

**MANAJEMEN PENANGANAN HEWAN LIAR (*WILDLIFE HAZARD*) DALAM MENGURANGI RISIKO GANGGUAN TERHADAP PENERBANGAN DI BANDAR UDARA
MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 6 Januari – 14 Maret 2025



Disusun Oleh:

FAISHAL ZAIDAN TIFTAZANI

NIT. 30622035

**PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

**MANAJEMEN PENANGANAN HEWAN LIAR (*WILDLIFE HAZARD*) DALAM MENGURANGI RISIKO GANGGUAN TERHADAP PENERBANGAN DI BANDAR UDARA
MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 6 Januari – 14 Maret 2025



Disusun Oleh:

FAISHAL ZAIDAN TIFTAZANI

NIT. 30622035

**PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

MANAJEMEN PENANGANAN HEWAN LIAR (*WILDLIFE HAZARD*)
DALAM MENGURANGI RISIKO GANGGUAN TERHADAP
PENERBANGAN DI BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU

Disusun Oleh:

FAISHAL ZAIDAN TIFTAZANI

NIT. 30622035

Program Studi D-III Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor / OJT 1



HENDRA, S.E., M.M.

NIP. 19820516 200604 1 001

Dosen Pembimbing



Dr. FAOYAN AGUS F, S.Pd. Ing., M.PD.

NIP. 19840819 201902 1 001



LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On the Job Training telah dilakukan pengujian didepan tim penguji pada tanggal 26 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan telah memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On the Job Training

Tim Penguji :

Ketua

HENDRA, S.E.M.M
NIP. 19820516 200604 1 001

Sekertaris

EKRY SEFRIAN, SM
NIP. 19900919 201402 1 004

Anggota

DR. FAOYAN A. F. S.PD.ING., M.PC
NIP. 19840819 201902 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi

LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan berkah, rahmat dan hidayah-Nya, sehingga Laporan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu yang telah dilaksanakan mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 14 Maret 2025 ini dapat terselesaikan.

Laporan ini disusun oleh siswa yang melaksanakan *On the Job Training* (OJT) sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan program *On the Job Training* serta sebagai bentuk pertanggungjawaban atas pelaksanaan kegiatan yang telah dikerjakan.

Dengan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT) ini, diharapkan taruna dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Di antaranya, taruna dapat mengenal dunia kerja secara langsung, mengaplikasikan materi yang telah dipelajari dalam praktik nyata, serta memperluas wawasan dan pengetahuan di bidang penerbangan.

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini, terutama kepada :

1. Bapak Muh. Chafidhin dan Ibu Khoirotul Badiah selaku kedua orang penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi baik material maupun spiritual;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Ibu Hastuty, S.E, M.M., selaku Plt kepala Bandara Mutiara Sis Al- Jufri Palu
4. Bapak Hendra, S.E., selaku *On the Job Training* (OJT) Instructor / supervisor *On the Job Training* (OJT);
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara;
6. Bapak Dr. Faoyan Agus Furyanto, S.Pd.Ing., M.Pd., selaku dosen pembimbing *On the Job Training* (OJT);

7. Para pendamping *On the Job Training* (OJT) pada unit AVSEC, TIS, dan AMC;
8. Seluruh dosen dan civitas akademika Program Studi Manajemen Transportasi Udara;
9. Seluruh senior dan pegawai Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu yang telah memberikan ilmu dan bimbingan;
10. Rekan-rekan program studi Manajemen Transportasi Udara angkatan ke-8 yang selalu memberikan doa, motivasi, dan dukungan moral;
11. Rekan-rekan yang melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu, atas kerjasama dan kebersamaannya;
12. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung membantu penulis selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dan selama menyusun laporan *On the Job Training* (OJT).

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan demi perbaikan di masa mendatang. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat dan berguna khususnya bagi penulis dan bagi pembaca pada umumnya.

Palu, 05 Februari 2025



Faishal Zaidan Tiftazani

NIT. 30622035

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT	1
1.2 Dasar Pelaksanaan OJT	3
1.3 Maksud dan Manfaat.....	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Gambaran Umum Lokasi OJT	5
2.2 Sejarah Singkat Bandara	5
2.3 Data Umum Bandara	6
2.2.1 Fasilitas Sisi Darat.....	7
2.2.2 Fasilitas Sisi Udara.....	9
2.3 Struktur Organisasi	12
BAB III TINJAUAN TEORI.....	13
3.1 Bandar Udara.....	13
3.2 Apron Movement Control (AMC).....	13
3.3 Aviation Security (AVSEC).....	14
3.4 Manajemen	14
3.5 Wildlife	15
3.6 Wildlife Hazard	15
3.7 Penelitian Yang Relevan.....	16
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>.....	18
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	18
4.1.1 Aviation Security (AVSEC)	18



A.	Pengertian <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	18
B.	Tugas <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	19
C.	Sarana dan Prasarana <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	19
4.1.2 Terminal Inspection Service (TIS)	.....	21
A.	Pengertian <i>Terminal Inspection Service</i> (TIS)	21
B.	Tugas dan Fungsi <i>Terminal Inspection Service</i> (TIS)	21
C.	Sarana dan Prasarana <i>Terminal Inspection Service</i> (TIS)	22
4.1.3 Apron Movement Control (AMC)	.....	23
A.	Pengertian <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	23
B.	Tugas dan Fungsi <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	23
C.	Sarana dan Prasarana <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	24
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	.....	25
4.3 Permasalahan	.....	26
4.4 Penyelesaian Masalah	.....	29
BAB V KESIMPULAN	.....	32
5.1 Kesimpulan	.....	32
5.1.1 Kesimpulan Bab IV	.....	32
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT	.....	33
5.2 Saran	.....	33
DAFTAR PUSTAKA	.....	35
LAMPIRAN	.....	36

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Terminal Bandara	8
Gambar 2. 2 Terminal Kargo	8
Gambar 2. 3 Parkir Kendaraan	9
Gambar 2. 4 Runway	10
Gambar 2. 5 Taxiway.....	11
Gambar 2. 6 Apron.....	12
Gambar 2. 7 Struktur Organisasi	12
Gambar 4. 1 anjing Memasuki Area Taxiway.....	28
Gambar 4. 2 anjing di area airside	28
Gambar 4. 3 kucing berada di area service road	29



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum Bandara	7
Tabel 2.2 Data Terminal	8
Tabel 2. 3 Runway.....	10
Tabel 3. 1 Tabel penelitian yang relevan.....	17



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT

On the Job Training (OJT) adalah latihan kerja mengaplikasikan pengetahuan dan ilmu yang didapat selama menjalani Pendidikan program studi Manajemen Transportasi Udara sesuai dengan tingkat Pendidikan masing-masing selama waktu yang ditetapkan. *On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu kurikulum yang wajib dilaksanakan oleh semua taruna untuk mengukur tingkat kemampuan taruna dalam praktek kerja langsung serta memberikan pengalaman kerja dimana setelah menempuh pendidikan akan dihadapkan dalam lingkungan kerja yang sedemikian rupa. Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training* (OJT) dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap program studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait.

On the Job Training (OJT) dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya, dan penulis melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu yang dimulai pada tanggal 06 Januari 2025 sampai 14 Maret 2025. Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) I ini mencakup *Terminal Inspection Service* (TIS), *Apron Movement Control* (AMC), Komersil dan *Aviation Security* (AVSEC).

On the Job Training (OJT) merupakan praktek kerja di lapangan sebagai sarana penerapan ilmu yang telah didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) ini, pada dasarnya taruna diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah diserap selama menjalani pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya, yang kemudian dipraktekkan dan diimplementasikan dengan situasi yang sebenarnya di lapangan. dengan cara menganalisa serta mengambil keputusan cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara.

Keselamatan penerbangan merupakan aspek utama dalam operasional bandara yang harus dijaga dengan optimal. Salah satu faktor yang dapat mengancam keselamatan penerbangan adalah keberadaan hewan liar di sekitar area bandara, yang dikenal sebagai wildlife hazard. Hewan liar sering kali menjadi penyebab insiden serius yang dapat mengganggu bahkan membahayakan penerbangan.

Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu sebagai salah satu bandara di Indonesia yang terletak di wilayah dengan ekosistem terbuka dan dikelilingi oleh area alamiah, rentan terhadap gangguan satwa liar. Faktor lingkungan seperti vegetasi, sumber air, dan ketersediaan makanan di sekitar bandara menjadi daya tarik bagi hewan-hewan tersebut. Keberadaan hewan liar ini dapat meningkatkan risiko gangguan terhadap aktivitas penerbangan.

Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu telah melakukan upaya dalam mengelola risiko wildlife hazard, salah satunya yaitu patroli rutin yang dilakukan oleh personel *Aviation Security* (AVSEC). Namun, efektivitas dari upaya-upaya tersebut perlu dievaluasi dan ditingkatkan agar risiko dapat diminimalkan secara maksimal.

Manajemen penanganan hewan liar perlu dilakukan untuk menganalisis potensi gangguan dari satwa liar, mengevaluasi metode penanganan yang telah diterapkan, serta memberikan rekomendasi yang lebih efektif guna mengurangi risiko gangguan hewan liar terhadap penerbangan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, laporan OJT ini disusun dengan judul, “MANAJEMEN PENANGANAN HEWAN LIAR (*WILDLIFE HAZARD*) DALAM MENGURANGI RISIKO GANGGUAN TERHADAP PENERBANGAN DI BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU”. Melalui laporan ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengelolaan risiko wildlife hazard yang lebih baik dan berkelanjutan di lingkungan bandara dalam upaya meningkatkan keselamatan operasional penerbangan di Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu.

1.2 Dasar Pelaksanaan OJT

Berikut ini adalah dasar pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya:

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 32 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Manfaat

Adapun maksud dalam pelaksanaan OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Agar taruna *On the Job Training* (OJT) mengetahui keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu Bandar Udara lingkungan tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).
2. Agar taruna memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara (MTU) di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.

3. Mengetahui apa saja peran dan fungsi kerja dari unit dan fasilitas yang terdapat di bandara udara lokasi *On the Job Training* (OJT) terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, komersial bandar udara, dan keamanan penerbangan.
4. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar.
5. Memiliki wawasan organisasi pada satuan kerja organisasi masing-masing.

Manfaat dari OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kegiatan kerja yang dilakukan saat memasuki dunia kerja nantinya dengan berpedoman pada pengalaman saat *On the Job Training* (OJT).
2. Mengetahui atau mempraktikan secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT).
3. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan pendidikan.
4. Mengetahui masalah-masalah yang ada di dunia kerja serta cara bagaimana penyelesaiannya.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Gambaran Umum Lokasi OJT

Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu (IATA: PLW, ICAO: WAFF) merupakan Bandar Udara Kelas I yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara. Bandar Udara ini terletak di Palu, Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tengah, Pulau Sulawesi, Indonesia. Dengan posisi yang strategis dimana jarak Bandar Udara dari Pusat Kota Palu adalah 5 Km, bandara ini berperan sebagai gerbang utama transportasi udara di Sulawesi Tengah.

2.2 Sejarah Singkat Bandara

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu memiliki sejarah panjang sejak pertama kali dibangun pada tahun 1954 oleh Pemerintah Daerah dan Dinas Pekerjaan Umum seksi Donggala. Pada awalnya, bandara ini diberi nama "Masowu," yang dalam bahasa Suku Kaili beti "Berdebu," karena kondisi lingkungannya yang kering dan berdebu ketika pesawat mendarat atau lepas landas. Nama "Masowu" hanya digunakan selama kurang lebih tiga tahun hingga akhirnya pada tahun 1957, bandara ini diresmikan oleh Presiden pertama Republik Indonesia, Ir. Soekarno, dan diberi nama "Lapangan Terbang Mutiara." Nama ini mencerminkan harapan agar bandara tersebut menjadi pusat transportasi udara yang berharga bagi masyarakat Sulawesi Tengah.

Pengelolaan bandara ini mengalami beberapa perubahan. Pada tahun 1957-1958, pengelolaannya berada di bawah Pemerintah Kabupaten Donggala, kemudian diserahkan kepada Angkatan Udara Republik Indonesia pada tahun 1958-1963. Pengelolaannya kembali ke Pemerintah Kabupaten Donggala pada 2 Januari 1963 dan akhirnya diserahkan kepada Departemen Perhubungan Udara/Direktorat Penerbangan Sipil pada 28 Oktober 1964. Seiring berjalananya waktu, bandara ini mengalami berbagai peningkatan fasilitas dan layanan guna menunjang pertumbuhan transportasi udara di wilayah tersebut. Sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 4 Tahun 1995 tentang Penetapan Kelas Bandar

Udara di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Bandar Udara Mutiara Palu resmi diklasifikasikan sebagai Bandar Udara kelas II.

Bandara ini terus berkembang untuk memenuhi kebutuhan penerbangan yang semakin meningkat, baik dalam hal infrastruktur maupun kapasitas layanan penerbangan. Berdasarkan Kemenhub Nomor: KM 45/2006 tentang rencana induk Bandara Mutiara, bandara ini akan mengalami perluasan sebanyak 204,095 hektare. Seluas 115,356 hektare sudah dibebaskan dan tinggal 88,799 lagi yang belum dibebaskan Pemerintah Kota Palu. Kemudian Sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 7 Tahun 2008 tanggal 12 Februari 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Bandar Udara, Bandar Udara Mutiara Palu naik tingkat menjadi Bandar Udara kelas I.

Pada tanggal 28 Februari tahun 2014, nama bandara ini resmi diubah dari Bandar Udara Mutiara Palu menjadi Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.178 Tahun 2014. Penambahan nama "Sis Al-Jufri" merupakan bentuk penghormatan kepada seorang tokoh besar Sulawesi Tengah yang memiliki kontribusi besar dalam dunia pendidikan, dakwah, serta perjuangan melawan penjajahan di Indonesia. Saat ini, Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu berperan sebagai gerbang utama transportasi udara di Sulawesi Tengah, melayani berbagai penerbangan domestik dan berperan penting dalam mendukung perekonomian serta mobilitas masyarakat di wilayah tersebut. Pada tanggal 13 Maret 2017 Bandar Udara UPBU Mutiara Sis Al-Jufri ditetapkan sebagai satker BLU sesuai Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 273/KMK.05/2017 tentang Penetapan UPBU Mutiara Sis Al-Jufri sebagai Satker BLU.

2.3 Data Umum Bandara

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu merupakan Bandar Udara Kelas I yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara. Dengan posisi yang strategis yang berada di wilayah Provinsi Sulawesi Tengah tepatnya di Kota Palu. Berikut ini adalah data-data mengenai Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu berdasarkan AIP (Aerodrome Information Publication).

<i>Airport name</i>	Bandar Udara BLU UPBU Kelas 1 Mutiara Sis Al-Jufri Palu
<i>Location</i>	Jl. DR. Abdurrahman Saleh, Birobuli Utara, Kec. Palu Sel., Kota Palu, Sulawesi Tengah 94111
<i>IATA Code</i>	PLW
<i>ICAO Code</i>	WAFF
<i>Coordinate</i>	00°55'00"S - 119°54'37"E
<i>Direction and Distance from City</i>	4 NM to South East
<i>Elevation / Reference Temperature</i>	284 ft / 35° C
<i>Operating Hours</i>	20.30 – 10.00 UTC 04.30 – 18.00 WITA
<i>Maximum Aircraft Landing / Take Off</i>	Airbus A320 Boeing 737-900 ER
<i>PKP-PK</i>	CAT-7

Tabel 2.1 Data Umum Bandara

2.2.1 Fasilitas Sisi Darat

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa sisi darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasional penerbangan.

a. Terminal

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri mempunyai satu terminal penumpang yang terdiri dari terminal kedatangan dan terminal keberangkatan.

Luas Area	19.476 m ²
Kapasitas	1.500 orang
Jumlah SCP	2 SCP
Jumlah Baggage Claim	3 Baggage Claim
Jumlah X-ray	2 di SCP 1 2 di SCP 2
Jumlah gate	7 Gate

Jumlah Check-in Counter	20 counter
Departure Lounge	2.597 m ²
Arrival Lounge	1.205 m ²

Tabel 2.2 Data Terminal



Gambar 2.1 Terminal Bandara

b. Terminal Kargo

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri juga mempunyai terminal kargo. Terminal kargo ini terletak sekitar 1 km dari terminal penumpang dan dikelolah oleh pihak ketiga yaitu PT. GSA.



Gambar 2. 2 Terminal Kargo

c. Tempat Parkir Kendaraan

Bandar udara menyediakan tempat parkir kendaraan yang cukup memadahi bagi kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat. Selain itu,

diberikan layanan tempat parkir khusus karyawan atau pegawai bandar udara tersebut.



Gambar 2. 3 Parkir Kendaraan

2.2.2 Fasilitas Sisi Udara

Menurut PM 77 tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

a. Runway

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri mempunyai satu *runway* dengan azimuth 15 – 33 dan spesifikasi *runway* sebagai berikut:

- Azimuth : 15 - 33
- Dimensi : 2.500 M x 45 M
- Luas : 112.500
- Konstruksi : Asphalt
- PCN : 56/F/C/X/T

	TORA	TODA	ASDA	LDA
RWY 15	2.500	2.500	2.560	2.500
RWY 33	2.500	2.600	2.500	2.500

Tabel 2. 3 Runway



Gambar 2. 4 Runway

b. Taxiway

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri terdapat dua taxiway, yaitu *taxiway Alpha* (A) dan *taxiway Bravo* (B). *Taxiway A* berada di sisi *runway 15* dan *taxiway B* berada di sisi *runway 33*, berikut spesifikasi taxiway:

Taxiway A

- Ukuran : 98 M x 23 M
- Konstruksi : Asphalt
- PCN : 56/F/C/X/T

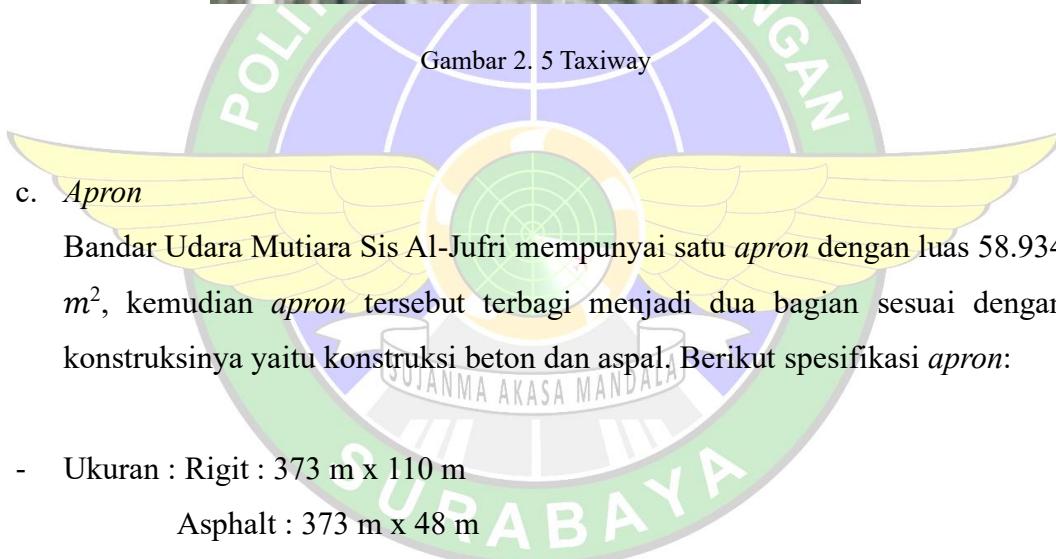
Taxiway B

- Ukuran : 98 M x 23 M

- Konstruksi : Asphalt
- PCN : 56/F/C/X/T



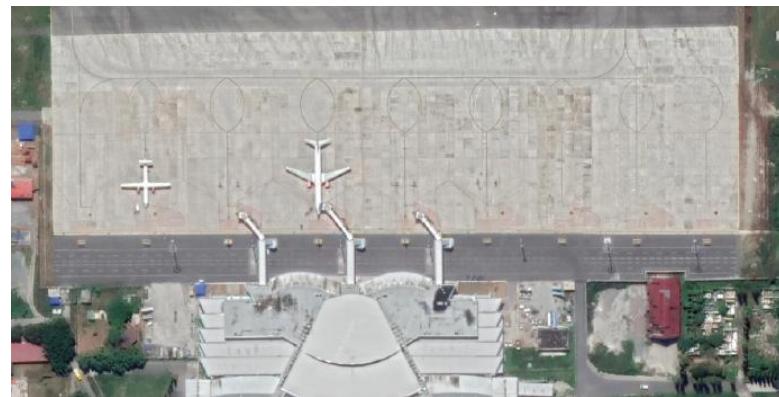
Gambar 2. 5 Taxiway



c. *Apron*

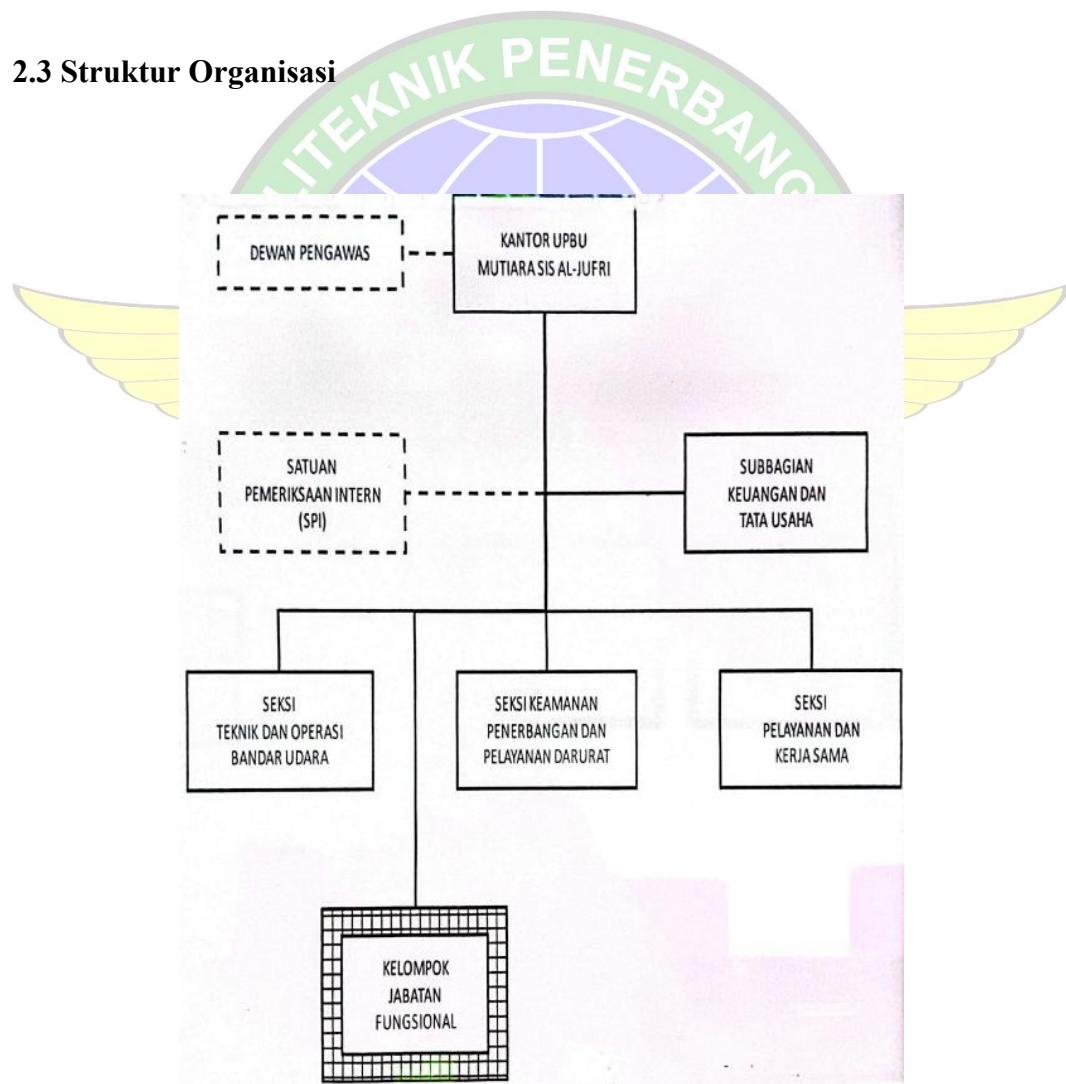
Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri mempunyai satu *apron* dengan luas 58.934 m^2 , kemudian *apron* tersebut terbagi menjadi dua bagian sesuai dengan konstruksinya yaitu konstruksi beton dan aspal. Berikut spesifikasi *apron*:

- Ukuran : Rigit : 373 m x 110 m
Asphalt : 373 m x 48 m
- Parking Stand : 9 parking stand (7 Boeing 737 Series & 2 ATR 72-600)
- Konstruksi : Rigit dan Asphalt
- PCN : Rigit : 70 R/C/X/T Asphalt : 56 F/C/X/



Gambar 2. 6 Apron

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 7 Struktur Organisasi

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Dalam Undang–Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Revisi Undang– Undang Nomor 15 Tahun 1992) tanggal 12 Februari tahun 2009, tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996, tanggal 4 desember 1996 tentang Kebandarudaraan, diperbaharui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001, yang dimaksud dengan Bandar Udara adalah 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.

Menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang dipertuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat. Sedangkan definisi Bandar udara menurut PT Angkasa Pura (Persero) adalah segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

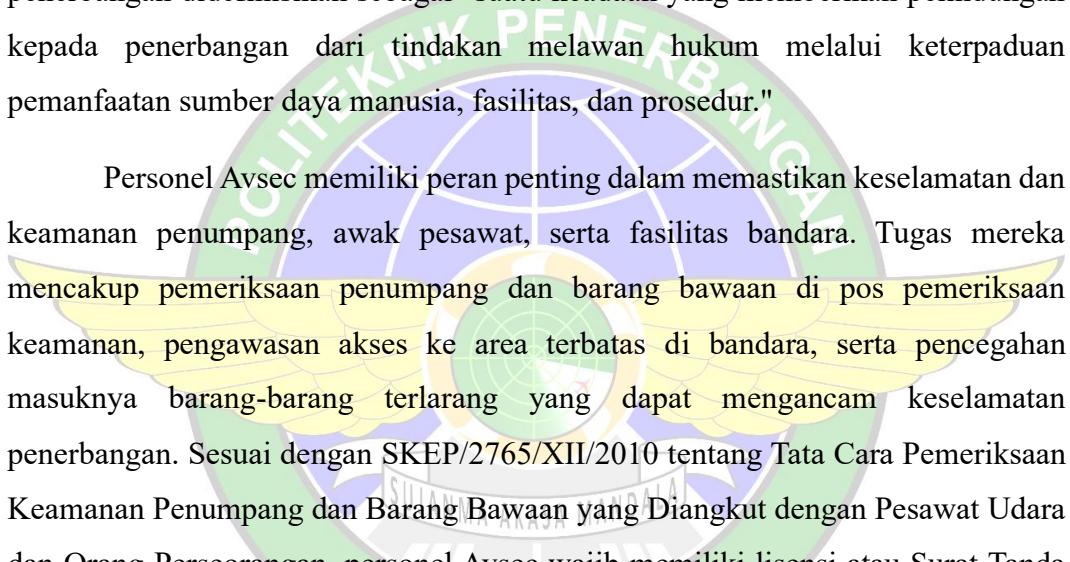
3.2 Apron Movement Control (AMC)

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 pergerakan kendaraan dan petugas, diawasi dan diatur oleh *Apron Movement*

Control (AMC). Mereka memastikan semua kegiatan berjalan sesuai dengan regulasi yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, termasuk dalam hal perizinan kendaraan yang beroperasi di area tersebut (Ismail 2022).

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 pelindungan 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.

3.4 Manajemen

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mendefinisikan manajemen sebagai penggunaan sumber daya secara efektif untuk mencapai sasaran. Secara etimologis, istilah "manajemen" berasal dari bahasa Prancis kuno "management," yang berarti seni dalam mengatur dan melaksanakan

Manajemen adalah ilmu dan seni yang mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber daya lainnya secara efektif dan efisien untuk

mencapai tujuan tertentu. Menurut Kristiawan, M. (2022), manajemen mencakup pengaturan, pengendalian, komunikasi, dan pemanfaatan semua sumber daya dalam organisasi melalui fungsi-fungsi seperti perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan, guna mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien.

Menurut Henry Fayol, seorang tokoh manajemen klasik, manajemen dapat didefinisikan sebagai suatu proses yang terdiri dari fungsi-fungsi dasar seperti perencanaan (planning), pengorganisasian (organizing), pengarahan (leading), dan pengendalian (controlling) dalam sebuah organisasi.

3.5 Wildlife

Hewan liar, atau sering disebut sebagai satwa liar, merujuk pada semua binatang yang hidup di darat, air, dan/atau udara yang masih memiliki sifat-sifat liar, baik yang hidup bebas maupun yang dipelihara oleh manusia. Definisi ini tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya.

Alikodra (1990) mendefinisikan satwa liar sebagai binatang yang hidup liar di alam bebas tanpa campur tangan manusia. Hal ini menekankan bahwa hewan liar berkembang biak dan berinteraksi dalam ekosistem alami mereka tanpa intervensi manusia. secara umum, hewan liar adalah hewan yang belum mengalami domestikasi dan sebagian besar hidup di habitat aslinya. Namun, beberapa di antaranya dapat hidup dekat dengan manusia dengan tingkat interaksi yang berbeda-beda.

3.6 Wildlife Hazard

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. Ancaman ini dapat terjadi dalam berbagai bentuk, seperti tabrakan langsung antara pesawat dan burung (bird strike), gangguan dari hewan darat yang memasuki landasan pacu, hingga potensi gangguan tidak langsung akibat perubahan perilaku satwa liar yang dipicu oleh aktivitas penerbangan. Menurut FAA, Advisory Circular 150/5200-33C, widlife

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*).

3.7 Penelitian Yang Relevan

No	Nama	Tahun	Judul	Hasil Penelitian
1.	Nevandy Zaky Alfarisi, Imam Sonhaji	2024	BAHAYA HEWAN LIAR (WILD LIFE HAZARD) TERHADAP PELAYANAN LALU LINTAS PENERBANGAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM	Penelitian ini dapat disimpulkan bahwa aktivitas hewan liar di bandara dapat membahayakan keselamatan penerbangan dan dapat menyebabkan delay serta menjadi FOD di runway. Pengelolaan lingkungan yang baik, inspeksi rutin, dan prosedur penanganan yang jelas diperlukan untuk mengurangi risiko.
2.	Carolina Andini Aswiratin, Elfi Amir , Martha Saulina	2024	Manajemen Penanganan Hewan Liar (<i>Wildlife Hazard</i>) Terhadap Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda	Penelitian ini dapat disimpulkan bahwa perlu adanya manajemen yang optimal dalam menangani hewan liar. Diperlukan pula evaluasi resiko dan solusi baik jangka pendek maupun jangka panjang.
3.	Agung Wicaksono, Nur Makkie Perdana Kusuma	2022	Analisis Pencegahan terhadap Bahaya Hewan Liar untuk Meningkatkan Keselamatan Penerbangan di Bandar	Penelitian ini dapat disimpulkan bahwa dalam rangka menunjang kelancaran operasi penerbangan diperlukan adanya prosedur pencegahan

			Udara Tjilik Riwut Palangka Raya (<i>Wildlife Hazard</i> Management)	dan koordinasi antar tiap unit yang bersangkutan sehingga tiap unit dapat menjalakan peran mereka masing-masing.
--	--	--	--	--

Tabel 3. 1 Tabel penelitian yang relevan



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan Taruna/I Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan ke - 7 Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya secara intensif di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu mencakup wilayah kerja pada tanggal 6 Januari sampai dengan 14 Maret 2025.

Unit pembagian tugas selama *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu menjadi 3 bagian dibawah Kasi Teknik dan Operasi, Keamanan Penerbangan, dan Pelayanan dan Kerjasama. Dimana Unit ini mempunyai beberapa tugas terkait operasional bandar udara. Berdasarkan buku Pedoman *On the Job Training* (OJT), pelaksanaan OJT I ini difokuskan untuk pemenuhan standar kompetensi tentang pengaplikasian prosedur kegiatan operasional yang dipelajari pada kegiatan OJT I di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu. Dan berikut unit kerja pada saat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di bandar udara Mutiara SIS Al-Jufri Palu:

- a. *Apron Movement Control* (AMC)
- b. *Terminal Inspection Service* (TIS)
- c. *Aviation Security* (AVSEC)

4.1.1 *Aviation Security* (AVSEC)

A. Pengertian *Aviation Security* (AVSEC)

Unit kerja *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu, yaitu Unit AVSEC adalah unit pelaksana struktural di lingkungan bandara yang berada di bawah Manajerial Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat Bandar Udara Mutara Sis Al-Jufri Palu.

Para personil AVSEC di beri tanggung jawab mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan. Selain menjaga keamanan penerbangan, para personel AVSEC juga memiliki tugas untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, serta efisiensi penerbangan di seluruh area penerbangan, termasuk memberikan perlindungan terhadap awak pesawat udara, penumpang, masyarakat serta instansi – instansi yang ada di bandara dari tindakan yang melawan hukum dan memenuhi standar peraturan yang ada di penerbangan baik secara nasional maupun internasional.

B. Tugas *Aviation Security* (AVSEC)

Tugas personel *Aviation Security* (AVSEC) meliputi Pemeriksaan penumpang, personel pesawat udara dan barang bawaan serta perorangan. Setiap penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas harus dilakukan pemeriksaan keamanan yang telah diatur dalam SKEP 2765/XII/2010. Tugas *Aviation Security* (AVSEC) adalah sebagai berikut:

1. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan pelaksanaan orang dan barang yang memasuki daerah terbatas (RPA/NPA) di terminal penumpang maupun daerah kargo termasuk terminal khusus
2. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, pengoperasian CCTV security, patrol di kawasan terminal dan *airside* bandara.
3. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, patrol di kawasan non terminal, objek vital, perkantoran.

C. Sarana dan Prasarana *Aviation Security* (AVSEC)

Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara unit *Aviation Security* (AVSEC) membagi tugasnya dalam 3 regu dengan kekuatan 14-15 Personel dalam setiap pergantian sketnya. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

Komandan jaga	:	1	Orang
Supervisor	:	1	Orang
Shift Pagi	:	14-15 Orang (05.00 s/d 13.00 WITA)	
Shift Siang	:	14-15 Orang (13.00 s/d 19.00 WITA)	
Shift Malam	:	14-15 Orang (19.00 s/d 08.00 WITA)	

Posisi personil *Aviation Security* ketika dinas adalah sebagai berikut:

Shift Pagi	:		
1. POS 1	10.	POS	10
2. POS 2	11.	POS	11
3. POS 3	12.	POS	12
4. POS 4	13.	POS	13
5. POS 5	14.	POS	14
6. POS 6	15.	POS	15
7. POS 7	16.	POS	16
8. POS 8	17.	POS	17
9. POS 9	18.	POS	18
Shift Siang	:		
1. POS 1	10.	POS	10
2. POS 2	11.	POS	11
3. POS 3	12.	POS	12
4. POS 4	13.	POS	13
5. POS 5	14.	POS	14
6. POS 6	15.	POS	15
7. POS 7	16.	POS	16
8. POS 8	17.	POS	17
9. POS 9	18.	POS	18
Shift		Malam	:
1. POS 1	10.	POS	10
2. POS 2	11.	POS	11
3. POS 3	12.	POS	12
4. POS 4	13.	POS	13
5. POS 5	14.	POS	14

6. POS 6	15.	POS	15
7. POS 7	16.	POS	16
8. POS 8	17.	POS	17
9. POS 9	18.	POS	18

Fasilitas Pendukung Pada Unit *Aviation Security* di Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu adalah seperti :

- a. Mesin *x-ray*
- b. *Hand Held Metal Detector* (HHMD)
- c. *Walk Through Metal Detector* (WTMD)
- d. *Handy Talky* (HT)
- e. Telepon Lokal
- f. CCTV
- g. Mobil Patroli

4.1.2 Terminal Inspection Service (TIS)

A. Pengertian Terminal Inspection Service (TIS)

Terminal Inspection Service (TIS) adalah suatu unit yang bertugas untuk melaksanakan pelayanan pengawasan/inspeksi fasilitas penunjang operasional yang disediakan pengelola bandar udara untuk menjaga kesiapan operasional dan kebersihan, kenyamanan serta kepuasan pengguna jasa di terminal. Unit kerja *Terminal Inspection Service* (TIS) yang ada di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu merupakan unit pelaksana struktural di lingkungan bandara yang berada di bawah Manajerial Pelayanan dan Kerjasama Bandar Udara Mutara Sis Al-Jufri Palu.

B. Tugas dan Fungsi Terminal Inspection Service (TIS)

Unit TIS ini memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak pakai, pengawasan yang dilakukan ini mengacu pada peraturan menteri dan menjadi dasar

pelaksanaan tugas *Terminal Inspection Service* yaitu PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan SOP unit *Terminal Inspection Services*. Fungsi *Terminal Inspection Service* (TIS) sebagai pemberi jasa meliputi:

- a. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan ataupun belum memahami alur dari pos *check-in* sampai ke pesawat udara;
 - b. Pengawasan terhadap kebersihan yang ada di daerah terminal penumpang; dan
 - c. Pengawasan terhadap seluruh petugas dan kelancaran operasional yang ada di terminal serta pengatur penggunaan *trolley* dan porter.

C. Sarana dan Prasarana *Terminal Inspection Service* (TIS)

Dalam melaksanakan tugas pengawasan fasilitas di bandar udara unit *Terminal Inspection Service* memiliki personel sebanyak 14 orang yang terdiri dari koordinator dan staff yang terdiri dari :

Koordinator : 1 Orang
Staff TIS : 14 orang

Jadwal dinas harian diatur oleh Asisten Manajer yang sesuai Dimana personel organic dinas selama 2 hari dan mendapat libur 2 hari begitu seterusnya. Fasilitas pendukung yang ada pada unit *Terminal Inspection Service* seperti:

- 

a. CCTV
b. AC
c. *Television* *Flight* *Information*
d. dispenser
e. lemari
f. komputer
g. meja
h. kursi kerja *kerja*

4.1.3 Apron Movement Control (AMC)

A. Pengertian *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah unit yang bertanggung jawab atas pengawasan dan pengendalian pergerakan pesawat, kendaraan, serta personel di area *apron* bandara. AMC berfungsi untuk memastikan operasional di *apron* berjalan dengan aman, tertib, dan efisien sesuai dengan regulasi yang berlaku. Selain itu, AMC juga berkoordinasi dengan pihak terkait seperti *Air Traffic Control* (ATC), *ground handling*, dan maskapai untuk mengatur parkir pesawat, pengisian bahan bakar, serta kegiatan lainnya guna mencegah potensi risiko atau insiden di *apron*. Unit kerja *Terminal Inspection Service* (TIS) yang ada di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu merupakan unit pelaksana struktural di lingkungan bandara yang berada di bawah Manajerial Teknik dan Operasi Bandar Udara Mutara Sis Al-Jufri Palu.

B. Tugas dan Fungsi *Apron Movement Control* (AMC)

Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki tugas melakukan pengawasan pergerakan pesawat udara dan kendaraan di sisi udara, pengawasan dan pengkoordinasian kebersihan sisi udara, pengawasan segala pergerakan lalu lintas kendaraan, pekerja, serta penumpang yang berada di wilayah sisi udara (*airside*). Dalam pengaturan operasi sisi udara, AMC melakukan koordinasi dalam pelayanan yang terdiri dari pengaturan parkir pesawat udara, *Docking* dan *Undocking*, *Azimuth Docking Guidance System* (ADGS) dan *Visual Docking Guidance System* (VDGS), *Push Back* dan *Start Engine*, *Marshalling*, *follow me car*, pengawasan kendaraan di sisi udara, penerbitan izin kendaraan operasional dan GSE, penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) *Apron*, kebersihan *Apron*, serta penangan tumpahan bahan bakar (Fuel Spillage). Untuk melaksanakan tugas tersebut unit AMC mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi :

- a. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.

- b. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.
- c. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *apron* dengan ADC (*Aerodrome Control*).
- d. Menjamin *apron* dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari FOD (*Foreign Object Debris*) dan sampah.
- e. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara;
- f. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan;
- g. Pelayanan uji laik kendaraan dan GSE (*Ground Support Equipment*) yang beroperasi di sisi udara;
- h. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara;
- i. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon tanda izin mengemudi (TIM).

C. Sarana dan Prasarana *Apron Movement Control* (AMC)

AMC merupakan pelaksana tugas operasional yang memiliki umlah petugas operasional saat ini berjumlah 9 personel yang terdiri dari :

Koordinator Unit AMC : 1 Orang

Staff Airside Operation : 8 Orang

Jadwal dinas dibuat oleh Koordinator Unit AMC dengan mempertimbangkan pengaturan penempatan personil dalam jadwal dinas secara seimbang. Fasilitas/ peralatan:

- | | |
|-----------------------|--------------|
| b. <i>Handy</i> | <i>Talky</i> |
| c. <i>Marshalling</i> | <i>bet</i> |
| d. <i>Flash</i> | <i>light</i> |
| e. <i>Ear</i> | <i>muff</i> |

- | | | | |
|----|---------------|-----------|------------|
| f. | <i>Follow</i> | <i>me</i> | <i>car</i> |
| g. | AC | | |
| h. | Dispenser | | |
| i. | Meja | | kerja |
| j. | Kursi | | kerja |

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilakukan selama tiga bulan terhitung mulai tanggal 6 Januari sampai dengan 14 Maret 2024 di Bandara Udara Mutiara SIS Al-Jufri Palu. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) waktu pelaksanaan OJT dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (*Office Hours*) pada:



No	Nama	TANGGAL																															
		1	2	3	4	5	6	7	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.	Syahrir Ramzy M																																
2.	Lavenia Febrianti																																
3.	Faishal Zaidan T																																
4.	Lourenza Letizia X P																																
5.	Kharismatul Fazarina																																
6.	Ferry Ardiansyah																																

Keterangan :

Shift Pagi 05.00-13.00 WITA

AVSEC	:	Blue
AMC	:	Yellow
TIS	:	Green
LIBUR	:	Red
Pembuatan Laporan	:	Green

JADWAL PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING TARUNA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU
BULAN FEBRUARI

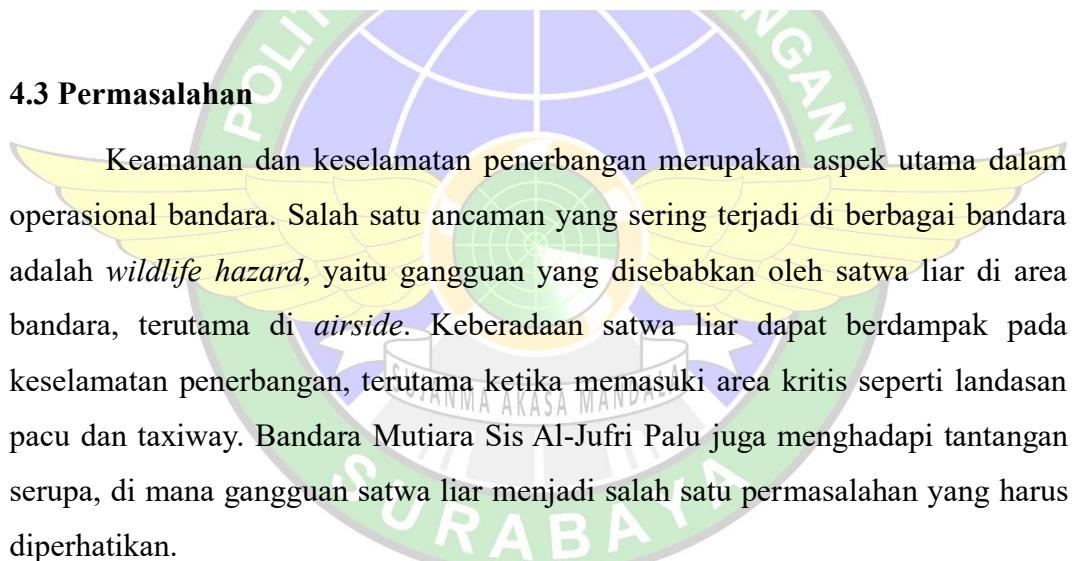
No	Nama	TANGGAL																											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
1.	Syahrir Ramzy M																												
2.	Lavenia Febrianti																												
3.	Faishal Zaidan T																												
4.	Lourenza Letizia X P																												
5.	Kharismatul Fazarina																												
6.	Ferry Ardiansyah																												

Keterangan :

Shift Pagi 05.00-13.00 WITA

AVSEC	:	:	Blue
AMC	:	:	Yellow
TIS	:	:	Green
LIBUR	:	:	Red
Pembuatan Laporan	:	:	Green

4.3 Permasalahan



Keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan aspek utama dalam operasional bandara. Salah satu ancaman yang sering terjadi di berbagai bandara adalah *wildlife hazard*, yaitu gangguan yang disebabkan oleh satwa liar di area bandara, terutama di *airside*. Keberadaan satwa liar dapat berdampak pada keselamatan penerbangan, terutama ketika memasuki area kritis seperti landasan pacu dan taxiway. Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu juga menghadapi tantangan serupa, di mana gangguan satwa liar menjadi salah satu permasalahan yang harus diperhatikan.

Salah satu satwa liar yang sering muncul di *airside* Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu adalah kucing dan anjing liar. Keberadaan kucing dan anjing di sekitar *runway* dan *taxiway* dapat membahayakan operasional penerbangan, terutama saat proses take-off dan landing. Kucing dan anjing yang berkeliaran di *airside* berisiko mengganggu pergerakan pesawat dan kendaraan operasional bandara.

Beberapa faktor utama yang menyebabkan hewan masuk ke area *runway* antara lain kurangnya pagar pengaman yang memungkinkan hewan liar menerobos masuk, lingkungan sekitar bandara yang berbatasan dengan lahan pertanian atau pemukiman, serta sumber makanan di sekitar bandara yang menarik perhatian

hewan. Selain itu, kurangnya patroli dan mitigasi fauna juga menjadi faktor yang membuat pergerakan hewan sulit dikendalikan.

Dampak dari keberadaan kucing dan anjing liar di area bandara 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 kucing atau anjing tiba-tiba berlari melintasi landasan saat pesawat akan lepas landas atau mendarat, maka pilot harus melakukan *go-around* ataupun menunda penerbangan, yang dapat menyebabkan keterlambatan jadwal penerbangan (*delay*) atau kemungkinan terburuk dapat membahayakan keselamatan penumpang dan kru pesawat.

Selain berisiko terhadap keselamatan penerbangan, keberadaan kucing dan anjing liar di *airside* juga mengganggu efisiensi operasional bandara. Gangguan ini juga dapat memengaruhi citra bandara di mata maskapai dan regulator penerbangan, terutama terkait standar keselamatan dan pengelolaan *wildlife hazard*. Oleh karena itu, permasalahan ini memerlukan perhatian khusus guna memastikan bahwa operasional penerbangan di Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu tetap aman dan lancar.

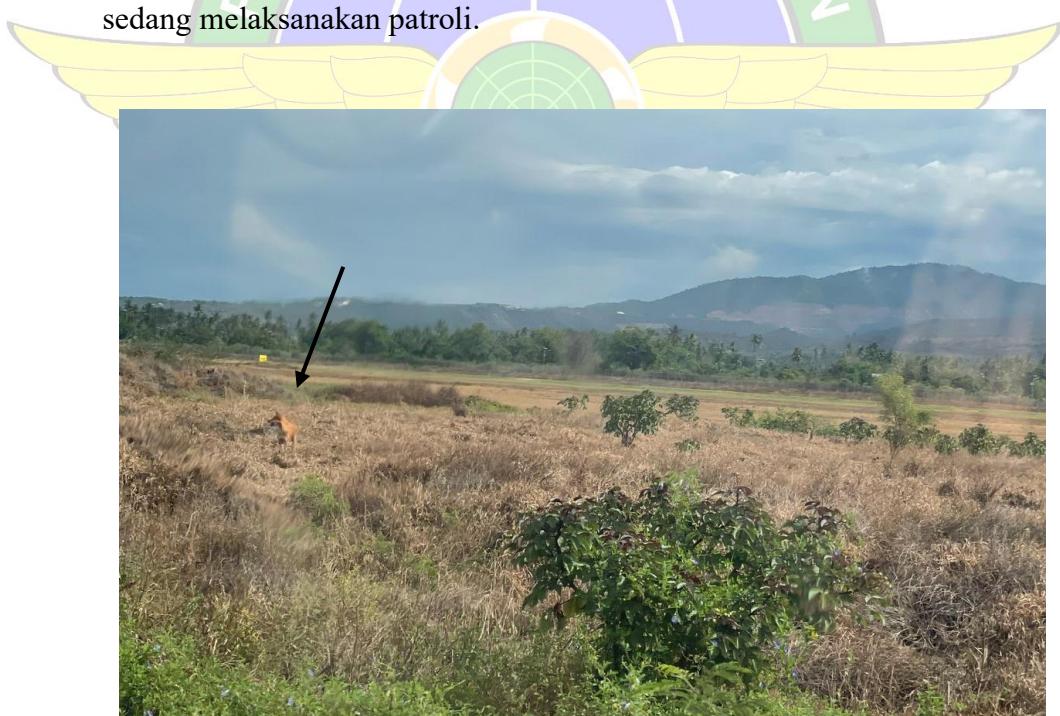
Berikut beberapa dokumentasi saat didapati hewan liar (*wildlife*) memasuki area *airside* bandara Mutiara Sis Al-Jufri:

1. Didapati 2 ekor anjing berada di area *taxiway* saat pesawat sedang berada di *apron*.



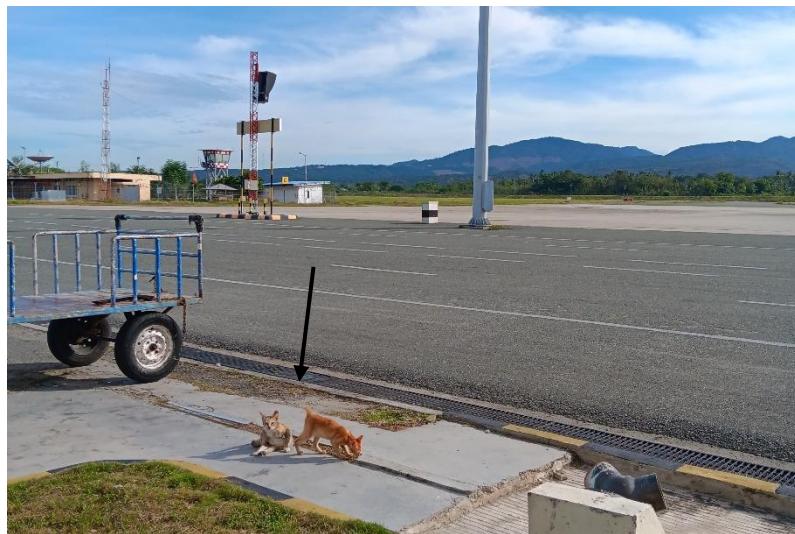
Gambar 4. 1 anjing Memasuki Area Taxiway

2. 1 ekor anjing didapati sedang berada di area *airside* ujung *runway* saat sedang melaksanakan patroli.



Gambar 4. 2 anjing di area *airside*

3. 2 ekor kucing didapati sedang berada di area *service road*



Gambar 4. 3 kucing berada di area service road

4.4 Penyelesaian Masalah

Dalam upaya menangani hewan liar (*wildlife hazard*) untuk mengurangi risiko gangguan terhadap penerbangan terutama di bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu diperlukan manajemen penanganan yang efektif dan sistematis. Terkait dengan beberapa tindakan yang telah jalankan oleh pihak bandara Mutiara Sis Al-Jufri dalam upaya menangani hewan liar (*wildlife hazard*), beberapa saran tambahan penulis berikan kepada bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu yang dapat dipertimbangkan untuk meningkatkan upaya dalam mengurangi risiko gangguan yang disebabkan oleh hewan liar (*wildlife hazard*).

Penulis membagi upaya penanganan terhadap hewan liar (*wildlife hazard*) kedalam beberapa tindakan yang harus diambil yaitu tindakan pencegahan, tindakan jangka pendek, dan tindakan jangka panjang. Tindakan pencegahan menjadi fokus utama dalam manajemen penanganan hewan liar (*wildlife hazard*) ini. Tindakan jangka pendek yaitu tindakan penanganan yang harus segera dilakukan untuk mencegah gangguan terhadap penerbangan apabila didapati hewan liar telah memasuki area operasional penerbangan. Sedangkan, tindakan jangka panjang yaitu tindakan penanganan yang dilakukan agar gangguan dari hewan liar tidak terjadi secara berulang sehingga diperlukan strategi jangka panjang.

Tindakan pencegahan yang dapat diambil untuk menghindari masuknya hewan liar ke area operasional bandara meliputi:

1. pengoptimalan pagar pengaman atau perimeter untuk menghalangi akses hewan ke dalam *airside*. Pagar harus dapat mencegah masuknya hewan besar maupun kecil.
2. Survei dan pemetaan habitat untuk mengidentifikasi area-area yang menjadi daya tarik bagi hewan liar.
3. Menggunakan sistem penghalau hewan yang dapat mencegah hewan liar memasuki area bandara seperti menggunakan suara ultrasonik, lampu sorot, ataupun drone.
4. Edukasi dan sosialisasi kepada masyarakat sekitar tentang bahaya hewan liar yang memasuki area operasional bandara dan cara melaporkan keberadaan hewan liar yang perpotensi membahayakan.

Tindakan penanganan jangka pendek yang dapat diambil ketika didapati hewan liar memasuki area bandara yaitu:

1. Meningkatkan intensitas patroli agar dapat mengambil tindakan cepat jika didapati laporan adanya hewan liar.
2. Koordinasi dan komunikasi yang baik antara petugas *Air Traffic Control* (ATC), *Aviation Security* (AVSEC), dan *Apron Movement Control* (AMC), semua pihak baik ATC, AMC ataupun pihak lainnya dapat melaporkan apabila mendapati hewan liar di *airside* dan kemudian AVSEC akan menindak lanjuti laporan dengan mengusir hewan liar tersebut.
3. Segera mengusir dan mengevakuasi hewan liar tersebut, apabila hewan memasuki area kritis maka harus segera dilakukan pengusiran kemudian hewan tersebut dievakuasi dan dilepaskan kembali di tempat yang jauh dari lingkungan bandara.

Tindakan penangangan jangka panjang untuk mencegah terulangnya kejadian hewan liar masuk ke area bandara beberapa tindakan yang dapat diambil antara lain:

1. Pembuatan *Standart Operational Procedure* (SOP) penanganan *Wildlife Hazard* yang lebih ketat termasuk mekanisme pelaporan, pengawasan, dan tindakan yang harus dilakukan ketika hewan memasuki area operasional.

2. Edukasi dan pelatihan personel bandara, semua petugas yang terlibat dalam operasional bandara harus diberikan pelatihan berkala tentang cara menangani gangguan hewan liar.
3. Pemanfaatan teknologi untuk memantau pergerakan hewan sehingga dapat terdeteksi lebih cepat dan dapat segera mengambil tindakan sebelum hewan memasuki area kritis.
4. Rekayasa lingkungan sekitar bandara, dengan membuat lingkungan di sekitar bandara tidak menarik bagi para hewan liar.

Dengan menerapkan strategi ini secara bertahap, diharapkan masalah masuknya hewan liar ke area bandara dapat dikendalikan secara efektif. Pencegahan yang baik, respons cepat saat terjadi gangguan, serta kebijakan jangka panjang yang berkelanjutan akan memastikan keselamatan dan kelancaran operasional di bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu.



BAB V

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Bab IV

Keberadaan satwa liar di area *airside* Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu merupakan ancaman serius terhadap keselamatan dan operasional penerbangan. Masuknya hewan ke area bandara disebabkan oleh banyak faktor seperti kurangnya optimalnya pagar pengaman, lokasi bandara yang berbatasan dengan pemukiman dan lahan pertanian, serta sumber makanan di sekitar bandara. Dampak dari keberadaan hewan liar ini beragam diantaranya mencakup risiko *runway incursion*, keterlambatan penerbangan, serta penurunan citra dan standar keselamatan bandara. Oleh karena itu, permasalahan ini membutuhkan perhatian khusus untuk memastikan keselamatan dan kelancaran operasional bandara.

Untuk mengatasi ancaman *wildlife hazard* di Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu, diperlukan manajemen yang sistematis dengan tiga pendekatan utama: pencegahan, tindakan jangka pendek, dan tindakan jangka panjang. Pencegahan menjadi langkah utama dengan penguatan pagar pengaman dan pengelolaan lingkungan bandara. Tindakan jangka pendek melibatkan respons cepat terhadap keberadaan hewan di *airside*, sedangkan tindakan jangka panjang berfokus pada strategi berkelanjutan guna mencegah kejadian serupa di masa mendatang. Dengan implementasi yang efektif, gangguan dari hewan liar dapat diminimalkan, sehingga keselamatan dan operasional penerbangan tetap terjaga.

Dengan diterapkannya strategi penanganan *wildlife hazard* secara sistematis di Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu, diharapkan gangguan yang disebabkan oleh hewan liar dapat diminimalkan atau bahkan dihilangkan sepenuhnya. Selain itu, peningkatan pengelolaan *wildlife hazard* juga akan memperkuat citra bandara di mata maskapai, regulator penerbangan, dan pengguna jasa bandara sebagai bandara yang berkomitmen terhadap standar keselamatan penerbangan yang tinggi, serta operasional bandara dapat berjalan lebih lancar, efisien, dan sesuai dengan regulasi keselamatan penerbangan yang berlaku.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT), taruna/i memperoleh pengalaman langsung dalam menghadapi berbagai tantangan di lingkungan kerja, serta memperoleh wawasan yang lebih luas mengenai pentingnya efisiensi, inovasi, dan kepatuhan terhadap regulasi dalam industri penerbangan.

Selama menjalani OJT, taruna/i juga menghadapi berbagai permasalahan nyata yang terjadi di lingkungan bandara. Dengan bimbingan dari tenaga profesional di tempat OJT, taruna/i belajar bagaimana menganalisis masalah, menemukan solusi yang tepat, serta berkontribusi dalam upaya penyelesaian masalah tersebut.

Selain itu, pengalaman OJT juga melatih taruna/i dalam aspek kerja sama tim, komunikasi yang efektif, serta pengambilan keputusan yang cepat dan tepat. Dalam industri penerbangan, kerja sama antar berbagai unit sangat diperlukan untuk memastikan kelancaran operasional dan keselamatan penerbangan. Oleh karena itu, melalui interaksi dengan berbagai pihak di tempat OJT, taruna/i dapat mengembangkan keterampilan interpersonal yang akan sangat berguna di dunia kerja nantinya.

Dengan berbagai pengalaman dan manfaat yang diperoleh, OJT menjadi bagian yang sangat penting dalam mempersiapkan taruna/i untuk memasuki dunia kerja secara profesional dan kompeten. Melalui program ini, diharapkan taruna/i dapat memiliki kesiapan yang lebih baik dalam menghadapi tantangan industri penerbangan, serta mampu berkontribusi secara nyata dalam meningkatkan kualitas dan keselamatan operasional di sektor penerbangan.

5.2 Saran

Setelah menjalani *On the Job Training* (OJT) di bandara, ada beberapa hal yang bisa ditingkatkan agar program ini lebih bermanfaat. Salah satunya adalah bimbingan yang lebih aktif dari pihak bandara, sehingga taruna/i bisa lebih cepat memahami tugas dan tanggung jawab di setiap unit kerja. Evaluasi dan diskusi rutin juga penting agar taruna/i dapat mengatasi kendala yang dihadapi.

Komunikasi dan Koordinasi antara pihak kampus dan pihak bandara sangat diperlukan, terutama dalam hal penempatan unit OJT dan akses ke fasilitas yang diperlukan, sehingga dapat membantu memberikan lebih banyak praktik langsung di berbagai unit. Dengan lebih banyak pengalaman di lapangan, taruna/i bisa lebih siap menghadapi dunia kerja. Rotasi tugas ke beberapa unit juga bisa membantu memahami operasional bandara secara menyeluruh.

Terakhir, taruna/i harus lebih aktif selama OJT dengan banyak bertanya dan berdiskusi. Sikap proaktif akan membantu mendapatkan lebih banyak ilmu dan pengalaman. Jika semua hal ini diperbaiki, OJT akan menjadi pengalaman yang lebih bermanfaat dan mempersiapkan taruna/i dengan lebih baik untuk dunia kerja.



DAFTAR PUSTAKA

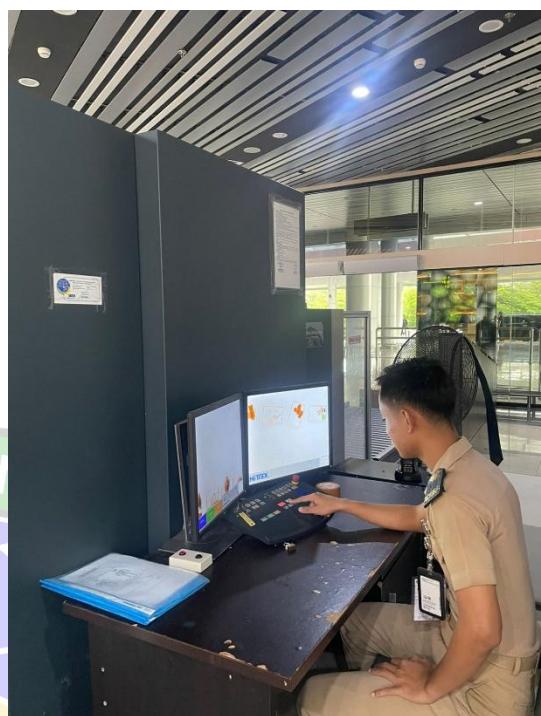
- Alikodra, H S. 1990. "Pengelolaan Satwa Liar, Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan Direktorat Jendral Pendidikan Tinggi Pusat Antar Universitas Ilmu Hayati." *IPB*. Bogor.
- ANNEX 17. 2017. *Safe Guarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference Tenth Edition, April 2017 to the Convention on International Civil Aviation Security International Standards and Recommended Practices*.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara. 2002. "KM 47 Thn 2002 Sertifikasi Operasi Bandar Udara." *KM 47 Thn 2002 Sertifikasi Operasi Bandar Udara*, 649.
- . 2010. "Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 2765 / XII / 2010," 1–31.
- . 2015. "Kementerian Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Udara." *KP No 21 Tahun 2015 Tentang PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 – 11 (ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-11), LISENSI PERSONEL BANDAR UDARA*.
- Google Earth Pro. 2023. "Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu." [Https://Bandaramutiarasaj.Com/](https://Bandaramutiarasaj.Com/). 2023. <https://bandaramutiarasaj.com/>.
- International Civil Aviation Organization. 2015. "International Standards Network ANNEX 14 Aerodrome." *Group Analysis* 48: 12–17. <https://doi.org/10.1177/053331641559762d>.
- Ismail, Muhammad Hanif. 2022. "ANALISIS IMPLEMENTASI STANDART OPERATING PROCEDUR (SOP) UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) DI BANDAR UDARA ADI SOEMARMO Muhammad Hanif Ismail – Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta." *Kewarganegaraan* 6 (1): 844–50.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2020. "PM 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional." *Berita Negara Republik Indonesia Tahun*.
- Kristiawan, Muhammad. 2022. "Manajemen Pendidikan."
- Pemerintah Indonesia. 1990. "Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990."
- 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.
- PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA, 2009. 2009. "UU N0. 1 Tahun 2009." *UU N0. 1 Tahun 2009* 2 (1): 1–8.

LAMPIRAN

1. Unit Aviation Security



1 pengecekan tiket penumpang



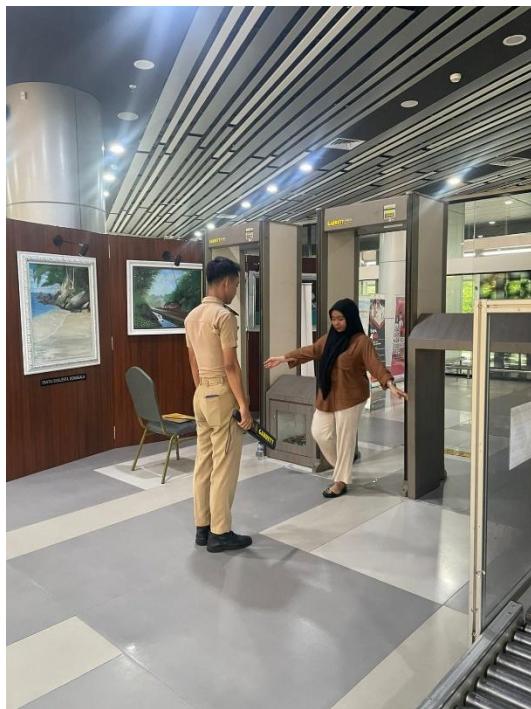
3 operator x-ray



2 pengarahan barang



4 pemeriksaan barang manual



5 pemeriksaan badan



6 pengarahan penumpang dan pencegahan penumpang masuk airside



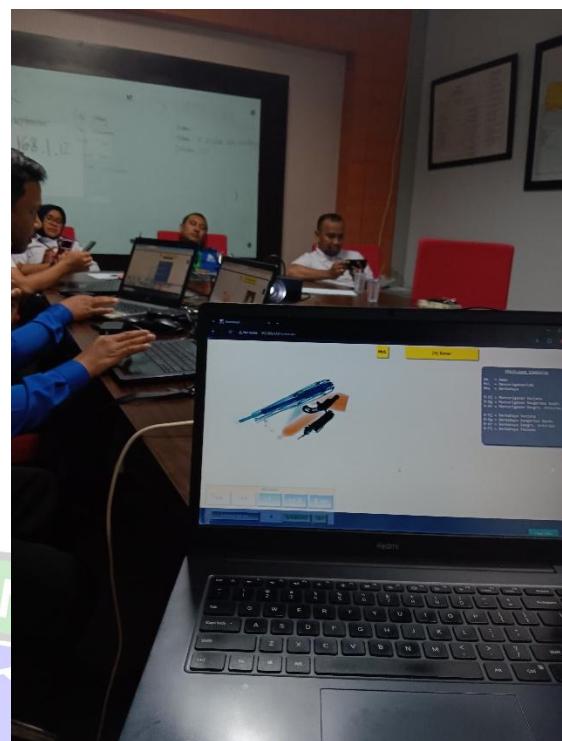
7 penjagaan orang masuk area kedatangan



8 penjagaan akses masuk sisi udara selatan



9 penjagaan akses masuk airside sisi utara



10 mengikuti pelatihan cbt test basic dan junior avsec



11 mengikuti sosialisasi tentang keamanan penerbangan

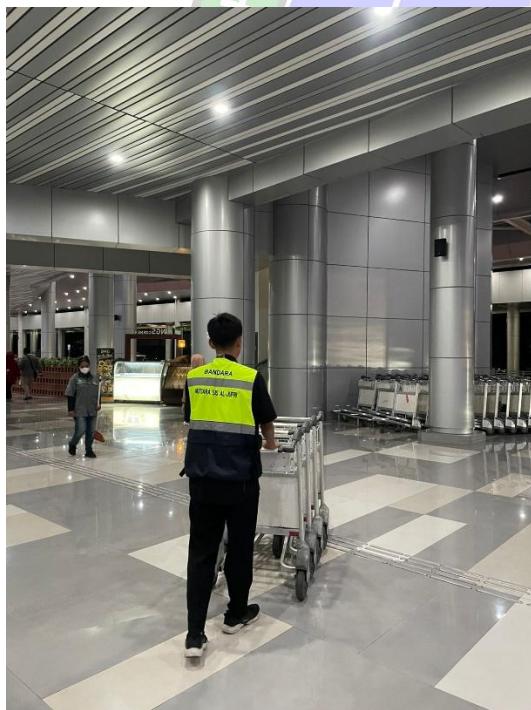
2. Unit Terminal



12 membantu penumpang



13 menyalaakan fasilitas



14 menjaga kerapian dan kebersihan



15 membantu dan mengawasi kegiatan study tour



16 menyambut tamu khusus



17 menyediakan ruang VIP

3. Unit Apron Movement Control



18 mengisi data operasional penerbangan



19 docking dan undocking