mengembangkan ilmu yang didapat untuk memasuki dunia kerja

yang sesungguhnya. Sedangkan prosedur untuk staf kantor pusat sesuai jam kerja yang ditetapkan oleh PT.(PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai. Selama Praktek Kerja Nyata Berikut uraian jadwal kerja staf dan pegawai PT. (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai.

Tabel 1.1 Jam Kerja Staff PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai

Hari	Jam kerja	Jam istirahat
Senin s/d Kamis	08.00-16.30 WITA	12.00-13.00 WITA
Jumat	08.00-16.00 WITA	11.00-12.30 WITA
Sabtu s/d Minggu	Libur	-

Tabel 1.2 Jam Kerja Shift Pegawai Dinas Operasi TMA Sisi Darat dan Penerangan PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai

Shift	Jam kerja
Shift Pagi	07.00-13.00 WITA
Shift Siang	13.00-19.00 WITA
Shift Malam	19.00-22.00 WITA
Nb: Untuk hari libur diperoleh tiga hari sekali setelah memenuhi ketiga shift di atas dengan baik.	

Sumber : PT. (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai-Bali.

1.5 Prosedur Praktek Kerja Nyata

Praktek Kerja Nyata merupakan mata kuliah wajib yang harus ditempuh oleh setiap mahasiswa guna melengkapi salah satu persyaratan memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md) pada program Diploma III Bahasa Inggris Fakultas Sastra Universitas Jember.

Melalui kegiatan Praktek Kerja Nyata ini diharapkan dapat menambah wawasan pengetahuan dan keterampilan setiap mahasiswa, sehingga mahasiswa dapat mengambil manfaat dari kegiatan ini. Sebelum melaksanakan kegiatan

Praktek Kerja Nyata ini setiap mahasiswa harus memenuhi persyaratan dengan melalui prosedur yang telah ditetapkan. Adapun prosedur itu sebagai berikut :

- a. Memilih instansi atau lembaga untuk melaksanakan Praktek Kerja Nyata.
- b. Membuat transkrip nilai mata kuliah yang telah ditempuh (minimal 64 SKS) sebagai persyaratan untuk mendapatkan surat pengantar dari Fakultas.
- c. Mengisi formulir pendaftaran Praktek Kerja Nyata.
- d. Mengajukan permohonan surat pengantar dari Fakultas.
- e. Menerima surat pengantar dari Fakultas.
- f. Mengantar atau mengirim surat pengantar Praktek Kerja Nyata pada instansi atau lembaga yang akan menjadi tempat pelaksanaan praktek kerja nyata.
- g. Menyerahkan balasan surat pengantar Praktek Kerja Nyata tersebut kepada Ketua Program Doploma III Bahasa Inggris Fakultas Sastra Universitas Jember.
- h. Menghadap pimpinan di Tempat Praktek Kerja Nyata pada hari pertama pelaksanaan praktek kerja nyata untuk mendapatkan pengarahan tentang prosedur dan tata kerja pada instansi atau lembaga tempat praktek kerja nyata.
- i. Melaksanakan Praktek Kerja Nyata serta mengikuti kegiatan yang berlangsung pada instansi atau lembaga tempat melaksanakan Praktek Kerja Nyata.
- j. Menghimpun data untuk menyusun laporan akhir pelaksanaan Praktek Kerja Nyata.
- k. Membuat serta menyusun Laporan Akhir dari kegiatan Praktek Kerja Nyata yang telah berlangsung.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Konsep Dasar

Kegiatan praktek kerja nyata merupakan bentuk implementasi dari suatu konsep dasar atau teori yang diperoleh di perguruan tinggi. Konsep dasar atau teori ini berfungsi sebagai landasan pemikiran bagi peneliti dalam memecahkan rumusan masalah yang ada.

Pengertian teori menurut Singarimbun (1987:34) adalah serangkaian asumsi, konsep, konstruk, definisi, dan proporsi untuk merangkai suatu fenomena sosial secara sistematis dengan cara merumuskan hubungan antara konsep. Untuk lebih jelasnya Singarimbun dan Effendi (1987:34) mengemukakan bahwa suatu konsep merupakan abstrak mengenai suatu fenomena yang dirumuskan atas dasar generalisasi dari sejumlah karakteristik, kejadian, keadaan, kelompok atau individu tertentu.

Dapat disimpulkan bahwa konsep dasar adalah jembatan antara pemikiran dan realita atau lebih jelasnya konsep merupakan definisi singkat dari sejumlah gejala yang akan diteliti sehingga dapat menghubungkan dunia observasi dengan dunia teori atau antara abstrak dengan realita.

2.2 Pengertian Komunikasi

Kata atau istilah komunikasi berasal dari kata *Communicatio* atau *Communicare* yang artinya “berbagi” atau “menjadi milik bersama”. Dengan demikian komunikasi menurut ahli kamus bahasa menunjuk pada suatu upaya yang bertujuan berbagi untuk mencapai kebersamaan. Sejalan dengan perkembangan ilmu komunikasi sebagai ilmu sosial yang bersifat multi disiplin, definisi-definisi yang diberikan para ahli pun menjadi semakin banyak dan beragam. Masing-masing mempunyai penekanan arti, cakupan, dan konteksnya yang berbeda satu sama lainnya.

Menurut Barelson dan Steiver (1964:58) mengemukakan bahwa komunikasi adalah poses penyampaian informasi, gagasan, emosi, keahlian, dan

lain-lain melalui penggunaan simbol-simbol seperti kata-kata, gambar-gambar, angka-angka dan sejenisnya. Dari definisi tersebut secara umum komunikasi dapat didefinisikan suatu proses penyampaian pesan dengan menggunakan lambang dari komunikator (*source*) kepada penerima pesan (*receiver*) melalui media dengan tujuan tertentu.

2.3 Peranan Komunikasi

Komunikasi yang pada hakekatnya merupakan proses penyampaian pesan, tentu saja melibatkan dua pihak, yaitu pihak yang menyampaikan pesan serta pihak penerima pesan. Oleh sebab itu dapat kita simpulkan bahwa komunikasi sangat berperan penting dalam hubungan antar manusia, oleh karena itu berikut empat fungsi atau peranan komunikasi, yaitu:

a. Sebagai Radar Sosial

Dalam peranannya sebagai radar sosial, komunikasi dapat berperan sebagai media untuk mencari dan mengumpulkan informasi atau untuk menyampaikan informasi. Contohnya seperti pada Dinas Penerangan Bandar Udara Ngurah Rai yang menggunakan media interkom sebagai alat penyampaian informasi pengumuman jadwal penerbangan pesawat udara.

b. Sebagai Pembuat Keputusan

Dalam peran sebagai pembuat keputusan, komunikasi dapat dipakai sebagai alat untuk mempengaruhi masyarakat sosial untuk suatu kepentingan tertentu. Misalnya penulisan berita media komunikasi cetak atau elektronik tentang suatu produk perusahaan dengan kualitas dan kuantitasnya terjangkau, sehingga dapat mempengaruhi masyarakat untuk mengambil keputusan memilih produk perusahaan tersebut.

c. Sebagai Pengajaran

Dalam peran pengajaran, komunikasi dapat digunakan sebagai alat untuk menyampaikan atau menerima pesan yang berupa ilmu religi, pengetahuan dan teknologi. Seperti contoh formal yakni dalam kegiatan

belajar mengajar di sekolah, sedang proses pendidikan informal diterapkan melalui komunikasi keluarga antara orang tua dan anak dalam hal mengajarkan agama, etika dan nilai-nilai moral kehidupan.

d. Sebagai Penghibur

Dalam peranan atau fungsi untuk menghibur, komunikasi dapat dipakai sebagai alat untuk menghibur masyarakat atau golongan tertentu yang biasanya menggunakan media komunikasi dengan media komunikasi elektronik ataupun surat kabar.

2.4 Unsur-Unsur Komunikasi

Unsur-unsur atau komponen komunikasi merupakan elemen-elemen penting dan mendasar untuk terjadinya proses komunikasi. Untuk tercapainya suatu tujuan komunikasi maka unsur-unsur ini harus berfungsi dan saling berkaitan dalam suatu proses komunikasi. Berikut unsur-unsur dari komunikasi:

a. Sumber (*Source*)

Sumber adalah dasar yang digunakan dalam penyampaian pesan dapat dikatakan sebagai pemegang inisiatif suatu pesan atau pembuat gagasan. Sumber dapat berupa orang, institusi, organisasi, data, buku, dan lain-lain.

b. Komunikator (*Communicator*)

Komunikator adalah pihak yang menyampaikan pesan atau informasi. Komunikator ini dapat berupa seseorang, kelompok orang, atau organisasi komunikasi (surat kabar, radio, televisi dll).

c. Pesan (*Message*)

Pesan merupakan stimulus atau stimulasi yang dikomunikasikan dari komunikator kepada komunikan. Pesan sebagai stimulus adalah segala sesuatu yang dapat ditangkap oleh alat indra, bisa berupa isyarat atau symbol-simbol yang diberi atau mengandung arti. Pesan dapat disampaikan baik secara langsung maupun dengan menggunakan media atau saluran komunikasi.

d. *Media (Channel)*

Media atau channel adalah alat atau sarana yang digunakan oleh komunikator untuk menyampaikan pesan komunikasi kepada komunikan. Dalam kegiatan berkomunikasi maka media dibagi menjadi dua, yaitu media massa (Pers, Televisi, Radio dll) dan non massa (Surat, Telepon, Organisasi atau instansi dll).

e. *Komunikan (Communican)*

Komunikan atau penerima pesan dapat digolongkan ke dalam 3 jenis yakni perorangan, kelompok dan masa sesuai dengan sasaran komunikasi. Sebagaimana juga komunikator dalam komunikasi timbal balik, komunikan pada waktu-waktu tertentu dapat berubah menjadi komunikator.

f. *Hasil (Effect)*

Efek adalah hasil akhir dari suatu komunikasi, yakni sikap atau perilaku orang atau masyarakat. Sikap atau perilaku yang mendukung atau sesuai dengan pesan yang disampaikan menunjukkan bahwa komunikasi efektif atau tujuan komunikasi tercapai.

2.5 Jenis Komunikasi

Jenis komunikasi dapat dilihat dari beberapa sudut:

2.5.1 Sudut Media

Dari sudut media komunikasi dapat dibagi ke dalam 2 bentuk yakni: komunikasi langsung (primer) dan komunikasi tidak langsung (sekunder).

a. *Komunikasi Langsung (Komunikasi Primer)*

Komunikasi bentuk ini adalah berkomunikasi secara langsung tanpa menggunakan media massa artinya tanpa menggunakan suatu alat perantara teknik, baik teknik cetakan maupun teknik elektronik. Dalam komunikasi primer komunikasi berbentuk bahasa atau gerakan anggota tubuh yang mengandung makna disertai penggunaan isyarat-isyarat.

b. Komunikasi Tidak Langsung (*Komunikasi Sekunder*)

Yakni proses komunikasi yang menggunakan alat perantara teknik atau media untuk menyampaikan dan menyebarkan suatu informasi pada jumlah penerima pesan yang lebih luas. Dalam prosesnya hal ini dapat mengatasi batas-batas masalah komunikasi yang dapat dipengaruhi oleh batas geografis maupun ruang dan waktu.

2.5.2 Sudut Besarnya Sasaran

Dari sudut besarnya sasaran komunikasi dapat dibagi ke dalam 3 bentuk yakni sebagai berikut:

a. Komunikasi Massa (*Mass Communication*)

Komunikasi massa adalah komunikasi yang sarasanya adalah massa, yaitu kelompok orang dalam jumlah besar, umumnya tak terhitung dan tak dikenal. Komunikator pada komunikasi massa ialah orang yang dilembagakan atau mengatas namakan lembaga. Misalnya bidang penerangan, pemerintah, dan pers.

Karena proses penyampaian melalui media, komunikasi massa mempunyai karakteristik sebagai berikut:

- 1) Bersifat simultan atau serempak, maksudnya mampu membina keserempakan hubungan dengan khalayak dalam menyampaikan pesan walaupun penerima yang satu dengan yang lainnya terpisah dengan jarak yang berjauhan.
- 2) Bersifat umum, maksudnya pesan-pesan yang ditunjukkan kepada umum dan untuk kepentingan umum.
- 3) Komunikan bersifat heterogen, karena daya jangkau kepada msyarakat sangat luas maka tentu saja komunikannya terdiri dari beraneka macam golongan dan suku.
- 4) Berlangsung satu arah, artinya *feedback* atau timbal balik yang diharapkan jarang muncul atau sangat lambat.
- 5) Komunikatornya bersifat melembaga dan tidak bersifat pribadi.

b. Komunikasi Kelompok

Komunikasi kelompok adalah komunikasi yang sasarannya adalah sekelompok orang yang umumnya bisa dihitung dan dikenal. Komunikasi ini bersifat langsung dan timbal balik. Dengan komunikasi kelompok bisa dicapai tingkat pemahaman atau kesadaran karena mereka mengetahui bahwa anggota kelompok yang lain juga menerima, jadi ada semacam dukungan kelompok. Oleh karena itu biasanya komunikasi kelompok dilakukan sebagai tindak lanjut dari komunikasi massa.

c. Komunikasi Perorangan

Komunikasi perorangan disebut juga komunikasi interpersonal atau antarpribadi, yang merupakan penyampaian pesan dari seseorang kepada orang lain dengan efek dan umpan balik secara langsung. Komunikasi ini umumnya dilakukan dengan berhadapan langsung atau melalui media komunikasi.

2.5.3 Sudut Tahap Penyampaian Pesan

Dari sudut tahap-tahap penyampaian pesan, komunikasi dapat berbentuk:

a. Komunikasi Satu Tahap (*One Step Flow Communication*)

Dalam bentuk ini sumber informasi atau komunikator menyampaikan pesannya langsung kepada komunikan atau masyarakat. Prosesnya dapat satu arah maupun dua arah.

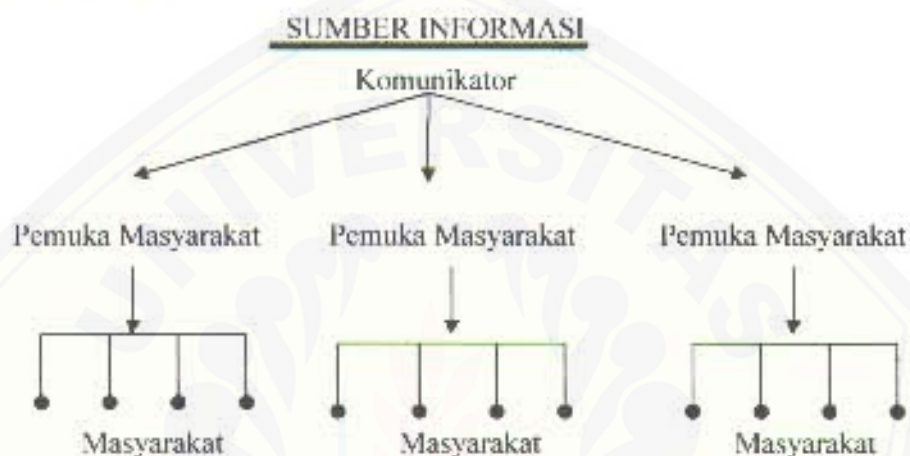
Gambar 2.1: Bentuk Komunikasi Satu Tahap



b. Komunikasi Dua Tahap (*Two Step Flow Communication*)

Pada bentuk ini sumber informasi tidak langsung menyampaikan pesannya kepada masyarakat tetapi melalui orang-orang tertentu seperti tokoh atau pemuka masyarakat, kemudian baru diteruskan kepada anggota-anggota masyarakat.

Gambar 2.2: Bentuk Komunikasi Dua Tahap



c. Komunikasi Berantai

Dalam komunikasi ini pesan disampaikan secara berantai dari seseorang kepada orang lain secara sambung-menyambung. Kelemahan dari komunikasi berantai ini adalah pesan bisa menyimpang dari isi pesan awal setelah sampai pada komunikan terakhir.

d. Komunikasi Sosial

Komunikasi sosial biasanya berbentuk komunikasi langsung, oleh karena itu bersifat lisan. Komunikasi sosial selalu mempunyai pengaruh dan berakibat pada kehidupan suatu kelompok sosial. Komunikasi sosial terjadi dan dilaksanakan berdasarkan norma-norma yang berlaku dalam masyarakat, mengikuti tradisi dan sistem komunikasi setempat yang tersedia.

2.6 Fungsi, Tujuan dan Akibat Komunikasi

2.6.1 Fungsi Komunikasi

Istilah fungsi digunakan untuk menunjukkan pada suatu kegiatan manusia dalam upaya mencapai tujuan. Fungsi menunjukkan pula suatu proses yang sedang atau akan berlangsung. Mengingat komunikator adalah salah satu unsur/pelaksanaan dalam proses komunikasi maka fungsi-fungsi komunikator adalah juga termasuk di dalam fungsi-fungsi komunikasi. Menurut Harold D Lasswell komunikasi mempunyai tiga fungsi sosial yaitu:

a. Fungsi Pengawasan (*Surveillance*)

Fungsi pengawasan menunjuk pada upaya pengumpulan, pengolahan, dan penyebarluasan suatu informasi. Upaya ini selanjutnya diarahkan pada tujuan untuk melayani dan memuaskan para komunikan di dalam proses komunikasi.

b. Fungsi Korelasi (*Correlation*)

Fungsi korelasi menunjuk pada upaya memberikan interpretasi atau penafsiran informasi mengenai suatu peristiwa yang terjadi. Atas dasar interpretasi informasi ini diharapkan berbagai kalangan atau bagian masyarakat mempunyai pemahaman, tindakan atau reaksi yang sama.

c. Fungsi Sosialisasi

Fungsi sosialisasi menunjuk pada upaya penerangan dan penyampaian informasi secara massa melalui media komunikasi yang tersedia. Suatu komunikasi tidak akan efektif apabila tidak ada kepentingan bersama di dalamnya, sehingga antara komunikator dan komunikan harus saling membutuhkan.

2.6.2 Tujuan Komunikasi

Dalam menjalankan tugasnya seorang komunikator atau pemberi informasi harus memahami terlebih dahulu tujuan dan hasil komunikasi, hal ini

dilakukan agar apa yang telah disampaikan dalam kegiatan informasi dapat dipahami bersama sehingga komunikasi dapat terlaksana dengan baik dan efektif. Pada umumnya komunikasi mempunyai beberapa tujuan antara lain:

a. Agar dapat dimengerti

Sebagai komunikator, kita harus menjelaskan dan memberi pengertian kepada komunikan dengan sebaik-baiknya sehingga mereka mempunyai persepsi atau pengertian yang sama dan dapat mengikuti pesan yang telah disampaikan.

b. Memahami orang lain

Sebagai pemberi informasi, kita harus memahami apa yang menjadi keinginan masyarakat agar pesan yang disampaikan searah dengan harapan dan keinginan mereka.

c. Gagasan dapat diterima

Pesan atau gagasan yang kita sampaikan hendaknya diusahakan agar dapat diterima oleh orang lain. Upaya ini hendaknya dilakukan dengan menyertakan bukti, fakta serta data-data yang mendukung gagasan tersebut.

d. Menggerakkan orang lain

Dalam hal ini komunikasi juga bertujuan mendorong atau menggerakkan orang lain untuk melakukan sesuatu, tentu saja sesuai dengan pesan yang kita sampaikan. Tetapi perlu diingat dan disampaikan kepada masyarakat tentang cara-cara yang baik untuk melakukannya.

2.6.3 Akibat Komunikasi

Secara umum akibat atau hasil komunikasi ini dapat terjadi dalam tiga tahap:

a. Tahap Kognitif

Yaitu tahap pengenalan atau penyampaian informasi. Dalam tahap ini komunikator menyampaikan atau memperkenalkan suatu informasi kepada

komunikasikan yang diharapkan dapat memahami isi informasi sekaligus mendapat pengetahuan baru yang sebelumnya tidak atau belum tahu menjadi paham.

b. Tahap Afektif

Yaitu tahap pembentukan sikap atau perasaan. Dalam tahap ini diharapkan komunikasikan mendukung informasi/gagasan yang disampaikan atau yang ditawarkan oleh komunikator. Dengan demikian akan terjadi perubahan dan pembentukan sikap dari komunikasikan yang bersikap mendukung atau menolak gagasan yang disampaikan oleh komunikator.

c. Tahap Konatif

Yaitu tahap pembentukan atau perubahan perilaku. Dalam tahap ini komunikasikan diharapkan melakukan tindakan sebagaimana yang diharapkan oleh pesan yang disampaikan oleh komunikator.

2.7 Hambatan-Hambatan Komunikasi

Untuk mencapai komunikasi yang efektif tidaklah mudah, sebab banyak faktor yang merintangikan proses tersebut yang disebut hambatan-hambatan komunikasi. Faktor penghambat ini dapat berasal dari pihak komunikasikan, komunikasikan ataupun hal-hal lain yang ikut mempengaruhi efektivitas komunikasi, misalnya faktor lingkungan atau faktor media. Berikut beberapa hambatan komunikasi adalah:

2.7.1 Hambatan Semantik

Hambatan semantik adalah hambatan yang disebabkan faktor bahasa yang digunakan oleh para pelaku komunikasi. Sehubungan dengan kemungkinan terjadinya hambatan semantik, pesan yang disampaikan hendaknya menggunakan kata-kata yang mempunyai arti denotatif, yakni arti yang dapat diterima secara umum oleh banyak orang dengan bahasa dan tata krama serta kebudayaan yang ramah.

2.7.2 Hambatan Mekanik

Hambatan mekanik ialah hambatan yang disebabkan oleh faktor elektrik, mesin atau media, dan lain-lain. Misalnya, kerusakan pada monitor kedatangan dan keberangkatan Pesawat pada terminal Bandar Udara Ngurah Rai disebabkan oleh kerusakan sistem jaringan pusat informasi.

2.7.3 Hambatan Ekologis

Hambatan ekologis merupakan hambatan dalam proses komunikasi yang berasal dari lingkungan sekitar proses komunikasi tersebut berlangsung. Misalnya suara speaker yang terlalu keras atau gemuruh pesawat terbang.

2.7.4 Hambatan Antropologis

Hambatan antropologis ialah hambatan dalam proses komunikasi yang disebabkan oleh perbedaan pada diri manusia. Perbedaan tersebut dapat terjadi berupa perbedaan dalam hal suku, warna kulit, kebudayaan, norma yang berlaku, cara dan gaya hidup dan lain sebagainya. Hambatan antropologis dapat dan mudah dihindari bila komunikator memahami dan berusaha menyesuaikan diri terlebih dahulu dengan kondisi perbincangan ketika berkomunikasi.

2.7.5 Hambatan Psikologis

Hambatan psikologis ialah hambatan yang disebabkan oleh faktor-faktor kejiwaan, misalnya apabila komunikan sedang dalam keadaan emosional, sedih, marah atau kesal. Keadaan itu akan berdampak negatif pada proses komunikasi ketika memberikan suatu informasi.

2.8 Sistimasi Pelayanan

2.8.1 Pengertian Pelayanan

Secara etimologis arti pelayanan ialah orang yang melayani, pembantu, pesuruh. Sedangkan publik berarti orang banyak (umum). Jadi pelayanan publik berarti orang yang melayani, membantu, menjadi bagi orang banyak (umum)

entah itu melayani dalam segi kepentingan umum ataupun segi pelayanan informasi.

2.8.2 Pelayanan Publik

Di dalam Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara No. 63/2003, yang dimaksud dengan pelayanan publik adalah segala kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan maupun pelaksanaan ketentuan perundang-undangan. Pelayanan publik dapat dikelompokkan menjadi tiga kelompok yaitu kelompok pelayanan administratif, pelayanan barang dan pelayanan jasa berupa informasi dan penerangan.

2.8.3 Prinsip dan Mekanisme Pelayanan

Dalam mewujudkan pelayanan yang baik dan bermanfaat bagi publik atau masyarakat umum, harus berdasarkan pada beberapa prinsip pelayanan prima yakni sebagai berikut:

- a. *Appropriateness* yakni proses pelayanan harus relevan dan signifikan sesuai dengan kepentingan apa yang dibutuhkan oleh para pengguna jasa pelayanan.
- b. *Accessibility* yakni jenis pelayanan yang disediakan harus dengan mudah dapat diakses sedekat dan sebanyak mungkin oleh pengguna pelayanan.
- c. *Continuity* yakni proses dan mutu pelayanan yang diberikan harus secara terus menerus tersedia bagi masyarakat pengguna pelayanan.
- d. *Technicality* yakni pelayanan yang diberikan bagi publik harus ditangani oleh petugas yang benar-benar memiliki kecakapan teknis pelayanan tersebut berdasarkan kejelasan, ketepatan, dan kemantapan aturan sistem, prosedur dan instrumen pelayanan baku.
- e. *Profitability* yakni pelayanan yang diberikan harus benar-benar dapat memberikan keuntungan ekonomis dan sosial kepada perusahaan maupun publik.
- f. *Equitability* yakni pelayanan yang harus tersedia dan dapat diakses dan diberikan secara adil dan merata kepada segenap anggota tanpa terkecuali.

- g. *Transparency* yakni mutu pelayanan yang diberikan dilakukan secara transparan sehingga masyarakat pengguna pelayanan dapat menggunakan hak dan kewajiban atas pelayanan tersebut dengan baik dan benar.
- h. *Accountability* yakni pada dasarnya petugas mempunyai tugas memberikan pelayanan sebaik-baiknya pada pengguna jasa pelayanan.
- i. *Effectiveness* yakni pelayanan harus dilaksanakan secara berhasil guna sesuai dengan biaya dan manfaat sebagaimana yang diinginkan oleh publik.

2.9 Fasilitas Komunikasi Penerbangan

Fasilitas Komunikasi Penerbangan dapat dikelompokkan atas 2 (dua) kelompok yaitu:

2.9.1 Peralatan komunikasi Antar Stasiun Penerbangan (*Aeronautical Fixed Services / AFS*).

Komunikasi Antar stasiun Penerbangan, yaitu hubungan/komunikasi antara satu stasiun penerbangan dengan stasiun penerbangan yang lain (*point to point*). Peralatan-peralatan yang digunakan adalah:

a. Automatic Message Switching Centre (AMSC)

Sarana komunikasi teleprinter antar unit-unit AIS (*Air Traffic Services*) dengan memakai transmisi satelit (VSAT: *Very Small Aperture Terminal*), dimana berfungsi sebagai pengontrol berita.

b. Teleprinter Machine

Peralatan komunikasi yang digunakan untuk mengirim dan menerima berita-berita penerbangan dalam bentuk berita tertulis, dimana peralatan ini terhubung dengan suatu jaringan yang mencakup seluruh dunia yang ditetapkan berdasarkan ketentuan ICAO (*AFTN: Aeronautical Fixed Telecommunication Network*).

c. Very Small Aperture Terminal (VSAT)

Fasilitas transmisi dimana pemancar dan penerimanya pada frekuensi yang berbeda sehingga komunikasi dapat berlangsung secara *full duplex* dengan menggunakan media satelit.

e. Radio Link

Suatu pemancar dan penerima dengan frekuensi yang berbeda sehingga komunikasi dapat berlangsung secara *full duplex*. Dalam system transmisi dengan Radio Link, data awal diubah oleh suatu *interface* atau modem kemudian dimodulasikan ke pemancar dan oleh penerima diproses sebaliknya.

f. Direct Speech

Peralatan komunikasi yang digunakan untuk melakukan pertukaran berita secara langsung untuk koordinasi antar unit-unit *Air Traffic Services* (ATS).

g. ATS Message Handling System (AMHS).

System di dalam ATN yang digunakan untuk menggantikan AFTN (suatu struktur jaringan hubungan komunikasi seluruh dunia yang ditetapkan berdasarkan ketentuan ICAO (Anex 10, Volume II) dimana berita secara tertulis (*printed*) disimpan dan disalurkan dengan menggunakan prosedur yang berorientasi pada karakter dalam melakukan pertukaran berita-berita penerbangan.

h. ATN System (*Ground-Ground*)

Jaringan global yang menyediakan komunikasi digital untuk sistem automasi yang mencakup *Air Traffic Service Communication* (ATSC), *Aeronautical Operation Control* (AOC), *Aeronautical Administrative Communication* (AAC) dan *Aeronautical Passenger Communication* (APC).

2.9.2 Peralatan Komunikasi Lalu Lintas Penerbangan (*Aeronautical Mobile Services / AMS*).

Komunikasi Lalu Lintas Penerbangan merupakan hubungan/komunikasi timbal balik antara pesawat udara dengan unit-unit ATS di darat. Peralatan-peralatan yang digunakan adalah:

a. High Frequency / *Air Ground Communication* (HF/AG)

Peralatan *transceiver* (Pemancar dan Penerima) yang digunakan untuk komunikasi antar pilot atau pesawat udara dengan unit-unit ATS (FSS, FIC) dalam bentuk suara yang bekerja pada frekuensi HF ditujukan untuk melayani suatu daerah tertentu yang dibagi atas 2 (dua) wilayah, yaitu:

- 1) RDRA (*Regional and Domestic Air Route Area*), untuk pelayanan penerbangan domestik dengan menggunakan pemancar sebesar 1KW atau lebih kecil.
- 2) MWARA (*Major World Air Route Area*), untuk pelayanan penerbangan Internasional dengan menggunakan pemancar sebesar 3-5 KW.

b. VHF A/G (AFIS, ADC, APP)

Peralatan *transceiver* (pemancar dan penerima) yang digunakan untuk komunikasi antar pilot (pesawat udara) dengan pemandu lalu lintas udara (unit ATS) dalam bentuk suara yang bekerja pada frekuensi VHF.

c. VHF - ER (ACC)

Untuk memenuhi kebutuhan pelayanan ACC (*Area Control Center*) yang mempunyai wilayah tanggung jawab yang sangat luas, maka di beberapa tempat dipasang peralatan VHF- Extended Range (VHF-ER). Pemancar penerima serta tiang antena VHF yang sangat tinggi ditempatkan di daerah pegunungan atau di daerah daratan tinggi. Selanjutnya dibangun stasiun radio untuk penempatan peralatan dimaksud, sehingga dapat menjangkau daerah yang sangat luas sesuai kebutuhan.

d. ATIS

Fasilitas di bandara yang secara terus menerus menyiarkan (*broadcast*) informasi-informasi penting seperti cuaca, R/W in use dan terminal area. Rekaman informasi yang dibroadcast secara terus-menerus (30 menit sekali upgrade) ini membantu untuk meningkatkan efisiensi dan mengurangi beban kerja ATC dengan repetitive transmisi untuk informasi penting secara rutin.

e. Recorder

Perangkat perekam yang dihubungkan dengan seluruh perangkat komunikasi yang ada, sehingga proses pengendalian penerbangan yang dilaksanakan oleh petugas LLU (Lalu Lintas Udara) selalu ada bukti jika suatu saat diperlukan.

f. VHF Data Link

Menggunakan protokol *Bit Oriented* dan memakai model referensi OSI (*Open System Interconnection*), dirancang sebagai *subnetwork* dari ATN untuk komunikasi digital aeronautika guna kebutuhan ATS (*Air Traffic Service*) dan AOC (*Airline Operation Centre*).



BAB 3. GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

3.1 Sejarah Berdirinya PT (PERSERO) Angkasa Pura

PT. (PERSERO) Angkasa Pura didirikan pada tanggal 20 Februari 1962 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 33 tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran yang mempunyai tugas pokok sebagai pengelola Bandar Udara Internasional Kemayoran Jakarta. Pada tanggal 17 Mei 1965 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 21 tahun 1965 Pemerintah merubah nama PN Angkasa Pura "Kemayoran" menjadi PN Angkasa Pura dengan maksud untuk lebih membuka kemungkinan mengelola bandar udara lain di wilayah Indonesia.

Dalam rangka pembagian wilayah pengelolaan bandar udara, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 25 tahun 1987 tanggal 19 Mei 1987 nama Perusahaan Umum (PERUM) Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Angkasa Pura I, hal ini sejalan dengan dibentuknya Perusahaan Umum (PERUM) Angkasa Pura II yang secara khusus diberi tugas untuk mengelola Bandar Udara Soekarno Hatta dan Halim Perdanakusuma.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1992 bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Angkasa Pura I diubah menjadi Perusahaan Angkasa Pura 1 (PERSERO) dengan Akta Notaris Muhani Salim, SH tanggal 3 Januari 1993 dan telah memperoleh persetujuan Menteri Kehakiman dengan keputusan Nomor C2-470.HT.01.01 Tahun 1993 tanggal 24 April 1993 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Nomor 52 tanggal 29 Juni 1993 dengan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 2914/1993.

Pada tanggal 24 Oktober 1974 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 1974 Pemerintah mengubah status badan hukum Perusahaan dari Perusahaan Negara (PN) menjadi Perusahaan Umum (PERUM). Pada tanggal 1 Oktober 1985 Bandar Udara Internasional Kemayoran ditutup dan mengalihkan seluruh kegiatan operasinya ke Bandar Udara Soekarno-Hatta. Anggaran Dasar

Perusahaan terakhir diubah berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham tanggal 14 Januari 1998 dan telah diaktakan dengan akta Notaris Imas Fatimah, SH Nomor 30 tanggal 18 September 1998.

Perubahan Anggaran Dasar telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia Nomor C2-25829.HT.01.04 Tahun 1998 tanggal 19 November 1998 dan dicantumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Nomor 50 tanggal 22 Juni 1999 dengan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 3740/1999. Saat ini Angkasa Pura mengelola 14 (empat belas) bandar udara di kawasan Barat dan Kawasan Tengah Indonesia serta mengelola 2 (dua) Kargo Warehousing yaitu:

Tabel 3.1: Nama Bandara yang dikelola PT. (PERSERO) Angkasa Pura di Indonesia Beserta Lokasi Daerahnya.

No.	Nama Bandara	Lokasi Bandara
1.	Bandara Soekarno Hatta	Jakarta
2.	Bandara Ngurah Rai	Bali
3.	Bandara Juanda	Surabaya
4.	Bandara Hasanudin	Ujung Pandang
5.	Bandara Sepinggan	Balikpapan
6.	Bandara Frans Kaisiepo	Biak
7.	Bandara Sam Ratulangi	Manado
8.	Bandara Syamsudin Noor	Banjarmasin
9.	Bandara Ahmad Yani	Semarang
10.	Bandara Adisutjipto	Yogyakarta
11.	Bandara Adisumarmo	Surakarta
12.	Bandara Selaparang	Mataram
13.	Bandara Pattimura	Ambon
14.	Bandara El Tari	Kupang
15.	Warehousing Bandara Hasanuddin	Makassar
16.	Warehousing Bandara Sepinggan	Balikpapan

3.2 Sejarah Berdirinya PT. (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai

Bandar Udara Ngurah Rai dibangun pada tahun 1931 dengan landasan dari rumput di tengah ladang dan pekuburan di desa Tuban. Kemudian pada tahun 1941 - 1947 diadakan perbaikan dan perpanjangan landasan menjadi 45 M x 1600 M dan diberi nama Pelabuhan Udara Tuban karena berlokasi di desa Tuban.

Pada tahun 1949 mulai dibangun gedung terminal dan fasilitas penerbangan lainnya. Sedangkan pelayanan penerbangan Internasional dimulai sejak tahun 1959 dan pengakuan dari ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) baru didapat pada tahun 1963. Dari tahun 1965 sampai dengan tahun 1969 dilaksanakan pembangunan Gedung Terminal Internasional serta perpanjangan landasan pacu sehingga menjadi 45 M x 2.700 M dengan cara mengurug laut sampai sejauh sekitar 1000 meter.

Penyelesaian pekerjaan ini ditandai dengan sebuah acara peresmian pada tanggal 1 Agustus 1969 oleh Presiden Soeharto dan sekaligus merubah nama Pelabuhan Udara Tuban menjadi Pelabuhan Udara Internasional Ngurah Rai - Bali. Untuk mengantisipasi lonjakan penumpang dan kargo maka pada tahun 1975 sampai dengan tahun 1978 kembali dibangun gedung Terminal Internasional baru. Sedangkan Terminal Internasional lama diubah menjadi Terminal Domestik dan untuk Terminal Domestik lama digunakan sebagai Gedung Cargo dan Gedung Catering.

Pada tanggal 1 Oktober 1980 berdasarkan Peraturan Pemerintah No.26 tahun 1980, pengelolaan Pelabuhan Udara Internasional Ngurah Rai dialihkan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara kepada Perum Angkasa Pura. Sejak saat itu fasilitas Pelabuhan Udara (Apron, gedung terminal, dan lain-lain) tahap demi tahap dikembangkan oleh Perum Angkasa Pura, yang pada tahun 1986 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 25 tahun 1986 berubah nama menjadi Perum Angkasa Pura I. Sedangkan istilah Pelabuhan Udara diubah menjadi Bandar Udara berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.213/HK.207/Phb-85 pada tanggal 1 September 1985.

Pulau Bali dengan daya tarik pariwisatanya yang luar biasa kembali menuntut pengembangan fasilitas Bandara. Proyek Pengembangan Bandar Udara Ngurah Rai Tahap I dilaksanakan sejak tanggal 1 Oktober 1989 sampai dengan 31 Agustus 1992 yang meliputi pekerjaan-pekerjaan perpanjangan landasan-pacu menjadi 3.000 M, relokasi taxiway, perluasan apron, pengembangan Gedung Terminal Penumpang dan Cargo serta pengembangan fasilitas navigasi udara dan fasilitas catu bahan bakar pesawat udara. Dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah No.5 tahun 1992 maka Perum Angkasa Pura I dialihkan bentuknya menjadi PT. (PERSERO) Angkasa Pura I. Aktivitas usaha dilakukan di Bandar Udara mulai dari penyediaan fasilitas penerbangan sampai dengan jasa penunjang penerbangan dan kebandarudaraan. Proyek tahap II dilaksanakan pada tanggal 10 Februari 1998 dan direncanakan selesai sepenuhnya Juni 2000.

3.2 Visi dan Misi PT. Angkasa Pura I Ngurah Rai Bali

PT (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai memiliki beberapa visi dan misi yakni sebagai berikut.

3.2.1 Visi PT. Angkasa Pura I Ngurah Rai Bali

- a. PT Angkasa Pura I Menjadi perusahaan pelayanan jasa navigasi penerbangan dan pengelola Bandar Udara kelas dunia yang memberikan nilai tambah kepada mitra kerja (*stake holder*).
- b. PT. Angkasa Pura I menjadi perusahaan yang dapat diandalkan oleh perusahaan penerbangan, pemegang saham pemerintah, masyarakat dan karyawan sejajar dengan perusahaan sejenis di kawasan Asia Pasifik.
- c. PT Angkasa Pura I menjadi perusahaan yang efisien, proaktif mengandalkan sistem prosedur yang selalu konsisten terhadap kualitas pelayanan.

3.2.2 Misi PT. Angkasa Pura I Ngurah Rai Bali

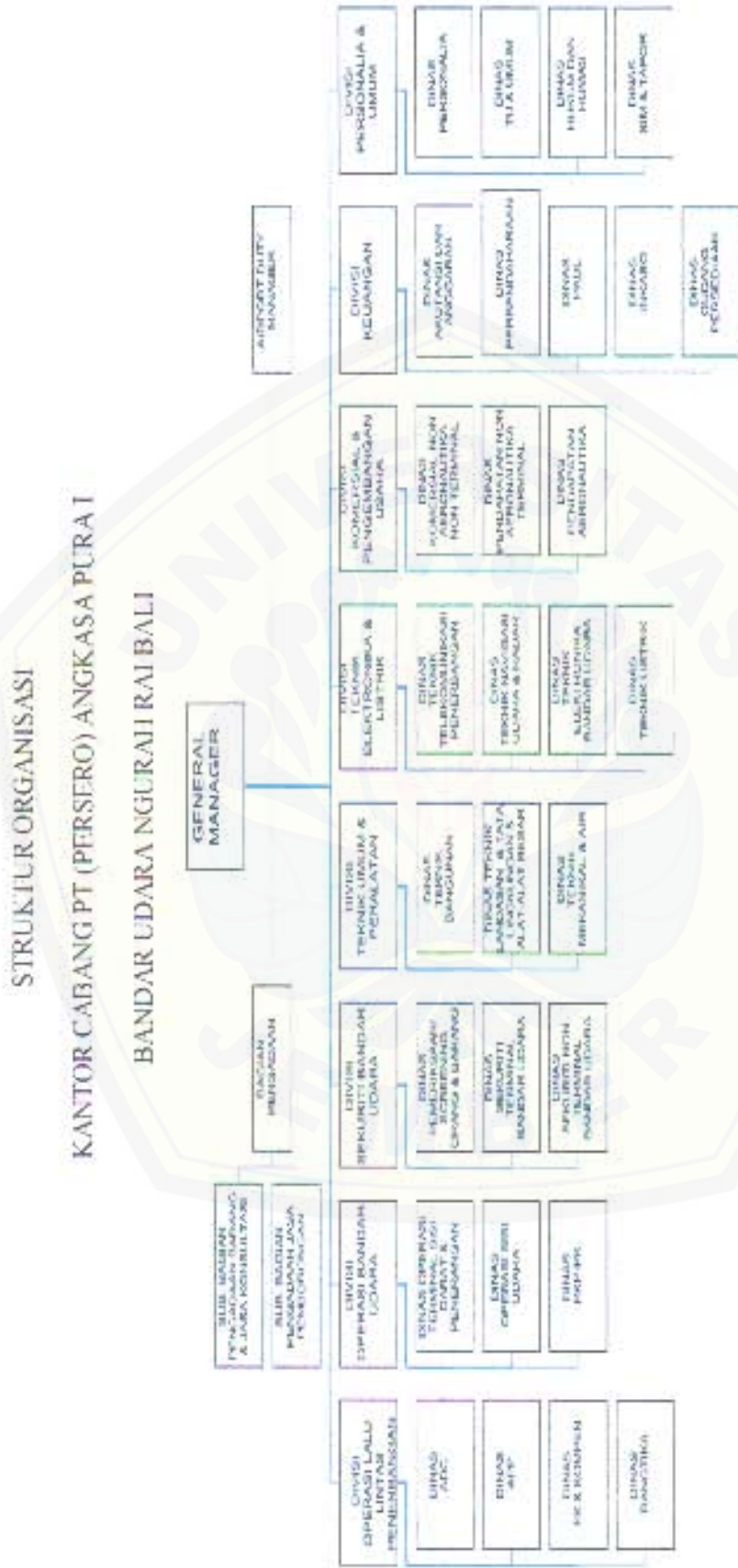
- a. PT Angkasa Pura I adalah perusahaan penyelenggara pemandu lalu lintas penerbangan, penyedia dan penyelenggara fasilitas bandara, jasa property serta konsultasi kebandarudaraan yang dapat diandalkan dikawasan Asia Pasifik.

- b. Menciptakan standart efisien yang menjadi ukuran perusahaan sejenis di Indonesia dan memberikan pelayanan dengan kualitas tinggi kepada perusahaan penerbangan, penumpang, mitra usaha dan masyarakat pengguna jasa lainnya.
- c. PT Angkasa Pura I menjalankan usaha dengan komitmen untuk terus tumbuh secara wajar, dengan tetap berusaha menjadi partner pemerintah dalam peningkatan ekonomi nasional, tanggap terhadap lingkungan sekitar bandara, dan menjadikan karyawan sebagai aset perusahaan yang dapat mengembangkan kompetensi di bidang kebandarudaraan.
- d. Menyediakan pengusaha jasa kebandarudaraan dan navigasi penerbangan melalui pelayanan yang memenuhi keamanan, keselamatan dan kenyamanan.
- e. Memberikan pengalaman suasana kebandarudaraan yang berkesan bagi pengguna jasa. Mendukung peningkatan perekonomian untuk kesejahteraan masyarakat serta meningkatkan nilai perusahaan dan kesejahteraan pegawai.

3.3 Stuktur Organisasi

Organisasi adalah suatu sistem dari aktifitas kerjasama yang dilakukan dua orang atau lebih dengan tugas, wewenang, dan tanggung jawab masing-masing untuk mencapai tujuan tertentu. Setiap perusahaan mempunyai struktur formal atau struktur organisasi untuk menjamin setiap orang didalamnya agar bekerja dengan baik dan dapat mencapai tujuan perusahaan itu sendiri. PT (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai sebagai perusahaan besar didalamnya terdapat susunan organisasi yang jelas dan profesional. Dan setiap bagian organisasi memiliki kedudukan, fungsi dan tugas yang berbeda. Oleh karenanya, PT (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai secara sistematis memiliki susunan organisasi yang terdiri atas:

Gambar 3.1: Struktur Organisasi Kantor Cabang PT. (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai-Bali



Sumber Data: PT (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai-Bali.

3.3.1 General Manager

General Manager merupakan pimpinan tertinggi di PT (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai yang bertugas sebagai penanggung jawab bagi seluruh bagian / fungsional perusahaan, memimpin dan mengelola beberapa unit bidang fungsi pekerjaan atau seluruh manajer fungsional. Dalam melaksanakan tugasnya General Manager dibantu oleh beberapa divisi atau bagian seperti Bagian Pengadaan; Airport Duty Manager; Divisi Operasi Lalu Lintas Udara; Divisi Operasi Bandar Udara; dll.

3.3.2 Bagian Pengadaan

Susunan Organisasi di bawah Bagian Pengadaan Terdiri atas:

a. Sub Bagian Pengadaan Barang dan Jasa Konsultasi.

Memiliki tugas membuat rencana kerja, administrasi rencana kegiatan pelaksanaan kebutuhan proses pengadaan barang dan jasa konsultasi, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan proses pengadaan barang dan jasa konsultasi.

b. Sub Bagian Pengadaan Jasa Pemborongan.

Memiliki tugas membuat rencana kerja, administrasi rencana kegiatan pelaksanaan kebutuhan proses pengadaan jasa pemborongan, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan proses pengadaan jasa pemborongan.

3.3.3 Divisi Operasi Lalu Lintas Penerbangan

Susunan organisasi di bawah Divisi Operasi Lalu Lintas Penerbangan terdiri atas:

a. Dinas Aerodrome Control Services (ADC)

Memiliki fungsi penyelenggaraan kegiatan pelayanan jasa operasi lalu lintas penerbangan serta menunjang kegiatan pencarian dan pertolongan kecelakaan penerbangan di daerah *Aerodrome Traffic Zone (ATZ)*. Sedangkan

tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pelayanan jasa operasi lalu lintas penerbangan.

b. Dinas Approach Control & Terminal Services (APP & TMA)

Memiliki fungsi penyelenggaraan kegiatan pelayanan jasa operasi lalu lintas penerbangan serta menunjang kegiatan pencarian dan pertolongan kecelakaan penerbangan di daerah control zone (CTR) dan terminal control area (TMA). Sedangkan tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pelayanan jasa operasi lalu lintas penerbangan.

c. Dinas Flight Service dan Komunikasi Penerbangan (FS & KOMPEN).

Memiliki fungsi dan tugas menyelenggarakan kegiatan pelayanan jasa bantuan operasi penerbangan berupa *flight information services*, komunikasi penerbangan serta menunjang kegiatan pencarian dan pertolongan kecelakaan penerbangan di daerah *flight information zone (FIZ)*.

d. Dinas Briefing Office dan Penerangan Aeronautika (BO, RANGTIKA):

Memiliki fungsi sebagai penyelenggaraan kegiatan pelayanan jasa penerangan aeronautika. Sedangkan tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pelayanan jasa penerangan aeronautika untuk menunjang keselamatan penerbangan.

3.3.4 Divisi Operasi Bandar Udara

Susunan organisasi di bawah Divisi Operasi Bandar Udara terdiri atas:

a. Dinas Operasi Terminal, Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara.

Memiliki fungsi penyelenggaraan kegiatan pelayanan sisi darat (land side), terminal dan penerangan bandar udara. Sedangkan tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pelayanan operasi jasa sisi darat (land side), terminal dan penerangan bandar udara. Seperti, memberikan penerangan tentang jadwal penerbangan, lokasi

public area, informasi transportasi dan penginapan, informasi airline, baggage, ATM, money changer, maupun informasi lainnya

b. Dinas Operasi Sisi Udara.

Memiliki fungsi penyelenggaraan kegiatan pelayanan operasi sisi udara (air side). Dan memiliki tugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pelayanan jasa operasi sisi udara (air side) yang meliputi kegiatan pengaturan pergerakan, penempatan pesawat, kendaraan, peralatan dan orang di apron, pembersihan dan penanggulangan gangguan di daerah sisi udara serta *ground handling*.

c. Dinas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK).

Memiliki fungsi penyelenggaraan kegiatan pelayanan operasi pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran. Dinas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran memiliki tugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pelayanan operasi pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran di lingkup Bandar Udara.

3.3.5 Divisi Keamanan Bandar Udara

Susunan organisasi di bawah Divisi Sekuriti Bandar Udara terdiri atas:

a. Dinas Pemeriksaan / *Screening* Penumpang dan Barang

Memiliki fungsi penyelenggaraan sekuriti Bandar Udara untuk pemeriksaan orang dan barang. Sedangkan tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pemeriksaan / *screening* penumpang dan barang yang memasuki daerah terbatas (RPA dan NPA) di terminal penumpang maupun daerah kargo termasuk terminal khusus.

b. Dinas Keamanan Terminal Bandar Udara

Memiliki Fungsi penyelenggaraan pengamanan Bandar Udara di wilayah terminal sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Untuk tugasnya sendiri membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan hasil kegiatan penjagaan, pengamanan, pengoperasian CCTV sekuriti, ketertiban umum dan patroli di kawasan terminal Bandar udara.

c. Dinas Keamanan Non Terminal Bandar Udara

Memiliki fungsi menyelenggarakan pengamanan Bandar Udara di wilayah non terminal. Tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, patroli di kawasan non terminal seperti tempat parkir, obyek vital, perkantoran dan air side.

3.3.6 Divisi Teknik Umum dan Peralatan

Susunan organisasi di bawah Divisi Tehnik Umum dan Peralatan terdiri atas:

a. Dinas Teknik Bangunan

Memiliki fungsi penyiapan fasilitas bangunan gedung terminal, gedung kargo, bangunan gedung lapangan lainnya. Memiliki tugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan penyiapan fasilitas bangunan gedung terminal bandara, gedung kargo, bangunan gedung lapangan lainnya.

b. Dinas Teknik Landasan, Tata Lingkungan dan Alat-Alat Besar

Memiliki fungsi penyiapan pakai fasilitas landasan, tata lingkungan Bandar Udara dan alat-alat besar. Bertugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan basil pelaksanaan kegiatan penyiapan pakai fasilitas landasan dan tata lingkungan bandar udara yang meliputi taxiway, apron, parkir, taman, pagar, saluran air, pengolahan limbah serta alat-alat besar yang meliputi kendaraan PKP-PK, traktor, mower, *ambulance*, kendaraan operasional, dan fasilitas perbengkelan.

e. Dinas Teknik Mekanikal dan Air

Memiliki fungsi penyiapan fasilitas dan peralatan teknik mekanikal, air bersih dan perbengkelan. Tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan penyiapan pakai fasilitas dan peralatan sistem pendingin udara, conveyor, eskalator, lift, timbangan, incenerator, penyediaan air bersih, fasilitas teknik mekanikal dan air.

3.3.7 Divisi Teknik Elektronika dan Listrik

Susunan organisasi di bawah Divisi Teknik Elektronika dan Listrik terdiri atas:

a. Dinas Teknik Telekomunikasi Penerbangan

Memiliki fungsi penyiapan fasilitas teknik telekomunikasi penerbangan. Bertugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan penyiapan fasilitas telekomunikasi penerbangan yang antara lain meliputi VHF dan HF transceiver, AMSC, VSS (*voice switching system*), *recording system*, *radio link*, *radio communication*, VSAT, VHF *data link*.

b. Dinas Teknik Navigasi Udara dan Radar

Memiliki fungsi penyiapan fasilitas teknik navigasi udara dan radar. Tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan penyiapan penggunaan fasilitas navigasi udara, radar dan ATC system.

c. Dinas Teknik Elektronika Bandar Udara

Memiliki fungsi penyiapan fasilitas elektronika bandar udara dan elektronika lainnya. Bertugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan penyiapan fasilitas elektronika bandar udara yang meliputi *security system*, FIDS, PAS, PABX dan peralatan elektronika bandar udara lainnya.

d. Dinas Teknik Listrik

Fungsi dan tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan penyiapan fasilitas pembangkit, jaringan listrik, *airport lighting* dan teknik listrik lainnya untuk kepentingan operasi bandar udara.

3.3.8 Divisi Komersial dan Pengembangan Usaha

Susunan organisasi di bawah Divisi Teknik Elektronika dan Listrik terdiri atas:

a. Dinas Pendapatan Non Aeronautika Non Terminal

Fungsinya pengembangan produk jasa serta pemasaran jasa-jasa aeronautika dan non aeronautika. Serta bertugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pengembangan produk jasa serta pemasaran jasa-jasa aeronautika, non aeronautika dan jenis jasa kebandarudaraan lainnya.

b. Dinas Pendapatan Aeronautika *Non Air Traffic Services* (ATS)

Memiliki fungsi dan tugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan penyelenggaraan kegiatan pengembangan usaha, pemasaran, pembinaan dan pemungutan jasa pelayanan non aeronautika jasa terminal bandar udara.

c. Dinas Pendapatan Aeronautika *Air Traffic Services* (ATS)

Memiliki fungsi dan tugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan penyelenggaraan kegiatan, pembinaan dan pemungutan jasa pelayanan aeronautika bandar udara.

3.3.9 Divisi Keuangan

Susunan organisasi di bawah Divisi Keuangan terdiri atas:

a. Dinas Akuntansi dan Anggaran

Memiliki fungsi dan tugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pencatatan dan pelaporan akuntansi keuangan, akuntansi manajemen, akuntansi persediaan, aktiva tetap, penghapusan aset serta penyusunan, pengendalian, dan pelaporan anggaran Kantor Cabang PT. (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai-Bali

b. Dinas Perbendaharaan

Fungsi dan tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pengelolaan penerimaan dan pengeluaran kas/bank, administrasi dan penyimpanan surat berharga, bukti-bukti kekayaan Perusahaan serta penghapusan aset, pengelolaan utang, dana, perpajakan, pemotongan dan penyetoran iuran pegawai dan kegiatan administrasi keuangan lainnya.

c. Dinas Inkaso

Fungsi dan tugasnya sebagai penyelenggara kegiatan pengelolaan penarikan atau pencairan piutang dari para pengguna jasa.

d. Dinas Program Kemitraan serta Bina Lingkungan (PKBL)

Fungsi dan tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan penyusunan, pengendalian dan pelaporan anggaran, pengelolaan penyaluran dana PKBL, melalui proses seleksi yang tepat serta pengendalian PKBL sehingga dapat dicapai tingkat pengembalian dana program kemitraan serta asas manfaat yang paling optimal bagi mitra binaan Perusahaan.

e. Dinas Gudang Persediaan

Memiliki fungsi dan tugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pengelolaan penerimaan, penyimpanan dan pengeluaran barang persediaan di gudang, beserta administrasi pendukungnya.

3.3.10 Divisi Personalia dan Umum

Susunan organisasi di bawah Divisi Personalia dan Umum terdiri atas:

a. Dinas Personalia

Bertugas membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan perencanaan dan pengembangan personalia serta administrasi personalia.

b. Dinas Tata Usaha dan Umum

Fungsi dan tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan ketatausahaan kantor, pengadaan barang dan jasa, pelayanan dan penyiapan fasilitas umum perkantoran, pelayanan kerumahtanggaan kantor yang meliputi jamuan dinas, keprotokolan dan pengurusan perjalanan dinas, penyiapan peraturan, perikatan perjanjian dan kerjasama serta bantuan hukum.

c. Dinas Hukum dan Hubungan Masyarakat

Tugasnya membuat rencana kerja, menyelenggarakan, dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan peraturan, administrasi perikatan perjanjian kerjasama, pemberian bantuan hukum, hubungan masyarakat dan dokumentasi kegiatan dinas.

d. Dinas Sistem Informasi Manajemen (SIM) dan Data dan Laporan (TAPOR)

Memiliki tugas dan fungsi membuat rencana kerja, menyelenggarakan dan melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan pengelolaan SIM sebagai alat bantu untuk percepatan dan ketepatan pengambilan keputusan manajemen.

termasuk perangkat keras dan perangkat lunaknya, kegiatan pengumpulan, pengolahan, penyajian data dan laporan serta hubungan masyarakat guna menciptakan citra positif Kantor Cabang PT (PERSERO) Angkasa Pura I.

3.3.11 Airport Duty Manager (ADM)

Airport Duty Manager (ADM) merupakan staf fungsional yang menyelenggarakan kegiatan pengawasan, koordinasi dan penanggulangan masalah pelayanan operasional kebandarudaraan selama waktu berlangsungnya kegiatan pelayanan Bandar Udara, yang menjalankan tugasnya secara bergilian sehingga kegiatan operasional pelayanan jasa kebandarudaraan terjamin selalu berkualitas dan bernilai tinggi.

3.4 Fasilitas Pelayanan Pesawat Udara

3.4.1 Landasan Pacu

Berukuran 45 M x 3.000 M dengan konstruksi pengerasan beton dan aspal, PCN 83/F/C/X/T, dapat digunakan pesawat kelas B 747/400.

Gambar 3.2: Foto Landasan Pacu PT. (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai-Bali.



Sumber Data: PT (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai-Bali 2010

3.4.3 Pelataran Parkir Pesawat

Kapasitas Pelataran Parkir Pesawat adalah 7 posisi pesawat kelas B 747-400, 6 posisi pesawat kelas A 320, dan 25 posisi untuk kelas B 737, dalam waktu bersamaan.

3.4.3 Helipad

Untuk pendaratan helikopter, tersedia tiga buah helipad pada landasan Bandar Udara Ngurah Rai..

3.4.4 Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU)

Tersedia fasilitas DPPU dengan kapasitas simpan 6.540 kiloliter yang dioperasikan oleh Pertamina untuk pelayanan pengisian BBM bagi pesawat udara, baik dengan menggunakan hidran maupun kendaraan tangki, jenis bahan bakar avtur dan avigas.

3.4.5 Unit Pertolongan Kecelakaan

Tersedia Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan & Pemadam Kebakaran (PKP&PK) dengan peralatan yang lengkap sesuai dengan Katagori 9 menurut persyaratan ICAO (*International Civil Aviation Organization*).

3.4.6 Jasa Boga

Pelayanan jasa boga untuk keperluan penerbangan, tersedia dengan kapasitas 10.000 makanan perhari, dikelola oleh *Aerowisata Catering Service*.

3.4.7 Instansi Pendukung Operasional Bandara

Ada beberapa jenis instansi yang mendukung kelancaran operasional bandara, yakni Kantor Bea dan Cukai; Kantor Pelayanan; Kantor wilayah; Kantor Imigrasi; Balai Karantina Ikan, Hewan dan Tumbuhan; KP3U; Kantor Kesehatan Pelabuhan dan Kantor Pos.

3.5 Fasilitas Pelayanan Penerbangan

3.5.1 Approach Control Office (APP)

Melaksanakan pengontrolan area pada radius 10-60 NM dengan ketinggian 2.500 sampai dengan 19.000 kaki, Pengaturan lalu lintas udara dengan

mendeteksi obyek melalui layar radar. *Aerodrome Control Tower (ADC)* Mempunyai radius pengontrolan 0-5 NM (DVOR - BALI sebagai titik 0) pada ketinggian 0-2.500 kaki. Pengaturan dilakukan dengan cara melihat obyek/pesawat secara visual.

3.5.2 Area Control Center(ACC)

Pengawasan Lalu Lintas Udara Area Control Center (ACC) Bali dibagi 3(tiga) sektor :

- a. *Bali West Control*, meliputi posisi 1140 E – Semarang pada ketinggian antara 18.000 kaki – 46.000 kaki dikontrol sepenuhnya dengan radar dan non radar, radio komunikasi frekuensi 123,9 MHZ dan pemancarnya terletak di Surabaya.
- b. *Bali Centre Control*, posisi 1140 E ketinggian 18.000 kaki – 46.000 kaki, Frekuensi pada 120,7 MHZ.
- c. *Bali East Control*, meliputi posisi 1140 E – batas Indonesia dengan Australia pada ketinggian 18.000 kaki – 46.000 kaki dikontrol dengan radar dan juga tanpa radar (procedure) frekuensi 128.3 MHZ, pemancarnya terletak di Kintamani dan Waingapu.

3.6 Fasilitas Pelayanan Penumpang

3.6.1 Terminal Domestik

Gedung Terminal Domestik melayani 1.372.320 penumpang per tahun dan memiliki 35 buah counter check in lengkap dengan timbangan elektronik serta conveyor bagasi. Bagi para penumpang yang menunggu waktu keberangkatan tersedia ruang boarding yang berkapasitas total 2.118 orang. Penumpang yang baru datang dapat mengambil bagasinya di Ruang Pengambilan Bagasi Domestik yang mempunyai dua unit conveyor bagasi type L.

3.6.2 Terminal Internasional

Gedung Terminal Internasional dengan nuansa arsitektur Bali, terdiri dari Terminal Keberangkatan dan Terminal Kedatangan yang dipisahkan oleh Plaza Festival. Kapasitas Terminal ini dapat melayani 4.938.840 penumpang per tahun. Ruang check-in dimana penumpang melaporkan keberangkatan mempunyai 62 buah counter check-in yang dilengkapi dengan timbangan elektronik serta conveyor bagasi. Bagi penumpang yang menunggu waktu keberangkatan disediakan Ruang Tunggu dan Pintu Boarding sebanyak 9 buah, masing-masing dilengkapi dengan garbarata (*aviobridge*) disertai fasilitas sistem pemarkiran pesawat otomatis. Total kapasitas Ruang Boarding adalah 3.175 penumpang. Ruang pengambilan Bagasi dilengkapi dengan conveyor sebanyak 146 buah serta timbangan sebanyak 62 unit.

3.6.3 Ruang Tunggu Kelas Utama

Bagi penumpang kelas utama tersedia Ruang Tunggu khusus baik di Terminal Domestik dan Terminal Internasional dengan kapasitas 1.573 penumpang. Biasanya ruang tunggu kelas utama dikhususkan bagi para wakil negara atau tamu negara dari negara lain yang berkunjung ke Bali.

3.6.4 Pertokoan dan Restaurant

Bagi para penumpang dan pengantar tersedia restoran dan snack bar yang menyediakan makanan serta minuman dalam berbagai macam menu. Sebelum masuk ke Ruang Boarding para penumpang dapat berbelanja di Ruang Keberangkatan/Transit dimana terdapat sejumlah toko bebas bea dan ada yang terletak di luar terminal, toko cinderamata, toko buku, toko batik dan lain-lain.

3.6.5 Bank dan Penukaran Valuta Asing (Money Changer)

Beberapa bank dan tempat penukaran valuta asing yang dikelola oleh perusahaan milik negara dan swasta tersedia bagi para wisatawan asing maupun domestik. Hal ini ditujukan untuk mempermudah pelayanan serta memfasilitasi

bagi para penumpang untuk menukarkan uang tanpa harus keluar dari area terminal bandara.

3.6.6 Telepon

Fasilitas telepon disediakan dalam bentuk telepon koin, telepon chip, telepon bebas bea dan telepon *collect call*.

3.6.7 Taksi dan Kendaraan Sewa

Penumpang yang ingin menggunakan taksi atau menyewa kendaraan dapat memesannya di counter yang tersedia di Terminal Kedatangan.

3.6.8 Hotel dan Penerangan Pariwisata

Untuk kemudahan penumpang tersedia counter pemesanan hotel dan penerangan tentang pariwisata Bali. Baik pada terminal kedatangan domestik maupun terminal kedatangan Internasional.

3.6.9 Plaza Festival

Tarian dan penyambutan kepada penumpang-penumpang khusus dapat diselenggarakan di Plaza Festival yang terletak diantara Terminal Keberangkatan dengan Terminal Kedatangan Internasional.

3.6.10 Gedung Kargo

Pengiriman kargo dilayani di Gedung Kargo Internasional yang terpisah letaknya. Biasanya berupa barang yang dikirim dari luar negeri maupun area domestik.

3.6.11 Tempat Parkir Kendaraan

Penyediaan tempat parkir bandara dapat menampung 89 bus, 153 taksi, 961 kendaraan pribadi roda empat dan 711 kendaraan roda dua. Adapun data komersial Terminal Domestik dan Terminal Internasional Bandar Udara Ngurah Rai yakni sebagai berikut:

a. Terminal Internasional

Tabel 3.2: Data Komersial Terminal Keberangkatan Internasional

No	Nama Ruang	Jumlah
1	Luas Ruang Komersial	± 5.625 M2
2	CIP Lounge	4 Buah
3	Smoking Room	3 Buah
4	Wrapping Baggage Machine	2 Buah
5	Duty Free	3 Buah
6	Bank & Money Changer	6 Buah
7	Boutique	6 Buah
8	Restaurant	15 Buah
9	Art Shop	20 Buah
10	Book Store	3 Buah
11	Souvenir Shop	14 Buah
12	Gift Shop	19 Buah
13	Snack Bar & Cake Shop	17 Buah
14	Garment	7 Buah
15	Batik	3 Buah
16	Jewellery & Watches	6 Buah
17	Drug Store	3 Buah
18	Music Store	4 Buah
19	Massage & Spa	6 Buah
20	ATM	1 Buah
21	Chocolate	1 Buah
23	Ice Cream	1 Buah
24	Jamu	1 Buah

Tabel 3.3 : Data Komersial Terminal Kedatangan Internasional

No	Nama Ruang	Jumlah
1	Luas Ruang Komersial	± 800 M2
2	Bank & Money Changer	12 Buah
3	Restaurant & Canteen	6 Buah
4	Snack Bar & Cake Shop	10 Buah
5	Land Transport & Car Service	7 Buah
6	Tour & Travel	5 Buah
7	Hotel Reservation	2 Buah
8	Wartel	1 Buah
9	ATM	2 Buah
10	Promotion Counter	3 Buah
11	Locker Service	50 M2
12	Porter Service	Available

Sumber Data : PT (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai – Bali

b. Terminal Domestik

Tabel 3.4 : Data Komersial Terminal Kedatangan Domestik

No	Nama Ruang	Jumlah
1	Luas Ruang Komersial	± 100 M2
2	Land Transportation Service	2 Buah
3	Tour & Travel	2 Buah
4	Tellecommunication Service	1 Buah
5	ATM	2 Buah

Tabel 3.5 : Data Komersial Terminal Keberangkatan Domestik

No	Nama Ruang	Jumlah
1	Luas Ruang Komersial	± 1.900 M2
2	CIP Lounge	5 Buah
3	Wrapping Baggage Machine	1 Buah
4	Snack Bar & Cake Shop	14 Buah
5	Book Store	2 Buah
6	Souvenir, Gift & Art Shop	10 Buah
7	Batik & Garment	3 Buah
8	Restaurant & Cafe	3 Buah
9	Jewellery & Watches	2 Buah
10	Toserba	1 Buah
11	Smoking Room	2 Buah

Sumber Data : PT (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai - Bali

2010

penerbangan dan fasilitas bandara. Berikut Lokasi Konter Informasi/Penerangan PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai – Bali:

Tabel 4.1 Lokasi Konter Informasi/Penerangan PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai – Bali

Konter Informasi	Letak Tempat
Information Center	Terminal Internasional
Informasi keberangkatan Internasional	Terminal Internasional (<i>Chek in</i>)
Informasi kedatangan Internasional	Terminal Internasional
Informasi keberangkatan Domestik	Terminal Domestik (<i>Chek in</i>)
Informasi kedatangan Domestik	Terminal Domestik

4.4.1 Tugas Information Center

Information center terletak pada terminal Internasional, yang merupakan sistem pengendali pusat komunikasi dari keempat konter informasi yang lain. Adapun tugas-tugasnya sebagai berikut:

- Mengumumkan pesawat yang telah mendarat khususnya bagi pesawat internasional maupun domestik.
- Mengumumkan pesawat yang akan lepas landas dengan melakukan tiga tahap pemanggilan yakni *Departures*, *Boarding* dan *Final Boarding call*.
- Mengumumkan tentang penundaan jadwal keberangkatan maupun kedatangan pesawat udara.
- Memasukkan jadwal keberangkatan dan kedatangan dari setiap airline yang dikelola dan telah diperbaharui setiap harinya oleh PT. Jasa Angkasa Semesta (JAS), PT. Aero Bali Dirgantara dan PT. Garuda ke dalam sistem jaringan komputer pusat. Kemudian data yang telah diperbaharui ditransfer pada masing-masing komputer yang terdapat di setiap konter informasi.
- Untuk keberangkatan, mencatat waktu ketika pesawat boarding dan waktu ketika pesawat lepas landas (ETD).
- Untuk kedatangan, mencatat estimasi waktu kedatangan (ETA) dan waktu ketika pesawat mendarat.

- g. Pusat pelayanan informasi jadwal keberangkatan dan kedatangan pesawat Domestik ataupun Internasional melalui telepon.

4.4.2 Tugas Informasi Keberangkatan Internasional

Konter Informasi Keberangkatan Internasional terletak pada terminal Internasional (*Chek in Area*), yang memiliki beberapa tugas khususnya mengenai pelayanan jasa informasi keberangkatan pesawat udara tujuan Internasional.

- a. Memberi informasi kepada para calon penumpang yang bertanya secara langsung tentang jadwal keberangkatan pesawat internasional.
- b. Memberitahu tentang lokasi chek in counter dan prosedur tentang berat barang bawaan.
- c. Sebagai tempat peminjaman PAS Bandara (kartu ijin memasuki area bandara) bagi visitor yang ingin masuk ke dalam terminal Bandar Udara.

4.4.3 Tugas Informasi Kedatangan Internasional

Konter Informasi Kedatangan Internasional sangat berperan penting dalam proses pelayanan informasi. Di dalam pelaksanaannya, memiliki fungsi sebagai tempat rujukan informasi bagi para penumpang yang umumnya wisatawan asing tentang berbagai akomodasi serta fasilitas yang tersedia di dalam Bandar Udara. Adapun tugasnya sebagai berikut:

- a. Menginformasikan jadwal terbaru kedatangan pesawat udara kepada pengunjung yang akan menjemput penumpang.
- b. Membantu penumpang/pengunjung untuk memanggil nama seseorang atau pihak instansi melalui interkom untuk segera melapor ke bagian informasi.
- c. Memudahkan wisatawan untuk memperoleh informasi tentang hotel terdekat, tempat wisata, alat transportasi dan sebagainya.
- d. Melayani informasi jadwal keberangkatan dan kedatangan pesawat domestik maupun internasional melalui telepon.

4.4.4 Tugas Informasi Keberangkatan Domestik

Konter Informasi Keberangkatan Domestik terletak pada terminal domestik dekat dengan area check in domestik. Tugas dari konter informasi ini hampir mirip dengan information centre yang terletak pada terminal internasional, tetapi dikhususkan bagi pesawat domestik saja. Yang berupa pengumuman kedatangan, keberangkatan, penundaan atau keterlambatan pesawat, pemanggilan nama penumpang untuk segera naik ke pesawat (*Boarding*) serta pengumuman untuk kehilangan atau penemuan barang.

4.4.5 Tugas Informasi Kedatangan Domestik

Tugas dari konter Informasi Kedatangan Domestik adalah sebagai pihak pemberi informasi tentang kepastian jadwal pesawat yang akan mendarat. Umumnya hal-hal yang sering ditanyakan oleh penumpang adalah lokasi transportasi yang aman serta akomodasi yang nyaman. Selain itu guna memberi fasilitas pelayanan yang memuaskan bagi masyarakat pengguna jasa transportasi penerbangan, para petugas penerangan siap melayani 24 jam penuh sesuai dengan jadwal kedatangan pesawat.

4.5 Macam dan Jenis Airlines yang Beroperasi di Bandar Udara Ngurah Rai

Menurut perhitungan data Dinas OPS, TMA Sisi Darat dan Penerangan, terdapat 52 airlines yang masih beroperasi di Bandar Udara Ngurah Rai Bali yang terdiri dari Airlines Domestik, Internasional, dan pesawat charter. Masing-masing Airlines tersebut telah dikelola oleh beberapa perusahaan jasa *ground handling*, yakni oleh PT. Jasa Angkasa Semesta (JAS), PT. Aero Bali Dirgantara, dan PT. Gapura yang bekerja sama dengan pihak PT.(PERSERO) Angkasa Pura 1 Bandar Udara Ngurah Rai untuk mengatur dan mengkoordinir jalannya kegiatan penerbangan yang termasuk pemberangkatan dan pendaratan pesawat di apron. Berikut tabel nama pesawat domestik, internasional dan pesawat charter (*Unschedule*) serta jenis pesawat dan tujuan penerbangan

4.5.1 Macam Airlines Menurut Jenis Pesawat dan Tujuan Penerbangan.

a. Airline Domestik

Pengelolaan pada terminal domestik, pesawat yang tersedia biasanya dikelola oleh pihak lokal dan tujuan penerbangannya biasanya dari maupun menuju wilayah/kawasan nusantara. Berikut beberapa jenis *airlines* yang beroperasi di area domestik yakni:

Tabel 4.2: Macam Airlines Domestik, Jenis Pesawat serta Tujuan Penerbangan.










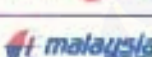










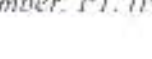
AIRLINES	JENIS PESAWAT	TUJUAN
	Boeing 737 - 200, Boeing 737 - 300	Yogyakarta, Jakarta
	Boeing 737 - 400, Boeing - 300, Boeing 737 - 800, Boeing 737 - 900, Airbus 330/3	Yogyakarta, Jakarta, Surabaya, Balikpapan, Ujung Pandang, Jayapura
	Boeing 737 - 300	Jakarta
	Fokker 50	Selaparang, Labuhan Baji
	Boeing 737 - 900, Boeing 737 - 400	Jakarta, Ujung Pandang, Yogyakarta
	Airbus 320, Airbus 319	Yogyakarta, Jakarta, Surabaya
	MA60, Fokker 28, Boeing 737 - 200, Fokker 100	Jakarta, Ende, Kupang, Surabaya, Bandung via Surabaya, Bima, Labuhan Baji, Selaparang
	Boeing 737 - 300	Jakarta
	McDouglas B7	Yogyakarta, Surabaya
	ATR 42	Selaparang, Labuhan Baji, Tambolaka
	Cesna 208	Benete via Selaparang

Sumber: PT. (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai-Bali

b. Airlines Internasional

Airlines Internasional mencakup airlines yang penerbangannya dari dan menuju kawasan luar negeri. Pengklasifikasian antara *airlines* Domestik dan Internasional berguna untuk mempermudah pelayanan dalam prosedur, syarat dan ketentuan bagi warga negara asing dan domestik yang berangkat maupun datang. Berikut airlines yang beroperasi dalam wilayah Internasional:

Tabel 4.3: Macam Airlines Internasional, Jenis Pesawat serta Tujuan Penerbangan.

AIRLINES	JENIS PESAWAT	TUJUAN
	Airbus 320	Kuala Lumpur
	Airbus 330, Boeing 747 - 400	Hongkong
	Boeing 747 - 400	Taipei, Kaohsiung
	Boeing 737 - 800	Hongkong
	Airbus 320	Hongkong
	Boeing 737 - 400, Airbus 330/3, Boeing 737 - 800, Boeing 747 - 400	Singapura, Darwin, Sydney, Melbourne, Perth, Incheon, Kansai
	Boeing 767 - 300, Boeing 747 - 300	Kansai, Narita
	Airbus 330/2, Boeing 747 - 400	Sydney, Melbourne
	Boeing 747 - 400	Seoul
	Boeing 737 - 900	Singapura
	Airbus 330/2, Boeing 737 - 400	Kuala Lumpur
	Boeing 737 - 200	Dili
	Boeing 737 - 200	Perth
	Airbus 330/2	Doha Qatar via Kuala Lumpur
	Boeing 777-200	Singapore
	Fokker 100	Port Hedland
	Boeing 777 - 300	Suvarnabhumi
	Boeing 767 - 300	Dombodovo via Singapura
	Airbus 320	Singapura
	AB6 (Airbus 300-600)	Shanghai
	Boeing 737 - 800	Adelaide, Brisbane, Perth

Sumber: PT. (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai-Bali

c. Pesawat Charter (Unschedule)

Beberapa pesawat jenis ini tidak memiliki jadwal reguler tiap harinya, karena biasanya pesawat charter seperti jenis di bawah ini disewa oleh para penumpang secara pribadi atau kelompok yang memiliki tujuan daerah penerbangan yang sama. Karena jadwal tidak tetap maka biaya operasional bagi para penumpang juga berbeda yakni harga tiket lebih mahal dibanding dengan pesawat yang memiliki jadwal reguler. Berikut beberapa macam beserta jenis pesawat charter:

Tabel 4.4: Macam Pesawat Charter yang tidak terjadwal dan Jenis Pesawat.

AIRLINES	JENIS PESAWAT
	Bell 206, PA42 (PIPER)
	EMB135 (EMBRAIRER), Boeing 737 - 500
	BELL412
	Fokker 28, Cessna 212
	Fokker 28, Cessna 212
	Fokker 50
	Boeing 767
	Fokker 100, Fokker 28

Sumber: PT. (PERSERO) Angkasa Pura 1 Bandar Udara Ngurah Rai-Bali

4.5.2 Klasifikasi Airlines Menurut Kode Nama Untuk Daily Flight Schedule

Setiap *airline* memiliki kode penamaan masing-masing yang telah ditetapkan dan digunakan oleh jasa kebandarudaraan untuk pemberian informasi jadwal penerbangan tiap harinya. Hal ini dimungkinkan untuk mempermudah poses operasional dan pelayanan bagi para penumpang dan masyarakat luas dalam

masyarakat luas dalam jasa transportasi udara. Berikut kode nama *airlines* untuk jadwal penerbangan yang digunakan sehari-hari:

Tabel 4.5: Kode Nama Pesawat/Airlines Untuk Jadwal Penerbangan Sehari-hari

No.	Nama Airlines	Kode Nama Untuk Daily Flight Schedule
1.	Trans Aero	UN
2.	Indonesia Air Asia	QZ
3.	Mandala	RI
4.	Pasific Blue	DJ
5.	Singapore Airlines	SQ
6.	Thai Air Asia	TG
7.	Malaysia Air Asia	AK
8.	Qantas	QF
9.	Sky West	XR
10.	Cathay Pasific	CX
11.	American Airways	AA
12.	British Airways	BA
13.	Eva Air	BR
14.	Sriwijaya Air	SJ
15.	Garuda Indonesia	GA
16.	Malaysia Airlines	MH
17.	Jet Star	JQ
18.	China Airlines	CI
19.	Cathay Pasific	CX
20.	Thai Airways	TG
21.	Royal Dutch	KL
22.	Qatar Airways	QR
23.	Jet Star	JQ
24.	Japan Airlines	JL/JO
25.	Korean Air	KE

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari pelaksanaan kegiatan Praktek Kerja Nyata pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan PT. (persero) Angkasa Pura 1 kantor cabang Bandar Udara Ngurah Rai-Bali dapat diambil kesimpulan bahwa:

- a. PT (PERSERO) Angkasa Pura 1 kantor cabang Bandar Udara Ngurah Rai-Bali, merupakan salah satu perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang penyediaan sistem jasa pelayanan transportasi udara yang berupa jasa aeronautika dan non aeronautika.
- b. Di dalam Struktur Organisasi PT. (PERSERO) Angkasa Pura 1 kantor cabang Bandar Udara Ngurah Rai, setiap bagian, divisi dan dinas yang ada memiliki fungsi dan tugas masing-masing yang bekerja sama satu dengan yang lain demi terciptanya pelayanan yang berkualitas untuk para pengguna jasa transportasi udara.
- c. Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara Ngurah-Rai Bali memiliki fungsi dan peranan dalam kegiatan pelayanan jasa komunikasi sisi darat Bandar Udara.
- d. Komunikasi juga memegang peranan penting dalam mekanisme dan sistem kerja pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan Bandar Udara Ngurah Rai. Karena tugas pokoknya adalah memberi atau menyampaikan informasi tentang jadwal penerbangan serta segala aktivitas yang berhubungan dengan pelayanan jasa transportasi udara baik secara langsung maupun melalui bantuan media komunikator.
- e. Penguasaan tehnik bahasa komunikasi yang tepat, dalam penggunaan bahasa asing maupun bahasa nasional sangat dibutuhkan bagi para petugas dalam proses pelayanan informasi penerbangan baik informasi yang bersifat umum maupun khusus.
- f. Pelayanan informasi yang berkualitas didukung oleh fasilitas, sistem produksi serta sumber daya manusia yang bermutu di dalamnya. Sehingga proses kegiatan yang terjadi dapat berlangsung secara efektif dan dinamis.

5.2 Saran

Setelah melaksanakan Praktek Kerja Nyata pada Dinas Operasi Terminal Sisi Darat dan Penerangan PT. (persero) Angkasa Pura 1 Kantor Cabang Bandar Udara Ngurah Rai-Bali, saran yang dapat diberikan oleh penulis yakni:

- a. Mempertahankan serta meningkatkan kualitas pelayanan jasa navigasi penerbangan dan pengelolaan Bandar Udara yang terbaik bagi para pengguna jasa transportasi udara, sehingga dapat mewujudkan visi dan misi PT. (persero) Angkasa Pura 1 kantor cabang Bandar Udara Ngurah Rai.
- b. Peningkatan sumber daya manusia melalui karyawan/staff yang memiliki disiplin kerja yang tinggi serta keahlian yang cukup dibidangnya. Agar semua tugas dan tanggung jawab yang dibebankan dapat diselesaikan dengan baik.
- c. Bagi masing-masing divisi atau dinas yang terdapat pada PT. Angkasa Pura 1 Bandar Udara Ngurah Rai, agar dilakukannya pengontrolan dan pengecekan secara berkala terhadap alat-alat atau sarana prasana yang beroperasi. Agar proses kegiatan penerbangan tidak terganggu serta pelayanan pada konsumen dapat berjalan dengan baik.
- d. Menjaga kualitas pelayanan informasi yang baik dengan memberikan data dan fakta secara akurat bagi kebutuhan pengguna jasa penerbangan.
- e. Penyediaan fasilitas di dalam maupun di luar bandara untuk memenuhi kebutuhan konsumen dan masyarakat pengguna jasa kebandarudaraan dari sisi keamanan, kenyamanan, kelancaran, keteraturan dan ketertiban.

DAFTAR PUSTAKA

- Nawawi, Zaidan. 2007. *Kinerja Pelayanan Publik*, Jurnal Eksekutif, Volume 4, No. 2: 257-261. Palembang: Universitas Slakyakirti.
- Sani, M., Drs & Prayitno, S., Drs. 1994. *Dasar-Dasar Komunikasi Penyuluhan*. Jakarta: Universitas Terbuka, Depdikbud, 1994.
- Sihite, Richard. S.Sos. 2000. *Ethics Communication (Etika Komunikasi)*. Surabaya: SIC.
- Susanto, P. A., Dr. 1977. *Komunikasi Dalam Teori dan Praktek*. Bandung: PT. Rindang Mukti.
- Keputusan Direksi PT (PERSERO) Angkasa Pura I, Nomor :
KEP.89/OM.00/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor
Cabang PT (PERSERO) Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai-
Bali.
- Universitas Jember. 2006. *Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah*. Jember: UPT
Penerbitan Universitas Jember.
- <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-mainmenu-68/41-pengetahuan-umum-penerbangan/156-fasilitas-komunikasi-penerbangan>
- <http://baliairport.ngurahrai-airport.co.id/>
- www.angkasapura1.co.id

Lampiran 1 : Surat Pengantar Persetujuan PT (Persero) Angkasa Pura 1
Bandar Udara Ngurah Rai.



PT. ANGKASA PURA I (PERSERO)

KANTOR CABANG UTAMA

BANDAR UDARA INTERNASIONAL NGURAH RAI

Gedung Wisli Sabha Lt. III Bandara Ngurah Rai - Bali

Telepon Induk : (0361) 751011, Faks : (0361) 751032

Website : www.ngurahrai-airport.co.id

Nomor : APJ.6403/31.09/09/MPII-B
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : -
Perihal : Permohonan Praktek Kerja Nyata

Kesada YB

KETUA PROGRAM D3 BAHASA INGGRIS
FAKULTAS SAstra
UNIVERSITAS JEMBER

Di -

JEMBER

1. Menyujuk surat Saudara nomor 1875/1E25.1.0/KM.10/2009 tanggal 26 Nopember 2009 perihal seperti pada pokok surat, dengan ini kami sampaikan bahwa pada prinsipnya kami dapat menerima mahasiswa atas nama :

- Enggar Dia Saputra : NIM 070103101016


Untuk melaksanakan praktek kerja mulai tanggal 18 Januari 2010 sd 26 Februari 2010

2. Sehubungan dengan hal tersebut diatas, sebelum pelaksanaan praktek kerja di Dinas TMA, Sisi Darat & Penerangan Bandara Ngurah Rai Bali, kepala yang bersangkutan agar dapat menghubungi Asisten Manajer Personalia untuk mendapatkan pengumuman lebih lanjut.

3. Demikian disarengikan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Ngurah Rai,

AN. GENERAL MANAGER
MANAGER PERSONALIA & UMUM


ALEX PUDIANTO
NIP. 9671090-A

Tembusan Yth :
General Manager

Lampiran 2 :Surat Keterangan/Sertifikat Telah Mengikuti Kegiatan
Praktek Kerja Nyata.



PT ANGKASA PURA I (PERSERO)
BANDAR UDARA NGURAH RAI

SERTIFIKAT

NOMOR : AP. I. 10972 /DL.09/2010/MPU. A - B

General Manager menerangkan bahwa :

Nama : ENGGAR DIAC SAPUTRA
NIM : 070103101016
Tempat / Tgl. Lahir : BANYUWANGI, 1 APRIL 1989
Alamat : JL.PESANGGARAN NO.36 BANYUWANGI
Sekolah : UNIVERSITAS JEMBER
Jurusan : D III BAHASA INGGRIS

Telah melaksanakan Praktek Kerja Lapangan mulai tanggal 18 Januari 2010 sampai dengan tanggal 15 Maret 2010 di Divisi Operasi Bandara menurut penilaian kami yang bersangkutan telah menjalani Praktek Kerja Lapangan dengan sungguh-sungguh dan dengan nilai *Baik*.

Demikian sertifikat ini diberikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Ngurah Rai, 12 MAR 2010

AN. GENERAL MANAGER
PTS-MANAGER PERSONALIA & UMUM



Lampiran 4 :Daily Flight Schedule Handling By JAS Airport Services
Ngurah Rai Airport Bali.

DAILY SCHEDULE HANDLING
JAS AIRPORT SERVICES
NGURAH RAI INTERNATIONAL AIRPORT - DENPASAR - BALI
SATURDAY : 27 FEBRUARY 2010

NO	FLIGHT NO.	STA	STD	TYPE	ROUTE	ACFT REG	ETA	BAY
1	UN815016		06:50	07:30	B772	DME-DPS-DME	DLIN	
2	OZ8381	XRCN	06:05	A320	DPS-KUL	PKAX		
3	HI-985	XRCN	06:18	A320	DPS-SUB-CGK	PKRM		
4	OZ8490	XRCN	07:00	A320	DPS-SIN	PKAX		
5	RI1370	XRCN	07:00	A320	DPS-JOG	PKRM		
6	DJ4161	XRCN	07:25	B738	DPS-PER	VHV		
7	SO941	XRCN	08:15	B772	DPS-SIN	SVBR		
8	OZ88218526		08:30	13:10	A320	PER-DPS-PER	PKAX	
9	OZ75107511		09:20	09:45	A320	CGK-DPS-CGK	PKAX	
10	F038710878		11:25	11:05	A320	BKK-DPS-BKK	HSAB	
11	SO842943		12:05	13:00	B772	SIN-DPS-SIN	SVSR	
12	OZ81827515		12:30	13:10	A320	KUL-DPS-CGK	PKAX	
13	OZ84818482		12:30	13:40	A320	SIN-DPS-SIN	PKAX	
14	DJ41201196		13:10	16:40	B738	BNE-DPS-BNE	VHV	
15	AK802063		13:25	13:58	A320	KUL-DPS-KUL	SMAP	
16	OZ751217513		15:35	14:50	A320	CGK-DPS-CGK	PKAX	
17	JQ116		13:45	14:45	A320	PER-DPS-SIN	VHVQ	
	QF275	Codesthere						
18	XR201052		14:30	15:30	F100	PHE-DPS-PHE	VHRN	
19	CA782784		14:50	16:00	B744	HKG-DPS-HKG	DI	
	AA8830084	Codesthere						
	BA4081683	Codesthere						
20	HR269298		15:20	16:20	A300	TPE-DPS-TPE	S183	
21	DJ41221013		15:40	23:15	B738	PER-DPS-MEL	VHVU	
22	BJ2800281		16:00	16:30	B737	CGK-DPS-CGK	PKGJ	
23	OZ751678498		17:00	17:25	A320	CGK-DPS-SIN	PKAX	
24	OZ71067167		18:10	18:35	B733	BDO-DPS-BDO	PKAW	
25	AK8041365		18:50	19:25	A320	KUL-DPS-KUL	SMAP	
26	SO8467467		19:10	20:05	B772	SIN-DPS-SIN	SVSR	
27	OZ84837519		19:15	19:35	A320	SIN-DPS-CGK	PKAX	
28	AK8661367		20:30	21:00	A320	KUL-DPS-KUL	SMAP	
29	JQ861082		20:45	22:45	A320	DRW-DPS-DRW	VHVQ	
	QF275274	Codesthere						
30	RI-578		21:05	18:00	A320	JOG-DPS	PKRM	
31	OZ80278520		21:05	00:30+1	A320	PER-DPS-PER	PKAX	
32	JQ117		21:15	22:45	A320	SIN-DPS-PER	VHVQ	
	DF276	Codesthere						
33	SO843		21:30	18:00	B772	SIN-DPS	SVSR	
34	JQ895036		21:45	23:00	A320	MEL-DPS-MEL	VHVU	
	QF257028	Codesthere						
35	RI-582		22:00	RON	A320	CGK-SUB-DPS	PKRM	
36	OZ8487		23:00	RON	A320	SIN-DPS	PKAX	
37	OZ7516		23:50	RON	A320	CGK-DPS	PKAX	

Note 1. Flight Schedule is subject to change without prior notice

Denpasar : 30 February 2010

JAS AIRPORT SERVICES

RI Luh Kade Widi
Station Manager

Lampiran 5 : Merpati Nusantara Airlines Daily Flight Schedule.

Merpati
PT. MERPATI NUSANTARA AIRLINES
FLIGHT DISPATCH DISTRICT DENPASAR

DAILY FLIGHT SCHEDULE

DAY: SUNDAY DATE : 28 FEB10

NO.	FLT	REG	ROUTE	ETD	ETA	CREW NAME
B-733	MZ 816	PK-MDG	BDO-SUB-DPS	**	09:25 ✓	D.P.TOHATTA - EDY.G
	MZ 8480.80	PK-MDG	DPS-DIL-DPS	19:25 ✓	14:50 ✓	SDA
	MZ 8802.3	PK-MDG	DPS-AMI-DPS	16:20 ✓	16:50 ✓	SDA
	MZ 817	PK-MDG	DPS-SUB-BDO	17:30 ✓	**	NASIRUDIN - EDDY.F.S
B-732	MZ 644	PK-MBC	CGK-SUB-DPS	**	09:45 ✓	M.IKARY M.M - RAKHAZONI
	MZ 684	PK-MBC	DPS-TMC-MOF-KOE	19:20 ✓	**	BUDI S.MIKARY.M.M - RAKHAZONI
	MZ 686	PK-MBC	KOE-MOF-TMC-DPS	**	17:25 ✓	BUDI S - R.ARIEF - SOFWAN
	MZ 644	PK-MBC	DPS-KOE	18:00 ✓	**	R.ARIEF - SOFWAN
B-733	MZ 802.3	PK-M	SUB-DPS-SUB	19:10 ✓	18:30 ✓	- DIDIK SAMIHADI
	MZ 711	PK-MD	UPG-DPS-SUB	22:25 ✓	21:50 ✓	
	MZ 6600.1 ✓ MZ 6026.7 ✓ MZ 6808.7 ✓ MZ 6804.5 ✓ MZ 622.3	PK-MZA PK-MZA PK-MZA	DPS-AM-DPS DPS-LBJ-DPS DPS-AM-DPS DPS-AM-DPS DPS-AM-DPS			CLD REF OP-020 CLD REF OP-020 CLD REF OP-020 CLD REF OP-040 CLD REF OP-040
XCU DPS-CGK D.P.TOHATTA CS 6X				MZ617DPS SUB		

PREPARED BY :

APPROVED BY :

DISTRIBUSI :

NYM.ARTAJAYA

P.EDHI SANTOSO

OL.KKKS/FF/KR/LL/MT

OF

Lampiran 6 :Daily Flight Schedule Handling By Aero Bali Dirgantara
Ngurah Rai Airport Bali.



AERO BALI DIRGANTARA
BANGUN LUDORA NGURAH RAI
PHONE: (0361) 781011 FAX: 1090

INFO

DAILY HANDLINE
BASE : 08 FEBRUARI 2008

AIRLINES	NO	TYPE	FLT NO	ARRIVAL	ETA	FLT NO	DEPARTURE	ETD	REMARKS
LEON AIR	1	8799ER		EX RON		UNI 561	JOB-COK	06:20	OFFT
	2	8799ER		EX RON		UNI 011	COK	06:40	OFFT
	3	8799ER	UNI 741	MDC-URB	10:15	UNI 017	COK	11:00	OFFT
	4	8799ER	UNI 000	COK	12:25	UNI 021	COK	13:05	OFFT
	5	8734/WDR0	UNI 052	SUB	12:30	UNI 053	SUB	13:20	OFFT
	6	8799ER	UNI 002	COK	14:25	UNI 003	COK	15:10	OFFT
	7	8799ER	UNI 012	COK	15:55	UNI 013	COK	16:40	OFFT
	8	8734/WDR0	UNI 056	SUB	16:10	UNI 057	SUB	16:45	OFFT
	9	8799ER	UNI 018	COK	17:30	UNI 740	URB-MDC	18:30	OFFT
	10	8799ER	UNI 024	COK	19:35	UNI 025	COK	20:25	OFFT
	11	8799ER	UNI 016	COK	21:05	UNI 019	COK	21:50	OFFT
	12	8799ER	UNI 868	JOB	22:35		RON		OFFT
	13	8799ER	UNI 010	COK	23:30		RON		OFFT
WING AIR	1	ATR 72	IW 1800	SRE-SUB	09:40	IW 1803	SUB	10:15	OFFT
	2	ATR 72	IW 1806	SUB	18:20	IW 1801	SUB-SRE	18:45	OFFT
BATAVIA AIR	1	8737-400		EX RON		77 742	COK	06:00	OFFT
	2	8737-200	77 757	SUB	10:10	77 757	COK	10:45	OFFT
	3	8737-400	77 743	COK	18:45	77 744	COK	19:20	OFFT
	4	8737-200	77 758	COK	16:40	77 758	SUB	17:05	OFFT
	5	8737-400	77 741	COK	22:05		RON		OFFT
PT. NIMH	1	BELL 412		EX RON		RC-URX	NGR	10:00	NO-OFFT
	2	BELL 412	RC-URX	NGR	12:25	RC-URX	NGR	13:00	NO-OFFT
	3	BELL 412	RC-URX	NGR	18:30		RON		NO-OFFT
TRANSNORA AIR SERVICES									
TAT	1	F 50	RC-TSP	AMI	07:05	RC-TSP	AMI	08:00	OFFT
	2	F 50	IDA 111	AMI	11:25	IDA 112	AMI	12:30	OFFT
PILAU AIR	1	F 50/PC-RAS		EX RON		PC-RAS	LSJ	09:00	OFFT
	2	F 50/PC-RAS	PC-RAS	LSJ	12:30	PC-RAS	AMI	13:30	OFFT
	3	F 50/PC-RAS	PC-RAS	AMI	16:55		RON		OFFT
ARTANTAR	1	BAE 140 200	PC-84P	LSJ	12:10	PC-84P	LSJ	13:00	OFFT

APPROVED BY
E. Hestri, Ningsih
MAN OPS

PREPARED BY
E. Hestri, Ningsih
STAFF FICP

Lampiran 7 : Daily Flight Schedule Handling By GAPURA.



DAYLY FLIGHT SCHEDULE
Handling by GAPURA

Arrivals:

REG	ORIGIN	DEST	ETA	DELT	TTO	TOR	DC-REG	CR	T	ATR	ARR	AMU
GA	340	SUB	0950		341		PK-BEK		Y			
GA	400	DBK	0845		620		PK-BEK		Y			
GA	724	CGK	0930		724		PK-BPC		Y			
GA	438	CGK	1045		438		PK-BWJ		Y			
GA	707	PER	1055		706		PK-BHS		Y			
GA	404	CGK	1105		405		PK-BPD		Y			
GA	348	SUB	1115		353		PK-BZL		Y			
NH	710	MUL	1140		714		A330		Y			
JD	115	PER	1345		116		7H		Y			
GR	653	TIM	1350		651		PK-BZL		Y			
GR	805	CGK	1410		340		PK-BZL		Y			
GA	710	BYE	1415		407		PK-BPD		Y			
TO	431	BKK	1415		428		A330		Y			
CI	771	TPE	1435		772		B323		Y			
CA	705	HKT	1440		784		B744		Y			
PK	652	JOB	1500		640		PK-BEK		Y			
YH	851	KUL	1520		141		B738		Y			
GA	439	KDE	1530		439		PK-BWJ		Y			
GA	408	CGK	1630		409		PK-BWJ		Y			
GA	897	PVG	1635		870		PK-BPC		Y			
GA	344	SUB	1710		345		PK-BZL		Y			
GA	589	NGO	1715		411		PK-BPD		Y			
GA	601	NRT	1738		401		PK-BPC		Y			
GA	621	UFO	1750		150		PK-BEL		Y			
GA	110	CGK	1810		436		PK-BMI		Y			
NH	603	MNL	1820		659		B734		Y			
CR	636	SIN	1840		161		B773		Y			
GA	725	REP	1855		705		PK-BNC		Y			
KL	635	SIN	2010		141		B773		Y			
JD	081	DKW	2045		080		7H		Y			
GA	437	RMI	2055		415		PK-BWJ		Y			
GA	729	REP	2055		729		PK-BWB		Y			
JD	117	SIN	2115		117		7H		Y			
GA	412	CGK	2115		718		PK-BPD		Y			
JD	035	MEL	2115		036		7H		Y			
GA	841	SIN	2155		808		PK-BZK		Y			
GA	254	JOB	2210		414		PK-BEL		Y			
JD	729	NRT	2225		709		B763		Y			
GA	414	CGK	2240		414		PK-BPD		Y			
CA	641	PVG	2250		840		B763		Y			
GA	800	CGK	2340		800		PK-BPD		Y			
JD	710	KIX	2345		710		B763		Y			
GA	410	CGK	2359	0030	410		ND-CPS		Y			
CI	677	TPE	2350	0140	770		B738		Y			
GA	652	DBK	2353	0210	651		PK-BZK		Y			
KE	629	ICN	2359	0210	620		A333		Y			



DAYLY FLIGHT SCHEDULE

Handling by GAPURA

Departures:

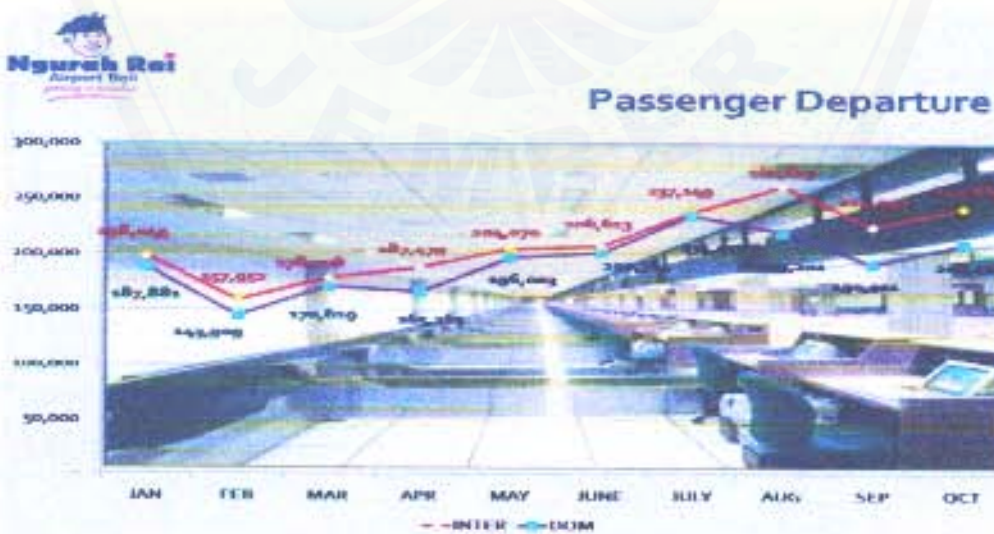
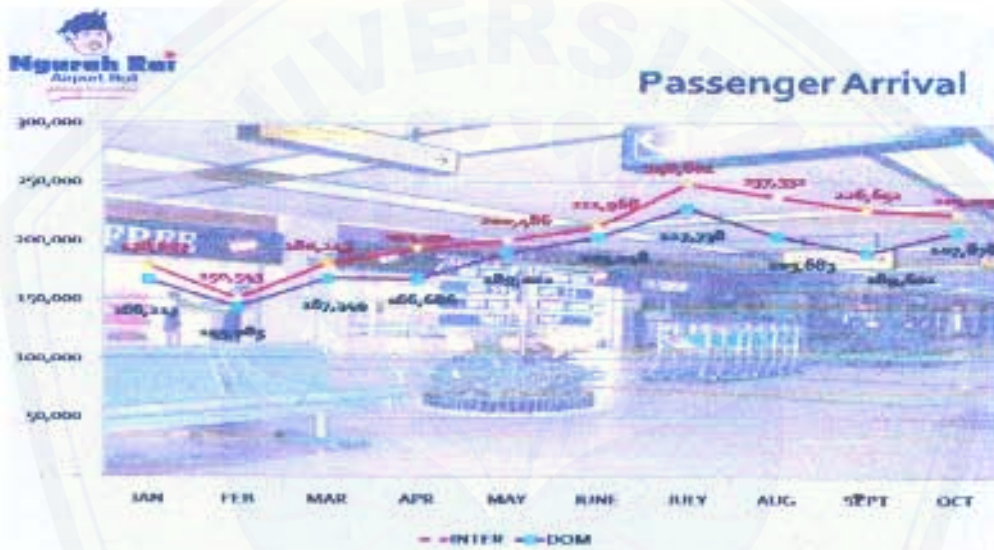
0611	27FEB	DPE	FLIGHT	DES	STD	LTD	ADV	GAT	TAR	AC-REG	IR	D	ATD	DEP INFO
GA	401	CGK	0630					DOM	B35	PK-BZI		Y		NOW BOARDING
GA	341	SUB	0855					DOM		PK-BZK		Y		
GA	620	UPB	0925					DOM		PK-DEK		Y		
GA	724	PER	1010					INT		PK-BMC		Y		
GA	438	KOE	1125					DOM		PK-BWQ		Y		
GA	253	JOG	1155					DOM		PK-BZK		Y		
GA	405	CGK	1205					DOM		PK-BPA		Y		
GA	786	PER	1245					INT		PK-BRE		Y		
MH	714	KUL	1250					INT		A330		Y		
GA	553	CGK	1430					DOM		PK-BZL		Y		
JD	116	SIN	1445					INT		VH----		Y		
GA	343	SUB	1450					DOM		PK-BZH		Y		
CI	772	TPE	1540					INT		A333		Y		
GA	407	CGK	1545					DOM		PK-BPD		Y		
GA	340	SIN	1550					INT		PK-BZK		Y		
CX	784	HKG	1600					INT		B744		Y		
TG	432	BKK	1610					INT		A330		Y		
GA	439	CGK	1615					DOM		PK-BWQ		Y		
MH	850	KUL	1615					INT		B734		Y		
GA	409	CGK	1735					DOM		PK-BPA		Y		
GA	411	CGK	1810					DOM		PK-BPF		Y		
GA	061	CGK	1835					INT		PK-BPE		Y		
GA	255	JOG	1905					DOM		PK-BEL		Y		
GA	345	SUB	1905					DOM		PK-BZH		Y		
GA	435	AMI	1905					DOM		PK-BWU		Y		
MH	852	KUL	1915					INT		B734		Y		
GA	725	CGK	1940					INT		PK-BMG		Y		
KL	435	SIN	2130					INT		B772		Y		
GA	415	CGK	2135					DOM		PK-BWU		Y		
GA	639	SIN	2230					INT		B772		Y		
GA	417	CGK	2235					FLT		NOOP		Y		SEE TRR INFO
JP	062	DRW	2245					INT		VH----		Y		
JD	117	PER	0245					INT		VH----		Y		
GA	728	PER	2250					INT		PK-BMG		Y		
JD	035	HEL	2300					INT		VH----		Y		
GA	419	CGK	2305					DOM		PK-BEL		Y		
GA	710	HEL	2345					INT		PK-BPD		Y		
JD	720	NRT	2355					INT		B763		Y		
FM	842	PVG	2359					INT		B763		Y		
GA	570	ICN	2359-0040					INT		PK-BPC		Y		
GA	887	KIX	2359-0055					INT		PK-BPE		Y		
GA	860	NRT	2359-0100					INT		PK-BPD		Y		
JD	716	KIX	2359-0105					INT		B763		Y		
CI	2772	TPE	2359-0140					INT		B738		Y		
GA	552	TM	2359-0250					DOM		PK-BZH		Y		
KE	630	ICN	2359-0335					INT		A333		Y		

Lampiran 8 : Data Statistik Kedatangan dan Keberangkatan Penumpang dan Pesawat Tahun 2009.



Data Statistik Kedatangan dan Keberangkatan Penumpang dan Pesawat Tahun 2009

Data Statistik Kedatangan dan Keberangkatan Penumpang Tahun 2009





Data Statistik Kedatangan dan Keberangkatan Penumpang dan Pesawat Tahun 2009

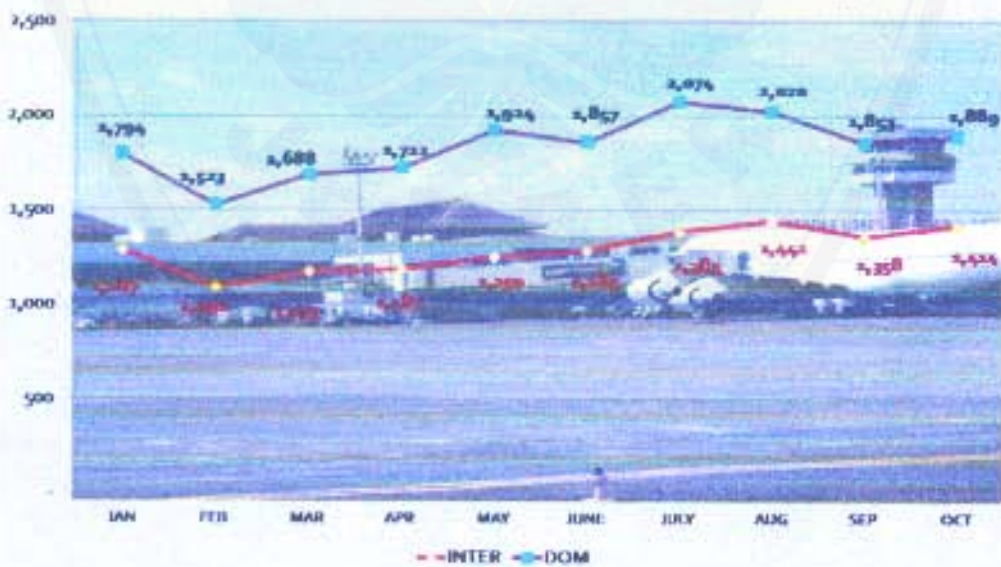
Data Statistik Kedatangan dan Keberangkatan Pesawat Tahun 2009



Aircraft Departure



Aircraft Arrival



Lampiran 9 : Public Address System (PAS).



PT.(PERSERO) ANGKASA PURA I

**KANTOR CABANG BANDAR UDARA NGURAH
RAI BALI DINAS OPS. TMA. SISI DARAT &
PENERANGAN**

PUBLIC ADDRESS SYSTEM

(PAS)

A. DEPARTURES

1. MASUK RUANG TUNGGU KEBERANGKATAN

"PARA PENUMPANG GARUDA INDONESIA, DENGAN NOMOR PENERBANGAN GA 401, TUJUAN CGK DAN SIN DIPERSILAHKAN MASUK KE RUANG KEBERANGKATAN, PINTU NOMOR 1". TERIMA KASIH.

ENTRY BOARDING LOUNGE

YOUR ATTENTION PLEASE!

"PASSENGERS FOR GARUDA INDONESIA, FLIGHT GA 401, LEAVING FOR CGK AND SIN, PLEASE PROCEED TO THE BOARDING LOUNGE GATE NUMBER 1". THANK YOU.

2. NAIK KE PESAWAT UDARA (BOARDING)

"GARUDA INDONESIA, DENGAN NOMOR PENERBANGAN GA 880, TUJUAN CGK DAN TYO, AKAN SEGERA DIBERANGKATKAN. PARA PENUMPANG DIPERSILAHKAN NAIK KE PESAWAT UDARA MELALUI PINTU NOMOR 2". TERIMA KASIH.

BOARDING

YOUR ATTENTION PLEASE!

"GARUDA INDONESIA, FLIGHT GA 880, LEAVING FOR CGK AND TYO IS NOW BOARDING. PASSENGERS FOR THIS FLIGHT, PLEASE BOARD TO THE AIRCRAFT THROUGH GATE NUMBER 2". THANK YOU.

3. BOARDING UNTUK PESAWAT TRANSIT

"PARA PENUMPANG TRANSIT PESAWAT EVA AIR, DENGAN NOMOR PENERBANGAN BR 256 DARI TPE TUJUAN SYD, DIPERSILAHKAN NAIK KE PESAWAT UDARA MELALUI NOMOR 3". TERIMA KASIH.



PT.(PERSERO) ANGKASA PURA I

**KANTOR CABANG BANDAR UDARA NGURAH
RAI BALI DINAS OPS. TMA. SISI DARAT &
PENERANGAN**

BOARDING FOR TRANSIT PASSENGERS

YOUR ATTENTION PLEASE!

"TRANSIT PASSENGERS FOR EVA AIR FLIGHT BR 256, FROM TPB LEAVING FOR SYD, PLEASE BOARD TO THE AIRCRAFT THROUGH GATE NUMBER 3". THANK YOU.

4. PANGGILAN TERAKHIR

"PANGGILAN TERAKHIR UNTUK CATHAY PASIFIC AIRWAYS, DENGAN NOMOR PENERBANGAN CX 784 TUJUAN HKG, PARA PENUMPANG DIPERSILAHKAN DENGAN SEGERA NAIK KE PESAWAT UDARA MELALUI PINTU NOMOR 4" TERIMA KASIH

FINAL BOARDING CALL

YOUR ATTENTION PLEASE!

"THIS IS FINAL BOARDING CALL, FOR CATHAY PASIFIC AIRWAYS FLIGHT CX 784 LEVING FOR HKG, PASSENGERS FOR THIS FLIGHT, PLEASE BOARD TO THE AIRCRAFT THROUGH GATE NUMBER 4 IMMEDIATELY" THANK YOU.

5. KETERLAMBATAN KEBERANGKATAN TANPA E.T.D

"SINGAPORE AIRLINES DENGAN NOMOR PENERBANGAN SQ 943, TUJUAN SIN, KEBERANGKATANNYA DITUNDA SAMPAI ADA PEMBERITAHUAN LEBIH LANJUT. KAMI MOHON MAAF ATAS KETERLAMBATAN INI". TERIMA KASIH

DELAYED OF DEPARTURE WITHOUT ESTIMATE TIME OF DEPARTURE (ETD)

YOUR ATTENTION PLEASE!

"SINGAPORE AIRLINES FLIGHT SQ 143 LEAVING FOR SIN, WILL BE DELAYED THE NEW DEPARTURE TIME WILL BE ANNOUNCED LATER WE APOLOGIZE FOR THE DELAYED". THANK YOU.

6. KETERLAMBATAN KEBERANGKATAN TANPA E.T.D DENGAN ALASAN TERTENTU (MASALAH TEKNIS)

"SINGAPORE AIRLINES DENGAN NOMOR PENERBANGAN SQ 943, TUJUAN SIN KARENA MASALAH TEKNIS, KEBERANGKATANNYA



PT.(PERSERO) ANGKASA PURA I

**KANTOR CABANG BANDAR UDARA NGURAH
RAI BALI DINAS OPS, TMA, SISI DARAT &
PENERANGAN**

DITUNDA SAMPAI ADA PEMBERITAHUAN LEBIH LANJUT. KAMI MOHON
MAAF ATAS KETERLAMBATAN INI". TERIMA KASIH.

DELAYED OF DEPARTURE WITHOUT E.T.D DUE TO
TECHNICAL REASON.

YOUR ATTENTION PLEASE!

"SINGAPORE AIRLINES FLIGHT SQ 943 LEAVING FOR SIN, WILL BE
DELAYED DUE TO TECHNICAL PROBLEM. THE NEW DEPARTURE TIME
WILL BE ANNOUNCED LATER. WE APOLOGIZE FOR THE DELAYED".
THANK YOU

7. KETERLAMBATAN KEBERANGKATAN DENGAN E.T.D DAN
ALASAN TERTENTU (TERLAMBAT TIBA).

"SINGAPORE AIRLINES DENGAN NOMOR PENERBANGAN SQ 943,
TUJUAN SIN KARENA KETERLAMBATAN TIBA, KEBERANGKATANNYA
DITUNDA SAMPAI PUKUL 14.00 KAMI MOHON MAAF ATAS
KETERLAMBATAN INI". TERIMA KASIH.

DELAYED OF DEPARTURE WITHOUT E.T.D DUE TO LATE
ARRIVAL.

YOUR ATTENTION PLEASE!

"SINGAPORE AIRLINES FLIGHT SQ 943 LEAVING FOR SIN, WILL BE
DELAYED DUE TO LATE ARRIVAL. THE NEW DEPARTURE TIME WILL BE
ANNOUNCED LATER. WE APOLOGIZE FOR THE DELAYED". THANK YOU.

8. PEMBATALAN KEBERANGKATAN TANPA ADA ALASAN
(PENUMPANG MELAPOR KE BAGIAN PASASI)

"QANTAS AIRWAYS, DENGAN NOMOR PENERBANGAN QF 132, TUJUAN
DRW DIBATALKAN, PARA PENUMPANG DIPERSILAHKAN MELAPOR KE
BAGIAN PASASI. KAMI MOHON MAAF ATAS PEMBATALAN INI". TERIMA
KASIH.



PT.(PERSERO) ANGKASA PURA I

KANTOR CABANG BANDAR UDARA NGURAH
RAI BALI DINAS OPS. TMA. SISI DARAT &
PENERANGAN

CANCELLED OF DEPARTURED WITHOUT ANY REASON
(PASSENGERS REPORT TO THE CHECK IN COUNTER).

YOUR ATTENTION PLEASE!

"QANTAS AIRWAYS, FLIGHT QF 132 LEAVING FOR DRW HAS BEEN
CANCELLED. PASSENGERS FOR THIS FLIGHT PLEASE REPORT TO THE
CHECK IN COUNTER. WE APOLOGIZE FOR THE CANCELLATION"
THANK YOU.

9. PEMBATALAN KEBERANGKATAN DENGAN ALASAN
TERTENTU (PENUMPANG MELAPOR KE BAGIAN PASASI).

"CINA AIRLINES, DENGAN NOMOR PENERBANGAN CI 688, TUJUAN TPE
DIBATALKAN KARENA ALASAN OPERASIONAL, PARA PENUMPANG
DIPERSILAHKAN MELAPOR KE BAGIAN PASASI KAMI MOHON MAAF
ATAS PEMBATALAN INI". TERIMA KASIH.

CANCELLED OF DEPARTURED DUE TO OPERASIONAL REASON
(PASSENGERS REPORT TO THE CHECK IN COUNTER).

YOUR ATTENTION PLEASE!

"CINA AIRLINES, FLIGHT CI 688 LEAVING FOR TPE HAS BEEN
CANCELLED DUE TO OPERASIONAL REASON . PASSENGERS FOR THIS
FLIGHT PLEASE REPORT TO THE CHECK IN COUNTER. WE APOLOGIZE
FOR THE CANCELLATION". THANK YOU.

B. ARRIVALS

1. KEDATANGAN

"QATAR AIRWAYS DENGAN NOMOR PENERBANGAN QR 624, DARI DOH
DAN KUL, TELAH MENDARAT". TERIMA KASIH.

ARRIVAL

YOUR ATTENTION PLEASE!

"QATAR AIRWAYS, FLIGHT QR 624, FROM DOH AND KUL. HAS JUST
ARRIVED". THANK YOU.



PT.(PERSERO) ANGKASA PURA I

**KANTOR CABANG BANDAR UDARA NGURAH
RAI BALI DINAS OPS. TMA. SISI DARAT &
PENERANGAN**

2. KETERLAMBATAN TIBA TANPA E.T.A

"JAPAN AIRLINES DENGAN NOMOR PENERBANGAN JL 729, DARI TYO, MENGALAMI KETERLAMBATAN SAMPAI ADA PEMPERITAHUAN LEBIH LANJUT. KAMI MOHON MAAF ATAS KETERLAMBATAN INI" TERIMA KASIH.

DELAYED OF ARRIVAL WITHOUT ESTIMATE TIME OF ARRIVAL (ETA)

YOUR ATTENTION PLEASE!

"JAPAN AIRLINES FLIGHT JL 729 FROM TYO, WILL BE DELAYED. THE NEW ARRIVAL TIME WILL BE ANNOUNCED LATER. WE APOLOGIZE FOR THE DELAYED". THANK YOU.

3. KETERLAMBATAN TIBA DENGAN ETA

"KOREAN AIR, DENGAN NOMOR PENERBANGAN KE 629, DARI SEL, MENGALAMI KETERLAMBATAN SAMPAI KIRA-KIRA PUKUL 23.30. KAMI MOHON MAAF ATAS KETERLAMBATAN INI". TERIMA KASIH.

DELAYED OF ARRIVAL WITH ESTIMATE TIME OF ARRIVAL (ETA)

YOUR ATTENTION PLEASE!

"KOREAN AIR FLIGHT KE 629 FROM SEL, WILL BE DELAYED. THE NEW ARRIVAL TIME WILL BE AT 23.30. WE APOLOGIZE FOR THE DELAYED". THANK YOU.

4. KETERLAMBATAN TIBA DENGAN ALASAN TERTENTU

"CONTINENTAL AIRLINES DENGAN NOMOR PENERBANGAN CO 900 DARI GUM, KARENA CUACA BURUK, KEDATANGANNYA DITUNDA SAMPAI ADA PEMBERITAHUAN LEBIH LANJUT. KAMI MOHON MAAF ATAS KETERLAMBATAN INI". TERIMA KASIH.

DELAYED OF ARRIVAL DUE TO BAD WEATHER REASON

YOUR ATTENTION PLEASE!

"CONTINENTAL AIRLINES FLIGHT CO 900 FROM GUM, WILL BE DELAYED DUE TO BAD WEATHER. THE NEW DEPARTURE TIME



PT.(PERSERO) ANGKASA PURA I

**KANTOR CABANG BANDAR UDARA NGURAH
RAI BALI DINAS OPS. TMA. SISI DARAT &
PENERANGAN**

WILL BE ANNOUNCED LATER. WE APOLOGIZE FOR THE DELAYED"
THANK YOU.

5. PENDARATAN DIALIHKAN KE TEMPAT LAIN

"AIR NEW ZELAND, DENGAN NOMOR PENERBANGAN NZ 021 DARI AKL,
KARENA CUACA BURUK, PENDARATANNYA DIALIHKAN KE SUB"
TERIMA KASIH

DIVERTED LANDING

YOUR ATTENTION PLEASE"

"AIR NEW ZELAND, FLIGHT NZ 021 FROM AKL, HAS BEEN DIVERTED TO
SUM, DUE TO BAD WEATHER CONDITION", THANK YOU.

6. PEMBATALAN KEDATANGAN

"MERPATI NUSANTARA AIRLINES, DENGAN NOMOR PENERBANGAN MZ
8490, DARI DIL DIBATALKAN UNTUK KETERANGAN LEBIH LANJUT,
PARA PENUMPANG DIPERSILAHKAN DATANG KE BAGIAN MERPATI
NUSANTARA AIRLINES. KAMI MOHON MAAF ATAS PEMBATALAN INI".
TERIMA KASIH.

CANCELLATION OF ARRIVAL

"MERPATI NUSANTARA AIRLINES, FLIGHT MZ 8490 FROM DIL, HAS
BEEN CANCELLED. FOR FURTHER INFORMATION PLEASE PROCEED TO
MERPATI NUSANTARA AIRLINES TICKET COUNTER. WE APOLOGIZE
FOR THE CANCELLATION". THANK YOU.

7. PEMBATALAN KEDATANGAN DENGAN ALASAN TERTENTU

"THAI AIRWAYS, DENGAN NOMOR PENERBANGAN TG 431, DARI BKK,
DIBATALKAN KARENA ALASAN TEKNIS. KAMI MOHON MAAF ATAS
PEMBATALAN INI". TERIMA KASIH.



PT.(PERSERO) ANGKASA PURA I

**KANTOR CABANG BANDAR UDARA NGURAH
RAI BALI DINAS OPS. TMA. SISI DARAT &
PENERANGAN**

CANCELLATION OF ARRIVAL DUE TO TECHNICAL REASON

"THAI AIRWAYS. FLIGHT TG 431 FROM BKK, HAS BEEN CANCELLED DUE TO TECHNICAL PROBLEM. WE APOLOGIZE FOR THE CANCELLATION". THANK YOU.

8. KETERLAMBATAN BAGASI

"BAGASI PESAWAT QANTAS AIRWAYS, DENGAN NOMOR PENERBANGAN QF 075, DARI PERTH MENGALAMI KETERLAMBATAN KIRA-KIRA 30 MENIT, KARENA MASALAH TEKHNIS. KAMI MOHON MAAF ATAS KETERLAMBATAN INI". TERIMA KASIH.

DELAYED OF BAGGAGE HANDLING

YOUR ATTENTION PLEASE!

"THE BAGGAGE HANDLING OF QANTAS AIRWAYS FLIGHT QF 075 FROM PERTH, WILL BE DELAYED APPROXIMATELY 30 MINUTES, DUE TO TECHNICAL PROBLEM. WE APOLOGIZE FOR THE DELAYED". THANK YOU.

9. PEMANGGILAN PENUMPANG UNTUK MASUK RUANG TUNGGU (BOARDING LOUNGE)

PERHATIAN KEPADA (BPK/IBU/NONA.2X) PENUMPANG PESAWAT ADAM AIR DENGAN NOMOR PENERBANGAN KI 377 TUJUAN CGK DIPERSILAHKAN MASUK RIANG TUNGGU! KERFRANGKATAN PINTU NOMOR 17. TERIMAKASIH.

ATTENTION FOR (MR/MRS/MISS 2X) ADAM AIR FLIGHT KI 337 PASSENGER LEAVING FOR CGK, COULD YOU PLEASE PROCEED TO THE BOARDING LOUNGE GATE NUMBER 17 THANK YOU.

10. PEMANGGILAN PENUMPANG UNTUK NAIK KE PESAWAT UDARA (BOARDING)

PERHATIAN KEPADA (BPK/IBU/NONA.2X) PENUMPANG PESAWAT AIR ASIA DENGAN NOMOR PENERBANGAN AK 901 TUJUAN KUL. DIPERSILAHKAN NAIK KE PESAWAT UDARA MELALUI PINTU NOMOR 2. TERIMA KASIH.



PT.(PERSERO) ANGKASA PURA I

**KANTOR CABANG BANDAR UDARA NGURAH
RAI BALI DINAS OPS. TMA. SISI DARAT &
PENERANGAN**

ATTENTION FOR (MR/MRS/MISS..2X) AIR ASIA FLIGHT AK 901 PASSENGER LEAVING FOR KUL, WOULD YOU PLEASE BOARD TO THE AIRCRAFT THROUGH GATE NUMBER 2. THANK YOU.

11. PEMANGGILAN PENUMPANG TRANSIT UNTUK NAIK KE PESAWAT UDARA (BOARDING)

PERHATIAN KEPADA PARA PENUMPANG TRANSIT PESAWAT GARUDA INDONESIA DENGAN NOMOR PENERBANGAN GA 881 DARI TYO TUJUAN SYD DIPERSILAHKAN NAIK KE PESAWAT UDARA MELALUI PINTU NOMOR 5. TERIMA KASIH

YOUR ATTENTION PLEASE!

GARUDA INDONESIA FLIGHT GA 881 TRANSIT PASSENGER FROM TYO LEAVING FOR SYD, WOULD YOU PLEASE BOARD TO THE AIRCRAFT THROUGH GATE NUMBER 5 THANK YOU.

12. PEMANGGILAN PENUMPANG UNTUK DATANG KE BAGIAN LOST AND FOUND

PERHATIAN KEPADA (BPK/IBU/NONA..2X) PENUMPANG PESAWAT MERPATI NUSANTARA AIRLINES DENGAN NOMOR PENERBANGAN MZ 8490 DARI DLI DIPERSILAHKAN DATANG KE BAGIAN LOST AND FOUND MERPATI. TERIMA KASIH.

ATTENTION FOR (MR/MRS/MISS..2X) MERPATI NUSANTARA AIRLINES FLIGHT MZ 8490 FROM DLI, WOULD YOU PLEASE PROCEED TO THE LOST AND FOUND MERPATI COUNTER. THANK YOU

13. PEMANGGILAN PENUMPANG UNTUK DATANG KE BAGIAN KEAMANAN

PERHATIAN KEPADA (BPK/IBU/NONA..2X) PENUMPANG PESAWAT LION AIR DENGAN NOMOR PENERBANGAN JT 015 TUJUAN CGK DIPERSILAHKAN DATANG KE BAGIAN KEAMANAN DI LANTAI BAWAH. TERIMA KASIH.



PT.(PERSERO) ANGKASA PURA I

**KANTOR CABANG BANDAR UDARA NGURAH
RAI BALI DINAS OPS. TMA. SISI DARAT &
PENERANGAN**

ATTENTION FOR (MR/MRS/MISS. 2X) LION AIR FLIGHT JT 015 FROM CGK.
WOULD YOU PLEASE PROCEED TO THE SECURITY COUNTER DOWN
STAIR. THANK YOU

14. PEMANGGILAN PENJEMPUT (GUIDE)

PERHATIAN KEPADA PETUGAS DARI (HOTEL/TRAVEL...2X)
DIPERSILAHKAN DATANG KE BAGIAN PENERANGAN / INFORMASI.
TERIMA KASIH.

15. PENEMUAN BARANG

PERHATIAN!
TELAH DITEMUKAN SEBUAH.....TERTINGGAL DI.....
BAGI YANG MERASA MEMILIKI DIPERSILAHKAN MENGHUBUNGI
BAGIAN..... TERIMA KASIH.

YOUR ATTENTION PLEASE!
THERE IS..... LEFT AT.....
THE OWNER IS KINDLY REQUESTED TO CLAIM IT AT THE..... THANK
YOU

