

**TIDAK BERFUNGSIONYA SISTEM MONITOR PERGERAKAN
WHEEL AVIOBRIDGE PADA *PARKING STAND* AE2 DI
BANDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM DAN
DAMPAKNYA TERHADAP KESELAMATAN OPERASIONAL
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

DANDY AUZAN FIRDAUS

NIT: 30622007

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

**TIDAK BERFUNGSIONYA SISTEM MONITOR PERGERAKAN
WHEEL AVIOBRIDGE PADA *PARKING STAND* AE2 DI
BANDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM DAN
DAMPAKNYA TERHADAP KESELAMATAN OPERASIONAL
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

DANDY AUZAN FIRDAUS
NIT: 30622007

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

LEMBAR PERSETUJUAN

TIDAK BERFUNGSIONYA SISTEM MONITOR PERGERAKAN WHEEL AVIOBRIDGE PADA PARKING STAND AE 2 DI BANDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM DAN DAMPAKNYA TERHADAP KESELAMATAN OPERASIONAL

Oleh:

Dandy Auzan Firdaus
NIT : 30622007

Program DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah diterima dan disahkan sebagai salah
satu syarat penilaian *On the Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Supervisor / OJT



ARNOLD MARANTINO D
NIP. CE186-1722

Dosen Pembimbing



PARAMITA D N, S.ST. MS. ASM
NIP. 19890102 201012 2 006

Mengetahui,
Vice President Airport Operation
PT Bandara Internasional Batam



KHOUFAN RIZKI OKTARIAN
NIP. PE043-18722

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 4 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On the Job Training

Tim Penguji,

Ketua



FIRDAUS
NIP. PNS047-1722

Sekretaris



ARNOLD MARANTINO D
NIP. CE186-1722

Anggota



PARAMITA DWI N
NIP. 19890102 201012 2 006

Mengetahui,

Ketua Program Studi



LADY SILK MOONLIGHT, S.KOM, MT.
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan On The Job Training (OJT) dengan baik, yang berlangsung dari tanggal 6 Januari 2025 hingga 28 Februari 2025 di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. Melalui kegiatan OJT ini, taruna diharapkan dapat mencapai berbagai tujuan, di antaranya mengenal dunia kerja secara langsung, menerapkan ilmu yang telah dipelajari di kampus dalam lingkungan kerja nyata, serta memperluas wawasan dan keterampilan di bidang penerbangan.

Terselenggaranya kegiatan ini tidak terlepas dari dukungan dan kontribusi berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan penuh rasa hormat dan terima kasih, penulis ingin menyampaikan apresiasi kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat dan nikmat-Nya.
2. Kedua orang tua yang selalu memberikan doa, dukungan, serta kasih sayang tanpa henti.
3. Bapak Pikri Ilham Kurniawan, selaku Chief Executive Officer PT Bandara Internasional Batam.
4. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, M. T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Ibu Paramita Dwi Nastiti, S.ST. MS. ASM., selaku Pembimbing OJT.
7. Seluruh team leader di AMC dan AVSEC yang telah memberikan bimbingan dan ilmu berharga selama pelaksanaan OJT.
8. Seluruh senior dari Politeknik Penerbangan Surabaya & Politeknik Penerbangan Indonesia Curug di Bandar Udara Hang Nadim Batam, yang telah membantu dalam penyelenggaraan OJT dan penyusunan laporan ini.
9. Rekan-rekan peserta OJT MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya, yang selalu bekerja sama dan saling mendukung dalam setiap kegiatan.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan agar dapat menjadi bahan perbaikan di masa mendatang. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang membacanya.

Batam, 28 Februari 2025

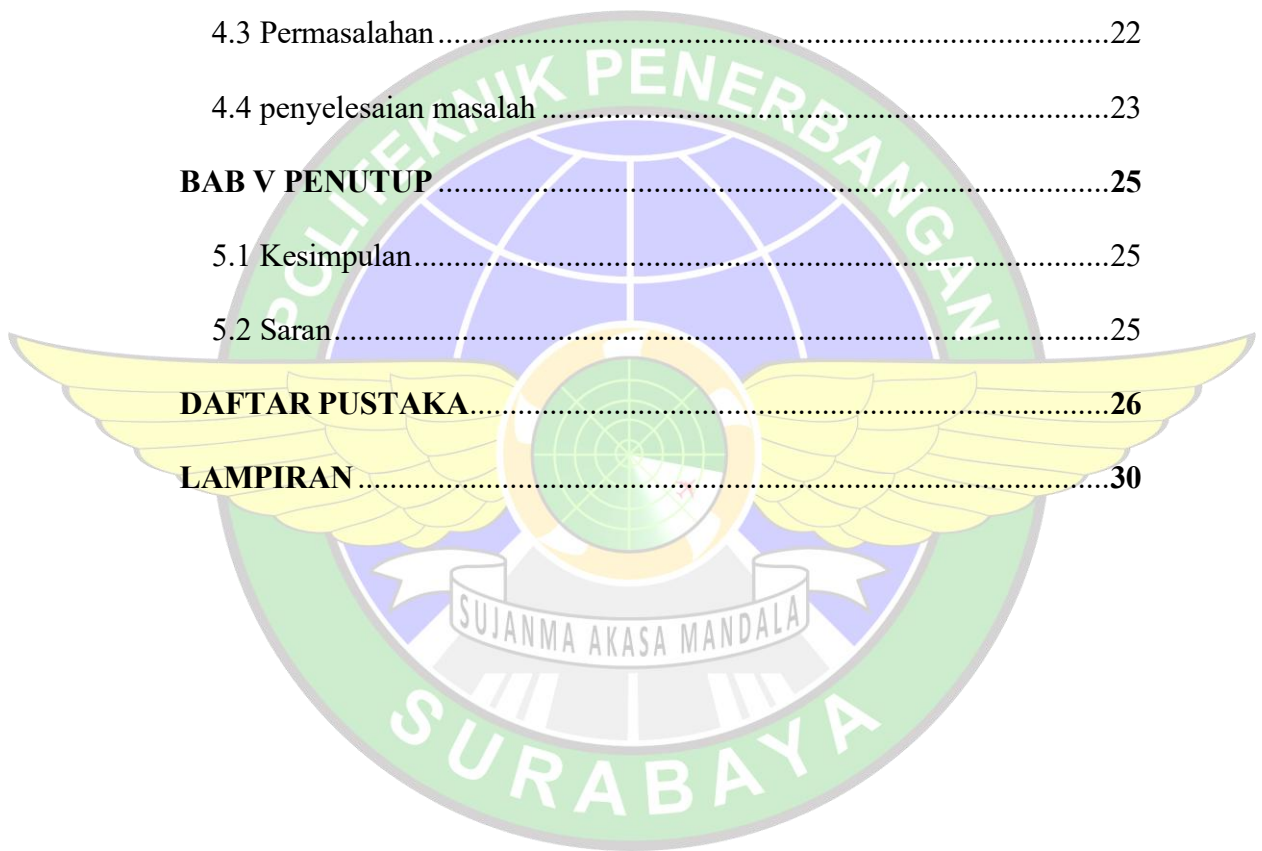


Dandy Auzan Firdaus

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT	1
1.2 Maksud dan Manfaat OJT	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	5
2.1 Sejarah singkat	5
2.2 Data umum	7
2.2.1 Data Aerodorme.....	7
2.2.2 Layout Bandara	10
2.3 Struktur Organisasi.....	11
BAB III TINJAUAN TEORI.....	12
3.1 Bandara.....	12
3.2 Apron	13
3.3 Apron Movement Control (AMC).....	14
3.4 Parking Stand	16
3.5 Garbarata	16

BAB IV PELAKSANAAN OJT	18
4.1 Lingkup pelaksanaan OJT	18
4.1.1 Wilayah Kerja.....	18
4.1.2 Prosedur Pelayanan	19
4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT.....	20
4.2 Jadwal OJT	21
4.3 Permasalahan.....	22
4.4 penyelesaian masalah	23
BAB V PENUTUP	25
5.1 Kesimpulan.....	25
5.2 Saran.....	25
DAFTAR PUSTAKA.....	26
LAMPIRAN	30



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 2 Struktur Organisasi	11
Gambar 4. 1 Layar Monitor Aviobridge Normal.....	22
Gambar 4. 2 layar monitor Aviobridge tidak menyala	23



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT

Dunia penerbangan merupakan sektor yang sangat dinamis dan penuh tantangan, di mana keselamatan, keamanan, dan pelayanan prima menjadi prioritas utama. Seiring dengan meningkatnya kebutuhan transportasi udara, operasional bandara sebagai pusat aktivitas penerbangan juga semakin kompleks. Oleh karena itu, tenaga kerja yang kompeten dan terampil sangat dibutuhkan untuk memastikan operasional yang efektif dan efisien di bandara.

Sebagai institusi pendidikan yang berfokus pada pengembangan sumber daya manusia di bidang penerbangan, Politeknik Penerbangan (Poltekbang) Surabaya memiliki tanggung jawab besar dalam mempersiapkan para para Taruna agar siap terjun ke dunia kerja. Salah satu upaya yang dilakukan adalah melalui program *On The Job Training* (OJT), yang memberikan kesempatan kepada para para Taruna untuk belajar langsung di lingkungan kerja nyata, khususnya di bandara.

Pelaksanaan OJT di bandara menjadi langkah strategis yang penting, mengingat para Taruna dapat mengamati dan terlibat langsung dalam berbagai aspek operasional bandara, seperti pelayanan penumpang, pengelolaan apron, hingga pengawasan keamanan dan keselamatan penerbangan. Dengan demikian, para para Taruna tidak hanya memahami teori yang diajarkan di kelas, tetapi juga mampu mengaplikasikan pengetahuan tersebut dalam situasi yang sesungguhnya.

Latar belakang pelaksanaan OJT ini didasari oleh kebutuhan industri penerbangan akan tenaga kerja yang tidak hanya memiliki kompetensi teknis, tetapi juga memiliki pemahaman yang mendalam tentang prosedur dan budaya kerja di lingkungan bandara. Selain itu, OJT di bandara memberikan wawasan yang luas

bagi para Taruna mengenai tantangan dan solusi yang dapat diterapkan dalam mengelola operasional bandara secara profesional.

Laporan ini disusun sebagai dokumentasi dan evaluasi kegiatan OJT para Taruna Poltekbang Surabaya di lingkungan bandara. Laporan ini mencakup berbagai kegiatan yang telah dilaksanakan, pencapaian yang diperoleh, serta tantangan yang dihadapi selama proses OJT. 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.

Adapun yang menjadi dasar pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
4. 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).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 Tahun 2014 tanggal 16 Desember 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tanggal 06 Mei 2015 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.2 Maksud dan Manfaat OJT

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) bagi para Taruna Politeknik Penerbangan (Poltekbang) Surabaya di lingkungan bandara bertujuan untuk memberikan pengalaman belajar secara langsung dalam dunia kerja yang sesungguhnya. Dengan mengikuti OJT ini, para Taruna dapat mengaplikasikan ilmu dan teori yang telah dipelajari selama masa perkuliahan, serta memahami berbagai aspek operasional bandara secara praktis dan mendalam.

OJT dirancang untuk membekali para Taruna dengan kompetensi teknis dan non-teknis yang relevan dengan kebutuhan industri penerbangan, sehingga mereka siap menghadapi tantangan dunia kerja dan dapat berkontribusi secara profesional dalam pengelolaan operasional bandara.

Pelaksanaan OJT ini memberikan berbagai manfaat baik bagi taruna, institusi pendidikan, maupun industri penerbangan, antara lain:

Bagi Taruna:

1. Memperoleh keterampilan praktis terkait dengan operasional bandara, seperti pengelolaan penumpang, keamanan penerbangan, dan manajemen apron.
2. Melatih kemampuan komunikasi, kepemimpinan, disiplin, dan kemampuan dalam bekerja secara tim.
3. Membiasakan diri dengan kondisi kerja yang dinamis dan prosedur kerja yang kompleks di bandara.
4. Membantu para Taruna memahami ekspektasi dunia kerja dan meningkatkan daya saing mereka di industri penerbangan.

Bagi Poltekbang Surabaya:

1. Menilai sejauh mana kurikulum yang diberikan telah relevan dengan kebutuhan industri penerbangan.

2. Membangun hubungan yang baik dengan industri penerbangan melalui kontribusi Taruna yang berkualitas.

Bagi Industri Penerbangan (Bandara):

1. Memanfaatkan keterlibatan para Taruna dalam mendukung operasional bandara dengan pengawasan yang terstruktur.
2. Membuka peluang untuk merekrut tenaga kerja yang sudah memahami dinamika operasional bandara.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah singkat

Bandara Hang Nadim Batam, yang terletak di Pulau Batam, Kepulauan Riau, adalah salah satu bandara paling strategis di Indonesia. Bandara ini mulai beroperasi pada tahun 1995 dan telah menjadi gerbang udara utama yang menghubungkan Batam dengan berbagai kota besar di Indonesia serta beberapa destinasi internasional. Namanya diambil dari Laksamana Hang Nadim, seorang tokoh legendaris Melayu yang dikenal karena keberanian dan kehebatannya dalam mempertahankan wilayah kerajaan dari serangan musuh.

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).

Pada akhir dekade 1980-an, Batam mulai berkembang sebagai kawasan industri yang mendapat perhatian khusus dari pemerintah Indonesia. Pemerintah mendirikan Otoritas Batam (sekarang Badan Pengusahaan Batam) untuk mengelola pengembangan ekonomi di kawasan tersebut. Salah satu kebutuhan mendesak saat itu adalah adanya bandara dengan fasilitas memadai yang mampu mendukung pertumbuhan industri dan mobilitas tinggi masyarakat.

Bandara Hang Nadim dibangun dengan konsep yang futuristik pada masanya. Salah satu keunggulan yang menjadi perhatian utama adalah landaspacunya 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, yang menjadikannya alternatif ideal ketika Bandara Changi Singapura mengalami kepadatan.

Bandara Hang Nadim tidak hanya berfungsi sebagai pusat transportasi udara bagi masyarakat Batam tetapi juga memiliki peran strategis dalam perdagangan internasional. Lokasinya yang berdekatan dengan Singapura menjadikannya hub alternatif yang efisien untuk kegiatan logistik dan kargo udara. Dengan kapasitas yang besar dan biaya operasional yang lebih kompetitif dibandingkan dengan bandara besar lainnya, Hang Nadim kerap menjadi pilihan maskapai penerbangan untuk transit logistik.

Sejak awal beroperasi, Bandara Hang Nadim telah melayani penerbangan domestik dan internasional, termasuk ke negara-negara tetangga seperti Malaysia dan Singapura. Infrastruktur yang modern serta fasilitas teknis yang memadai mendukung bandara ini dalam menangani berbagai kebutuhan penerbangan.

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan transportasi udara, pemerintah bersama Badan Pengusahaan Batam terus melakukan modernisasi terhadap Bandara Hang Nadim. Salah satu proyek besar yang sedang berlangsung adalah pembangunan terminal baru yang dirancang untuk meningkatkan kapasitas penumpang serta memberikan pelayanan yang lebih nyaman dan modern. Terminal ini direncanakan akan dilengkapi dengan teknologi terkini untuk mendukung kegiatan operasional.

Selain itu, pengembangan sektor kargo udara juga menjadi fokus utama. Pemerintah berupaya menjadikan Hang Nadim sebagai pusat logistik udara regional yang mampu bersaing dengan bandara-bandara besar di Asia Tenggara. Upaya ini didukung dengan rencana investasi besar dari berbagai pihak swasta dalam pengelolaan dan pengembangan fasilitas bandara.

Sebagai bandara yang memiliki nilai historis dan strategis, Hang Nadim menjadi simbol kemajuan Batam sebagai kawasan industri dan perdagangan yang dinamis. Dengan rencana pengembangan yang terus berlangsung, Bandara Hang

Nadim diproyeksikan akan semakin berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan menjadi salah satu bandara unggulan Indonesia di kancah internasional.

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.

1. **Perusahaan:** PT Bandara Internasional Batam
2. **Alamat** : Jl. Hang Nadim No.1 Batu Besar, Batam, Kepulauan Riau
3. **Telepon** : (0778) 7630660
4. **Fax** : -
5. **Kelas** : Kelas 4E
6. **Status** : Civil
7. **Kode** : BTH/WIDD
8. **Lokasi** : 01°07'08.47"N; 104°06'50.24"E
9. **Elevasi:**
 - a. MSL : THR 04 = 123 ft
 - b. MSL : THR 22 = 67 ft
10. **Jam Operasi:** 24 jam/hari
11. **Landasan** : R/W 04 – R/W 22: 4.025 M x 45 M PCN 85/F/C/X/T
12. **Stopway:**

- a. R/W 04: 60m x 45m
- b. R/W 22: 60m x 45m

13. RESA:

- a. R/W 04: 120m x 280m
- b. R/W 22: 90m x 280m

14. Parking Stand:

- a. No. AD1 - AD9 & AE1 - AE7: PCN 75/R/C/X/T
- b. No. AR1 - AR3: PCN 85/F/C/X/T
- c. No. AE8 - AE12: PCN 85/R/B/X/T
- d. Flybest: PCN 5/R/C/2/U
- e. Batam Aero Technic: PCN 69/R/C/X/T
- f. Cargo: PCN 85/R/B/X/T

15. Taxiway:

- a. TW A, B, C, D, F (Asphalt): 23m - 23,50m PCN 85/F/C/X/T
- b. TW E, F (Concrete), G: 23m PCN 85/R/B/X/T
- c. TW H: 5m PCN 5/R/C/Z/U
- d. TW J: 10m PCN 5/F/C/Z/U
- e. TW K: 36m PCN 85/F/C/X/T
- f. TW L: 24m PCN 69/R/C/X/T

16. Luas Terminal: 31.024 m²

17. Rescue & Fire Fighting Kategori : IX

a. Peralatan:

- Foam Tender Type I: 3 unit
- Foam Tender Type II: 1 unit
- Foam Tender Type IV: 1 unit
- Commando Car: 1 unit
- Utility Car: 1 unit
- Ambulance: 3 unit

b. Personel:

- 36 orang Basic PKP-PK
- 2 orang Junior PKP-PK

- 33 orang Senior PKP-PK

18. Power Supply:

- Mitsubishi: 2 x 770 KVA
- Dutss: 1 x 450 KVA
- Perkins: 1 x 800 KVA
- SOT: 15 s
- UPS: 200 KVA & SOT: 0 s

19. Sistem Navigasi: VOR/DME, NDB, ILS/LLZ, GP, T-DME, MM

20. Lampu Runway:

- 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

21. Lampu Taxiway:

- Taxiway Edge Light
- Taxiway Guidance Sign

22. Lampu Apron:

- Apron Edge Lights
- Apron Flood Lights

23. Peralatan Mekanikal:

24. Timbangan: 24 unit

25. Conveyor : 9 unit

26. Air Conditioning System:

- Chiller: 8 unit
- Split Duct: 8 unit
- Free Standing: 8 unit

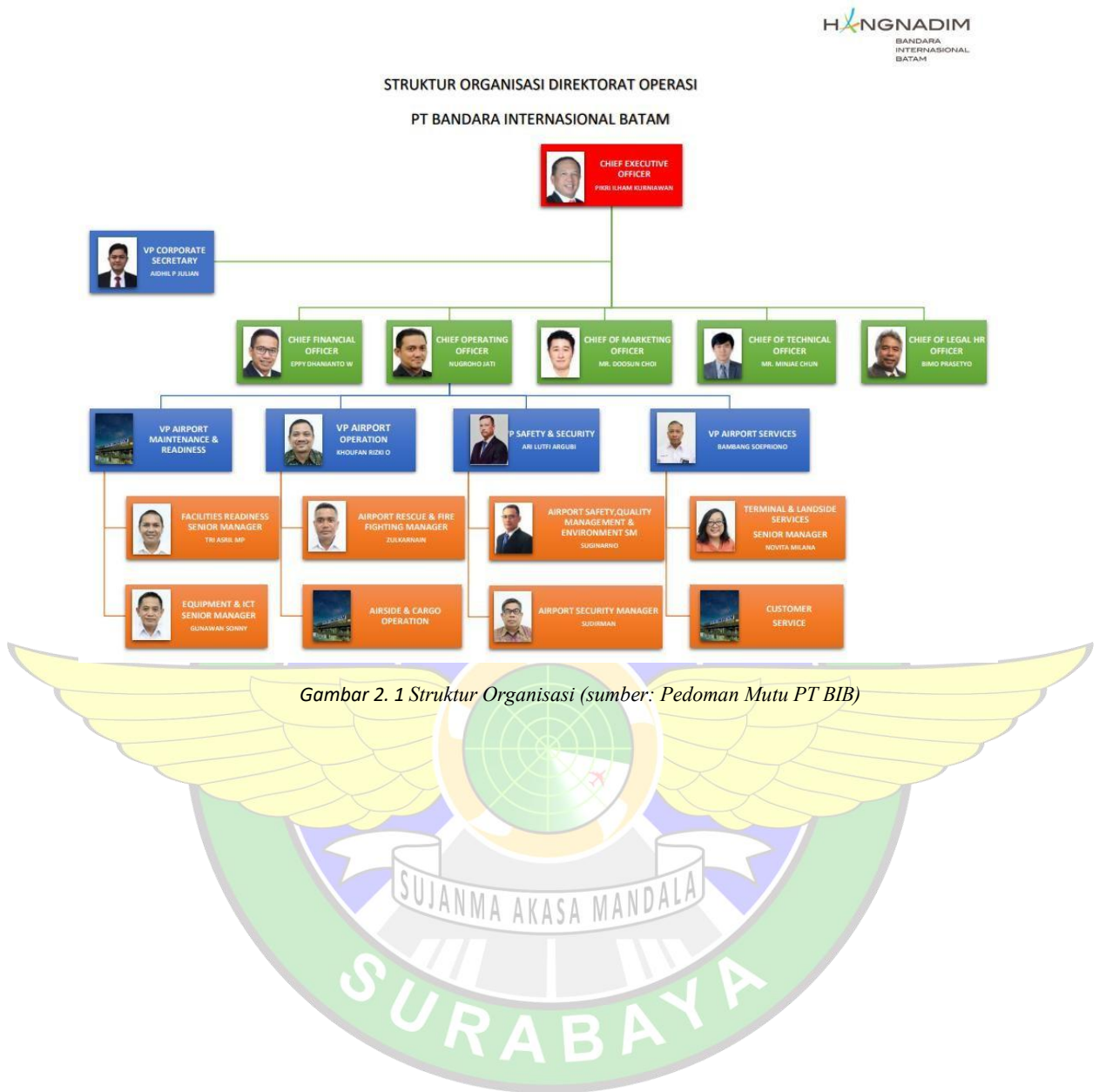
27. Keamanan Bandara:

- a. X-Ray : 19 unit
- b. WTMD : 16 unit
- c. Explosive Detector : 3 unit
- d. Liquid Detector : 1 unit
- e. CCTV : 1 unit
- f. PIDS : 1 unit
- g. HHMD : 12 unit
- h. Access Door Control : 32 pintu
- i. Body Scanner : 1 unit
- j. SCP2 Etalase Prohibited : 2 box di SCP
- k. Disposal Box : 7 box di SCP
- l. Under Mirror : 2 pcs
- m. Bomb Container : 1 unit
- n. Tray/Baki/Keranjang : 226 pcs
- o. Radio Komunikasi (HT) : 36 unit
- p. Radio Base : 4 unit
- q. Radio Mobile (on car) : 2 unit
- r. Mobil Patroli : 2 unit
- s. Motor Patroli : 4 unit
- t. Lampu Lalu Lintas : 11 pcs
- u. Pengeras Suara : 6 unit
- v. Senter : 7 unit
- w. Senapan Angin : 1 set
- x. Teropong : 2 unit
- y. Alat Setrum Kejut : 3 unit

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*). Layout bandara terdapat pada lampiran.

2.3 Struktur Organisasi



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandara

Bandara merupakan salah satu infrastruktur transportasi paling penting dalam sistem jaringan transportasi udara, yang tidak hanya berfungsi sebagai tempat pendaratan dan lepas landas pesawat, tetapi juga menjadi simpul utama aktivitas penumpang dan logistik. Menurut International Civil Aviation Organization (ICAO, 2020) , bandara adalah suatu kawasan yang ditetapkan di daratan atau perairan yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti landasan pacu, terminal penumpang, serta instalasi navigasi penerbangan, yang digunakan secara keseluruhan atau sebagian untuk pergerakan pesawat udara. Dalam konteks hukum nasional Indonesia, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan bandara sebagai kawasan dengan batas-batas tertentu yang digunakan untuk pendaratan, lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta dilengkapi dengan berbagai fasilitas pendukung keselamatan dan keamanan penerbangan.

Pada PM 39 Tahun 2014 mengenai Kriteria Klasifikasi Organisasi Unit Penyelenggara Bandar Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menjelaskan pada pasal 21 Klasifikasi organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara terdiri atas :

1. Bandar Udara Kelas I Utama;
2. Bandar Udara Kelas I;
3. Bandar Udara Kelas II; dan
4. Bandar Udara Kelas III.

Sebagai salah satu unsur penyelenggara penerbangan bandara mempunyai peran strategis dan penting dengan tujuan yang dibangun oleh negara dan dijalankan pemerintah untuk penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan berdayaguna, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional. Sebagai salah satu gerbang masuknya seseorang ataupun barang ke sebuah negara, bandar udara memiliki peran dalam upaya guna menyelaraskan pembangunan nasional dan daerah setempat yang dijadikan lokasi dari kegiatan di Bandar Udara tersebut.

Menurut Tabaru (2016) Fungsi bandara udara ialah melayani kegiatan lalu lintas pesawat udara. Untuk melayani lepas landas (keberangkatan) pesawat dan pendaratan (kedatangan) pesawat disediakan landasan pacu (*run way*), lepas landas atau take-off dan pendaratan adalah *landing*. Jalan yang menghubungkan runway menuju apron. Apron adalah area tempat parkir pesawat setelah landing dan menurunkan penumpang dan bagasi, selanjutnya melakukan pemeriksaan mesin pesawat, pengisian bahan bakar (*avtur*) ke dalam pesawat, kemudian pemuatan bagasi dan menunggu para penumpang naik ke pesawat terbang. Setelah pengecekan jumlah seluruh penumpang selesai dilakukan, pintu pesawat ditutup dan siap meninggalkan apron untuk berangkat menuju ke landasan pacu untuk melakukan lepas landas.

3.2 Apron

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tahun 2015, Apron merupakan suatu zona di bandara yang telah ditetapkan untuk mengatur pesawat udara untuk keperluan naik turunnya penumpang, muat dan turunkan kargo, penumpang, dokumen, pengisian bahan bakar, tempat parkir, atau perawatan pesawat terbang.

berdasarkan Annex 14 Chapter 1.1 dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), apron merupakan salah satu bagian vital dari bandar udara

yang memiliki fungsi penting dalam mendukung operasional penerbangan. Area ini secara spesifik dirancang untuk menampung pesawat terbang guna berbagai kebutuhan, termasuk proses bongkar muat penumpang, dokumen, maupun barang kargo. Selain itu, apron juga digunakan untuk pengisian bahan bakar pesawat, parkir sementara, dan pelaksanaan kegiatan perawatan teknis yang dibutuhkan untuk menjaga keamanan serta kesiapan pesawat sebelum atau setelah penerbangan.

Sebagai salah satu zona paling sibuk di bandara, apron memiliki peranan strategis dalam memastikan kelancaran berbagai aktivitas penerbangan. Oleh karena itu, akses ke area ini diatur dengan ketat dan hanya diperbolehkan bagi personel yang memiliki izin resmi serta keahlian yang memadai dalam menangani berbagai proses operasional di sana. Pengaturan ini penting untuk menjaga keselamatan operasional pesawat serta meminimalkan risiko kecelakaan atau insiden yang dapat terjadi akibat aktivitas padat di apron.

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.

3.3 Apron Movement Control (AMC)

Menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor : SKEP/302/V/2011 tentang petunjuk dan tata cara peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139-11 (*Advisory Circular CASR Part 139-11*), lisensi personel bandar udara pengertian *Apron Movement Control* (AMC), merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan

pengaturan dan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta pemarkiran atau penempatan pesawat udara.

Menurut PM/BTH-AOM/AO-06 tentang SOP Pengawasan Sisi Udara, pengertian *Apron Movement Control* (AMC) adalah unit kerja yang mempunyai fungsi melaksanakan pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan, kelancaran pergerakan lalu lintas di apron, pemarkiran atau penempatan pesawat terbang.

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*).

Adapun pada Manual of Standard CASR – 139 Volume I Aerodrome tertera Tugas dan fungsinya antara lain:

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.

3.4 Parking Stand

Parking stand yaitu area yang disediakan di apron (pelataran parkir pesawat) untuk menempatkan pesawat udara yang sedang tidak dalam operasional penerbangan. Ini adalah tempat di mana pesawat dapat berhenti setelah tiba di bandara atau sebelum lepas landas untuk berbagai keperluan, seperti proses boarding penumpang, pengisian bahan bakar, perawatan ringan, serta pemeliharaan rutin lainnya.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara bahwa *parking stand* adalah suatu area di *apron* yang dipergunakan untuk tempat parkir pesawat udara (Geryana & Rachmawati, 2023). Berdasarkan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SE/09/VII/2010 tentang Pengaturan Posisi Parkir Pesawat Udara (*Aircraft Parking Position*), bahwa peningkatan pengoperasian udara di bandar udara dapat menimbulkan gangguan dan risiko keselamatan (*safety hazard and risk*) pada pengoperasian apron di bandar udara.

3.5 Garbarata

Garbarata adalah jembatan tertutup yang menghubungkan ruang tunggu penumpang dengan pintu pesawat, sehingga memudahkan penumpang untuk naik dan turun dari pesawat (Friska D, 2023). Sebagai penyedia jasa, PT BIB di Bandara Hang Nadim Batam harus meningkatkan kualitas pelayanannya untuk menjamin kenyamanan penumpang.

Hadirnya fasilitas *passenger boarding bridge* memberikan kenyamanan bagi penumpang saat naik ke pesawat. Karena desainnya yang tertutup, penumpang terlindungi dari panas matahari dan hujan. Oleh karena itu, *Passenger Boarding Bridge* menjadi salah satu peralatan penting yang harus ada di setiap bandara,

termasuk di Bandara Hang Nadim Batam. Meningkatkan kualitas pemeliharaan sangat penting untuk memastikan bahwa fasilitas bandara beroperasi secara optimal, yang juga merupakan faktor kunci dalam menilai kinerja operasional bandara. Kualitas layanan *boarding bridge* penumpang tidak hanya mempengaruhi efisiensi dan kenyamanan perjalanan, namun juga berdampak pada kepuasan dan loyalitas penumpang terhadap maskapai dan bandara.



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).

4.1.1 Wilayah Kerja

Unit *Apron Movement Control* (AMC)

1. Mempraktikkan penggunaan *Aviation Alphabetic*.
2. Mengisi *schedule flight plan* dan AMC sheet (*block on s/d off*).
3. Memantau kondisi lingkungan apron untuk memastikan tidak ada benda asing FOD (*Foreign Object Debris*) yang dapat membahayakan operasi penerbangan.
4. Mempraktikkan prosedur *Aircraft Stand Allocation* dan *Aircraft parking/docking guidance*.
5. Mempraktikkan prosedur pelayanan *marshalling*.
6. Mengawasi lalu lintas kendaraan seperti pushback truck, fuel truck, catering truck, dan kendaraan ground handling lainnya.
7. Mempraktikkan penggunaan *Avio Bridge* saat *docking/undocking*.

Unit *Aviation Security* (AVSEC)

1. Melaksanakan pemeriksaan terhadap orang dan barang bawaan.
2. Mengidentifikasi serta mengenali barang-barang berbahaya.
3. Menjalankan prosedur patroli untuk menjaga keamanan di area bandara.
4. Melakukan pengawasan dan pemeriksaan terhadap akses orang serta kendaraan.

5. Memantau serta menganalisis pergerakan penumpang maupun individu non-penumpang (profiling).

4.1.2 Prosedur Pelayanan

1. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Unit Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam bertugas untuk memastikan keselamatan, kelancaran, dan efisiensi pergerakan pesawat, kendaraan, serta personel di area apron. Prosedur pelayanan AMC dimulai dengan pemantauan dan pengaturan lalu lintas pesawat udara guna menghindari risiko tabrakan, baik antar pesawat maupun dengan rintangan (*obstacle*) lainnya. Petugas AMC berkoordinasi dengan *Air Traffic Control* (ATC) untuk memberikan panduan yang tepat kepada pilot dalam pergerakan pesawat di area apron.

Untuk menjamin apron selalu dalam kondisi siap digunakan, AMC juga bertugas melakukan inspeksi rutin guna memastikan area bebas dari *Foreign Object Debris* (FOD) dan sampah yang dapat membahayakan operasional penerbangan. Jika ditemukan potensi bahaya, petugas segera mengambil tindakan pembersihan dan pelaporan kepada otoritas terkait. Dengan prosedur yang ketat dan koordinasi yang baik, unit AMC berperan penting dalam menjaga keamanan dan efisiensi pergerakan pesawat di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

2. Unit *Aviation Security* (AVSEC)

Unit *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam bertugas menjaga keamanan penerbangan dengan melakukan pemeriksaan terhadap penumpang, bagasi, serta area bandara. Proses pelayanan dimulai dengan pemeriksaan keamanan di pintu masuk terminal untuk memastikan bahwa hanya orang-orang yang berkepentingan yang dapat masuk. Petugas AVSEC menggunakan alat pemindai seperti X-

ray dan *walkthrough metal detector* guna mendeteksi barang terlarang atau berbahaya. Jika ditemukan benda mencurigakan, akan dilakukan pemeriksaan lebih lanjut sesuai dengan prosedur keamanan yang berlaku.

Selanjutnya, AVSEC bertanggung jawab terhadap keamanan di area steril dan boarding gate untuk memastikan tidak ada ancaman yang dapat membahayakan penerbangan. Penumpang yang akan naik pesawat harus melalui pemeriksaan manual dan verifikasi dokumen perjalanan. Selain itu, AVSEC juga melakukan patroli rutin di area bandara, termasuk apron dan perimeter bandara, untuk mencegah potensi gangguan keamanan. Koordinasi dengan instansi terkait seperti Otoritas Bandara dan Kepolisian dilakukan jika ada insiden yang memerlukan tindakan lebih lanjut.

Sebagai bagian dari prosedur pelayanan, AVSEC juga memiliki tanggung jawab dalam penanganan kejadian darurat, seperti ancaman bom, penyusupan, atau gangguan keamanan lainnya. Jika terjadi insiden, AVSEC akan segera mengaktifkan protokol penanganan darurat dan berkoordinasi dengan unit keamanan lainnya. Dengan prosedur yang ketat dan sistematis, AVSEC berperan penting dalam menjaga keamanan penerbangan dan memberikan rasa aman bagi seluruh pengguna jasa di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT

1. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Dalam pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Unit Apron Movement Control (AMC), peserta pelatihan mempelajari tata cara mengatur pergerakan pesawat, kendaraan operasional, dan personel di area apron. Kegiatan dimulai dengan pemantauan arus lalu lintas pesawat yang keluar dan masuk apron, serta koordinasi dengan Air Traffic Control (ATC) dan Apron Control Tower (ACT). Selain itu, peserta dibekali pemahaman mengenai penanganan Foreign Object Debris (FOD) untuk menjaga apron

tetap aman dari benda asing yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan. Peserta juga dilatih melakukan inspeksi rutin guna memastikan seluruh aktivitas di apron berjalan dengan lancar dan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan.

2. Unit *Aviation Security* (AVSEC)

Di Unit Aviation Security (AVSEC), peserta On the Job Training (OJT) memperoleh pengalaman dalam melakukan pemeriksaan keamanan terhadap penumpang, bagasi, dan area bandara. Kegiatan ini mencakup penggunaan peralatan pemindai, seperti X-ray, walkthrough metal detector, serta pemeriksaan manual untuk memastikan tidak ada barang berbahaya atau terlarang yang masuk ke area bandara. Selain itu, peserta terlibat dalam patroli keamanan di terminal, apron, dan perimeter bandara, serta mempelajari prosedur penanganan insiden keamanan, seperti ancaman bom atau penyusupan. Peserta juga dibekali pemahaman mengenai protokol koordinasi dengan instansi terkait, seperti kepolisian dan otoritas bandara, dalam menghadapi situasi darurat.

4.2 Jadwal OJT

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

1. Unit AMC:

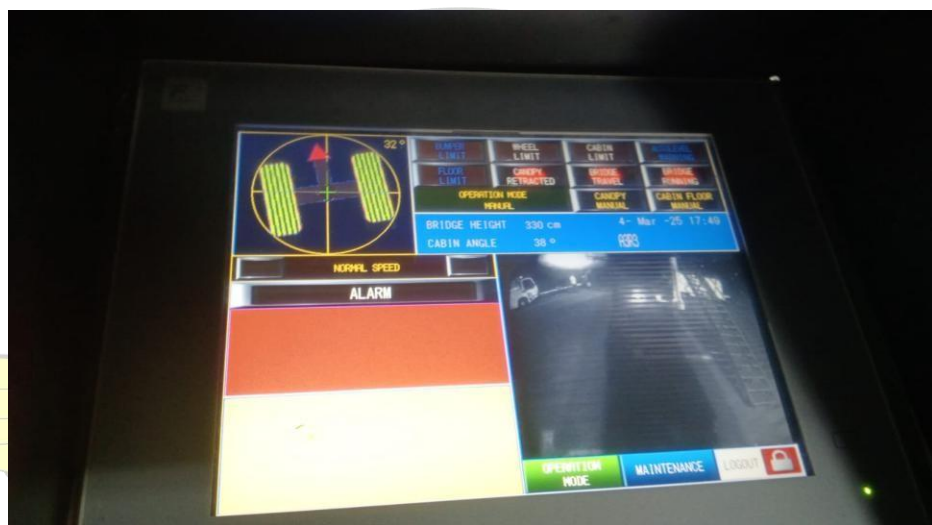
Tanggal : 6 Januari – 11 Februari 2025
Shift : Pagi (06.30-13.30)
Siang (13.30-20.30)

2. Unit AVSEC:

Tanggal : 12 Februari – 28 Februari 2025
Shift : Dinas Normal (08.00-17.00)

4.3 Permasalahan

Berdasarkan PM 77 Tahun 2015 Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara mengenai pemenuhan persyaratan keselamatan dalam penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.



Gambar 4. 1 Layar Monitor Aviobridge Normal

Bandara Hang Nadim Batam memiliki enam unit *aviobridge* yang terletak di Parking Stand AE1, AE2, AE3, AE4, AE5, dan AE6. Pada *aviobridge* di Parking Stand AE2, terdapat masalah pada salah satu komponennya, yaitu layar monitor yang menampilkan pergerakan *wheel aviobridge* tidak dapat menyala atau mati. Akibatnya, operator *aviobridge* mengalami kesulitan dalam memantau pergerakan *wheel* secara real-time, sehingga meningkatkan risiko kesalahan dalam penyelarasan *aviobridge* dengan pintu pesawat. Padahal, *wheel aviobridge* merupakan komponen krusial yang memastikan posisi dan pergerakan *aviobridge* selaras dengan pesawat secara tepat.



Gambar 4. 2 layar monitor *Aviobridge* tidak menyala

4.4 Penyelesaian masalah

Untuk menyelesaikan masalah layar monitor *aviobridge* yang tidak menyala di Parking Stand AE2 Bandara Hang Nadim Batam, langkah-langkah penyelesaian harus dilakukan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) pemeliharaan fasilitas bandar udara. Pertama, operator *aviobridge* yang menemukan masalah harus segera melaporkannya kepada Tim *Maintenance* dan Teknisi Fasilitas Bandara, dengan menyertakan detail masalah, waktu kejadian, serta dokumentasi berupa foto atau video untuk referensi lebih lanjut.

Untuk menghindari kejadian yang sama, pihak bandara perlu menerapkan pemeliharaan rutin, termasuk pengecekan monitor *aviobridge* dalam jadwal inspeksi berkala. Selain itu, operator *aviobridge* dalam hal ini adalah petugas AMC perlu mendapatkan pelatihan terkait cara mendeteksi dan melaporkan tanda-tanda awal kerusakan. Manajemen bandara juga harus memastikan tersedianya suku

cadang dan unit monitor cadangan, serta menjalin kerja sama dengan vendor resmi untuk perbaikan cepat jika terjadi kerusakan yang lebih kompleks. Langkah terakhir yang bisa dilakukan oleh petugas AMC adalah dengan tidak mengoperasikan aviobridge terlebih dahulu hingga perbaikan selesai atau dengan menggunakan tangga manual.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Melalui kegiatan *On The Job Training* bagi taruna Politeknik Penerbangan Surabaya, diharapkan dapat memperoleh sebanyak mungkin wawasan dan pengalaman. Selain itu, kegiatan ini bertujuan agar taruna memahami kondisi serta dinamika di lingkungan kerja. Dengan bekal tersebut, diharapkan mereka memiliki kesiapan yang memadai, sehingga ilmu yang diperoleh dari berbagai unit terkait, seperti AVSEC dan AMC dapat bermanfaat dan diterapkan secara efektif dalam dunia kerja di masa mendatang.

Selama pelaksanaan OJT, ditemukan kendala teknis pada salah satu *aviobridge* di Parking Stand AE2, di mana layar monitor yang menampilkan pergerakan roda *aviobridge* mengalami mati total. Kondisi ini berisiko menimbulkan kesalahan dalam penyelarasan *aviobridge* dengan pintu pesawat.

5.2 Saran

Saran yang bisa penulis berikan yaitu untuk personel AMC bisa bekerja sama dengan pihak *maintenance* untuk menetapkan jadwal inspeksi rutin, baik harian, mingguan, maupun bulanan, guna memastikan kondisi monitor *aviobridge* tetap optimal. Selanjutnya, dilakukan pengecekan sistem yang mana saja terdapat kendala dan segera dilaporkan ke pihak bandara.

Adapun saran untuk pelaksanaan OJT yang bisa penulis berikan:

1. Program studi diharapkan dapat lebih cermat dalam menyusun jadwal pelaksanaan OJT dengan perencanaan yang lebih baik.
2. Diharapkan durasi pelaksanaan OJT dapat diperpanjang lebih dari tiga bulan, karena waktu yang tersedia saat ini dianggap belum memadai untuk memperdalam pengalaman dan pemahaman di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

Friska, D. M., Furryanto, F. A., & Iswahyudi, P. (n.d.). *OPTIMIZATION OF PASSENGER BOARDING AVIOBRIDGE SERVICES FOR EXCELLENT SERVICE AT TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA AIRPORT*. 638–643.

ICAO. (2020). *2020 Catalogue TRAINAIR PLUS*.

Menteri Perhubungan, P. (2014). *Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara*. 1–27.

Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2015). PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 (CIVIL AVIATION SAFETY REGULATIONS PART 139) TENTANG BANDAR UDARA (AERODROME). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: Pm 55 Tahun 2015*, 1–47.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 56. (2023). PM 10 TAHUN 2018. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 56 Tahun 2023, November 2017*, 1–8. <http://hubdat.dephub.go.id/km/tahun-2018/2669-peraturan-menteri-perhubungan-republik-indonesia-nomor-pm-115-tahun-2018-tentang-pengaturan-lalu-lintas-operasional-mobil-barang-selama-masa-angkutan-natal-tahun-2018-dan-tahun-baru-2019/download>

Perhubungan Udara, D. J. (2019). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual of Standard CASR - Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome). *Kementerian Perhubungan, I*. https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2019/KP_326_TAHUN_2019_MOS_139_VOL_I_AERODROME.pdf

PM 77 Tahun 2015. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang 2015 Tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara. *PM 77 Perhubungan, 2015*, 12.

SKEP/302/V/2011. (2011). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/302/V/2011 Tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (Advisory Circular CASR Part 139-11), Lisensi Personel Bandar Udara*. 79.

Sudarta. (2022). *PM 06 PENGAWASAN SISI UDARA*. 16(1), 1–23.

Tabaru, M. Y., Rumapea, P., & Tampongangoy, D. (2016). Fungsi Pengawasan Terhadap Keselamatan Penerbangan Bandara Udara (Studi Di Bandara Udara Kuabang Kao . Kab . Halmahera Utara) Makswel Y Tabaru Patar Rumapea Deasy Tampongangoy. *Ini*.

Voyatzaki, Z. (2015). International Standards Network. *Group Analysis*, 48(3_suppl), 12–17. <https://doi.org/10.1177/0533316415597662d>

Friska, D. M., Furyanto, F. A., & Iswahyudi, P. (n.d.). *OPTIMIZATION OF PASSENGER BOARDING AVIOBRIDGE SERVICES FOR EXCELLENT SERVICE AT TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA AIRPORT*. 638–643.

ICAO. (2020). *2020 Catalogue TRAINAIR PLUS*.

Menteri Perhubungan, P. (2014). *Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara*. 1–27.

Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2015). PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 (CIVIL AVIATION SAFETY REGULATIONS PART 139) TENTANG BANDAR UDARA

(AERODROME). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: Pm 55 Tahun 2015*, 1–47.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 56. (2023). PM 10 TAHUN 2018. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 56 Tahun 2023, November 2017*, 1–8. <http://hubdat.dephub.go.id/km/tahun-2018/2669-peraturan-menteri-perhubungan-republik-indonesia-nomor-pm-115-tahun-2018-tentang-pengaturan-lalu-lintas-operasional-mobil-barang-selama-masa-angkutan-natal-tahun-2018-dan-tahun-baru-2019/download>

Perhubungan Udara, D. J. (2019). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual of Standard CASR - Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome). *Kementerian Perhubungan, I*. https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2019/KP_326_TAHUN_2019_MOS_139_VOL_I_AERODROME.pdf

PM 77 Tahun 2015. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang 2015 Tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara. *PM 77 Perhubungan, 2015*, 12.

SKEP/302/V/2011. (2011). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/302/V/2011 Tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (Advisory Circular CASR Part 139-11), Lisensi Personel Bandar Udara*. 79.

Sudarta. (2022). *PM 06 PENGAWASAN SISI UDARA*. 16(1), 1–23.

Tabaru, M. Y., Rumapea, P., & Tampongangoy, D. (2016). Fungsi Pengawasan Terhadap Keselamatan Penerbangan Bandara Udara (Studi Di Bandara Udara Kuabang Kao . Kab . Halmahera Utara) Makswel Y Tabaru Patar Rumapea Deasy Tampongangoy. *Ini*.

Voyatzaki, Z. (2015). International Standards Network. *Group Analysis*, 48(3_suppl), 12–17. <https://doi.org/10.1177/0533316415597662d>



LAMPIRAN



Inspeksi kendaraan



Docking/undocking garbarata



Marshaller



Kegiatan mendata

JADWAL ON JOB TRAINING (UNIT AMC)																																						
SISWA POLTEKBANG SURABAYA																																						
NO	NAMA	NIM	JANUARI																												FEBRUARI							
			8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	MUHAMMAD CHESA R	30622065	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L
2	CLARISA CORNELISIA	30622031	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L
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	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P
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	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P
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	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S
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	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S

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

Jadwal OJT di Unit AMC



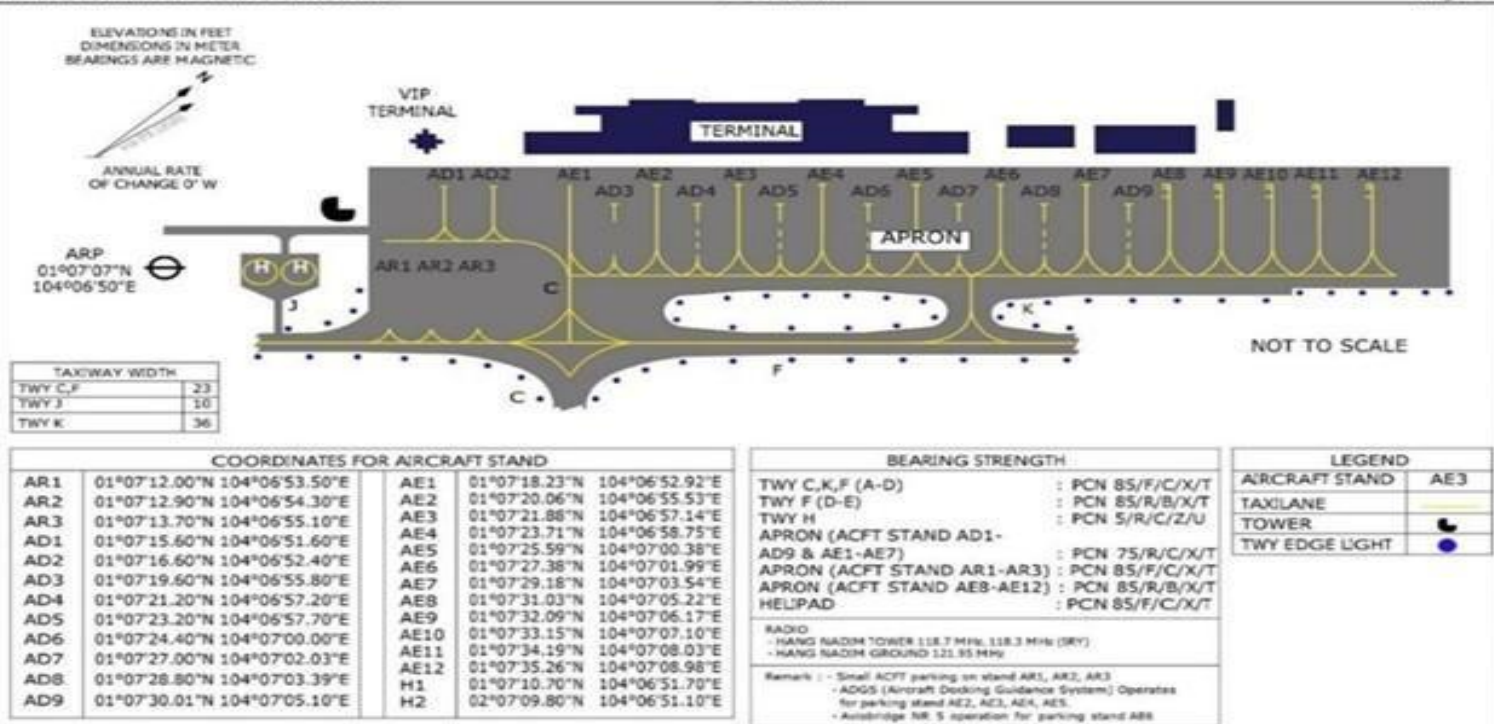
JADWAL PENEMPATAN SISWA/I OJT POLTEKBANG SURABAYA DI UNIT AIRPORT SECURITY																											
No	Nama	Februari 2025																									
		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28									
1	Dandy Auzan Firdaus	PSCP	HBSCP	PTR	L	L	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE	L	L	PSCP	HBSCP	PTR	KARGO	PB									
2	Cecilia Riya Manggita	PSCP	LD	PTR	L	L	AOCC	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 Cornelisia Vanka	AOCC	AOCC	AOCC	L	L	PSCP	LD	PTR	MG	PB	L	L	LD	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	OFFICE									
6	Nazwa Putri Rahmawati	LD	PSCP	MG	L	L	LD	PSCP	MG	PTR	DF	L	L	AOCC	AOCC	AOCC	AOCC	AOCC									

Keterangan :

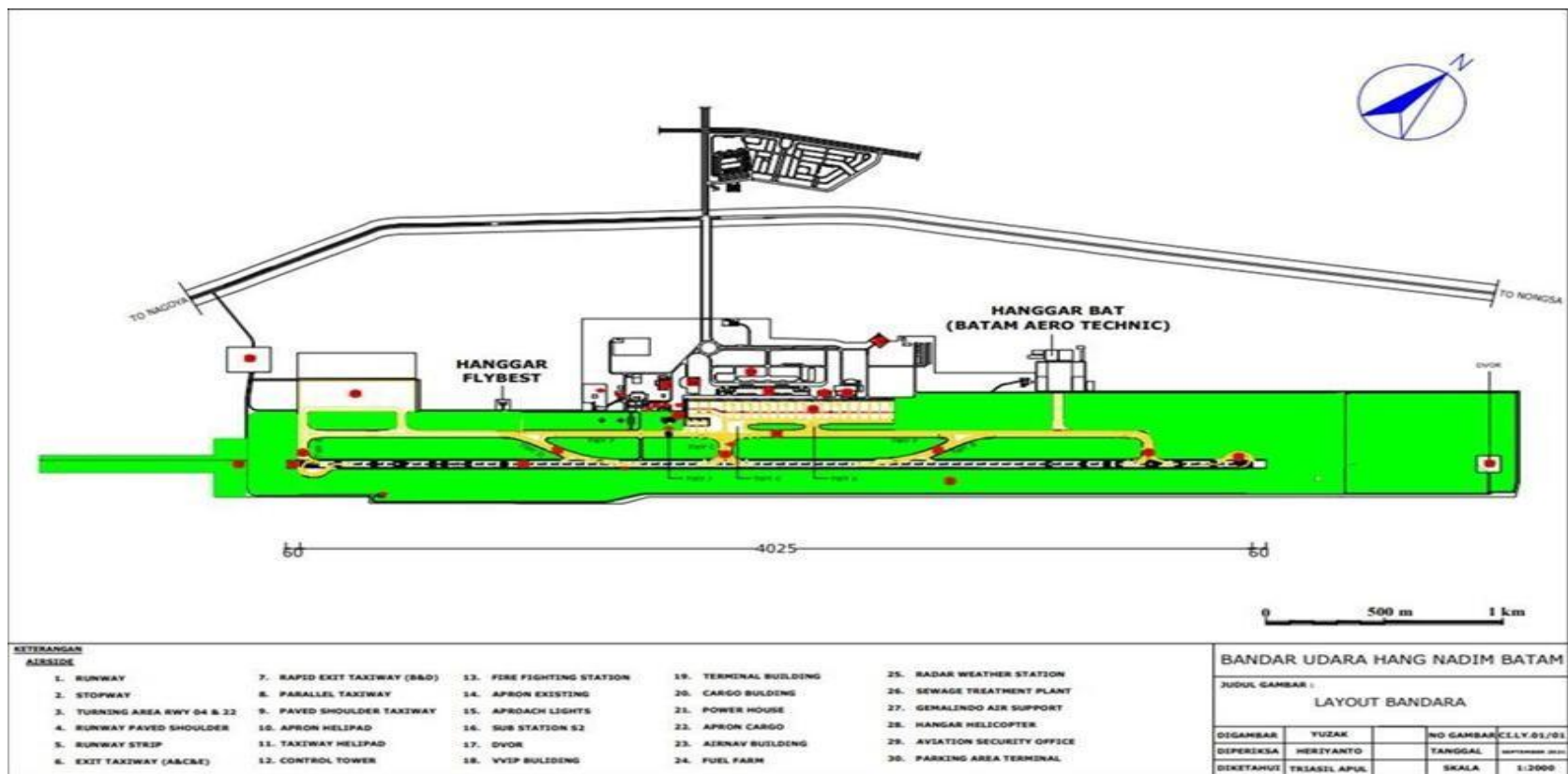
OFFICE : Staff Administrasi Airport Security Kantor Selatan
AOCC : Ruangan AOCC Airport Security
PSCP : Area pemeriksaan Passenger Security Check Point
PTR : Bertugas bersama Tim Patroli
HBSCP : Area pemeriksaan Hold Baggage Security Check Point
MG : Pos Main Gate
KARGO : Pemeriksaan Barang di Gudang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

Catatan : Jadwal dapat berubah sewaktu-waktu apabila diperlukan.

Jadwal OJT di Unit AVSEC



Layout wilayah Apron



Layout Bandara

