

**KURANGNYA PENGAWASAN CCTV DI SISI UDARA
BANDARA HANG NADIM BATAM**
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**DAMPAK KURANGNYA PENGAWASAN CCTV DI
SISI UDARA BANDARA HANG NADIM BATAM
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



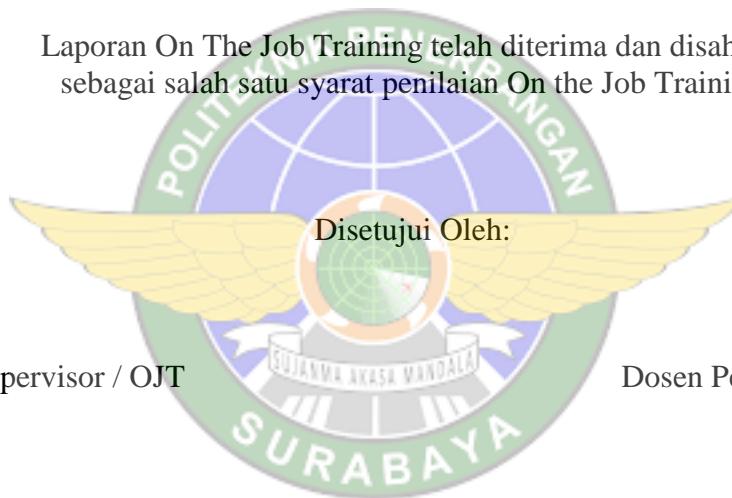
**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN
SISTEM DIGITALISASI BLANKO KERTAS REPOSISI, SWING
COMPASS, DAN MAINTENANCE

Oleh:

Muhammad Chesa Ramadhan
NIT : 30622099

Laporan On The Job Training telah diterima dan disahkan
sebagai salah satu syarat penilaian On the Job Training



Mengetahui,
General Manager/Pimpinan Instansi Lokasi OJT

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

Dengan diadakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang di inginkan. Diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja.

Dapat terlaksananya kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, sehingga saya dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) dengan baik dan benar, oleh karena itu tidak lupa kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan karunia dan nikmatnya kepada kami semua.
2. Kedua orang tua saya yang selalu memberikan dukungan, kasih sayang, bantuan serta doa.
3. Bapak Pikri Ilham Kurniawaan, selaku Chief Executive Officer PT Bandara Internasional Batam.
4. Bapak Achmad Bahrawi, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.T., M.MT., selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Mbak Paramita F. S.Pd.Ing., M.Pd selaku Pembimbing OJT.
7. Seluruh *team leader* AMC, AVSEC, *Commercial*, Terminal Landside, & Informasi.
8. Seluruh senior kami di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam yang telah membimbing dan membantu penyelenggaraan OJT dan menyelesaikan laporan ini.
9. Rekan Peserta OJT MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Batam, 28 Februari 2024

Penyusun

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	vii
BAB I	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	2
1.3 Maksud dan Manfaat	3
BAB II	5
2.1 Sejarah singkat	5
2.2 Data umum	7
2.2.1 Data Aerodrome	7
2.2.2 Layout Bandara	14
2.3 Struktur Organisasi	15

BAB III	16
3.1 Bandara	16
3.3 Apron Movement Control (AMC)	17
3.2 Apron.....	18
3.4 PARKING STAND.....	19
3.5 HELIPED	19
3.6 CCTV	20
BAB IV	22
4.1 Lingkup pelaksanaan OJT	22
4.2 Jadwal OJT	22
4.3 Permasalahan.....	23
4.4 Penyelesaian Masalah	26
4.5 kesimpulan	26
LAMPIRAN	27

DAFTAR GAMBAR

gambar 2. 1 layout bandara	14
gambar 2. 2 Layout Apron (sumber: AIP WIDD)	14
gambar 2. 3 Struktur organisasi Direktorat Operasi	15
gambar 2. 4 Struktur Organisasi (sumber: Pedoman Mutu PT BIB)	15
gambar 4. 1 Jadwal OJT di unit AMC	22
gambar 4. 2 Jadwal OJT di unit AVSEC	23
gambar 4. 3 Monitor CCTV di AMC	23
gambar 4. 4 Pencahayan di Apron AE 1 sampai AE 12	25
gambar 4. 5 Pencahayan di Heliport	25

DAFTAR TABEL

tabel 2. 1.....	7
-----------------	---



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT

Perkembangan zaman di dunia moderen ini persaingan semakin sulit dan ketat, salah satunya didunia penerbangan. Oleh karena itu sebagai manusia yang mengikuti perkembangan zaman , kita harus mempersiapkan diri sebaik mungkin dengan meningkatkan kualitas diri untuk menghadapi perkembangan zaman. Salah satu program dari prodi Management Transportasi Udara yaitu Praktek Kerja Lapangan/Pkl (on the job training / OJT) yaitu program latihan kerja untuk mengaplikasikan pengetahuan dan ilmu yang telah didapat dari pembelajaran yang telah diberikan dikampus , dan dipraktekan di tempat yang telah ditentukan masing masing. On The Job Training sendiri telah tercantum dalam kurikulum taruna dalam mengaplikasikan kemampuan dan keahlian yang mereka punya dengan praktek secara langsung serta mendapatkan ilmu baru dan pengalaman kerja yang bermanfaat untuk persiapan bekerja di dunia penerbangan ke depannya.

Saat ini industri penerbangan semakin maju dan berkembang sangat pesat seiring berkembangnya teknologi modern, hal ini menjadi kebutuhan penting masyarakat. Industri penerbangan terus berkembang, mulai dari pengembangan dan pembangunan bandara di wilayah Indonesia. Salah satu syarat kelulusan Taruna adalah melaksanakan kerja praktik (on the job training/OJT) yang dilaksanakan sesuai dengan kurikulum masing-masing program studi dan ditujukan untuk menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan calon personel di bidang penerbangan. Manajemen transportasi Mereka dapat menerapkan pengetahuan ilmiah, mengembangkan keterampilan berpikir dan penalaran dari masalah rumit yang muncul dan dihadapi selama pelatihan di tempat kerja

Pelaksaan On The Job Training (OJT) di bandar udara ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya. Sesuai dengan penempatan pelaksanaan Ojt , penulis ini melaksanakan OJT di bandara udara Internasional Hang Nadim Batam yang dimulai pada tanggal 4 Januari 2025. Disini Taruna dapat mengamati dan terlibat langsung dalam berbagai aspek operasional bandara, seperti pelayanan penumpang, pengelolaan apron, hingga pengawasan keamanan dan keselamatan penerbangan. Sehingga para para Taruna tidak hanya memahami teori yang diajarkan di kelas, tetapi juga mampu mengaplikasikan pengetahuan tersebut dalam situasi yang sesungguhnya.

Laporan ini disusun sebagai dokumentasi dan evaluasi kegiatan OJT para Taruna Poltekbang Surabaya di lingkungan bandara. Laporan ini berisi berbagai kegiatan yang telah dilaksanakan oleh penulis , pencapaian yang diperoleh, serta tantangan yang dihadapi selama proses OJT di bandara Hang Nadim Batam. Dengan adanya laporan ini, diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi yang bermanfaat bagi Poltekbang Surabaya dalam meningkatkan kualitas program pendidikan serta menjadi referensi bagi para Taruna dalam mengembangkan kompetensi mereka di masa mendatang.

1.2 Dasar Pelaksanaan *On The Job Training*

Dasar pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
- Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
- Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158

Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).

- Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 Tahun 2014 tanggal 16 Desember 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tanggal 06 Mei 2015 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Manfaat

Maksud dan Tujuan dari pelaksanaan OJT Politeknik Penerbangan Surabaya sendiri diuraikan sebagai berikut :

1.3.1 Maksud

Adapun maksud dalam pelaksanaan On The Job Training (OJT) di politeknik penerbangan Surabaya sebagai berikut :

1. Meperoleh pengetahuan mengenai dunia kerja yang sesungguhnya guna membiasakan penulis untuk nantinya bekerja di lingkup dunia penerbangan
2. Dapat mempraktikan teori yang didapat selama pendidikan
3. Mendapatkan pengalaman dan ilmu dunia penerbangan yang belum didapat saat perkuliahan
4. Membiasakan diri dengan kondisi kerja yang dinamis dan prosedur kerja yang kompleks di bandara.
5. Membantu para Taruna meningkatkan kemampuan beradaptasi dan berkomunikasi dengan baik di lingkungan yang baru.

1.3.2 Manfaat

Adapun manfaat dalam pelaksanaan on the job training (ojt) di politeknik penerbangan surabaya adalah sebagai berikut :

1. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya;
2. Mengetahui dan melihat secara langsung penggunaan dan peran dari teknologi terapan di tempat On The Job Training (OJT);
3. Membina hubungan kerja sama yang baik dengan pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi di dunia penerbangan
4. Mengetahui perkembangan di dunia penerbangan secara langsung

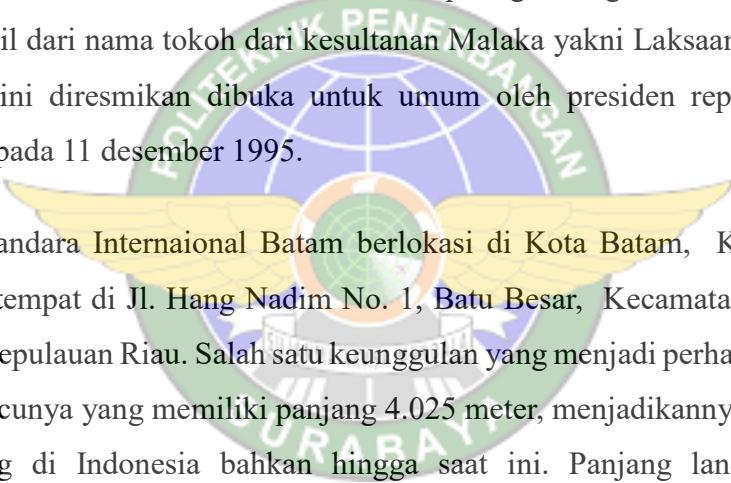


BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah singkat

Bandara internasional Hang Nadim Batam, yang terletak di Pulau Batam, Kepulauan Riau, adalah salah satu bandara paling strategis di Indonesia. Bandara ini diambil dari nama tokoh dari kesultanan Malaka yakni Laksana Hang Nadim. Bandara ini diresmikan dibuka untuk umum oleh presiden republik indonesia soeharto pada 11 desember 1995.

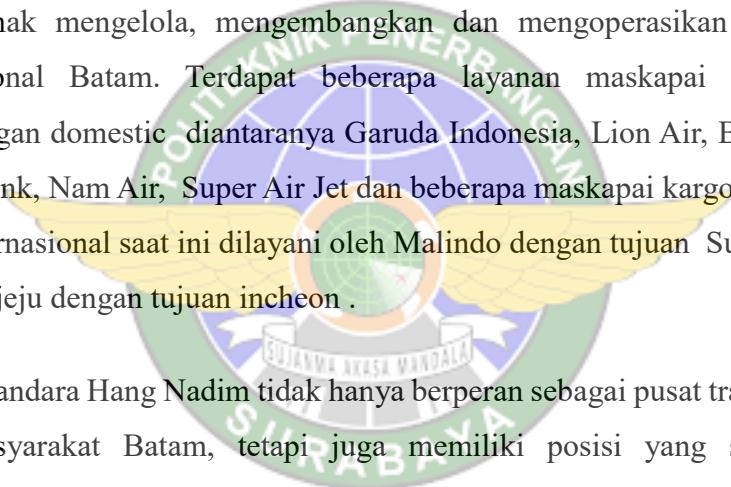


Bandara Internaional Batam berlokasi di Kota Batam, Kepulauan Riau. Yang bertempat di Jl. Hang Nadim No. 1, Batu Besar, Kecamatan Nongsa, Kota Batam, Kepulauan Riau. Salah satu keunggulan yang menjadi perhatian utama yaitu landas pacunya yang memiliki panjang 4.025 meter, menjadikannya landasan pacu terpanjang di Indonesia bahkan hingga saat ini. Panjang landasan pacu ini memungkinkan bandara untuk melayani pesawat berbadan besar seperti Boeing 747 dan Airbus A380.

Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam lebih tepatnya terletak pada koordinat 01°01'15"LU - 104°07'7"BT dengan ketinggian 126ft atau 38mdpl. Bandar udara Internasional Hang Nadim Batam merupakan salah satu bandara yang merupakan cakupan dari FIR (*flight Information Region*) Jakarta dengan identifikasi *International Air Transport Association* (IATA : BTH), *International Civil Aviation Organization* (ICAO : WIDD).

Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam pada awalnya merupakan bandara milik pemerintah melalui BP Batam. Kemudian pada tanggal 20 Desember 2021 dialihkan kepemilikannya menjadi PT Bandara Internasional Hang Nadim Batam (PT BIB) dan menandatangani perjanjian KPBU selama 25 tahun. PT Bandara Internasional Batam (PT BIB) badan usaha yang didalamnya terdapat tiga pemegang saham yaitu PT Angkasa Pura I dengan 51%, Incheon Internasional Airport Corporation dengan 30%, dan PT Wijaya Karya (Persero)

Dengan pengelolaan selama 25 tahun kedepan, selama periode tersebut PT BIB berhak mengelola, mengembangkan dan mengoperasikan Bandar Udara Internasional Batam. Terdapat beberapa layanan maskapai yang melayani penerbangan domestic diantaranya Garuda Indonesia, Lion Air, Batik Air, Wings Air, Citilink, Nam Air, Super Air Jet dan beberapa maskapai kargo seperti rimbun. Rute internasional saat ini dilayani oleh Malindo dengan tujuan Subang, Malaysia dan juga jeju dengan tujuan incheon .



Bandara Hang Nadim tidak hanya berperan sebagai pusat transportasi udara bagi masyarakat Batam, tetapi juga memiliki posisi yang strategis dalam perdagangan internasional. Kedekatannya dengan Singapura menjadikannya sebagai hub alternatif yang efisien untuk aktivitas logistik dan kargo udara. Dengan kapasitas yang luas serta biaya operasional yang lebih kompetitif dibandingkan bandara besar lainnya, Hang Nadim sering menjadi pilihan maskapai penerbangan untuk transit logistik.

Tidak hanya sampai disitu bandara Hang Nadim ini juga membuka rute dari incheon.Rute ini memiliki dampak besar bagi bandara Hang Nadim batam yaitu meningkatkan kedatangan wisatawan luar negeri , investasi dan perdagangan internasional antara indonesia dengan korea.

Dengan adanya banyak rute penerbangan nasional dan internasional di bandara Hang Nadim batam menjadikan bandara ini beroperasi selama 24 jam , serta membutuhkan personil – personil ahli untuk mengoperasikan bandara Hang Nadim Batam , sehingga bandara ini berdampak menyediakan peluang kerja bagi masyarakat Indonesia.

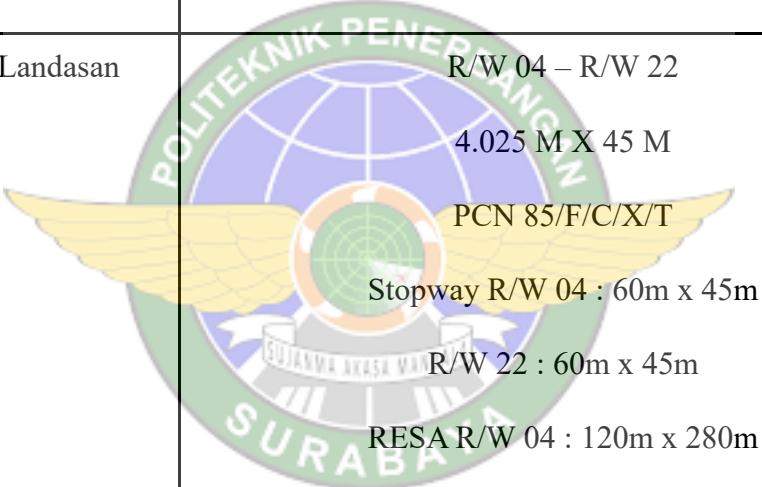
2.2 Data umum

2.2.1 Data Aerodorme

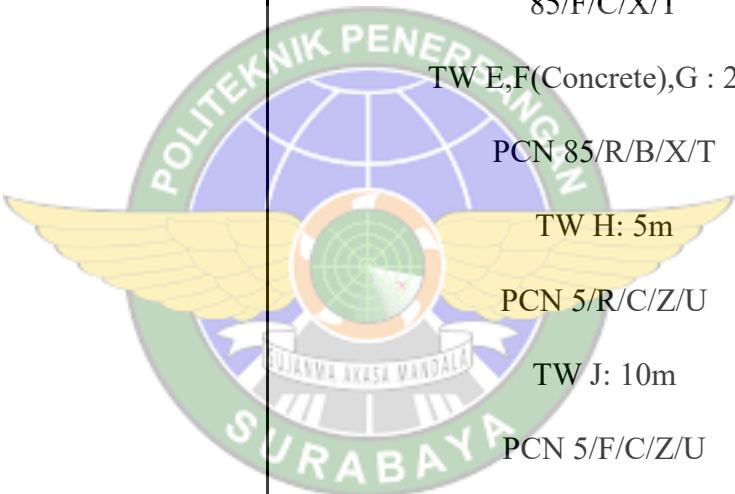
Bandara Internasional Hang Nadim Batam berada pada jarak tempuh 22 km dari pusat kota. Tepatnya terletak ~~di kelurahan~~ Batu Besar, Kecamatan Nongsa, kota Batam, Kepulauan Riau. Bandara ini terletak pada ketinggian 38 mdpl. Bandara ini terletak pada koordinat 01°01'15"LU - 104°07'7"BT. Memiliki luas wilayah sekitar 1.762 hektar. Beberapa maskapai penerbangan yang beroperasi di bandara ini melayani rute domestik maupun internasional seperti, Batik Air, Batik Air Malaysia, Citilink, Garuda Indonesia, Jeju Air (korea), Lion Air, Nam air, Saudia, Super Air Jet, Susi Air, Wings Air.

Table 2. 1 Tabel data Aerodrome Bandara Hang Nadim

a.	Nama Organisasi	PT Bandara Internasional Batam
b.	Alamat	Jl. Hang Nadim No.1 Batu Besar, Batam, Kepulauan Riau
c.	Telepon	(0778) 7630660
d.	Fax	-

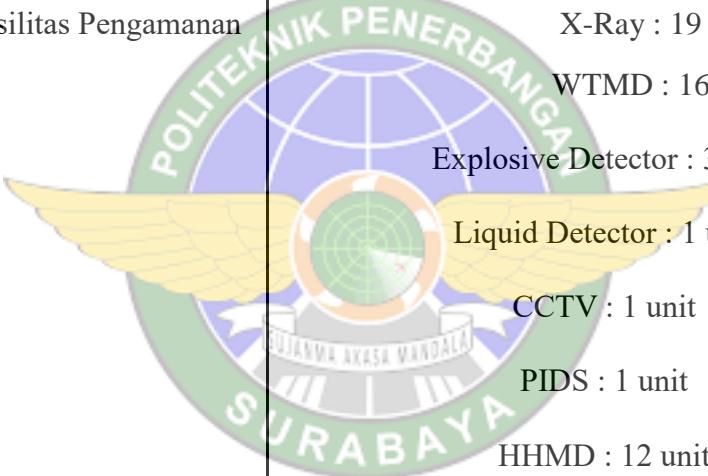
e.	Kelas Bandara	Kelas 4E
f.	Status Bandara	Civil
g.	Kode Bandara	BTH/WIDD
h.	Lokasi	01°07'08.47"N; 104°06'50.24"E
I	Elevasi	MSL : THR 04 = 123 ft MSL : THR 22 = 67 ft
j.	Jam Operasi	24 jam/hari
k.	Landasan	 R/W 04 – R/W 22 4.025 M X 45 M PCN 85/F/C/X/T Stopway R/W 04 : 60m x 45m R/W 22 : 60m x 45m RESA R/W 04 : 120m x 280m R/W 22 : 90m x 280m
l.	Apron	Parking Stand No. AD1 - AD9 & AE1 - AE 7 PCN 75/R/C/X/T Parking Stand No. AR1 - AR3 PCN 85/F/C/X/T Parking Stand No. AE8 - AE12 PCN 85/R/B/X/T Flybest

		<p>PCN 5/R/C/2/U</p> <p>Batam Aero Technic</p> <p>PCN 69/R/C/X/T</p> <p>Cargo</p> <p>PCN 85/R/B/X/T</p>
--	--	---

m.	Taxiway	<p>TW A,B,C,D,F(Asphalt) : 23m -23,50m PCN 85/F/C/X/T</p>  <p>TW E,F(Concrete),G : 23m</p> <p>PCN 85/R/B/X/T</p> <p>TW H: 5m</p> <p>PCN 5/R/C/Z/U</p> <p>TW J: 10m</p> <p>PCN 5/F/C/Z/U</p> <p>TW K : 36m</p> <p>PCN 85/F/C/X/T</p> <p>TW L: 24m</p> <p>PCN 69/R/C/X/T</p>
n.	Terminal	31.024 m ²

o.	Rescue & Fire Fighting	<p>KATEGORI IX</p> <p>Foam Tender Type I : 3 unit</p> <p>Foam Tender Type II: 1 unit</p> <p>Foam Tender Type IV : 1 unit</p> <p>Commando Car: 1 unit</p> <p>Utility Car: 1 unit</p> <p>Ambulance: 3 unit</p> <p>36 orang Basic PKP-PK</p> <p>2 orang Junior PKP-PK</p> <p>33 orang Senior PKP-PK</p>
p	Power Supply	 <p>Genset Mitsubishi : 2x770 KVA</p> <p>Genset Dutsz: 1x450 KVA</p> <p>Genset Perkins: 1x800 KVA</p> <p>SOT : 15 s</p> <p>UPS 200 KVA & SOT: 0 s</p>

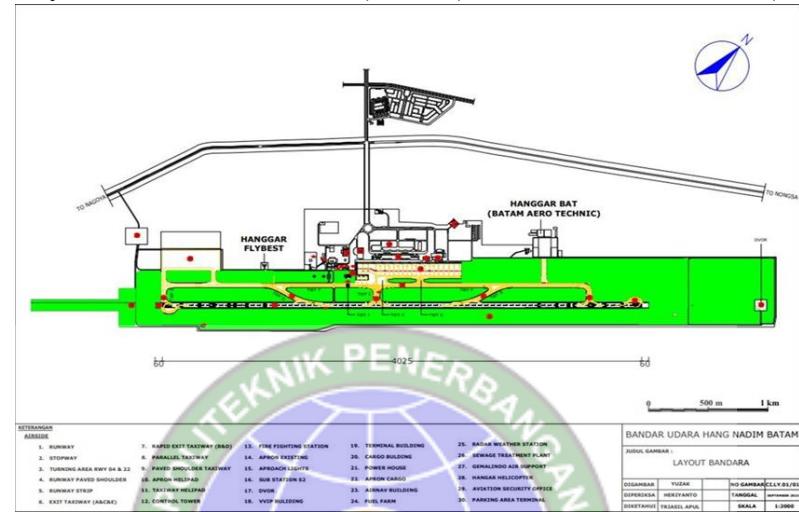
q	Navigasi Udara	VOR/DME, NDB, ILS/LLZ, GP, T-DME, MM
r	Air Field Lighting	<p>Lampu Runway:</p> <p>Runway Edge Light, Threshold Lights, Runway End Lights, Stop Way Lights, Approach Lights Runway 04 (PALS CAT 1), Approach Lights Runway 22 (MALS), PAPI Runway 04/22.</p> <p>Lampu Taxiway :</p> <p>Taxiway Edge Light, Taxiway Guidance Sign</p> <p>Lampu Apron :</p> <p>Apron Edge Lights, Apron Flood Lights</p>

s		Timbangan : 24 unit Conveyor : 9 unit Air Conditioning System CHILLER : 8 unit SPLIT DUCT : 8 unit FREE STANDING: 8 unit
t	Fasilitas Pengamanan	 X-Ray : 19 unit WTMD : 16 unit Explosive Detector : 3 unit Liquid Detector : 1 unit CCTV : 1 unit PIDS : 1 unit HHMD : 12 unit

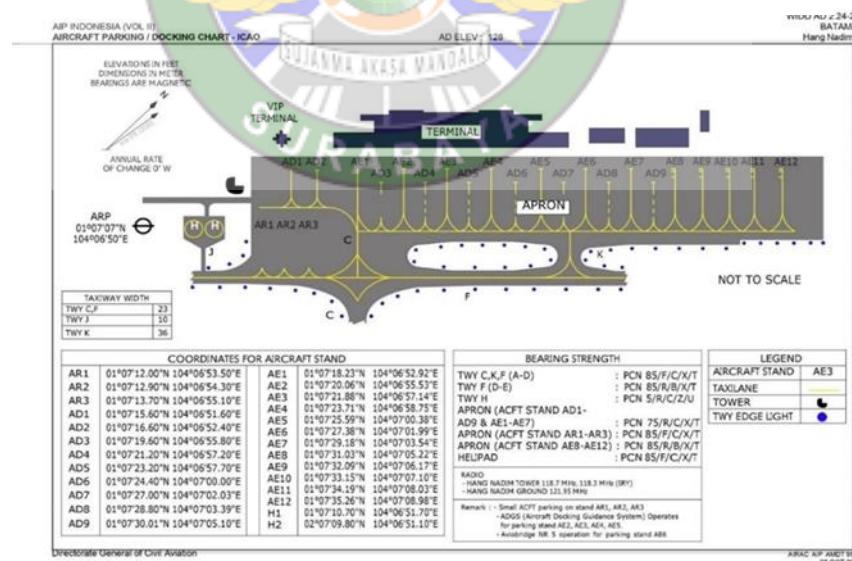
	<p>Access Door Control : 32 Pintu System</p> <p>Body Scanner : 1 unit SCP2 Etalase Prohibited : 2 box di SCP Disposal Box : 7 box di SCP Under Mirro : 2 Pcs</p> <p>Bomb Container : 1 Unit</p> <p>Tray / Baki / Keranjang : 226 pcs</p> <p>Radio Komunikasi (HT) : 36 unit</p> <p>Radio Base : 4 unit</p> <p>Radio Mobile (on car) : 2 unit</p> <p>Mobil Patroli : 2 unit</p> <p>Motor Patroli : 4 unit</p> <p>Lampu Lalu Lintas : 11 Pcs</p> <p>Pengeras Suara : 6 unit</p> <p>Senter : 7 unit</p> <p>Senapan Angin + : 1set</p> <p>Kompresor</p> <p>Teropong : 2 unit</p> <p>Alat Setrum Kejut : 3 unit</p>
--	--

2.2.2 Layout Bandara

Di PT.BIB Bandar Udara Hang Nadim Batam, sarana dan prasarana terbagi menjadi dua, yaitu fasilitas sisi udara (*Airside*) dan fasilitas sisi darat (*Landside*).

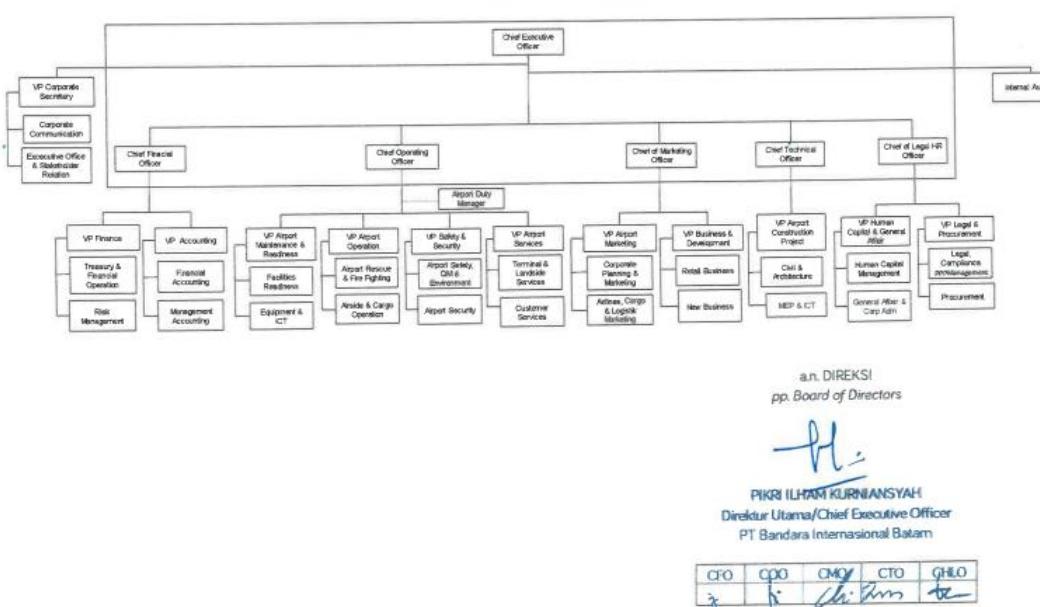
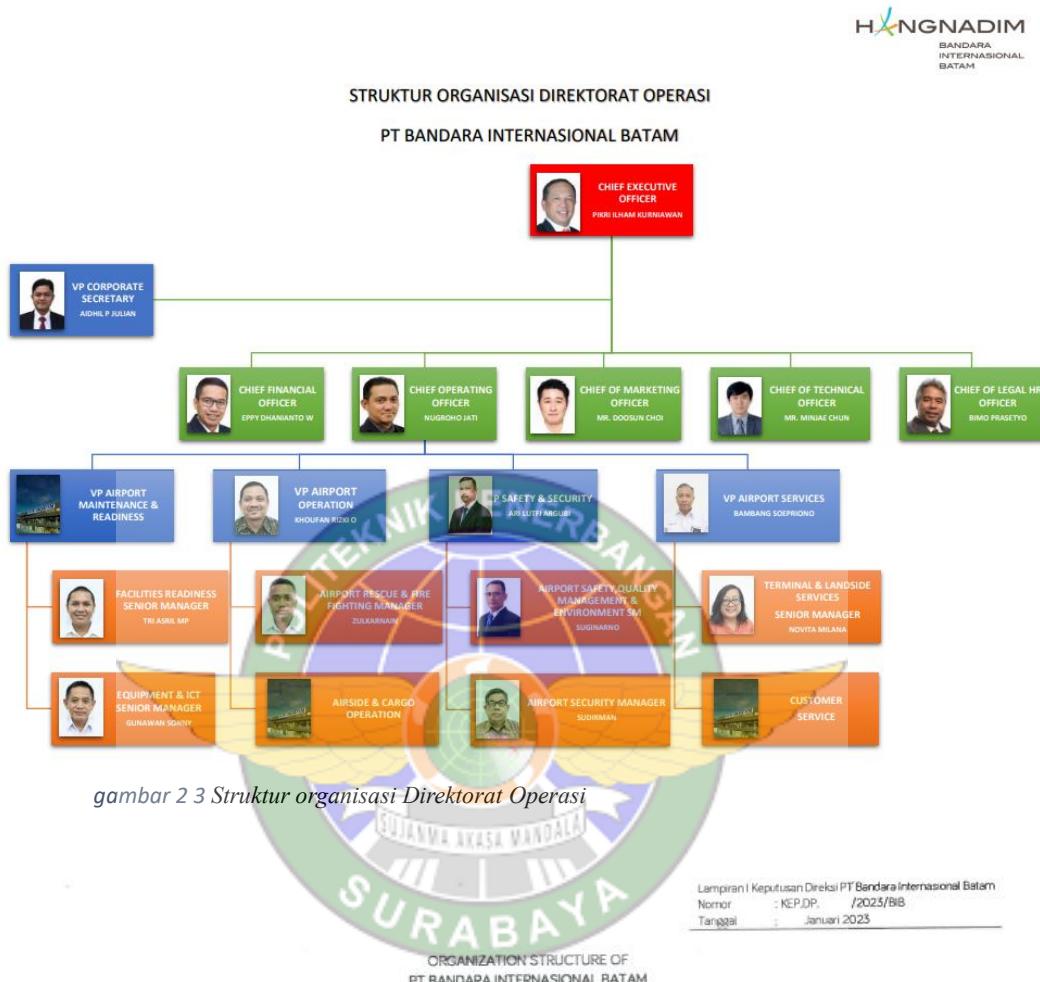


gambar 2 1 layout bandara



gambar 2 2 Layout Apron (sumber: AIP WIDD)

2.3 Struktur Organisasi



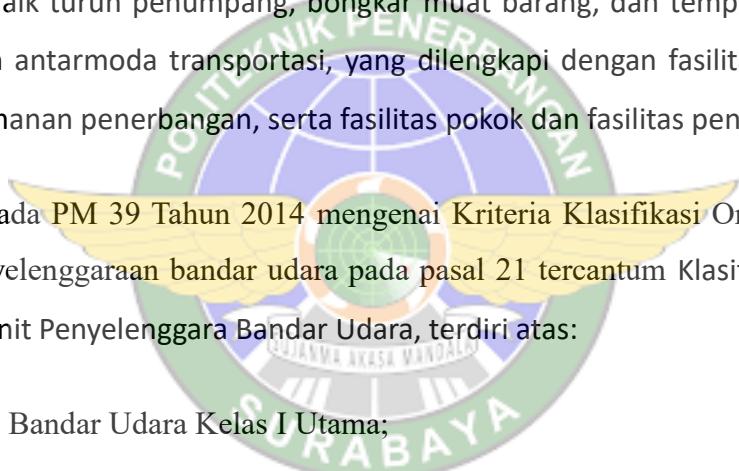
gambar 2 4 Struktur Organisasi (sumber: Pedoman Mutu PT BIB)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandara

Menurut Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, pengertian bandara yaitu kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.



Pada PM 39 Tahun 2014 mengenai Kriteria Klasifikasi Organisasi kantor unit penyelenggaraan bandar udara pada pasal 21 tercantum Klasifikasi organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, terdiri atas:

- a. Bandar Udara Kelas I Utama;
- b. Bandar Udara Kelas I;
- c. Bandar Udara Kelas II; dan
- d. Bandar Udara Kelas III.

Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization), bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Kebandaraudaraan adalah segalah sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi

keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang,kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah (Peraturan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2015).

3.3 Apron Movement Control (AMC)

Menurut Peraturan Dirjen Perhubungan Udara: KP 21 Tahun 2015 bahwa Personel Pengatur Pergerakan Pesawat Udara (Apron Movement Control/AMC) merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di Apron, penentuan parkir pesawat udara serta pengaturan pesawat udara yang akan masuk atau keluar Apron.

Berdasarkan PM 56 Tahun 2023, Seksi Operasi Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 huruf b, mempunyai tugas melakukan pelaksanaan pengoperasian fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat besar bandar udara, serta fasilitas penunjang, dan pelaksanaan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (Apron Movement Control/ AMC) serta penyusunan jadwal penerbangan (slot time).

Tugas dan fungsi dari AMC tertulis pada Manual of Standard CASR – 139 Volume I Aerodrome diantaranya:

1. Pembinaan terhadap personel peralatan / kendaraan dan pesawat di apron.
2. Pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron.
3. Pengaturan parkir pesawat di apron.
4. Menjamin kebersihan di apron.
5. Menjamin apron dalam kondisi baik.

6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron.
7. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat peak hour / peak season.
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal / darurat.
9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron.
10. Melakukan investigasi terhadap incident / accident di apron dan melakukan pelaporan.
11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar incident / accident tidak terulang lagi

3.2 Apron

Berdasarkan PM 55 tahun 2015, Apron adalah suatu area bandar udara di darat yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan naik turun penumpang, bongkar muat kargo, penumpang, surat, pengisian bahan bakar, parkir, atau pemeliharaan pesawat udara. Pada Annex 14 chapter 1.1 dijelaskan juga pengertian dari apron yaitu Suatu kawasan tertentu, pada bandar udara darat, yang dimaksudkan untuk menampung pesawat udara untuk keperluan bongkar muat penumpang, surat atau kargo, pengisian bahan bakar, parkir atau pemeliharaan

Menurut Voyatzaki (2015), Dalam implementasinya, desain dan tata letak apron juga telah diatur secara rinci dalam Annex 14 (ICAO) untuk memastikan efisiensi dan keamanan operasional bandara di seluruh dunia. Standar tersebut mencakup berbagai aspek teknis, termasuk lebar jalur pergerakan pesawat, kapasitas parkir, hingga sistem drainase untuk menghindari genangan yang dapat mengganggu aktivitas di apron. Dengan demikian, keberadaan apron tidak hanya

menjadi elemen penting dalam infrastruktur bandara tetapi juga mendukung upaya global dalam menjaga keselamatan dan keamanan dunia penerbangan.

3.4 PARKING STAND

Parking Stand merupakan area di apron yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. Parking Stand terbentuk dari marka aircraft stand yang ada di apron. Menurut PR 21 Tahun 2023 marka aircraft stand harus memasukkan unsur-unsur sebagai berikut:

3.4.1 Identification Aircraft Stand

3.4.2. Garis Pemandu

- a. Garis Lead-in
- b. Garis Lead-out
- c. Garis Turning

3.4.3. Reference bar

- a. Turn bar
- b. Alignment bar dan
- c. Stop line
 - Pilot stop line
 - Marshaller stop line



3.5 HELIPED

Tempat Pendaratan dan Lepas Landas Helikopter (Heliport) yang selanjutnya disebut Heliport adalah tempat pendaratan dan lepas landas helikopter di daratan (surface level Heliport), di atas gedung (elevated Heliport), di anjungan lepas pantai/kapal (helideck), dan di shipboard.

Fungsi dan Manfaat Heliport memiliki fungsi utama sebagai tempat pendaratan dan lepas landas helikopter dengan aman. Beberapa manfaat dari helipad antara lain:

- a. Mendukung operasi medis darurat, seperti helikopter ambulans.
- b. Memfasilitasi akses transportasi cepat di wilayah perkotaan dan pedalaman.
- c. Digunakan untuk operasi militer, penyelamatan, dan pemadaman kebakaran.
- d. Menunjang kegiatan bisnis dan pariwisata

3.6 CCTV

Closed-Circuit Television (CCTV) adalah sistem pengawasan berbasis kamera yang digunakan untuk merekam dan memantau aktivitas di suatu area tertentu. Di lingkungan bandara, khususnya di **sisi udara (airside)**, CCTV berfungsi sebagai alat keamanan utama untuk mencegah, mendeteksi, dan merespons insiden keamanan dan operasional.

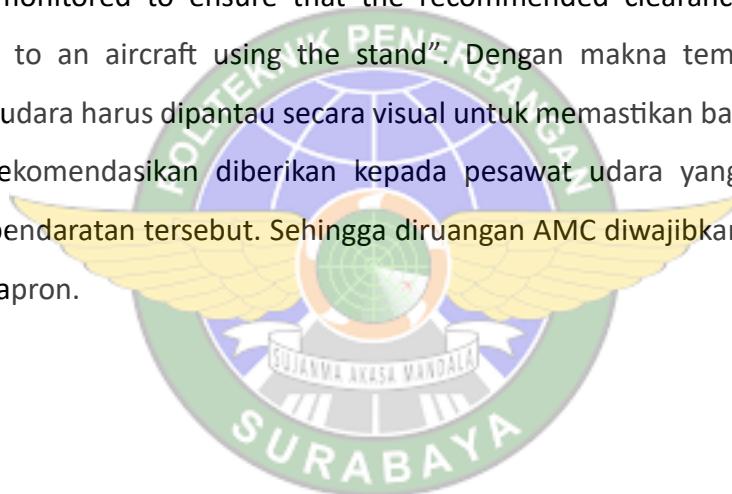
Fungsi utama CCTV di sisi udara meliputi:

- a. **Keamanan Penerbangan:** Mendeteksi aktivitas mencurigakan, mencegah ancaman terorisme, dan memastikan kepatuhan terhadap protokol keamanan.
- b. **Keselamatan Operasional:** Memantau pergerakan pesawat, kendaraan, dan personel di area landasan pacu (runway), apron, dan taxiway.
- c. **Efisiensi Operasional:** Membantu pengawasan lalu lintas udara, koordinasi ground handling, dan memastikan kepatuhan terhadap prosedur operasional bandara.

- d. **Investigasi Insiden:** Memberikan bukti visual dalam investigasi insiden keselamatan atau pelanggaran keamanan

Menurut annex 17 negara mewajibkan setiap bandara yang melayani penerbangan sipil untuk menetapkan , menerapkan , dan memelihara program keamanan bandara tertulis yang sesuai dengan persyaratan program keamanan penerbangan sipil nasional , dalam hal ini cctv merupakan salah satu program dari keamanan penerbangan sipil

Pada dokumen annex 14 di point 9.5.7 berbunyi “An aircraft stand shall be visually monitored to ensure that the recommended clearance distances are provided to an aircraft using the stand”. Dengan makna tempat pendaratan pesawat udara harus dipantau secara visual untuk memastikan bahwa jarak bebas yang direkomendasikan diberikan kepada pesawat udara yang menggunakan tempat pendaratan tersebut. Sehingga diruangan AMC diwajibkan memiliki akses CCTV ke apron.



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup pelaksanaan OJT

Dalam menjalankan *On The Job Training* (OJT), Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya berada di dua lokasi area kerja di Bandara Internasional Hang Nadim Batam yaitu Unit *Apron Movement Control* (AMC) dan Unit *Aviation Security* (AVSEC).

4.2 Jadwal OJT

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Hang Nadim Batam dilakukan selama kurang lebih tiga bulan dimulai dari tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 yang terdiri dari beberapa shift.



NO	NAMA	NIM	JADWAL ON JOB TRAINING (UNIT AMC) SISWA POLTEKBANG SURABAYA																				
			JANUARI										FEBRUARI										
1	MUHAMMAD CHESA R	30622065	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	P	P	S	S	L	P	P	S	S	
2	CLARISA CORNELISIA	30622031	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S
3	VEREL JOUSTIKA A.R	30622099	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	
4	NAZWA PUTRI R	30622094	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	
5	DANDY AUZAN F	30622007	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	
6	CECILIA RIJA M.S	30622006	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	

PAGI : 06:30 -13:30
SIANG : 14:00- 20:30

gambar 4 1 Jadwal OJT di unit AMC




No	Nama	JADWAL PENEMPATAN SISWA/I OJT POLTEKBANG SURABAYA DI UNIT AIRPORT SECURITY																	
		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
1	Dandy Auzan Firdaus	PSCP	HBSCP	PTR	L	L	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE	L	L	PSCP	HBSCP	PTR	KARGO	PB		
2	Cecilia Rija Manggita	PSCP	LD	PTR	L	L	AOCC	AOCC	AOCC	AOCC	L	L	PSCP	LD	PTR	MG	PB		
3	Muhammad Chesa Ramadhan	OFFICE	OFFICE	OFFICE	L	L	PSCP	HBSCP	PTR	KARGO	PB	L	L	HBSCP	PSCP	KARGO	PTR	AR	
4	Clarisa Cornelis Vanka	AOCC	AOCC	AOCC	L	L	PSCP	LD	PTR	MG	PB	L	L	PSCP	MG	PTR	DF		
5	Verel Joustika Abdul Rahman	HBSCP	PSCP	KARGO	L	L	HBSCP	PSCP	KARGO	PTR	AR	L	L	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE		
6	Nazwa Putri Rahmawati	LD	PSCP	MG	L	L	LD	PSCP	MG	PTR	DF	L	L	AOCC	AOCC	AOCC	AOCC		

Keterangan :

OFFICE : Staff Administrasi Airport Security Kantor Selatan
AOCC : Ruangan AOCC Airport Security
PSCP : Area pemeriksaan Passenger Security Check Point
PTR : Bertugas bersama Tim Patroli
HBSCP : Area pemeriksaan Hold Bagage Security Check Point
MG : Pos Main Gate
KARGO : Pemeriksaan Barang di Gudang Kargo
LD : Loading Dock
PB : Pemeriksaan Boarding Pass

Catatan : Jadwal dapat berubah sewaktu-waktu apabila diperlukan.

gambar 4 2 Jadwal OJT di unit AVSEC

4.3 Permasalahan



gambar 4 3 Monitor CCTV di AMC

Dalam pelaksanaan kegiatan personel amc (apron move control) di bandara Hang Nadim Batam , ditemukan bahwa tidak adanya akses visual atau penglihatan untuk helipad dan juga untuk cctv di parking stand AE 5 tidak berfungsi atau mati.Dengan kurangnya fasilitas tersebut pihak personel AMC kesulitan dalam

mengawasi helikopter yang mendarat dan parkir di helipad dan pesawat yang parkir di parking stand AE5.

Dampak dari tidak adanya CCTV di helipad diantaranya penurunan keselamatan dan keamanan penerbangan di sisi udara , keterlambatan mengatasi insiden , tidak dapat mengawasi helikopter , tidak dapat memantau seseorang yang mendekati helikopter di helipad , sehingga hal-hal tersebut dapat menjadi potensi atau celah terjadinya insiden

Dampak dari rusaknya cctv di AE 5 yaitu , kita tidak dapat melihat dan mengawasi pesawat yang parkir di AE 5 , kita tidak bisa mengawasi pergerakan personel di AE 5 , kitak tidak tahu kapan AE sudah block on dan block off, keterlambatan mengatasi insiden yang terjadi , tidak bisa mengawasi personel ground handling dan penumpang yang melewati sisi apron di AE 5

Selain itu di apron helipad Hang Nadim Batam minim fasilitas pencahayaan , hal ini mengakibatkan apron helipad yang untuk saat ini tidak memiliki pengawasan CCTV, tidak dapat terlihat dari CCTV AD 1. Padahal di parking stand AE 1 sampai ae 12 telah difasilitasi pencahayaan. Sebagai perbandingan di gambar berikut ini :



gambar 4 4 Pencahayaan di Apron AE 1 sampai AE 12



gambar 4 5 Pencahayaan di HeliPad

Oleh karena itu tidak ada nya CCTV di helipad dan rusaknya CCTV di AE 5 merupakan sebuah masalah yang harus segera ditinjau lanjuti untuk menerapkan peraturan dan membantu sebagai fasilitas pengawasan bagi personel AMC di ruang AOCC. Dengan begitu keamanan dan keselamatan serta ke efektifan pengawasan unit AMC di sisi udara masih belum bisa optimal

4.4 Penyelesaian Masalah

Menurut permasalahan yang didapat maka solusi yang dapat diberikan yaitu untuk pihak Bandara Hang Nadim Batam segera meningkatkan pengawasan di area helipad dengan cara memasangkan CCTV di area helipad serta menambah fasilitas penerangan yang ada di area helipad. Untuk CCTV AE 5 yang rusak agar segera diperbaiki supaya bisa terlihat di monitor layar ruangan AMC.

4.5 kesimpulan

Permasalahan terkait tidak adanya CCTV di helipad dan kerusakan CCTV di AE 5 harus segera ditindaklanjuti untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan operasional bandara. Dengan begitu pengawasan personel AMC terhadap aktivitas di sisi udara dapat berjalan lebih optimal, sehingga dapat mencegah potensi insiden dan meningkatkan efisiensi operasional bandara Hang Nadim Batam.

4.6 Saran

Saran yang dapat disimpulkan selama 2 bulan pelaksanaan On the Job Training di Bandara Hang Nadim Batam yaitu mengingat Bandara Hang Nadim Batam memiliki peranan yang penting dalam pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan di Bandar Udara Internasional Bandara Hang Nadim Batam Balikpapan perlu di dukung pula dengan adanya fasilitas CCTV di area Helipad dan memperbaiki serta memberi perawatan terhadap fasilitas CCTV yang dimiliki oleh Bandara Hang Nadim Batam sehingga dapat memaksimalkan pemberian pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan.

LAMPIRAN





lampiran 13 marshaller

