

**PENANGANAN SATWA LIAR (*WILDLIFE HAZARD*)
DALAM MENGURANGI RISIKO GANGGUAN TERHADAP
KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

NAZWA PUTRI RAHMAWATI
NIT: 30622094

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

**PENANGANAN SATWA LIAR (*WILDLIFE HAZARD*)
DALAM MENGURANGI RISIKO GANGGUAN TERHADAP
KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

NAZWA PUTRI RAHMAWATI
NIT: 30622094

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

LEMBAR PERSETUJUAN

PENANGANAN SATWA LIAR (*WILDLIFE HAZARD*) DALAM MENGURANGI RISIKO GANGGUAN TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM

Oleh:

Nazwa Putri Rahmawati
NIT : 30622094

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

Sekretaris

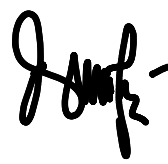
Anggota



FIRDAUS
NIP. PNS047-1722



ARNOLD MARANTINO D
NIP. CE186-1722



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 dan syukur kehadiran Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan berkah, rahmat dan hidayah-Nya, sehingga Laporan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Hang Nadim Batam yang telah dilaksanakan mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 ini dapat terselesaikan dengan baik.

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

Nazwa Putri Rahmawati

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	10
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	10
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On The Job Training</i>	13
BAB II PROFIL LOKASI OJT	15
2.1 Sejarah singkat.....	15
2.2 Data umum.....	17
2.1.1 Data Aerodrome	17
2.1.2 Layout Bandara	22
2.3 Struktur Organisasi.....	22
BAB III TINJAUAN TEORI.....	23
3.1 Bandara.....	23
3.2 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	24
3.3 Aviation Security (AVSEC)	25
3.4 Wildlife	26

BAB IV PELAKSANAAN OJT	28
4.1 Lingkup pelaksanaan OJT	28
4.2 Jadwal OJT	28
4.3 Permasalahan	28
4.4 Penyelesaian Masalah	34
BAB V PENUTUP.....	36
5.1 Kesimpulan	36
5.2 Saran.....	36
DAFTAR PUSTAKA	38
LAMPIRAN.....	39

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Burung di sekitar runway	30
Gambar 4. 2 Anjing liar di sekitar runway.....	30
Gambar 4. 3 Monyet di sekitar apron.....	31
Gambar 4. 4 Pagar perimeter rusak.....	32
Gambar 4. 5 Gorong – gorong rusak.....	33
Gambar 4. 6 Pagar perimeter rusak.....	33

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Apron.....	18
Tabel 2. 2 Data Taxiway	18
Tabel 2. 3 Parking Stand Pesawat Udara	19
Tabel 2. 4 Fasilitas dan Peralatan Bandara	20
Tabel 2. 5 Karakter Fisik Runway	21

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi kegiatan OJT	39
Lampiran 2 Jadwal OJT Unit AMC	40
Lampiran 3 Jadwal OJT Unit AVSEC	41
Lampiran 4 Layout Bandara	42
Lampiran 5 Layout Apron	43

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training*

On the Job Training (OJT) adalah program pendidikan yang didasarkan pada Tridarma Perguruan Tinggi, yaitu Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian. Program ini bertujuan untuk memberikan pengalaman langsung di bidang tertentu, memperluas wawasan peserta, serta memberikan kesempatan bagi taruna untuk merasakan situasi nyata dalam dunia kerja. Dalam industri penerbangan, yang memiliki cakupan luas dan melibatkan banyak pihak, perkembangan teknologi dan inovasi semakin membuka peluang bagi berbagai kalangan untuk berpartisipasi. Hal ini menjadi aspek positif bagi taruna dalam proses pembelajaran, sehingga dapat memperkaya wawasan dan mendukung pengembangan diri.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan Unit Pelaksana Tugas (UPT) dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang memiliki wewenang untuk menyelenggarakan kegiatan Pendidikan guna melatih dan menghasilkan sumber daya manusia yang professional pada bidang teknik dan keselamatan penerbangan. Dengan tersedianya tenaga pendidik yang baik serta ditunjang dengan fasilitas yang mumpuni. Politeknik Penerbangan Surabaya membuka beberapa jurusan pendidikan dengan Program Studi Diploma III , diantaranya Diploma III Teknik Listrik Bandara (TLB), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Teknik Navigasi Udara (TNU), Diploma III Teknik Bangunan Landasan (TBL), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), dan juga Diploma III Komunikasi Penerbangan.

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah mengikuti *On the Job Training (OJT)*, yang pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum

masing- masing Program Studi. OJT berfungsi sebagai sarana untuk mengaplikasikan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata, baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri yang sesuai dengan bidang terkait. Istilah *On the Job Training (OJT)*, yang juga dikenal sebagai magang, telah diatur dalam Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, khususnya pada Pasal 21-30, serta dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. Per.22/Men/IX/2009 mengenai Penyelenggaraan Pemagangan di Dalam Negeri. Sebagai syarat utama kelulusan, *On the Job Training (OJT)* bertujuan untuk mengimplementasikan ilmu yang telah dipelajari dari masing-masing program studi ke dalam dunia kerja, baik di bandar udara maupun di perusahaan terkait. Melalui praktik kerja lapangan ini, taruna diharapkan dapat mengaplikasikan ilmu yang diperoleh selama pendidikan, memahami permasalahan langsung di lapangan, belajar mengambil keputusan dalam lingkungan kerja, serta meningkatkan kemampuan bersosialisasi dan bekerja sama di tempat mereka menjalani praktik.

Revolusi Industri 4.0, baik di dunia maupun di Indonesia, telah mengubah konsep banyak pekerjaan melalui otomatisasi, sehingga mengurangi ketergantungan pada tenaga manusia dan mengandalkan mesin dalam proses kerja. Salah satu industri yang beradaptasi dengan perkembangan ini adalah industri penerbangan, yang menerapkan transformasi digital. Bandar Udara Hang Nadim Batam, misalnya, telah mengadopsi inovasi ini dengan mendirikan Airport Control Center (AOCC) sebagai pusat kendali operasional bandara untuk memantau seluruh aktivitas, baik yang berkaitan dengan penumpang maupun pesawat. Melihat perkembangan ini, diperlukan upaya konkret untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktivitas, serta etos kerja yang tinggi bagi Sumber Daya Manusia (SDM) di sektor penerbangan. *On the Job Training (OJT)* menjadi salah satu sarana penting dalam

mempersiapkan taruna agar menjadi tenaga kerja yang terampil dan bertanggung jawab dalam pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan. Selain itu, *On the Job Training (OJT)* juga bertujuan mencetak generasi pemimpin masa depan yang berkontribusi dalam kemajuan transportasi udara di Indonesia.

Melalui *On the Job Training (OJT)*, diharapkan para calon personel di bidang manajemen transportasi udara dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, serta menganalisis dan menyelesaikan permasalahan kompleks yang sering muncul di lapangan. Kemampuan untuk berpikir cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam menjalankan tugas yang telah diamanahkan menjadi kompetensi utama yang harus dimiliki. Oleh karena itu, *On the Job Training (OJT)* memiliki peran krusial dalam melatih taruna di lingkungan kerja yang sesungguhnya, sekaligus menjadi wadah bagi mereka untuk meningkatkan motivasi dan kreativitas. Pelatihan ini tidak hanya berlangsung di dalam kelas, tetapi juga memberikan kesempatan bagi taruna untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang telah mereka peroleh selama perkuliahan dalam dunia kerja nyata. Dengan demikian, *On the Job Training (OJT)* menjadi langkah strategis dalam membentuk SDM yang siap menghadapi tantangan di sektor penerbangan yang terus berkembang.

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 On The Job Training

Tujuan dari On The Job Training untuk Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut:

1. Terciptanya lulusan transportasi udara yang terampil serta handal dibidangnya dan memiliki daya saing baik di lingkup nasional maupun internasional.
2. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikasi kompetensi unggul sesuai standar nasional dan internasional.
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan)
4. Terbentuknya lulusan transportasi udara yang profesional, beretika, berintegritas tinggi dan berstandar global.

Adapun maksud dalam pelaksanaan On The Job Training (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah untuk membekali setiap taruna dengan keterampilan dan keahlian siap pakai yang diperlukan dalam mendukung pekerjaan di bidang manajemen transportasi udara. Maksud dari OJT ini meliputi :

1. Mengetahui dan memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT,

termasuk kondisi lapangan, keadaan fisik, operasional, struktur organisasi, serta lingkungan sosial di lokasi pelaksanaan OJT.

2. Menyesuaikan atau menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi, dengan memahami tugas pokok dan fungsi dari fasilitas yang terdapat di Bandar Udara, terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, keamanan penerbangan, dan kargo.
3. Mengetahui dan melihat secara langsung penggunaan serta peranan teknologi terapan di tempat OJT untuk mendukung operasional penerbangan.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya guna memperluas jaringan kerja dan peluang karier bagi taruna.
5. Mengetahui permasalahan yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja serta memahami cara penyelesaian masalah tersebut.
6. Meningkatkan produktivitas dalam bekerja serta membentuk sikap kerja sama dan koordinasi yang baik dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan.
7. Meningkatkan wawasan mengenai hierarki dalam berorganisasi pada satuan kerja di masing-masing unit, sehingga taruna memiliki pemahaman yang lebih mendalam mengenai struktur dan mekanisme kerja di industri penerbangan.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah singkat

Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam merupakan salah satu pintu masuk utama baik domestik maupun internasional ke Pulau Batam. Nama bandara ini diambil dari tokoh Kesultanan Malaka, Laksamana Hang Nadim. Bandara ini mulai beroperasi pertama kali pada hari Minggu, 1 Januari 1984, ditandai dengan perbaikan dan pembangunan landasan pacu (runway) sepanjang 4.025 meter. Setahun kemudian, bandara secara resmi dibuka pada hari Selasa, 1 Januari 1985, dengan melayani penerbangan domestik ke beberapa kota besar di Indonesia, seperti Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Pekanbaru, Padang, Palembang, dan Lampung. Lima tahun kemudian, pada 1 Januari 1995, Presiden Soeharto secara resmi meresmikan bandara ini untuk umum dengan menandatangani batu prasasti, menandai dibukanya layanan penerbangan internasional dan pengubahan nama menjadi "Bandar Udara Internasional Hang Nadim".

Pada tanggal 4 Juli 2019, Pangkalan Udara Militer tipe C didirikan di bandara ini untuk memperkuat dan mengamankan wilayah NKRI. Pangkalan udara ini berbagi landasan pacu dengan penerbangan sipil di Bandara Hang Nadim setelah sebelumnya bandara ini hanya melayani penerbangan militer selama 35 tahun. Dengan panjang landasan pacu mencapai 4.025 meter, Bandara Hang Nadim menjadi bandara dengan runway terpanjang di Indonesia dan kedua di Asia Tenggara setelah Bandar Udara Internasional Kuala Lumpur, Malaysia. Saat ini, Bandara Hang Nadim dapat menampung sebanyak 26 pesawat, termasuk pesawat berbadan lebar seperti Boeing 747, Boeing 767, dan Boeing 777.

Pada awalnya, Bandara Hang Nadim dikelola oleh pemerintah

melalui Badan Pengusahaan Batam (BP Batam). Namun, pada tanggal 20 Desember 2021, kepemilikan bandara dialihkan kepada PT Bandara Internasional Batam (PT BIB) melalui perjanjian KPBU selama 25 tahun. PT BIB berhak men`gelola, mengembangkan, mengoptimalkan, dan mengoperasikan Bandara Hang Nadim Batam. Melalui skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU), PT BIB bertanggung jawab untuk mengelola dan mengembangkan bandara selama periode kontrak 25 tahun ke depan.

Sebagai salah satu gerbang udara utama ke Pulau Batam, Bandara Hang Nadim melayani berbagai rute penerbangan domestik dan internasional. Maskapai domestik yang beroperasi di bandara ini antara lain Garuda Indonesia, Lion Air, Batik Air, Wings Air, Citilink, Nam Air, dan Super Air Jet. Sementara itu, maskapai kargo yang beroperasi termasuk My Indo Airlines dan Angkasa Pura Logistik. Untuk penerbangan internasional, rute saat ini dilayani oleh Malindo dengan tujuan Subang, Malaysia dan Jeju Air dengan tujuan Incheon, Korea Selatan.

Bandara Hang Nadim juga menjadi alternatif bagi Bandar Udara Internasional Changi Singapura, mengingat landasan pacunya yang cukup panjang untuk menampung pesawat berukuran besar seperti Airbus A380 dan Boeing 747. Namun, bandara ini menghadapi persaingan ketat dari bandara-bandara lain di Wilayah Pertumbuhan Segitiga Sijori, seperti Bandar Udara Internasional Senai di Johor Bahru, Malaysia, dan Bandar Udara Internasional Changi di Singapura. Bandara ini berlokasi sekitar 22 kilometer dari pusat Kota Batam dan beroperasi di area seluas 1.762 hektar, dengan terminal seluas 30.000 meter persegi. Setiap harinya, rata-rata enam penerbangan dilayani, dengan kapasitas penumpang mencapai ± 5 juta per tahun dan kapasitas puncak operasional sekitar ± 1.400 penumpang per hari.

2.2 Data umum

2.1.1 Data Aerodrome

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.

Nama Bandara	:	Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam
Indikator Lokasi	:	WIDD (ICAO)/ BTH (IATA)
Lokasi Geografis	:	01 07' 08.47" N 104 06' 50.24" E
Runway	:	4.025 m long and 45 m wide
Taxiway	:	A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L
Parking Stand	:	31 Parking Stand
Aviobridge	:	10 Aviobridge
Alamat	:	Jl. Hang Nadim Batam No.01, Batu Besar, Kecamatan Nongsa, Kota Batam, Kepulauan Riau 29466
Telefon	:	(0778) 761507
Rincian Beacon	<i>Rotating</i> :	Di atas gedung tower, terdiri dari 2 lampu warna putih dan hijau bergantian dan 2 lampu cadangan dengan putaran setiap 20 kali per menit

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim batam

A. Apron, Taxiway dan Check Location Data

1. Permukaan Apron dan Kekuatan

Data permukaan apron dan kekuatan dapat dilihat pada tabel 2.1 sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Data Apron

Fasilitas	Permukaan	Kekuatan	Dimensi
Parking Stand AE1-AE7 AD1-AD9	Concrete	PCN.75 R/C/X/T	690.50 X 76.80
Parking Stand AE8-AE12	Concrete	PCN.85 R/B/X/T	240.00 X 150.00
Parking Stand AR1-AR3	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	255.00 X 59.00
APRON BAT	Concrete	PCN.69 R/C/X/T	-
APRON FLY BEST	Concrete	PCN.5 R/C/Z/U	-
APRON Cargo	Concrete	PCN.85 R/B/X/T	-

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim batam

1. Permukaan Taxiway dan Kekuatan

Data permukaan Taxiway dan Kekuatan dapat dilihat pada tabel 2.2 sebagai berikut :

Tabel 2. 2 Data Taxiway

Taxiway	Permukaan	Kekuatan	Dimensi
<i>Taxiway A</i>	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	148.50 X 23.00
<i>Taxiway B</i>	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	297.00 X 23.50
<i>Taxiway C</i>	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	148.50 X 23.00
<i>Taxiway D</i>	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	297.00 X 23.00
<i>Taxiway E</i>	Concrete	PCN.85 R/B/X/T	171.50 X 23.00

Taxiway F	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	2800 x 23.00
	Concrete	PCN.85 R/B/X/T	850.00 X23.00
Taxiway G	Concrete	PCN.85 F/C/X/T	850.00 X23.00
Taxiway H	Concrete	PCN.85 R/C/Z/U	190.00 X5.00
Taxiway J	Asphalt	PCN.5 R/C/Z/U	40.00 X 10.00
Taxiway K	Asphalt	PCN.5 R/C/Z/U	60.00 X36.00
Taxiway L	Concrete	PCN.69 R/C/X/T	235.00 X 24.00

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim batam.

B. Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

Data parking stand pesawat udara dan koordinat dapat dilihat pada tabel 2.3 sebagai berikut:

Tabel 2. 3 Parking Stand Pesawat Udara

Parking Stand	Koordinat		Keterangan
AD 1	01 °07'12.00''N	104°06'53.50''L	ATR72
AD 2	01 °07'12.90''N	104°06'54.30''L	ATR72
AD 3	01 °07'13.70''N	104°06'55.10''L	ATR72
AD 4	01 °07'15.60''N	104°06'51.60''L	B735
AD 5	01 °07'16.60''N	104°06'52.40''E	B735
AD 6	01 °07'18.81''N	104°06'55.15''E	B735
AD 7	01 °07'20.59''N	104°06'56.77''E	B735
AD 8	01 °07'22.50''N	104°06'58.29''E	B735
AD 9	01 °07'24.26''N	104°06'59.98''E	B735
AE 1	01 °07'29.09''N	104°07'01.57''E	B735
AE 2	01 °07'27.93''N	104°07'03.17''E	B735
AE 3	01 °07'29.81''N	104°07'04.71''E	B735
AE 4	01 °07'18.23''N	104°06'52.92''E	B744
AE 5	01 °07'20.06''N	104°06'55.53.''E	B744
AE 6	01 °07'21.88''N	104°07'57.14''E	B744
AE 7	01 °07'23.71''N	104°07'58.75''E	B744

AE 8	01 °07'25.59''N	104°07'00.38''E	B744
AE 9	01 °07'27.38''N	104°07'01.99''E	B744
AE 10	01 °07'27.38''N	104°07'03.54''E	B744
AE 11	01 °07'27.38''N	104°07'05.22''E	B744
AE 12	01 °07'27.38''N	104°07'06.17''E	B739-ER

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim batam

C. Data Fasilitas dan Peralatan Bandara

Tabel 2. 4 Fasilitas dan Peralatan Bandara

No	Deskripsi Lahan	Dimensi (m ²)/ Kapasitas	Lokasi
1	Runway 04-22	4025 x 45 m	Bandara
2	Taxiway	4701 x 23 m	Bandara
3	Aircraft stand AD1 – AD9 & AE1-AE7	690.5 x x76.8 m Concrete / 53.030,4 m ²	Bandara
	Aircraft stand AR1 – AR3 stand	255 x 59 m Asphalt/ 15.045 m ²	
	Aircraft stand AE8 – AE12	240 x 150 m Concrete/ 36.000 m ²	
	Apron Flybest	Concrete	
	Apron Batam Aero Technic	Concrete	
4	Helicopter Landing Area (2 Buah)	2.882,5	Bandara
	Taxiway Helicopter Landing Area	1.000	
	RWY strip	150 m	
	ILS	4500 (GP, MM, Localizer)	
	DVOR	96,25	
	NDB	36	
5	Rescue Equipment	-	Bandara
6	Approach and Runway Lighting	PALS CAT 1 900 m, MALS	Bandara

		420 m	
7	PAPI	White/ Red	Bandara
8	Threshold Light Color WBar	Green, Green	Bandara
9	RWY edge LGT LEN, spacing color INTST	NIL	Bandara
10	RWY end LGT color WBAR	Red, uni directional inset light	Bandara
11	Apron Flood Light	AE1 – AE12	Bandara
12	Apron Edge Light	Blue, omni directional elevated light	Bandara
13	Fuelling Facilities/ Capacity	-	Bandara
14	Genset/ Power Supply	-	Bandara
15	Terminal Penumpang	30.024 m ²	Bandara
16	Terminal kargo dan pos	-	
17	Tempat parkir kendaraan	2000mo 1000 motor 2 slot bus 5 slot taksi	Bandara
18	Tempat parkir GSE	-	Bandara
19	Service Road	-	Bandara
20	Sewage Treatment Plan	-	Bandara

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim Batam.

D. Karakter Fisik Runway

Tabel 2. 5 Karakter Fisik Runway

<i>Designations RWY NR</i>	<i>True BRG</i>	<i>Dimensions of RWY (M)</i>	<i>Strength (PCN) and Surface of RWY and SWY</i>	<i>THR coordinate RWY end coordinates THR geoid undulation</i>
1	2	3	4	5

1	04	041.93°	4 025 x 45	85/F/C/X/T Asphalt	010626.45N 1040624.46E
2	22	221.93°	4 025 x 45	85/F/C/X/T Asphalt	010804.45N 1040750.91E

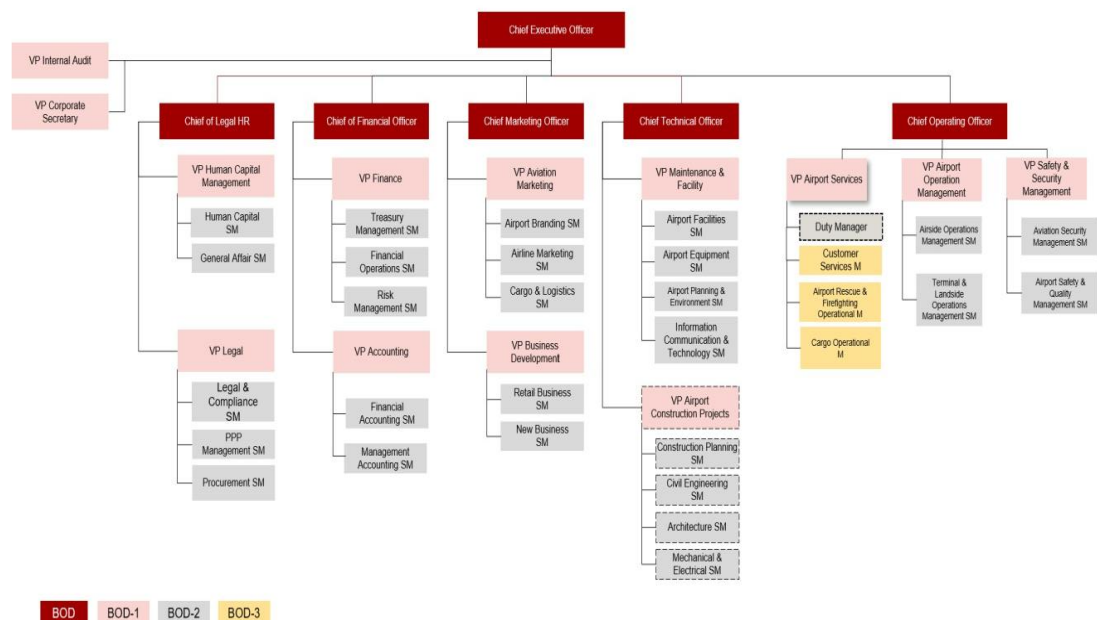
<i>THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY</i>	<i>Slope of RWY- SWY</i>	<i>SWY dimensions (M)</i>	<i>CWY dimensions (M)</i>	<i>Strip dimension s (M)</i>
--	----------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	--------------------------------------

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim batam

2.1.2 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 (*Land*), layout bandara terdapat dalam lampiran 5.

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 1 Struktur Organisasi

Sumber: Aerodrome Manual Versi 1.0 2023, Bandar udara Internasional Hang Nadim Batam

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 :

- a. Bandar Udara Kelas I Utama;
- b. Bandar Udara Kelas I;
- c. Bandar Udara Kelas II; dan
- d. 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 Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah unit di bandar udara yang bertanggung jawab mengatur dan mengawasi pergerakan pesawat udara, kendaraan, dan personel di area apron untuk memastikan keselamatan dan ketertiban operasional. Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 21 Tahun 2015 personel AMC merupakan staf bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron, serta penentuan parkir pesawat udara.

Seluruh aktivitas di Apron bandar udara, mulai dari parkir pesawat hingga 13 pergerakan kendaraan dan petugas, diawasi dan diatur oleh

Apron Movement Control (AMC).

Personel AMC melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan Standard Operating Procedure (SOP) yang berlaku dan dilengkapi dengan licence (surat izin). Unit AMC bertugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, personel pengaturan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan. AMC juga merupakan personel bandar udara yang memiliki sertifikat kompetensi untuk melaksanakan pengaturan dan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta pemarkiran atau penempatan pesawat udara (Taebenu & Ariebowo, 2023).

3.3 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (Avsec) adalah unit khusus dalam industri penerbangan yang bertanggung jawab untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum melalui integrasi sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur keamanan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, keamanan penerbangan didefinisikan sebagai "suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur." Personel Avsec memiliki peran penting dalam memastikan keselamatan dan keamanan penumpang, awak pesawat, serta fasilitas bandara. Tugas mereka mencakup pemeriksaan penumpang dan barang bawaan di pos pemeriksaan keamanan, pengawasan akses ke area terbatas di bandara, serta pencegahan masuknya barang-barang terlarang yang dapat mengancam keselamatan penerbangan. Sesuai dengan SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan.

Keamanan Penumpang dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan, personel Avsec wajib memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) sebagai bukti kompetensi dalam menjalankan tugasnya. Selain itu, peran Avsec juga tercantum dalam Annex 17 ICAO, yang mengatur tentang langkah-langkah untuk melindungi penerbangan sipil internasional dari tindakan melawan hukum.

Tugas dan Fungsi AVSEC yaitu menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan efisiensi penerbangan terhadap awak pesawat udara. Peran AVSEC adalah memberikan keamanan penerbangan yang terbaik, sekaligus memungkinkan tercapainya keamanan dan kenyamanan penumpang yang berkualitas tinggi dan bersikap responsive (Audy Rahayu, 2023).

3.4 Wildlife

Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2017 tentang peraturan penerbangan Sipil Bagian 139 (civil aviation safety regulation part 139) tentang bandar udara (Aerodrome). Ekosistem hewan yang berpotensi membahayakan pengoperasian pesawat udara mayoritas berada di luar area bandar udara sehingga dalam penanggulangan hewan liar secara alami tentu memerlukan pengelolaan ekosistem dan tata guna lahan di sekitar bandar udara yang tepat. Menurut pasal 36 ayat (1) Undang-Undang 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang dijelaskan bahwa pengendalian pemanfaatan ruang/lahan disusun dalam bentuk peraturan zona pemanfaatan ruang dengan salah satu pertimbangannya yaitu ketentuan pemanfaatan ruang terkait dengan keselamatan penerbangan.

Wildlife hazard dalam dunia penerbangan mengacu pada segala bentuk potensi ancaman yang ditimbulkan oleh keberadaan atau aktivitas satwa liar di sekitar bandar udara maupun jalur penerbangan yang dapat mengganggu keselamatan operasional pesawat udara. Hewan yang

termasuk ancaman di dunia penerbangan antara lain adalah burung, mamalia seperti rusa dan anjing hutan, serta reptil seperti biawak, yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan di area bandara melalui tabrakan atau gangguan operasional, sehingga memerlukan strategi pengelolaan seperti pemindahan hewan, penggunaan alat pengusir, dan pemantauan rutin untuk memastikan keselamatan penumpang dan awak pesawat (Nevandy Zaky Alfarisi & Sonhaji, 2024). Menurut FAA, Advisory Circular 150/5200-33C, *wildlife hazard* didefinisikan sebagai kondisi di mana satwa liar dapat menyebabkan kerusakan pada pesawat atau membahayakan keselamatan penerbangan, terutama melalui tabrakan dengan pesawat udara (*wildlife strike*). Kondisi hujan membantu memudahkan hewan liar (anjing) untuk masuk melalui celah di bawah pagar pembatas parameter. Diperlukan pagar atau penghalang yang cocok di Bandar Udara untuk menghindari hewan liar masuk ke wilayah pergerakan yang dapat membahayakan pesawat (ICAO Annex 14, 2016). Pagar harus dikubur di bawah tanah agar hewan tidak bisa menggali di bawah pagar untuk masuk ke lokasi Bandar Udara (Airport Service Manual Doc 9137, 2020).

Evaluasi risiko terhadap keberadaan hewan liar di dalam atau di sekitar Bandar udara perlu dilakukan dengan seksama melalui (ICAO Annex 14, 2016):

1. Membuat prosedur nasional untuk mencatat dan melaporkan insiden yang melibatkan hewan liar yang mengganggu pergerakan pesawat terbang;
2. Mengumpulkan data dari operator pesawat udara, personel Bandar Udara dan sumber lainnya mengenai adanya hewan liar di sekitar landasan Bandar Udara yang berpotensi mengancam keselamatan penerbangan.
3. Inspeksi rutin untuk bahaya hewan liar oleh personel yang kompeten.

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

Jadwal Kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Hang Nadim Batam dilakukan selama 2 bulan terhitung mulai tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan tanggal 28 Februari 2025. *On The Job Training* (OJT) di unit AMC dilaksanakan mulai tanggal 8 Januari sampai dengan 11 Februari 2025 dan di unit AVSEC dilaksanakan mulai tanggal 12 Februari sampai dengan 26 Februari 2025.

4.3 Permasalahan

Keselamatan dan keamanan penerbangan sangat vital bagi pengelola bandara agar penerbangan dapat berlangsung dengan lancar dan aman. Salah satu ancaman keselamatan dan keamanan penerbangan adalah *wildlife hazard*, yaitu keberadaan satwa liar (seperti burung dan hewan lainnya) yang bisa mengakibatkan kerusakan pada pesawat udara. Bandar Udara Hang Nadim Batam juga menghadapi masalah yang sama. Di mana keberadaan satwa liar menjadi salah satu permasalahan yang perlu mendapat perhatian.

Satwa liar yang biasa ditemukan di Bandar Udara Hang Nadim Batam adalah burung, anjing liar, dan monyet. Kehadiran satwa liar

tersebut di sekitar runway dan taxiway dapat membahayakan keselamatan penerbangan, terutama selama proses *take off* dan *landing*. Burung yang terbang rendah, anjing liar yang berkeliaran, serta monyet yang bergerak di area *airside* berisiko mengganggu pergerakan pesawat dan kendaraan operasional bandara. Selain itu, insting alami hewan – hewan tersebut yang cenderung mendekati objek bergerak yang dapat meningkatkan potensi gangguan terhadap pesawat yang sedang beroperasi.

Keberadaan hewan liar di area bandara, seperti burung, anjing liar, dan monyet, sangat serius. Salah satu risiko utama adalah *runway incursion*, yaitu masuknya objek asing ke landasan pacu yang dapat mengganggu atau bahkan menyebabkan kecelakaan penerbangan. Jika burung atau monyet tiba-tiba terbang atau melintasi landasan saat pesawat akan lepas landas atau mendarat, atau jika anjing liar berlari ke arah tersebut, maka pilot harus melakukan *go-around* ataupun menunda penerbangan. Hal ini dapat menyebabkan keterlambatan jadwal penerbangan (*delay*) serta membahayakan keselamatan penumpang dan kru pesawat. Oleh karena itu, perhatian khusus diperlukan untuk memastikan operasional penerbangan di bandara tetap aman dan lancar.

Berikut beberapa dokumentasi saat didapati *wildlife* (satwa liar) memasuki area *airside* :

1. Didapati 1 ekor burung di sekitar *Runway*



Gambar 4. 1 Burung di sekitar runway

2. Didapati 1 ekor anjing liar di sekitar *Runway*



Gambar 4. 2 Anjing liar di sekitar runway

3. Didapati 1 ekor monyet di apron



Gambar 4. 3 Monyet di sekitar apron

Masalah yang terjadi di Bandar Udara Hang Nadim Batam adalah masuknya hewan liar ke area operasional, yang berpotensi mengganggu keselamatan penerbangan. Anjing liar berhasil memasuki kawasan bandara melalui gorong-gorong, sementara monyet masuk dengan memanjat pagar perimeter yang rusak. Keberadaan hewan-hewan ini dapat mengganggu aktivitas di landasan pacu, meningkatkan risiko kecelakaan, serta membahayakan penumpang dan kru penerbangan. Diperlukan tindakan segera untuk memperbaiki pagar yang rusak dan mengamankan akses gorong-gorong guna mencegah masuknya hewan liar ke dalam area bandara.

Berikut adalah dokumentasi pagar perimeter dan gorong – gorong di Bandar Udara Hang Nadim Batam yang kurang optimal :



Gambar 4. 4 Pagar perimeter rusak



Gambar 4. 5 Gorong – gorong rusak



Gambar 4. 6 Pagar perimeter rusak

4.4 Penyelesaian Masalah

Dalam menghadapi masuknya hewan liar di *airside*, Bandar Udara Hang Nadim telah melakukan beberapa tindakan, di antaranya sebagai berikut :

1. Perbaikan Infrastruktur

Perbaikan infrastruktur yang dimaksud yaitu memastikan sistem drainase berfungsi optimal untuk mencegah genangan air yang dapat menarik burung dan hewan liar lainnya, serta memeriksa dan memperbaiki pagar perimeter secara berkala agar tidak ada celah yang memungkinkan hewan masuk ke area bandara.

2. Pengelolaan Vegetasi

Pengelolaan vegetasi dilakukan dengan memotong rumput dengan ketinggian tertentu untuk mengurangi daya tarik bagi hewan pengerat dan burung, serta menebang atau memangkas pohon yang berpotensi menjadi sarang burung besar di sekitar landasan.

3. Koordinasi dan Komunikasi dengan Unit Terkait

Koordinasi dan komunikasi yang baik antara petugas *Air Traffic Control* (ATC), *Aviation Security* (AVSEC), dan *Apron Movement Control* (AMC), dan *Airport Rescue Fire Fighting* (ARFF) sudah terjalin cukup baik. Ketika ATC melaporkan apabila mendapati hewan liar di *airside* dan kemudian salah satu dari unit tersebut akan menindak lanjuti laporan dengan mengusir hewan liar tersebut.

Dalam upaya menangani *wildlife* (satwa liar) untuk mengurangi risiko terhadap keselamatan penerbangan, khususnya di Bandar Udara Hang Nadim Batam, diperlukan manajemen penanganan yang terstruktur dan efektif. Sehubungan dengan berbagai tindakan yang telah dilakukan oleh pihak bandara dalam menangani permasalahan ini, penulis memberikan beberapa saran tambahan yang dapat dipertimbangkan oleh Bandar Udara Hang Nadim Batam guna memperkuat Upaya dalam meminimalkan risiko gangguan akibat keberadaan *wildlife* (satwa liar)

yaitu perlu membentuk unit khusus untuk menangani masalah hewan liar, karena selama ini tugas tersebut masih ditangani secara terpisah oleh ATC, AVSEC, AMC, dan ARFF. Dengan adanya unit khusus, penanganan dapat lebih fokus dan terkoordinasi.

Unit khusus ini bertugas melakukan mitigasi secara sistematis, termasuk pemasangan CCTV di area perimeter untuk memantau potensi masuknya hewan liar, serta segera memperbaiki pagar atau celah yang rusak. Selain itu, perlu dilakukan upaya menghilangkan rantai makanan yang dapat menarik satwa liar, seperti menjaga kebersihan area dari sisa makanan dan mengelola populasi hewan pengerat. Pencatatan setiap temuan hewan liar juga diperlukan untuk memantau pola kemunculan serta mengevaluasi efektivitas langkah mitigasi yang dilakukan. Keberhasilan mitigasi dapat diukur dengan tidak ditemukannya hewan liar dalam beberapa hari, sehingga area bandara tetap aman dan operasional penerbangan tidak terganggu.

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Keselamatan dan keamanan penerbangan merupakan prioritas utama dalam operasional Bandar Udara Hang Nadim Batam. Salah satu tantangan yang dihadapi adalah keberadaan satwa liar di area operasional, seperti burung, anjing liar, dan monyet, yang dapat meningkatkan risiko insiden penerbangan. Keberadaan hewan-hewan ini di sekitar *runway* dan *taxiway* dapat menyebabkan gangguan hingga kecelakaan tidak ditangani dengan baik.

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.

5.2 Saran

Saran yang bisa penulis berikan yaitu melakukan perbaikan terhadap perimeter yang rusak dan gorong – gorong yang memiliki lubang cukup besar yang bisa dilewati anjing liar. Dan juga meningkatkan intensitas patroli dan menggunakan kamera pengawas (CCTV) dengan sensor gerak sehingga pergerakan satwa liar dapat dideteksi lebih cepat.

Bandara telah melakukan perbaikan infrastruktur, pengelolaan vegetasi, dan koordinasi antarunit untuk mengurangi risiko satwa liar. Namun, disarankan membentuk unit khusus yang fokus menangani

masalah ini dengan pemantauan CCTV, perbaikan pagar, serta penghapusan sumber makanan yang menarik satwa. Pencatatan temuan hewan liar juga diperlukan untuk mengevaluasi pola kemunculan dan efektivitas mitigasi. Keberhasilan dapat diukur dari tidak adanya hewan liar selama beberapa hari. Dengan langkah ini, Bandara Hang Nadim dapat menjaga operasional penerbangan tetap aman dan lancar.

Saran terhadap pelaksanaan OJT :

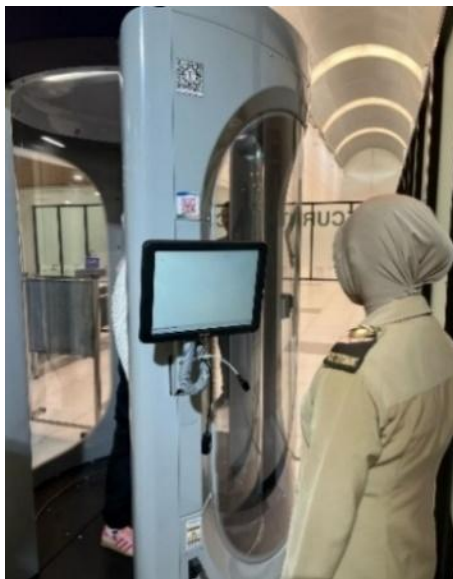
1. Program studi diharapkan dapat lebih cermat dalam menyusun jadwal dengan perencanaan yang lebih baik, terutama dengan mempertimbangkan kedatangan taruna/i di bandara saat pelaksanaan OJT.
2. Diharapkan durasi pelaksanaan OJT dapat diperpanjang lebih dari dua bulan, karena waktu yang tersedia saat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

DAFTAR PUSTAKA

- Nevandy Zaky Alfarisi, & Sonhaji, I. (2024). Bahaya Hewan Liar (Wild Life Hazard) Terhadap Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. *Aviation Business and Operations Journal*, 1(02), 50–56. <https://doi.org/10.54147/jobp.v1i02.817>
- Rahayu, R. (2023). Analisis Kinerja Petugas Aviation Security (Avsec). Media Online) Jurnal Flight Attendant Kedingrintaraan, 5(1), 2962–6765.
- Taebenu, T. E., & Ariebowo, T. (2023). Pelaksanaan Tugas-Tugas Apron Movement Control Dalam Keterbatasan Jumlah Personil Di Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang. *Student Research Journal*, 1(4), 290–302. <https://doi.org/10.55606/srjyappi.v1i4>
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara. 2002. “KM 47 Thn 2002 Sertifikasi Operasi Bandar Udara.” KM 47 Thn 2002 Sertifikasi Operasi Bandar Udara, 649.
- International Civil Aviation Organization. 2015. “International Standards Network ANNEX Aerodrome.” Group <https://doi.org/10.1177/0533316415597662d>.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. 2020. “PM 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional.” Berita Negara Republik Indonesia Tahun. PM 77 Tahun 2015. 2015. “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang 2015 Tentang Standarisasi Dan Sertifikasi Faasilitas Bandar Udara.” PM 77 Perhubungan, 2015, 12.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi kegiatan OJT



Lampiran 2 Jadwal OJT Unit AMC

[illegible]

Lampiran 3 Jadwal OJT Unit AVSEC



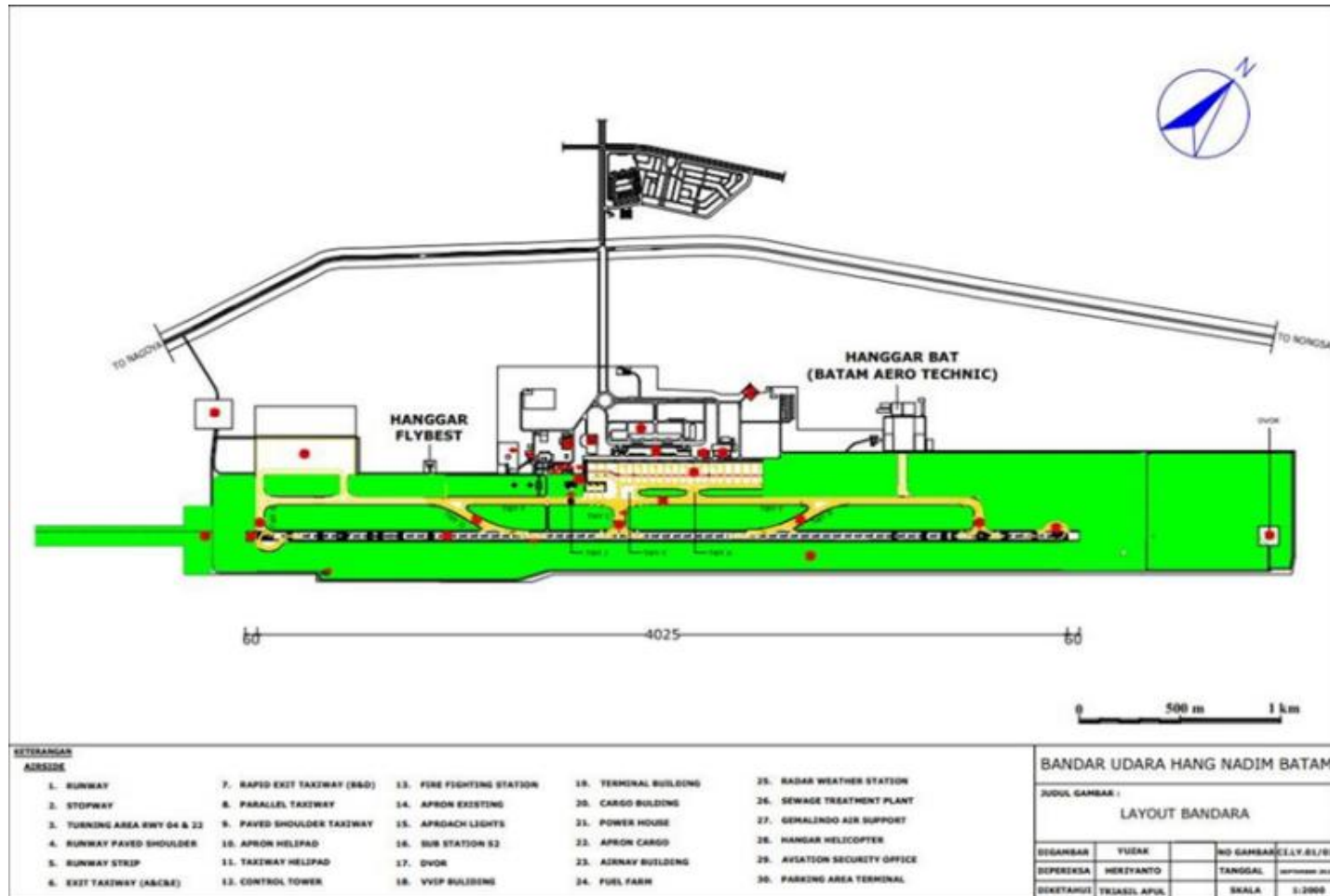
JADWAL PENEMPATAN SISWA/I OJT POLTEKBANG SURABAYA DI UNIT AIRPORT SECURITY																		
No	Nama	Februari 2025																
		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1	Dandy Auzan Firdaus	PSCP	HBSCP	PTR	L	L	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE	L	L	PSCP	HBSCP	PTR	KARGO	PB
2	Cecilia Rija 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 Passanger 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.

Lampiran 4 Layout Bandara



Lampiran 5 Layout Apron

