

**OPTIMALISASI PERAN PETUGAS APRON MOVEMENT
CONTROL(AMC) DALAM PENANGANAN HEWAN LIAR
DAN SERANGAN BURUNG DI AREA APRON BANDAR**

UDARA KALIMARAU,BERAU

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 6 Januari 2025– 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

ARIF FIRMANSYAH

NIT. 30622030

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

**OPTIMALISASI PERAN PETUGAS APRON MOVEMENT
CONTROL(AMC) DALAM PENANGANAN HEWAN LIAR
DAN SERANGAN BURUNG DI AREA APRON BANDAR**

UDARA KALIMARAU,BERAU

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

ARIF FIRMANSYAH

NIT. 30622030

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

LEMBAR PERSETUJUAN

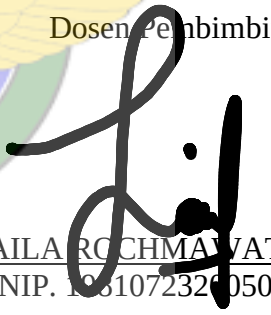
OPTIMALISASI PERAN PETUGAS APRON MOVEMENT CONTROL(AMC) DALAM PENANGANAN HEWAN LIAR SERANGAN BURUNG DI AREA APRON BANDAR UDARA KALIMARAU, BERAU

Disusun Oleh :
ARIF FIRMANSYAH
NIT. 30622030

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk
menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh :

Supervisor / OJT I	Dosen Pembimbing
	
<u>RISKA FEBRIANTI, A.Md.</u> NIP. 413962108	<u>Dr. LAILA ROCHMAYATI, SS, M.Pd.</u> NIP. 196107232005022001

Mengetahui,
Kepala Kantor BLU
Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas 1 Kalimantan Berau


FERDINAN NURDIN, S.H., S.SiT., M.M.Tr.
NIP. 197806232000121001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 24 bulan Februari Tahun 2025 dan telah dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Ketua

Tim Penguji,
Sekretaris

Anggota


MUHAMMAD ALFIAN, A.Md.
NIP. 19850518 200912 1 007


TRIAJI WIJAYA, A.Md.Tra.
NIP.200204142023102021


Dr.LAILA ROCHMAWATI,SS,M.Pd.
NIP.198107252005022001

Mengetahui,
Ketua Program Studi


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

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan baik dan tepat waktu. Laporan ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memenuhi tugas dan tanggung jawab selama program *On the Job Training* di Bandara Kalimantan, Berau.

Pelaksanaan OJT ini memberikan kesempatan kepada penulis untuk belajar dan memahami berbagai aspek operasional bandara, termasuk pelayanan penumpang, pengelolaan fasilitas, serta koordinasi antarunit yang mendukung kelancaran aktivitas penerbangan. Melalui pengalaman ini, penulis memperoleh wawasan baru dan meningkatkan kompetensi yang relevan dengan bidang studi yang sedang ditempuh.

Laporan akhir ini merupakan hasil gambaran sekaligus tanggung jawab atas terlaksananya kegiatan *On The Job Training* (OJT) Prodi Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII B yang dilaksanakan di Bandara Udara Kalimantan, Kab. Berau Prov. Kalimantan Timur

On The Job Training (OJT) atau Praktek Kerja Lapangan (PKL) merupakan pengalaman nyata di lingkungan kerja yang sesungguhnya. Program ini bertujuan untuk mengimplementasikan ilmu dan keterampilan yang telah dipelajari dalam setiap mata kuliah di Politeknik Penerbangan Surabaya. Melalui *On The Job Training* (OJT), peserta diharapkan dapat memperluas wawasan serta memperoleh pengalaman langsung dalam menjalankan tugas-tugas yang relevan dengan program studi yang diambil.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak terkait yang telah berpartisipasi membantu demi kelancaran *On The Job Training* (OJT) Training yang telah dilaksanakan, khususnya kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa, Allah SWT karena telah melimpahkan keberkahan karunia-Nya.
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.

3. Bapak Ferdinan Nurdin SH,S.SIT,M.MTr selaku Kepala Bandar Udara Kalimantan ,Berau .
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, MT selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Ibu.Dr.Laila Rochmawati SS,M.Pd selaku dosen pembimbing Laporan *On The Job Training* (OJT).
6. Ibu Iuftisia Nadisyah A.Md.,Ibu Kuny Ilya Himmah A.Md.,ibu Riska Febrianti A.Md. selaku supervisor *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan,Berau.
7. Bapak,ibu,kakak,dan orang-orang terdekat saya yang telah senantiasa mendukung dan mendukung segala sesuatu termasuk dalam penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini.
8. Seluruh staff dan pegawai di Bandar Udara Kalimantan yang senantiasa memberikan wawasan serta pengetahuan terkait Manajemen Transportasi Udara di bandar udara selama kegiatan berlangsung.
9. Seluruh teman-teman dari Program Studi Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII serta *senior* maupun *junior* di Politeknik Penerbangan Surabaya yang turut serta memberikan saran dan doa kepada penulis.
10. Dan yang terakhir saya ingin mengapresiasi diri saya sendiri atas keteguhan dan semangat yang terus saya jaga dalam menghadapi berbagai situasi. Saya merasa bangga dan bersyukur karena berhasil menyelesaikan laporan akhir ini meskipun harus melalui berbagai tantangan dan dinamika kehidupan.

Dengan demikian penulis dengan rendah hati menerima setiap kritik dan saran yang konstruktif. Sebagai penutup semoga laporan ini dapat memberikan manfaat dan menjadi sumber wawasan bagi semua pembacanya.

Kalimaranau, 04 Januari 2025



Arif Firmansyah

NIT 30622030

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
BAB 1.....	x
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Tujuan dan Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT).....	4
1.2.1 Tujuan Bagi kampus	4
1.2.2 Tujuan Bagi Taruna.....	4
1.2.3 Manfaat Bagi Taruna.....	5
1.2.4 Manfaat Bagi Perusahaan.....	5
BAB 2.....	7
2.1 Sejarah Singkat.....	7
2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU)	7
2.1.2 Sejarah singkat	7
2.2 Data Umum Bandar Udara Kalimantan Berau.....	9
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara.....	9
2.2.2 Data Bandar Udara	9
2.2.3 Jam Operasi.....	10
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	11
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara.....	11
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (<i>Rescue and Fire Fighting</i>).....	12
2.2.7 Availability Clearing.....	12
2.2.8 Fasilitas sisi udara	12
2.2.9 Apron.....	13
2.2.10 Taxiway.....	13
2.2.11 Runway	15
2.2.12 Runway strip	15
2.2.13 RESA.....	16

2.3	Fasilitas sisi darat	16
2.3.1	Terminal Bandar Udara Kalimantan	16
2.3.2	Terminal Kargo	17
2.3.3	Bangunan Kantor Administrasi.....	18
2.3.4	Tempat Parkir Kendaraan Umum	18
2.3.5	Menara ATC.....	19
2.3.6	PKP-PK	19
2.3.7	Terminal VIP.....	20
2.3.8	Bangunan Meteorologi.....	20
2.3.9	Gedung DPPU (Depot Pengisian Pesawat Udara)	21
2.3.10	Power House	21
2.3.11	Layout Bandar Udara Kalimantan	22
2.4	Struktur Organisasi Bandar Udara Kalimantan Berau	23
BAB 3		25
3.1	Bandar Udara.....	25
3.2	Apron.....	25
3.3	Apron Movement Control(AMC).....	28
3.4	Daerah keamanan Terbatas.....	30
3.5	Gangguan (Hazard)	31
3.6	Hewan liar	31
3.7	Wildlife Hazard Management / Manajemen Hewan Liar	31
BAB 4		34
4.1	Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	34
4.2	Wilayah Kerja.....	34
4.3	Unit kerja.....	34
4.3.1	Unit Aviation security (AVSEC)	34
4.3.2	Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	37
4.3.3	Unit Kargo.....	38
4.3.4	Unit Informasi	39
4.4	Jadwal pelaksanaan OJT.....	39
4.5	Permasalahan.....	40
4.6	Penyelesaian Masalah.....	44
BAB 5		51
5.1	Kesimpulan.....	51

5.2	Saran.....	51
DAFTAR PUSTAKA.....		53
LAMPIRAN.....		54



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandara Kalimantan	8
Gambar 2.2 Apron Bandar Udara Kalimantan	13
Gambar 2.3 Taxiway Bandar Udara Kalimantan	14
Gambar 2.4 Runway Bandar Udara Kalimantan.....	15
Gambar 2.5 Runway Strip Bandar Udara Kalimantan	15
Gambar 2.6 RESA Bandar Udara Kalimantan	16
Gambar 2.7 Terminal Bandar Udara Kalimantan	17
Gambar 2.8 Terminal Kargo Bandar Udara Kalimantan	17
Gambar 2.9 Kantor Administrasi Bandar Udara Kalimantan	18
Gambar 2.10 Parkir Kendaraan Bandar Udara Kalimantan	18
Gambar 2.11 Menara ATC Bandar Udara Kalimantan.....	19
Gambar 2.12 PKP-PK Bandar Udara Kalimantan	19
Gambar 2.13 Terminal VIP Bandar Udara Kalimantan	20
Gambar 2.14 Bangunan BMKG Bandar Udara Kalimantan.....	20
Gambar 2.15 Depot pengisian pesawat udara	21
Gambar 2.16 Power House Bandar Udara Kalimantan.....	21
Gambar 2.17 Layout Sisi Udara	22
Gambar 2.18 Layout Landas Pacu.....	22
Gambar 4.1 layout pemetaan	22



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.....	9
Tabel 2.2.....	10
Tabel 2.3.....	11
Tabel 2.4.....	11
Tabel 2.5.....	12
Tabel 2.6.....	23
Tabel 4.1.....	47
Tabel 4.2.....	49



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri penerbangan di Indonesia saat ini berkembang sangat pesat, sejalan dengan semakin besarnya kebutuhan mobilitas masyarakat, baik untuk tujuan komersial maupun wisata. Bandara sebagai prasarana utama sektor transportasi udara memiliki peranan yang sangat penting dalam menunjang kelancaran dan keselamatan arus perjalanan udara. Oleh karena itu, pengelolaan bandar udara memerlukan tenaga kerja yang berkualitas, kompeten dan memiliki pengetahuan yang mendalam. mengenai berbagai aspek operasional dan manajemen bandara

Sebagai mahasiswa Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya, saya mendapatkan kesempatan untuk melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Kalimantan, Berau. Kegiatan OJT ini merupakan salah satu bentuk integrasi antara pendidikan teori yang diperoleh di bangku kuliah dengan pengalaman praktis di dunia kerja. OJT ini bertujuan untuk memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai operasional bandara, Manajemen Transportasi Udara, serta mengembangkan keterampilan praktis yang sangat dibutuhkan dalam industri penerbangan

Bandara Kalimantan merupakan salah satu bandara utama yang terletak di Kabupaten Berau, Provinsi Kalimantan Timur. Bandara ini berperan strategis dalam menunjang konektivitas transportasi udara, khususnya bagi warga wilayah Berau dan sekitarnya. Sebagai pintu gerbang utama menuju destinasi wisata utama seperti Kepulauan Derawan, Maratua, dan Labuan Cermin, Bandara Kalimantan merupakan faktor kunci dalam pengembangan sektor pariwisata dan perekonomian daerah. Bandara Kalimantan dibangun untuk melayani penerbangan domestik dengan landasan pacu terbatas. Namun, seiring meningkatnya kebutuhan transportasi udara, bandara ini pun mengalami berbagai pengembangan, baik infrastruktur

maupun layanan. Saat ini, Bandara Kalimara memiliki landasan pacu ± 2.250 meter yang memungkinkan untuk dioperasikannya pesawat berukuran sedang seperti Airbus A320 dan ATR 72-500

Sebagai bagian dari program pendidikan yang dilaksanakan di Politeknik Penerbangan Surabaya, OJT di Bandara Kalimarau memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk mendapatkan pengalaman langsung dalam kegiatan operasional bandara sehari-hari. Selama pelatihan di tempat kerja, mahasiswa harus mampu memahami berbagai kegiatan yang berlangsung di bandara, seperti layanan penumpang, keamanan penerbangan, dan pemeliharaan bandara dan infrastruktur. Selain itu, Mahasiswa juga didorong untuk turut serta menganalisis permasalahan yang timbul di lapangan dan mencari solusi yang tepat untuk mengatasi permasalahan tersebut, sehingga dapat memberikan kontribusi bagi peningkatan kualitas operasional bandar udara

Pentingnya OJT juga terletak pada kemampuan mahasiswa untuk menerapkan pengetahuan manajemen transportasi udara yang diperoleh di perkuliahan ke situasi dunia kerja yang nyata. Teori yang dipelajari di kelas, seperti manajemen sumber daya manusia, dan aspek keselamatan dan keamanan penerbangan, harus diterapkan dalam manajemen situasi dunia nyata di bandara. Pengalaman praktis ini juga menawarkan mahasiswa kesempatan untuk mengembangkan keterampilan interpersonal, keterampilan komunikasi dan keterampilan kerja tim, yang merupakan keterampilan penting dalam dunia kerja, terutama di sektor penerbangan yang sangat dinamis.

Pelaksanaan *on the job training*, merupakan kewajiban bagi peserta OJT program studi Manajemen Transportasi Udara, sebagaimana tercantum dalam peraturan kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang kurikulum dan silabus Pendidikan dan pelatihan program diploma di bidang penerbangan Kegiatan *On The Job Training* (OJT) 1 dilaksanakan selama 3 bulan yaitu pada semester V. Pelaksanaan OJT ini difokuskan untuk pemenuhan standar kompetensi

diantaranya *Apron Movement Control* (AMC), *Aviation security* (AVSEC), dan komersil. Penulis melaksanakan OJT di Bandar Udara Kalimarau yang berlokasi di Jl. Kalimarau, Kalimarau, Teluk Bayur, Kec. Teluk Bayur, Kab. Berau, Kalimantan Timur 77315.

Selama pelaksanaan on the job training (OJT), mahasiswa harus mampu menerapkan ilmu yang diperoleh selama pelatihan dan kemudian mempraktikkannya pada situasi dunia nyata, serta memahami dan merujuk pada prosedur setempat. tempat berlangsungnya pelatihan di tempat kerja, yaitu: dapat menyediakan layanan manajemen sumber daya manusia dan aspek keselamatan dan keamanan penerbangan. Pada saat pelaksanaan *on the job training* (OJT), penulis menemui kendala. yang menyangkut penanganan satwa liar yang masuk ke area Bandara Kalimarau

Di Bandara Kalimarau, Berau, peran *Apron Movement Control* (AMC) sangat krusial dalam mengawasi dan mengendalikan pergerakan di Apron. Petugas AMC bertanggung jawab untuk memastikan kelancaran operasi Apron, termasuk memantau keberadaan faktor yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan. Namun dalam praktiknya, penanganan satwa liar masih menghadapi banyak tantangan, seperti kurangnya strategi mitigasi yang efektif dan minimnya koordinasi antar unit. serta kurang optimalnya penggunaan teknologi dalam pengendalian satwa liar di bandara..

Mengoptimalkan peran petugas AMC dalam menangani satwa liar merupakan langkah penting dalam meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasi udara. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran AMC dalam mengelola pergerakan Apron, mengidentifikasi kendala yang dihadapi dalam penanganan satwa liar, dan mencari solusi yang dapat diterapkan untuk meminimalkan risiko kehadiran satwa di bandara.

Terkait dengan judul permasalahan yang diangkat oleh penulis Penulis laporan tentang pelatihan di tempat kerja (OJT) ini adalah **“Optimalisasi Peran Petugas Apron Movement Control (AMC) Dalam Penanganan Hewan Liar dan Serangan Burung di Area Apron Bandar Udara Kalimantan, Berau”**

1.2 Tujuan dan Manfaat *On the Job Training* (OJT)

1.2.1 Tujuan Bagi kampus

Tujuan dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut :

1. Menciptakan lulusan perwira transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi dan kuat di lingkup nasional dan internasional.
2. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pelayanan jasa dan membangun pengalaman memasuki industri penerbangan.
3. Membentuk jalinan hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan Bandar Udara, Perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
4. Membentuk karakter dan kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).
5. Menghasilkan lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi yang diakui sesuai standar nasional dan internasional.

1.2.2 Tujuan Bagi Taruna

Adapun tujuan untuk taruna dari kegiatan *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Menjadikan taruna *On the Job Training* (OJT) mengetahui keadaan sesungguhnya di lapangan berkaitan dengan operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu bandar udara tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tersebut.
2. Memahami apa saja peran dan fungsi kerja dari unit dan fasilitas yang terdapat di bandar udara lokasi *On the Job Training* terutama yang

berhubungan dengan unit kerja operasional, komersial bandar udara, keamanan penerbangan, dan .

3. Mendapatkan pemahaman dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut
4. Menjalin kerja sama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang berkaitan dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar. Sehingga tercipta suasana teamwork dan pribadi yang disiplin dengan tanggung jawab yang tinggi.

1.2.3 Manfaat Bagi Taruna

Adapun manfaat bagi taruna dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT).
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya

1.2.4 Manfaat Bagi Perusahaan Tempat *On the Job Training* (OJT)

Adapun manfaat bagi perusahaan tempat *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Dengan dilaksanakannya kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini diharapkan dapat mempererat hubungan di bidang Pendidikan penerbangan dan bandar udara dengan sekolah penerbangan.
2. Sebagai acuan untuk melihat potensi kerja peserta *On the Job Training* (OJT), sehingga akan lebih mudah untuk perencanaan peningkatan di bidang Sumber Daya Manusia (SDM).

3. Sebagai wadah penyerapan karyawan atau tenaga yang dihasilkan dari potensi kerja peserta *On the Job Training* (OJT) itu sendiri



BAB 2

PROFIL LOKASI *On the Job Training* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU)

Unit Penyelenggara Bandar Udara atau UPBU adalah unit dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan yang bertugas untuk melaksanakan pelayanan jasa penerbangan dan jasa terkait bandar udara, keselamatan, keamanan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

Pada tanggal 5 Oktober 2016, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menetapkan peraturan baru tentang organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Jumlah Unit Penyelenggara Bandar Udara sebanyak 150 kantor, yang terdiri dari 16 Satuan Pelayanan Bandar Udara.

Unit Penyelenggara Bandar Udara dikelompokkan ke dalam 4 kelas, yaitu:

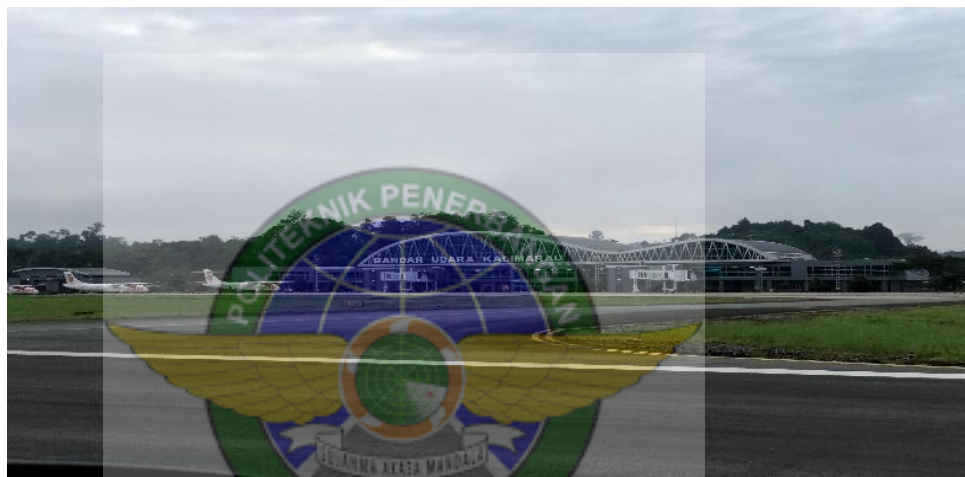
1. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama (2)
2. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I (10)
3. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II (21)
4. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III (118)

2.1.2 Sejarah singkat

Bandar Udara Kalimantan didirikan pada tahun 1976 dengan kategori bandara perintis. Fasilitas Bandar Udara Kalimantan ini telah beberapa kali dilakukan peningkatan, diantaranya mulai peningkatan landasan (*Runway*) dan peralatan navigasi yang kemudian menjadikan Bandar Udara Kalimantan sebagai bandar udara Kelas I.

Sejarah awal berdirinya Bandar Udara Kalimantan mempunyai panjang *Runway* dengan hanya 650 meter mengingat pesawat yang mendarat hanya pesawat kecil jenis MAF 506 dengan jumlah penumpang 5 orang dan 2 awak pesawat. Pesawat jenis ini, sering disebut pesawat Capung dan Apron saat itu masih menggunakan plat. Memasuki periode tahun 1990-an

dilakukan peningkatan dengan pesawat yang mendarat dengan jenis Cassa dengan Airlines Deraya, Pelita, Asahi, DAS dengan type 100 dan 200 dengan menggunakan landasan lama yang berada tepat di sisi jalan raya Teluk Bayur. Sehubungan dengan telah banyak dilakukan pengembangan dan renovasi untuk peningkatan fasilitas, jenis pesawat yang mendarat juga mengalami peningkatan pada tahun 2002 dibandingkan yakni jenis ATR 42 milik perusahaan penerbangan yang beroperasi di Kalimantan seperti Deraya, DAS, dan Kal Star.



Gambar 2.1 Bandara Kalimantan
Sumber : Dokumentasi pribadi

Pada tahun 2010, Bandara Kalimantan dilakukan pengembangan pembangunan gedung terminal baru yang dananya berasal dari APBD Kabupaten Berau dengan nilai Rp480 Miliar. Terminal baru dilengkapi dengan gedung terminal 2 lantai dan 2 unit Garabarata. Peletakan batu pertama pembangunan dilakukan oleh Gubernur Kalimantan Timur. Kemudian, pada tahun 2011 dilakukan perpanjangan landas pacu dari 1.850 M x 30 M menjadi 2.250M x 45M dan diresmikan pada tahun 2012. Dengan landas pacu baru, Bandara Kalimantan dapat didarati maskapai Trigana Air menggunakan Boeing 737-200 dan Sriwijaya Air menggunakan Boeing 737-300. Gedung terminal baru Bandara Kalimantan diresmikan secara kolektif oleh Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 24 Oktober 2014 di Balikpapan.

2.2 Data Umum Bandar Udara Kalimantan Berau

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

Indikator Lokasi : BEJ
 Nama Bandar Udara : Bandar Udara Kalimantan
 Nama Kota : Berau

2.2.2 Data Bandar Udara

Tabel 2.1
 Data umum Bandar Udara Kalimantan
 Sumber: Aerodrome Manual

1.	Nama Bandar Udara	UPBU KELAS I KALIMARAN
2.	Lokasi	TELUK BAYUR – BERAU
3.	Status Penggunaan	BANDARA KOMERSIL
4.	Koordinat ARP	
	- Latitude	02° 09'00'' N
	- Longitude	117 ° 26' 00'' E
5.	Penyelenggara	DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
6.	Dimensi Runway	2250 m x 45 m
7.	Kode ICAO	WAQT
8.	Tipe Runway	Rwy FLEXIBEL
9.	Tipe Pesawat Udara Terkritis	VFR/IFR
10.	Kategori PKP-PK	VI
11.	Kode IATA	BEJ
12.	Kode Referensi Bandar Udara	BRZ
13.	Pengecualian (<i>Exemption</i>)	Lebar Runway strip belum memenuhi ketentuan kode 4 instrument non presicion adalah 140 m dari Runway center line (total 280 m) sedangkan di lapangan secara lahan tersedia
14.	Jam Operasi	23.00 - 13.00 UTC.

2.2.3 Jam Operasi

Tabel 2.2
Jadwa operasional bandara kalimara
Sumber: Aerodrome Manual

No.	Jenis Layanan	Hari	Jam Pelayanan
1.	Pelayanan Pesawat Udara	Senin - Minggu	23.00 - 13.00 UTC
3.	Administrasi Bandar Udara	Senin - Jumat	07.30 - 16.30 WIB/ 23.30 - 08.30 UTC
4.	Bea Cukai dan Imigrasi	NIL	NIL
5.	Kesehatan dan Sanitasi	Senin - Minggu	21.00 - 12.00 UTC
6.	Handling	Senin - Minggu	05.00 - 20.00 WITA 21.00 - 13.00 UTC
7.	Keamanan Bandar Udara	Senin - Minggu	24 Jam
	Keterangan	Penambahan jam operasional bandara atas permintaan operator pesawat udara, namun disesuaikan dengan kemampuan bandar udara	

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Tabel 2.3
Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara
Sumber: Aerodrome Manual

No.	Jenis Pelayanan dan Fasilitas	Keterangan
1.	Fasilitas Penanganan Kargo	Tersedia
2.	Bahan Bakar/oli/tipe	Tersedia
3.	Fasilitas Pengisian Bahan bakar/kapasitas	Tersedia
4.	Ruang Hangar Untuk Perbaikan Pesawat Udara	Tidak Tersedia
5.	Fasilitas Perbaikan Pesawat Udara	Tidak Tersedia

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Tabel 2.4
Fasilitas Penumpang Pesawat Udara
Sumber: Aerodrome Manual

No.	Jenis Fasilitas	Keterangan
1.	Hotel	Tersedia di Kabupaten berau
2.	Transportasi	Publik Area dan Ruang Keberangkatan Taksi Bandara
3.	Fasilitas Kesehatan	Kantor Kesehatan 05.00 - 20.00 WITA (Menyesuaikan Jam Oprasional)
4.	Bank dan Kantor Pos	Tersedia di kota (ATM di Gedung Terminal)
5.	Kantor Pariwisata	Tersedia di kota
6.	Pelayanan Bagasi	Tersedia

2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*)

1. Kategori Bandar Udara untuk PKP-PK : Kategori 6
2. Fasilitas PKP-PK

Tabel 2.5

Fasilitas PKP-PK Bandar Udara Kalimantan
Sumber: Aerodrome Manual

No.	Type Peralatan	Kapasitas			Merk/ Type	Tahun		Catatan
		Foam (L)	Water (L)	Dry Powder (KG)		Produksi	Operasi	
	Foam Tender Tipe II	1080	9000	500	FRESIA	2017	2018	1 unit
	Foam Tender Tipe III	720	6000	250	MATRA	2014	2015	1 unit
	Tangki Air	-	5000	-	Mitsubishi	2008	2010	1 unit
	Commando Car (Strada)	-	-	-	Mitsubishi	2008	2010	1 unit
	Ambulance	-	-	-	Volkswagen MAZDA	2013 2002	2013 2002	2 unit
	GWT	-	15000 0	-	custom	2015	2016	Tersedia

2.2.7 Availability Clearing

Type of clearing equipment : tidak tersedia

Clearance : tidak tersedia

2.2.8 Fasilitas sisi udara

Fasilitas sisi udara (*airside*) di bandara mencakup area dan peralatan yang mendukung operasi penerbangan, termasuk pendaratan, lepas landas, parkir, dan perawatan pesawat. Fasilitas ini berada di wilayah terbatas yang hanya dapat diakses oleh personel berizin dan ditujukan untuk mendukung kegiatan operasional pesawat secara optimal. Berikut adalah uraian fasilitas sisi udara

2.2.9 Apron

Apron adalah suatu area yang telah ditentukan, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi Pesawat Terbang dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaan minor Pesawat Terbang (DJPU, 2023)



Gambar 2.2 Apron Bandar Udara Kalimantan

Sumber :google eart

Spesifikasi dari *Apron*

1. *Apron A* (dikelola skuaron)

Permukaan : *Asphalt*

Kekuatan : 310 F/C/X/T

Dimensi : 100 m x 60 m

2. *Apron B* (milik bandara)

Permukaan : *Rigid*

Kekuatan : 540 R/C/X/U

Dimensi : 315 m x 100 m

2.2.10 Taxiway

Pengertian *Taxiway* menurut (DJPU, 2023) adalah Jalur tertentu pada *Aerodrome* Daratan di darat yang ditujukan untuk Pesawat Udara melakukan *taxi* dan ditunjukan untuk menjadi penghubung antara satu bagian *Aerodrome* Daratan dengan lainnya, termasuk antara lain:

1. *Aircraft Stand taxilane*. Bagian dari *Apron* dirancang sebagai *Taxiway* dan diperuntukkan untuk memberikan akses hanya ke Pesawat Udara yang sedang berhenti.
2. *Apron Taxiway*. Bagian dari sistem *Taxiway* terletak di *Apron* dan diperuntukkan untuk memberikan rute *taxi* melintasi *Apron*
3. *Rapid exit Taxiway*. *Taxiway* terhubung dengan *Runway* pada sebuah sudut lancip dan dirancang untuk memungkinkan Pesawat Udara yang mendarat untuk berbelok pada kecepatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan jalan keluar *Taxiway* lainnya dan karenanya bisa meminimalkan waktu penggunaan *Runway*



Gambar 2.3 Taxiway Bandar Udara Kalimarau
Sumber :google eart

Spesifikasi dari *Taxiway*

Permukaan *Runway* dan Kekuatan (*strength*) *Runway*

1. Permukaan : *Asphalt*
2. Kekuatan (PCN)
 - a. *Taxiway A* : 310 F/C/X/T
 - b. *Taxiway B* : 500 F/C/X/T
 - c. *Taxiway C* : 500 F/C/X/T
3. Kondisi : Baik
4. Dimensi :
 - a. *Taxiway A* : 108 m x 15 m
 - b. *Taxiway B* : 167 m x 23 m
 - c. *Taxiway C* : 179 m x 23 m

2.2.11 Runway

Runway adalah daerah persegi yang telah ditentukan di *Aerodrome* Daratan untuk pendaratan atau lepas landas Pesawat Udara. (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2023)



Gambar 2.4 Runway Bandar Udara Kalimarau
Sumber :google eart

Permukaan *Runway* dan Kekuatan (*strength*) *Runway*

1. Permukaan : *Asphalt*
2. Kekuatan (PCR)
 - a. *Runway 01* : 470 F/C/W/T
 - b. *Runway 19* : 470 F/C/W/T
3. Kondisi : Baik
4. Dimensi
 - a. Area 01 : 2250 x 45 m
 - b. Area 19 : 2250 x 45 m

2.2.12 Runway strip

Runway Strip adalah sebuah daerah yang telah ditentukan, termasuk *Runway* dan *Stopway*, jika ada, dengan tujuan untuk mengurangi resiko kerusakan pada Pesawat Udara yang melewati batas *Runway*, dan melindungi yang terbang di atasnya ketika melakukan lepas landas atau pendaratan(DJPU, 2023)



Gambar 2 5 Runway Strip Bandar Udara Kalimarau
Sumber :google eart

2.2.13 RESA

Sebuah daerah simetris di perpanjangan sumbu *Runway* dan menyambung dengan akhir dari jalur primer diperuntukkan untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat yang terlalu dini masuk atau melewati *Runway*. (Direktorat, 2019)



Gambar 2.6 RESA Bandar Udara Kalimarau

Sumber :google eart

Spesifikasi Dari *RESA*

- | | |
|--------------|------------------------|
| 1. Luas | : 90m x 60m |
| 2. Permukaan | : Urugan tanah Pilihan |
| 3. Kondisi | : Baik |

2.3 Fasilitas sisi darat

Fasilitas sisi Darat mencakup area dan layanan yang berada di luar area keamanan atau sebelum penumpang melewati pemeriksaan keamanan. Fasilitas ini dirancang untuk memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi penumpang, pengunjung, dan staf bandara. Di dalam Terminal penumpang terbagi 3 (tiga) bagian yang meliputi Keberangkatan , Kedatangan serta Peralatan penunjang bandar udara

2.3.1 Terminal Bandar Udara Kalimarau

Terminal di Bndar Udara Kalimarau memiliki 2 gate keberangkatan yang terletak di lantai 2 area terminal keberangkatan Bandara Kalimarau.Di area terminal ini juga banyak fasilitas penunjang guna memenuhi kebutuhan para penumpang pesawat yang akan melaksanakan penerbangan,fasilitas

tersebut meliputi tenant makanan,oleh-oleh khas Berau,dan soufenir menarik dari wilayah Kalimantan Timur



Gambar 2.7 Terminal Bandar Udara Kalimantan
Sumber :dokumentasi pribadi

Spesifikasi Terminal

1. Luas : 16.162 m²
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

2.3.2 Terminal Kargo



Gambar 2 8 Terminal Kargo Bandar Udara Kalimantan
Sumber :dokumentasi pribadi

Spesifikasi Terminal Kargo

1. Luas : 592 m²
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

2.3.3 Bangunan Kantor Administrasi



Gambar 2.9 Kantor Administrasi Bandar Udara Kalimarau

Sumber :dokumentasi pribadi

Spesifikasi Bangunan Kantor Administrasi

1. Luas : 703 m²
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

2.3.4 Tempat Parkir Kendaraan Umum



Gambar 2.10 Parkir Kendaraan Bandar Udara Kalimarau

Sumber :Dokumentasi pribadi

Spesifikasi Tempat Parkir Kendaraan Umum

1. Luas :44.166 m²
2. Permukaan : *Asphalt*
3. Kondisi : Baik

2.3.5 Menara ATC



Gambar 2.11 Menara ATC Bandar Udara Kalimantan

Sumber :Dokumentasi pribadi

Spesifikasi Menara ATC

1. Luas : 545 m
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

2.3.6 PKP-PK



Gambar 2.12 PKP-PK Bandar Udara Kalimantan

Sumber :Dokumentasi pribadi

Spesifikasi PKP-PK

1. Permukaan : Beton
2. Kondisi : Baik

2.3.7 Terminal VIP



Gambar 2.13 Terminal VIP Bandar Udara Kalimantan
Sumber :Dokumentasi pribadi

Spesifikasi Terminal VIP

1. Permukaan : Beton
2. Kondisi : Baik

2.3.8 Bangunan Meteorologi



Gambar 2.14 Bangunan BMKG Bandar Udara Kalimantan
Sumber :Dokumentasi pribadi

Spesifikasi Bangunan BMKG

1. Luas : 265 m²
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

2.3.9 Gedung DPPU (Depot Pengisian Pesawat Udara)



Gambar 2.15 Depot pengisian pesawat udara
Sumber :google Maps

Spesifikasi Gedung DPPU

1. Permukaan : Beton
2. Kondisi : Baik

2.3.10 Power House

Gedung *Power House* (PH) merupakan Gedung yang digunakan untuk instalasi listrik, dimana didalam gedung terdapat genset (*generator set*), AKI (*Akumulator*), UPS (*Uninterruptible Power Supply*), Panel, dan lain sebagainya.



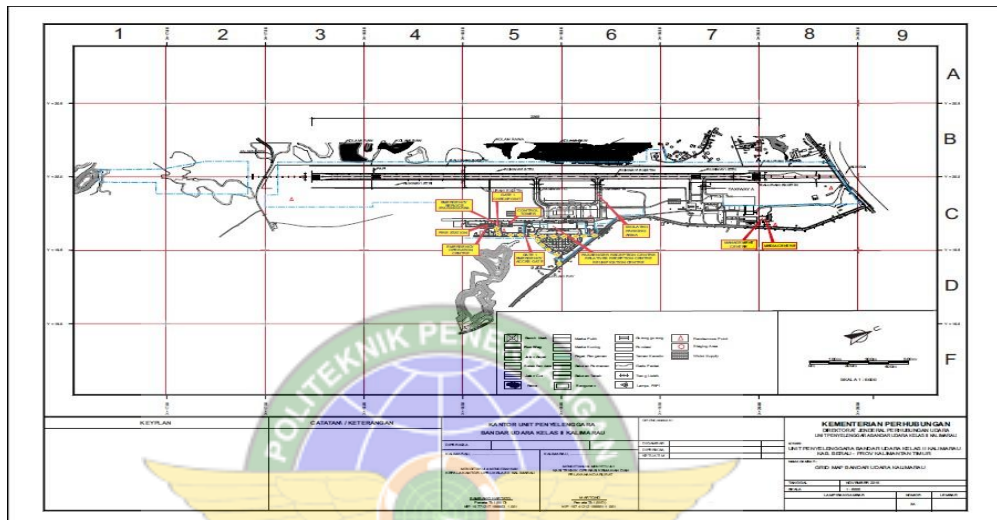
Gambar 2.16 Power House Bandar Udara Kalimantan
Sumber:Dokumentasi pribadi

Spesifikasi Dari Bangunan *Power House*

1. Luas : 522m²
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

2.3.11 Layout Bandar Udara Kalimantan

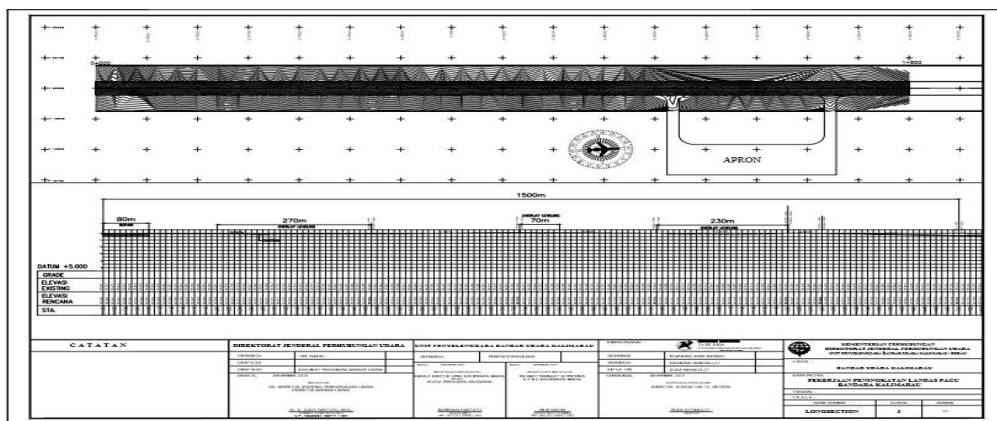
1. *Layout Area Sisi Udara Unit Penyelenggara Bandar Udara*



Gambar 2.17 Layout Sisi Udara
Sumber : Bandar Udara Kalimantan

2. *Layout Landas Pacu Bandar Udara*

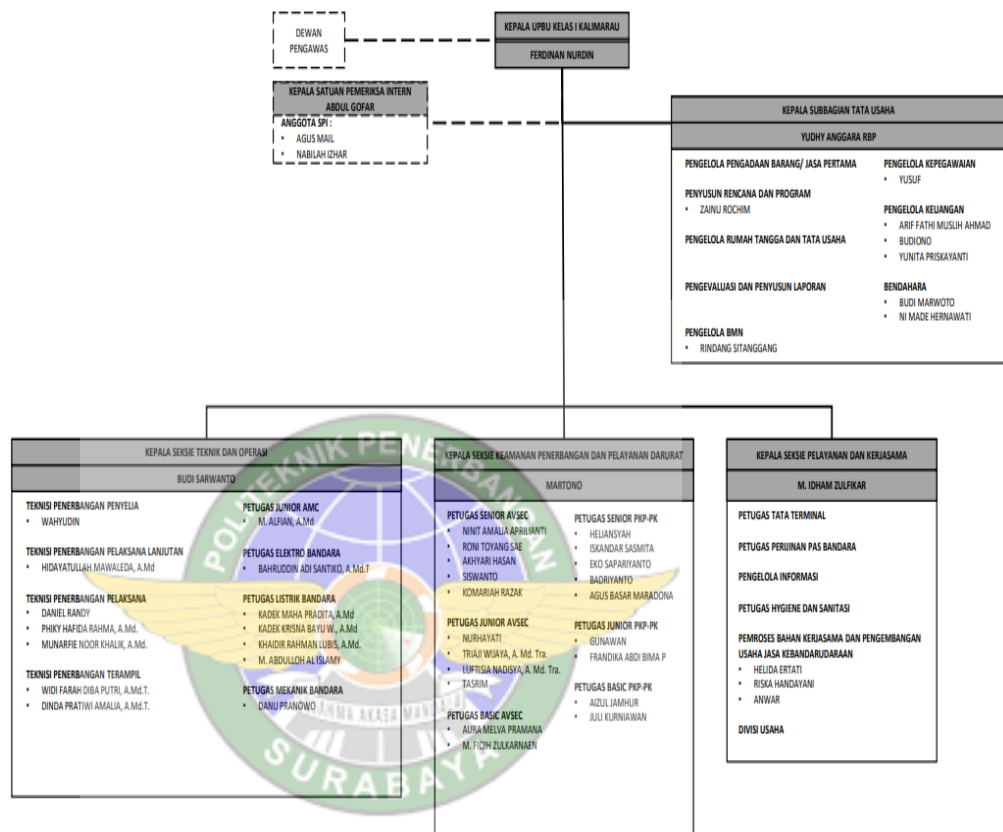
Adapun potongan memanjang landas pacu Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Kalimantan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 2.18 Layout Landas Pacu
Sumber : Bandar Udara Kalimantan

2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara Kalimantan Berau

Tabel 2.6
Struktur Organisasi Bandar Udara Kalimantan



Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 16 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan. Tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut :

1. Kepala Kantor UPBU bertugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara kormesial.
2. Kepala Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian,

ketatausahaan dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat, koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan.

3. Kepala Seksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melakukan pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Controlf AMq*, penyusunan jadwal penerbangan (*slot time*), penyiapan penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), *Aerodrome Manual*, pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata, pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara, penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (*Airport Security Program/ ASr" Program*) Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Planf AEr" dan contingency plan*).
4. Kepala Seksi Pelayanan dan Kerjasama mempunyai tugas melakukan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian *hygiene* dan sanitasi, pengawasan dan pengendalian pelayanan minimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sarna dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.
5. Ketua kelompok jabatan fungsional merupakan tenaga fungsional tertentu atau fungsional umum yang diberi tugas tambahan untuk membantu pimpinan unit kerja dalam mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan tugas jabatan fungsional.
6. Kelompok jabatan fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan.

BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

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.

Bandar Udara adalah fasilitas yang digunakan oleh pesawat udara dan helikopter untuk lepas landas maupun mendarat. Bandar Udara juga dapat didefinisikan sebagai suatu fasilitas penghubung antara moda transportasi udara dengan moda transportasi darat yang berfungsi memberikan pelayanan bagi keberangkatan dan kedatangan pesawat, bongkar muat barang/kargo, serta naik turunnya penumpang

Menurut (*Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation*, 2009) Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan termasuk bangunan, instalasi dan peralatan yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Secara umum yang dimaksud dengan Bandar Udara merupakan Kawasan di daratan 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.

3.2 Apron

Apron adalah area di bandara yang berfungsi untuk mengakomodasi pesawat saat melakukan berbagai aktivitas seperti menaikkan dan menurunkan penumpang, memuat barang dan kargo, mengisi bahan bakar,

parkir, serta melakukan perawatan pesawat. *Apron* harus dirancang sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik terminal bandara. (Sartono, 2016)

Beberapa pertimbangan dalam perancangan *Apron* meliputi:

1. Menyediakan jarak terpendek antara landasan pacu dan tempat pesawat berhenti,
2. Memberikan keleluasaan bagi pergerakan pesawat untuk melakukan manuver sehingga dapat mengurangi potensi keterlambatan,
3. Menyediakan area cadangan yang cukup untuk pengembangan di masa depan,
4. Memastikan efisiensi dan keamanan secara maksimum,
5. Meminimalkan dampak terhadap lingkungan sekitar.

Berikut tata tertib berlalu lintas di daerah pergerakan sesuai Kep. Dirjen Hubud SKEP/140/VI/1999 (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 1999) pasal 28, setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan, yaitu:

1. Di luar *Apron* (*access road*) 40 km/jam;
2. Pada jalan-jalan lingkungan perparkiran pesawat udara (*service road*) 25 km/jam;
3. Di daerah *make-up* / *break down* area 15 km/jam;
4. Pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (*Apron*) 10 km/jam.

Berikut beberapa hal yang dilarang jika berada di kawasan sisi udara atau *Apron*:

1. Meninggalkan kendaraan tanpa pengawasan
2. Mendahului kendaraan lain yang menuju ke arah yang sama
3. Memarkir kendaraan pada atau di dekat pergerakan atau pada jalur lalu lintas kendaraan dan lintas garbarata, selain daerah yang diizinkan untuk itu, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat udara

4. Mengemudikan kendaraan menuju atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor dan atau badan pesawat udara kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara.
5. Menghidupkan mesin kendaraan pada jarak kurang dari 15 meter dari pesawat udara yang sedang mengisi bahan bakar.
6. Memundurkan atau menyebabkan kendaraan berjalan mundur ke arah pesawat udara, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara dan dipandu oleh petugas yang berwenang.
7. Menjalankan kendaraan menuju pesawat udara yang mesinnya dalam keadaan hidup.
8. Menarik kendaraan lainnya, bilamana tidak menggunakan kendaraan khusus untuk maksud tersebut.
9. Mengisi bahan bakar.
10. Mengemudikan kendaraan sedemikian rupa sehingga membahayakan kendaraan lain atau orang disekitarnya.
11. Menempatkan atau menjalankan kendaraannya di depan pesawat udara yang sedang bergerak atau ditarik.
12. Menempatkan atau mengemudikan kendaraan pada jarak kurang dari 8 meter di depan atau 80 meter di belakang mesin jet yang dalam keadaan hidup.
13. Melakukan perbaikan kendaraan.

Pada area *Apron* membutuhkan petugas yang dapat sigap dan tanggap untuk menjaga keamanan dan keselamatan di daerah *Apron*, dengan mengatur seluruh pergerakan di area *Apron*. Petugas ini sering disebut dengan AMC (*Apron Movement Control*). Unit ini berkoordinasi secara langsung dengan menara kontrol (*Tower*) untuk memastikan seluruh pergerakan di area *Apron* berjalan dengan lancar dan aman.

3.3 Apron Movement Control(AMC)

Apron Movement Control menurut (*Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation*, 2009) adalah unit personel Bandar Udara yang memiliki sertifikat kompetensi untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta mencatat data penerbangan di Apron. Pengaturan yang dilakukan oleh unit *Apron Movement Control* (AMC) bertujuan untuk menciptakan keamanan dan keselamatan di area Apron serta menciptakan kedisiplinan dari seluruh aktivitas operasional penerbangan di area Apron.

Dalam pengertian luas *Apron Movement Control* (AMC) adalah ditujukan untuk mengawasi, mengatur, dan memberikan izin atas seluruh pergerakan lalu lintas di area Apron yang terdiri dari lalu lintas udara, kendaraan pelayanan sisi darat, dan personil bandara. Pengawasan secara istilah disini dapat diartikan sebagai tindak langkah yang diperlukan untuk mencegah terjadinya kasus kecelakaan di antara ketiga unsur pembentuk lalu lintas Apron, disaat melakukan kegiatan bersama. Di samping itu pengawasan juga dimaksud agar pengaturan lalu lintas dapat berlangsung dengan lancar. Unit *Apron Movement Control* (AMC) sendiri berada di bawah naungan Kepala Seksi Operasi Bandar Udara dan dikepalai oleh Kepala Unit *Apron Movement Control* (AMC).

Sistem operasi *Apron Movement Control* (AMC) mencakup pemberian petunjuk serta pengawasan terhadap seluruh kendaraan dan personil yang memiliki fungsi pelayanan pesawat udara yang mengharuskan beroperasi di daerah pergerakan pesawat udara. Disamping itu mencakup juga pemberian bantuan kepada pesawat udara dalam menentukan tempat pemarkiran pesawat. Seterusnya dapat ditambahkan bahwa dalam operasionalnya, unit *Apron Movement Control* (AMC) ikut berperan dalam mencegah masuknya kendaraan yang tidak diwenangkan/tidak berhati-hati ke sisi udara.

Operasional unit *Apron Movement Control* (AMC) dilakukan dengan memperhatikan faktor keserasian dan keterpaduan antar unit-unit yang

terlibat dalam pengaturan lalu lintas pesawat udara dan kendaraan operasional di Apron. Unit *Apron Movement Control* (AMC) bertanggungjawab untuk melakukan pengawasan pergerakan pesawat udara dan kendaraan di sisi udara, pengawasan dan pengkoordinasian kebersihan sisi udara, pengawasan segala pergerakan lalu lintas kendaraan, petugas, serta penumpang yang berada di wilayah sisi udara. Dalam Manajemen Operasi Sisi Udara, *Apron Movement Control* (AMC) melakukan koordinasi dalam pelayanan yang terdiri dari pengaturan alokasi *parking stand*, *Push Back* dan *Start Engine*, *marshalling*, pengawasan kendaraan di sisi udara (*airside*), penerbitan izin kendaraan operasional dan *Ground Support Equipment* (GSE), penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) Apron, kebersihan Apron, serta penanganan tumpahan bahan bakar (*fuel spillage*).

Dalam pelaksanaan tugasnya, unit *Apron Movement Control* (AMC) berfungsi sebagai unit pelayanan dan pengawasan di sisi udara (*airside*) yang meliputi:

1. Fungsi pelayanan operasional meliputi:
 - a. Pelayanan *marshalling* bagi pesawat yang membutuhkan.
 - b. Pemberian pelayanan pencatatan data penerbangan untuk kebutuhan FDI (*Flight Data Information*).
 - c. Pelayanan BCB (*Baggage Conveyor Belt*).
 - d. Pengkoordinasian tugas-tugas untuk pelayanan operasional antar unit sewaktu-waktu diperlukan.
2. Fungsi pengawasan meliputi:
 - a. Penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) kendaraan kepada pengemudi yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu di lapangan.
 - b. Pemberian tanda stiker/logo bagi kendaraan operasional yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu di lapangan.
 - c. Pengawasan atas jalannya lalu-lintas kendaraan dan petugas di sisi udara (*airside*).

Unit AMC mempunyai tugas yang tertuang dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 262 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – Part 139*) Volume 1 Bandar Udara (*Aerodrome*) BAB 9 poin 9.6.6 dinyatakan bahwa Tugas Personil *Apron Movement Control* (AMC) yaitu:

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *Apron*.
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *Apron*.
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat di *Apron*.
4. Menjamin kebersihan di *Apron*.
5. Menjamin fasilitas di *Apron* dalam kondisi baik
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *Apron*.
7. Menganalisis seluruh kegiatan di *Apron* pada saat *peak hour/peak normal/peak season*.
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat.
9. Menganalisis dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *Apron*.
10. Melakukan investigasi terhadap di *Apron* dan melakukan pelaporan.
11. Menganalisis, merekomendasikan serta menjamin agar *incident/accident* tidak terulang lagi
12. Melakukan monitoring secara visual terhadap *aircraft stand*.

3.4 Daerah keamanan Terbatas

Menurut (KP 626, 2015) Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerahdaerah tertentu di dalam bandar udara maupun di luar bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi untuk digunakan kepentingan penerbangan, penyelenggaraan bandar udara, dan kepentingan lain dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk dilakukan pemeriksaan keamanan

Menurut (*Annex 14, 2016*) Daerah keamanan terbatas adalah area yang dibatasi dan diawasi secara ketat untuk tujuan menjaga keamanan dan mencegah terjadinya ancaman, gangguan, atau penyalahgunaan. Biasanya, daerah ini digunakan di sekitar fasilitas penting seperti gedung pemerintahan, instalasi militer, bandara, atau tempat-tempat yang memiliki nilai strategis atau penting. Di dalam daerah ini, hanya orang-orang yang memiliki izin atau akses khusus yang diizinkan untuk masuk, dan sering kali ada kontrol keamanan seperti pemeriksaan identitas, sensor, dan pengawasan kamera

3.5 Gangguan (*Hazard*)

Gangguan (*Hazard*) menurut (SKEP/42/III/2010, 2010) adalah kondisi, obyek atau kegiatan yang berpotensi menimbulkan cedera kepada personel, kerusakan perlengkapan atau struktur, kerugian material, atau berkurangnya kemampuan untuk melaksanakan suatu fungsi *hazard* (bahaya) adalah sebuah situasi atau sumber yang membahayakan dan memiliki potensi untuk menyebabkan kecelakaan atau penyakit pada manusia, merusak lingkungan dan merusak peralatan. Bahaya adalah segala sesuatu termasuk situasi atau tindakan yang berpotensi untuk menimbulkan kecelakaan atau cedera pada manusia, kerusakan atau gangguan lainnya (Ramli, 2016)

3.6 Hewan liar

Pengertian hewan liar menurut (SKEP/42/III/2010, 2010) hewan liar adalah hewan yang berada di wilayah operasi Bandar Udara yang mengganggu /berpotensi menimbulkan bahaya terhadap pengoperasian pesawat udara

3.7 Wildlife Hazard Management / Manajemen Hewan Liar

1. Pengertian *Wildlife Hazard Management*

Wildlife hazard management adalah serangkaian kegiatan guna mengontrol atau pengendalian daya tarik bandar udara terhadap burung dan hewan liar lainnya yang bagian dari prosedur pedoman pengoperasian

bandar udara (Sulthan Abdi Rahman Mafaza & Eny Sri Haryati, 2022). Manajemen hewan liar dapat berupa memanipulasi perilaku hewan atau habitatnya untuk mencapai tujuan tertentu sehubungan dengan perilaku, populasi, atau distribusi geografis hewan

2. Petugas *Wildlife Hazard Management*

Petugas yang menangani bahaya hewan liar terdiri atas AMC (*Apron Movement Control*), petugas *safety and risk management*, petugas ATC (*Air Traffic Control*), petugas *security* bandar udara, petugas PKP-PK, unit infrastruktur bandar udara. Mereka harus bekerja sama dan berkoordinasi dalam penanganan hewan liar.

3. Tugas *Wildlife Hazard Management*

Tugas petugas penanggung jawab *wildlife hazard management* secara umum adalah mengelola burung dan hewan liar untuk mencegah burung atau hewan liar tersebut masuk ke area bandar udara. Petugas penanggung jawab *wildlife hazard management* secara spesifik bertugas untuk mengidentifikasi potensi bahaya serangan burung dan hewan liar, menerapkan habitat manajemen burung dan hewan liar, melakukan pencatatan pengawasan burung dan hewan liar dan koordinasi dengan unit terkait.

Tugas personil atau unit kerja :

- a. Mengidentifikasi sedini mungkin adanya potensi bahaya yang timbul akibat keberadaan serangan burung dan gangguan hewan liar yang berada di bandar udara dan sekitarnya.
- b. Memahami habitat burung dan hewan liar yang berada di bandar udara dan sekitarnya yang dapat membahayakan keselamatan operasi penerbangan.
- c. Meminimalkan atau menghilangkan penyebab masuknya burung dan hewan liar, dengan cara membersihkan semak belukar, membatasi ketinggian rumput, penutupan drainase, dan mengatur tempat pembuangan sampah makanan.

- d. Melakukan identifikasi kegiatan kawanan burung dalam radius 13 km.
- e. Membuat penyimpanan catatan pengawasan keberadaan burung dan hewan liar.
- f. Melakukan koordinasi dengan unit terkait terhadap potensi atas kemungkinan kejadian akibat burung dan hewan liar.



BAB 4

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Taruna/i DIII Manajemen Transportasi Udara (MTU) VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di Bandar Udara Kalimantan, Berau. Berikut unit kerjanya antara lain meliputi:

1. *Aviation Security* (AVSEC)
2. *Apron Movement Control* (AMC)
3. Cargo
4. Informasi

4.2 Wilayah Kerja

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara Kalimantan Berlokasi di Jl. Kalimantan, Kalimantan, Teluk Bayur, Kec. Teluk Bayur, Kab. Berau, Kalimantan Timur 77315

4.3 Unit kerja

4.3.1 Unit *Aviation security* (AVSEC)

Unit AVSEC adalah unit pelaksana struktural yang pada Bandar Udara Kalimantan berada di bawah Bidang Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat dan Seksi Keamanan Penerbangan. Untuk melaksanakan tugasnya, AVSEC dipimpin oleh seorang kepala unit yang bertanggungjawab atas seluruh operasional personel AVSEC.

Personel AVSEC wajib memiliki lisensi / Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas & tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9). Dalam SKEP 2765/XII/2010 dijelaskan tugas dari *Aviation Security* adalah:

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.

Adapun ruang lingkup kerja Unit *Aviation Security*:

1. Terminal

AVSEC melakukan pengamanan dan pemeriksaan di terminal penumpang pada sektor *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) & *Security Check Point* (SCP) 2 di Bandar Udara Juwata Tarakan, yang terdiri dari:

- a. Pemeriksaan ijin masuk daerah keamanan terbatas/pas bandar udara;
- b. Meriksa barang bagasi kabin & tercatat penumpang;
- c. Pemeriksaan khusus personel bandar udara Beserta Barang Bawaan;
- d. Pemeriksaan barang konsesional;
- e. Patroli terminal;
- f. Pengoperasian CCTV.

2. Non Terminal

AVSEC juga melakukan kegiatan pengamanan di daerah selain terminal yaitu pada daerah keamanan terbatas dan area publik di Bandar Udara Kalimantan. Pengamanan tersebut juga termasuk kontrol terhadap pagar perimeter sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Adapun tugas AVSEC di wilayah non terminal yaitu:

- a. Pemeriksaan orang dan kendaraan masuk Daerah Keamanan Terbatas (DKT);
- b. Pengamanan publik area dan Daerah Keamanan Terbatas;
- c. Menjaga keamanan dan ketertiban publik area;

- d. Pengamanan pagar perimeter;
 - e. Pengamanan daerah kargo;
 - f. Pengamanan Gedung Kantor Bandar Udara;
 - g. Pengamanan daerah *drop zone* dan *pick up zone*.
3. *Airport Security Screening Section*

Airport Security Screening Section adalah sesi dimana personel AVSEC melakukan pemeriksaan terhadap penumpang maupun barang bawaannya. Di Bandar Udara Kalimantan sudah menerapkan efisiensi pemeriksaan sehingga hanya terdapat satu SCP yaitu SCP 2 atau *cabin*. Proses pemeriksaan dibagi menjadi 2 dimana bagasi tercatat diperiksa di HBSCP menggunakan mesin X-Ray setelah penumpang melakukan proses *check-in* dan *drop baggage*, serta pemeriksaan penumpang dan bagasi kabin dilakukan di SCP 2.

Pada sektor HBSCP, taruna *On the Job Training* (OJT) melaksanakan pemeriksaan bagasi tercatat penumpang dengan menggunakan mesin X-Ray yang akan diangkut oleh pesawat udara tidak membawa barang dilarang (*prohibited items*) yang dapat bereaksi atau berpotensi memiliki dampak buruk pada penerbangan. Taruna *On the Job Training* (OJT) mengoperasikan X-Ray dengan diawasi oleh personel AVSEC yang bertugas di HBSCP. Apabila ditemukan barang bawaan yang mencurigakan, petugas akan mengarahkan unit informasi untuk memanggil penumpang yang memiliki barang tersebut untuk selanjutnya diperiksa secara manual di ruang rekonsiliasi dan diputuskan apakah barang tersebut aman atau tidak dapat diangkut pada penerbangan tersebut.

Selanjutnya taruna *On the Job Training* (OJT) juga melakukan pemeriksaan penumpang dan barang bawaan bagasi kabin di *Security Check Point* (SCP) 2. Taruna bertugas sebagai pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara, dan orang perseorangan serta barang bawaan (*flow control*). Adapun tugas *flow control* antara lain:

1. Setiap penumpang, personel pesawat udara, orang perseorangan dan barang bawaan masuk melalui jalur pemeriksaan pada *Security Check Point* (SCP).
2. Mengatur, memeriksa, dan memastikan barang bawaan ditempatkan pada conveyor belt mesin *X-Ray* pada posisi yang tepat dan memastikan jarak antar barang;
3. Mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci dan barang-barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui mesin *X-Ray*;
4. Laptop dan barang elektronik lainnya dengan ukuran yang sama dikeluarkan dari tas/bagasi dan diperiksa melalui mesin *X-Ray*, dan
5. Semua cairan, aerosol dan gel diperiksa melalui mesin *X-Ray*.

Apabila pada pemeriksaan *X-Ray* terdapat barang yang dikategorikan mencurigakan, maka operator mesin *X-Ray* akan menginformasikan kepada petugas pemeriksaan barang untuk menanyakan keterangan detail dari benda tersebut untuk selanjutnya dilakukan pemeriksaan manual yang diawasi oleh pemilik barang tersebut. Apabila barang dinyatakan aman maka penumpang bisa membawa barang tersebut menuju pesawat udara. Jika barang tersebut tidak dapat dibawa sebagai bagasi kabin, petugas pemeriksaan akan mengarahkan penumpang untuk menyimpan barang tersebut di bagasi tercatat atau tidak bisa dibawa dalam penerbangan.

4.3.2 Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Unit *Apron Movement Control* (AMC) merupakan salah satu unit pelaksana struktural yang pada Bandar Udara Kalimantan berada dibawah Bidang Teknik dan Operasi Bandar Udara dan Seksi Operasi Bandar Udara. Unit AMC terdiri dari seorang kepala unit serta beberapa personel yang bertugas sesuai shift kerja.

Unit AMC memiliki tugas pokok sebagai penanggung jawab penyelenggaraan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, kendaraan, orang, memastikan kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan. Untuk melaksanakan tugas

tersebut unit AMC memiliki fungsi pelayanan, pengkoordinasian, dan pengawasan yang meliputi:

1. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
2. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.
3. Mengatur masuknya pesawat udara ke *Apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *Apron* dengan ADC (*Aerodrome Control*).
4. Menjamin *Apron* dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari FOD (*Foreign Object Debris*) dan sampah.
5. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara.
6. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan.
7. Pelayanan uji laik kendaraan dan GSE (*Ground Support Equipment*) yang beroperasi di sisi udara
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara
9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon TIM.

4.3.3 Unit Kargo

Unit Pengawas Kargo merupakan salah satu unit pelaksana struktural yang pada Bandar Udara Kalimantan berada dibawah Bidang Pelayanan Dan Kerjasama Bandar Udara dan Seksi Pelayanan. Unit Pengawas Kargo terdiri dari seorang kepala unit serta beberapa personel yang bertugas sesuai shift

1. Mengamati dan memahami pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara (PJKP2U)
2. Mempraktikkan penginputan kargo *manifest*
3. Mengamati dan memahami proses *outgoing* dan *incoming*

Di unit Pengawas Cargo, diharapkan Taruna/I:

1. Mampu bertindak sebagai acceptance staff untuk *General Cargo* maupun *Special Cargo*;

2. Mampu memahami program pengamanan barang-barang kargo dan pos (*regulated agent*);

Mampu menerapkan manajemen pergudangan berdasarkan PM 53 tahun 2017 dan PM 59 tahun 2019 tentang Pengamanan Kargo dan 16 Pos serta 15 Rantai Pasok (*Supply Chain*) Kargo dan Pos yang diangkut dengan pesawat udara

4.3.4 Unit Informasi

Unit Informasi di Bandara Kalimantan adalah bagian dari operasional bandara yang bertanggung jawab untuk menyediakan informasi yang akurat dan terkini kepada penumpang, pengunjung, dan pihak lainnya tentang:

1. Jadwal penerbangan
2. Informasi penerbangan (*delay, cancel, dll.*)
3. Informasi tentang fasilitas bandara (lokasi, jam operasional, dll.)
4. Informasi tentang prosedur keamanan dan imigrasi
5. Informasi tentang transportasi darat dari dan ke bandara
6. Informasi tentang akomodasi dan fasilitas lainnya di sekitar bandara

Unit Informasi di Bandara Kalimantan juga menyediakan layanan lainnya seperti:

1. Bantuan penumpang yang memerlukan informasi atau bantuan
2. Pengaturan dan pengelolaan informasi melalui media elektronik seperti layar informasi dan pengumuman
3. Kerjasama dengan maskapai penerbangan dan pihak lainnya untuk menyediakan informasi yang akurat dan terkini

Dengan demikian, Unit Informasi di Bandara Kalimantan berperan penting dalam membantu penumpang dan pengunjung untuk mendapatkan informasi yang mereka butuhkan dan membuat pengalaman mereka di bandara menjadi lebih nyaman dan efektif.

4.4 Jadwal pelaksanaan OJT

Pelaksanaan OJT dilakukan di Bandara Kalimantan Berau yang terletak di Kabupaten Berau, Kalimantan Timur. Waktu pelaksanaan adalah sebagai

Januari

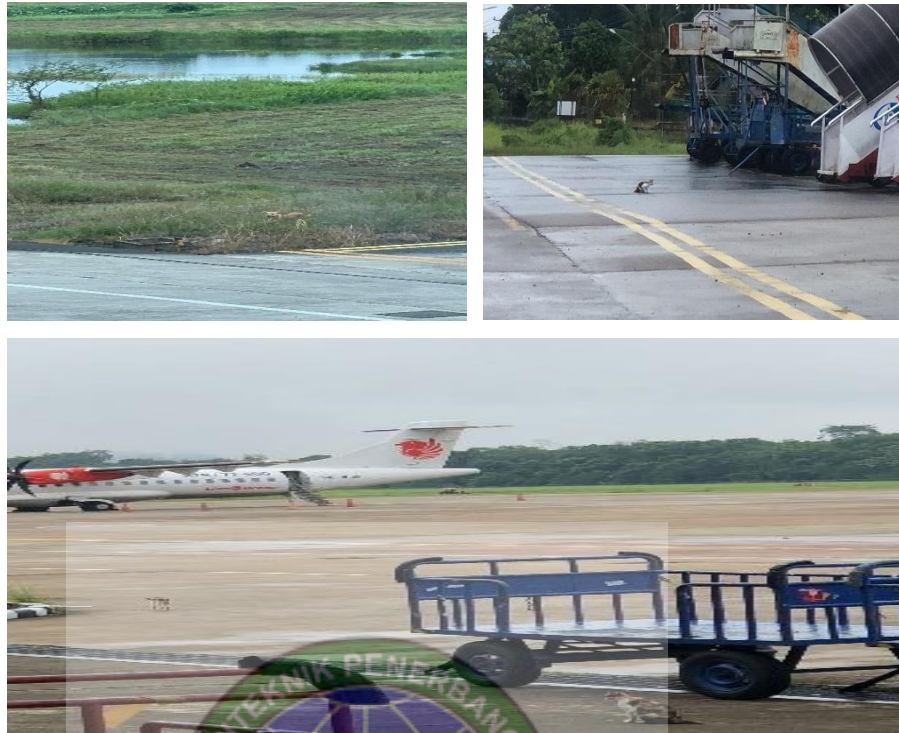
OJT MTU BANDAR UDARA KALIMARAU																																	
NO	TANGGAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
		rab	kam	jum	sab	mgo	sen	rab	kam	jum	sab	mgo	sen	rab	kam	jum	sab	mgo	sen	rab	kam	jum	sab	mgo	sen	rab	kam	jum	sab	mgo	sen	rab	kam
1	ARIF FIRMANSYAH							Amc	Amc	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Amc	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava
2	GILANG RAMADHAN							Ava	Ava	Ava	Ava	Amc	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava
3	FELICIA WINNY JUVENTA							Ava	Ava	Ava	Ava	Amc	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava
4	ANGELA DEVINA ARYA SUWANDI							Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Amc	Amc	Amc	Amc	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava
5	RIZKA DEWI NUR AULIANA							Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Amc	Amc	Amc	Amc	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava
6	NABILAH MIRANTI VERDIANA							Amc	Amc	Amc	Amc	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava	Ava

Februari

OJT MTU BANDAR UDARA KALIMARAU																													
NO	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
		sab	mgo	sen	sel	rab	kam	jum	sab	mgo	sen	sel	rab	kam	jum	sab	mgo	sen	sel	rab	kam	jum	sab	mgo	sen	sel	rab	kam	jum
1	ARIF FIRMANSYAH			AMC	AVA	AVA	AVA	AVA			AMC	AVA	AVA	AVA	C	AVA	L	INF	INF	AMC	C	AVA	AVA	L	AVA	C	AMC	AVA	AVA
2	GILANG RAMADHAN	AVA	C	L	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	C	L	AMC	AVA	AVA	C	AMC	L	AVA	INF	INF	AVA	AVA	L	AMC	C	AVA	AVA	AVA	AVA
3	FELICIA WINY JUVENTA	AVA	AMC	C	L	AMC	AMC	AVA	AVA	AMC	C	L	AVA	AVA	AVA	AMC	C	AVA	L	AVA	AMC	AVA	C	INF	INF	L	AVA	AMC	C
4	ANGELA DEVINA ARYA SUWAN	AMC	AVA	AVA	AVA	C	L	AMC	AMC	AVA	AVA	AVA	C	L	AMC	AVA	AVA	C	AMC	L	AVA	AMC	AVA	C	AVA	AVA	L	INF	INF
5	RIZKA DEWI NUR AULIANA	AVA	AVA	AVA	AVA	C	L	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	C	L	AMC	AVA	AVA	AVA	C	AVA	L	INF	INF	AMC	C	AVA	AVA	L	AMC
6	NABILAH MIRANTI VERDIANA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	C	L	AMC	AVA	AVA	AVA	AMC	C	L	AVA	AVA	AMC	AVA	C	AVA	L	AVA	AVA	AMC	INF	INF	C	L
AV	05.00 - 12.00 WITA																												
AMC	06.00 - 14.00 WITA																												
AV	AVSEC																												
AMC	AMC																												
	KANTOR JAM 08.00-16.30/(sampai tidak ada kegiatan)																												
	CARGO																												
	TIS & INFORMASI																												
jadwal kegiatan wajib SELASA,RABU,KAMIS,JUMAT ,																													
SENIN : UPACARA SORE																													
OLAHRAGA SORE : JAM 16.00 -SELESAI																													
PERATURAN:																													
1 DISIPLIN																													
2 RESPEC, KOMPAS,SALING MENGINGATKAN																													
3 RAMAH DAN SOPAN TERHADAP SEMUA ORANG																													
4 BATAS JAM MALAM JAM 21.00 (KECUALI ADA JADWAL RUTIN)																													
5 DILARANG MEROKO MENGGUNAKAN PAKAIAN PDH/MEROKO DI DEPAN PEJABAT																													
6 DILARANG MENGGUNAKA HP DI SAAT JAM DINAS(KECUALI UNTUK DOKUMENTASI)																													
7 DILARANG MELAKUKAN KEGIATAN(MEMANCING) DI DALAM AIRSIDE/SISI UDARA PADA JAM OPSRASONAL BANDARA																													
8 DILARANG MELAKUKAN KEGIATAN YANG MENYIMPANG CONTOH SEPRTI (MENKONSUMSI MINUMAN BERALKOHOL ATAU SEJENISNYASEJENISNYA)																													
9 WAJIB IZIN JIKA BERPERRIAN																													
10 WAJIB MENGIKUTI KEGIATAN OLAHRAGA SORE(16.00-selesai)																													

4.5 Permasalahan

Kehadiran hewan liar di area *Apron* Bandara Kalimantan Berau menjadi masalah yang perlu mendapat perhatian serius. *Apron*, sebagai area tempat pesawat parkir, melakukan manuver, dan aktivitas bongkar muat, sangat rentan terhadap gangguan hewan liar. Hewan-hewan seperti burung, anjing, kucing, atau bahkan hewan ternak dapat masuk ke area *Apron* dan menimbulkan berbagai risiko. Burung-burung dapat menyebabkan *bird strike*, yaitu tabrakan dengan pesawat yang dapat merusak mesin atau bagian vital lainnya. Anjing atau hewan lainnya dapat mengganggu pergerakan pesawat, bahkan menyebabkan kecelakaan jika tidak terdeteksi. Selain itu, kotoran hewan juga dapat menciptakan masalah kebersihan dan kesehatan di area *Apron*. Masalah ini tidak hanya mengganggu operasional bandara, tetapi juga dapat membahayakan keselamatan penerbangan.



Habitat di dalam bandara dapat menjadi daya tarik bagi hewan liar seperti burung, apabila menyediakan air, pangan, tempat berlindung, tempat hinggap, tempat tidur, dan tempat bermain. Habitat di dalam bandara yang diduga menjadi daya tarik burung adalah: rumput-rumputan, danau, semak belukar, *drainase*, dan *ponds* atau kolam yang berada di dekat *Runway*. Habitat secara umum juga bisa disebut tempat untuk hidup, baik tempat untuk hidupnya tumbuhan maupun satwa. Sehingga pengelolaan Habitat adalah pengelolaan untuk tempat hidup itu ,namun khusus untuk didalam bandara tempat hidup itu akan disesuaikan dengan kepentingan Bandara sebagai terminal pesawat terbang. Bandara Kalimantan itu sangat spesifik kalau dilihat dari aspek habitat burung karena ternyata bandara Kalimantan dan sekitarnya termasuk dalam area tempat hidup utama burung. Untuk menjamin keamanan dan kenyamanan operasional penerbangan, maka daerah bandar udara harus bebas dari serangan hewan liar dan burung

Bandar Udara Kalimantan selaku penyelenggara bandara bertanggung jawab mengenai bagaimana segala keperluan dalam pelaksanaan sistem

keselamatan dengan membuat kebijakan dengan menunjuk unit operasional PK-PPK, AMC, DAN AVSEC, unit-unit tersebut bertanggung jawab melakukan patroli di area berbeda yang sudah ditentukan yaitu pada manuvering area (*Runway*) kemudian pada area *Apron* , dan di pagar parameter Proses penanganan satwa liar yang ada di bandara Kalimantan,Berau melakukan tindakan reaktif, yang dimaksud tersebut adalah petugas dari masing-masing unit terkait melakukan patroli secara berkala minimal satu kali dalam sehari yang dilaksanakan secara fleksibel atau bisa pukul berapa saja.

Ketika penulis melaksanakan *on the job training* (OJT) di unit *Apron movement control* (AMC) penulis menemukan beberapa permasalahan yang timbul akibat hewan liar. Keberadaan hewan liar di area *Apron* Bandara Kalimantan Berau merupakan masalah kompleks yang mengganggu operasional dan berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan. Beberapa faktor berkontribusi terhadap masalah ini, antara lain:

1. Kehadiran Berbagai Jenis Hewan Liar

Area *Apron* Bandara Kalimantan Berau seringkali dimasuki oleh berbagai jenis hewan liar, seperti anjing, biawak, burung, dan kucing. kejadian ini di temukan penulis Ketika sedang melaksanakan dinas di bagian unit *Apron movement control* (AMC) Kehadiran hewan-hewan ini menimbulkan risiko yang berbeda-beda. Burung, misalnya, dapat menyebabkan *bird strike* (tabrakan dengan pesawat), sementara hewan yang lebih besar seperti anjing, dan kucing dapat mengganggu pergerakan pesawat atau bahkan menyebabkan kecelakaan.

2. Gangguan Terhadap Operasional

Kehadiran hewan liar di *Apron* dapat mengganggu kelancaran operasional bandara. Mereka dapat menghalangi pergerakan pesawat, mengganggu proses bongkar muat, atau bahkan menyebabkan penundaan penerbangan.

3. Kerusakan Pagar Perimeter

Pagar perimeter yang rusak memungkinkan hewan liar masuk ke area Apron dengan lebih mudah. Kerusakan ini bisa disebabkan oleh faktor alam seperti cuaca buruk atau oleh aktivitas manusia yang tidak bertanggung jawab.

4. Kurangnya Inspeksi di Area Rawan

Kegiatan inspeksi yang kurang optimal di area-area rawan memungkinkan hewan liar masuk dan bersembunyi tanpa terdeteksi. dan bisa saja hewan tersebut akan berkembang biak dengan baik bila di daerah tersebut cocok dengan habitat aslinya di alam liar

5. Habitat Alami Hewan di Sekitar Bandara

Bandara Kalimantan Berau dikelilingi oleh habitat alami yang menjadi tempat tinggal berbagai jenis hewan liar. Masih banyak habitat asli di sekitaran Bandar Udara Kalimantan ini. Hal ini meningkatkan risiko hewan-hewan tersebut masuk ke area bandara.

6. Kurang Maksimalnya Mitigasi *Wildlife Hazard*

Upaya mitigasi terhadap risiko *wildlife hazard* (bahaya hewan liar) yang dilakukan belum sepenuhnya efektif. Hal ini menunjukkan perlunya evaluasi dan peningkatan terhadap strategi mitigasi yang ada.

7. Pemanfaatan Lahan dan Fasilitas yang Kurang Tepat

Pemanfaatan lahan dan fasilitas di area bandara yang kurang tepat dapat menjadi daya tarik bagi hewan liar. Pengelolaan *ponds*/kolam, sebaiknya tidak ada ikan atau kalau terpaksa ada sedikit ikan maka perlu ditutup dengan jaring karena merupakan daya tarik utama burung. Pinggir *ponds* hendaknya dibuat miring atau supaya burung tidak suka hinggap di pinggir *ponds*

8. Potensi Kecelakaan

Jika masalah ini tidak ditangani dengan benar, dampak lebih lanjut dapat berupa kecelakaan yang melibatkan pesawat terbang dan hewan liar.

Selain itu ada juga faktor yang mendukung adanya hewan liar dari luar yang masuk ke area bandara, faktor tersebut meliputi faktor internal dan eksternal, adapun faktor-faktor tersebut meliputi:

A. Faktor yang berasal dari internal

1. Kurangnya Gangguan:

Bandara seringkali memiliki area yang jarang diakses oleh manusia atau tidak ada gangguan sama sekali. Ada kemungkinan bahwa tempat ini akan menjadi tempat yang nyaman bagi hewan liar, terutama burung, untuk bersarang. dan menghindari gangguan dari predatornya

2. Ketersediaan Makanan:

Adanya sumber pakan dari hewan liar itu sendiri dapat menarik perhatian hewan untuk datang ke area kolam atau danau di ujung landasan pacu, serta sumber makanan seperti persawahan atau tempat pembuangan sampah di sekitar bandara.

3. Tempat berlindung:

Pepohonan tinggi, tiang-tiang bangunan, atau struktur lainnya di sekitar bandara dapat menjadi tempat berlindung bagi burung

B. Faktor yang berasal dari eksternal

1. Cuaca dan Musim

Migrasi burung musiman dan cuaca buruk merupakan dua faktor utama yang dapat meningkatkan risiko tabrakan burung (*bird strike*) di sekitar bandara. Migrasi burung musiman dapat meningkatkan populasi burung di area sekitar bandara pada waktu-waktu tertentu dalam setahun. Hal ini dapat meningkatkan risiko tabrakan burung karena lebih banyak burung yang terbang di sekitar bandara. Selain itu, migrasi burung juga dapat menarik hewan liar lainnya ke sekitar bandara untuk mencari makan, yang juga dapat meningkatkan risiko tabrakan burung.

4.6 Penyelesaian Masalah

Dari permasalahan yang penulis temukan dan jabarkan diatas penulis berpedoman dengan (SKEP/42/III/2010, 2010) yang dimana mengatur

tentang standarisasi dan prosedur pengelolaan penerbangan sipil termasuk tentang Pengendalian Bahaya Satwa Liar di Bandar Udara, dan menurut (PM 83, 2017) tentang keamanan penerbangan sipil, termasuk tanggung jawab penyelenggara bandar udara dalam memastikan fasilitas dan penggunaan lahan tidak menarik burung dan hewan liar. Beberapa langkah penyelesaian yang dapat dilakukan adalah:

1. Pembentukan Tim Penanganan *Wildlife Hazard*

Bandara perlu membentuk tim yang bertugas secara khusus menangani masalah hewan liar di area *Apron*. Tim ini terdiri dari personel yang kompeten di bidangnya. Tim ini mungkin bisa dari beberapa unit gabungan dari personil PK-PPK, AVSEC, dan AMC

2. Survei dan Pemetaan

Melakukan survei dan pemetaan terhadap jenis, populasi, dan perilaku hewan liar di sekitar bandara. Tujuannya adalah untuk memahami karakteristik dan potensi bahaya yang ditimbulkan, sehingga petugas paham dan benar dalam mengambil Langkah penanganan terhadap jenis jenis hewan liar tersebut

3. Pengendalian Populasi

Melakukan pengendalian populasi hewan liar secara humanis dan berkelanjutan, misalnya dengan sterilisasi, relokasi, atau metode lain yang sesuai dan tentunya ramah lingkungan (tidak merusak ekosistem yang ada)

4. Pengusiran dan Pencegahan

Melakukan pengusiran hewan liar yang masuk ke area *Apron* dengan menggunakan metode yang efektif dan aman. Selain itu, perlu dilakukan upaya pencegahan agar hewan liar tidak masuk ke area *Apron*, seperti pemasangan pagar yang kuat dan pemeliharaan lingkungan yang tidak menarik bagi hewan liar

5. Pengelolaan Sampah

Mengelola sampah dengan baik agar tidak menjadi sumber makanan bagi hewan liar. Sampah harus disimpan di tempat yang tertutup

6. Pengelolaan pengusiran satwa liar

a. Metode visual

1) Penggunaan Cahaya:

Lampu sorot atau laser dapat digunakan untuk mengagetkan dan mengusir burung atau hewan liar lainnya.

2) Reflektor:

Benda-benda yang memantulkan cahaya, seperti bola-bola reflektif, dapat dipasang di sekitar area Apron untuk mengusir burung.

3) Patung atau Model Hewan: Patung atau model hewan pemangsa, seperti burung hantu atau elang, dapat dipasang di area Apron untuk menakuti burung atau hewan liar lainnya.

7. Metode suara

a. Suara-suara Pengusir:

Suara-suara seperti suara hewan pemangsa atau suara-suara yang tidak menyenangkan bagi hewan liar dapat diputar melalui pengeras suara untuk mengusir mereka.

b. Alat Kejut Suara:

Alat-alat seperti meriam suara atau alat yang menghasilkan suara keras lainnya dapat digunakan untuk mengagetkan dan mengusir hewan liar.

8. Metode fisik

a. Jaring atau Penghalang:

Jaring atau penghalang fisik dapat dipasang di sekitar area Apron untuk mencegah hewan liar masuk.

b. Perangkap:

Perangkap dapat digunakan untuk menangkap hewan liar yang masuk ke area Apron, kemudian dipindahkan ke tempat lain. Dan terlebih spesifiknya yang dapat dilakukan dalam penanganan hewan liar ini yang dimana dilakukan oleh petugas unit Apron Movement Control (AMC) yakni dengan cara sebagai berikut :

- 1) Petugas melaksanakan pengecekan *Apron* secara berkala dan rutin pagi-siang -sore
- 2) Melakukan pengawasan dengan ketat adanya ancaman bruung dan Binatang liar yang berada di sekitar wilayah Bnadara Kalimantan
- 3) Melakukan pengawan terhadap kegiatan pemberdihan makanan sisa dari pihak *ground handling* dan memastikan kegiatan tersebut berjalan dengan baik dan tidak meninggalkan sisa makanan yang dapat menjadi daya Tarik untuk datangnya hewan liar diarea *Apron*
- 4) Selalu berkoordinasi dengan unit terkait jika menemukan keadaan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan
- 5) Mencatat segala temuan yang berkaitan dengan hewan liar guna evaluasi mengenai Langkah-Langkah apa yang nantinya akan di ambil dan juga pemetaan area-area rawan di Bandara Kalimantan

Table 4.1 tabel permasalahan
sumber: data pribadi

OPTIMALISASI PERAN PETUGAS APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) DALAM PENANGANAN HEWAN LIAR							
NO	PERMASALAHAN	KEJADIAN TIDAK OPTIMAL	BENTUK OPTIMAL	BUKTI KEJADIAN	DASAR TEORI	TANGGAL	PENANGANAN
1	Kehadiran anjing di area apron Bandar Udara Kalimantan	Menggu oprasional bandara	Oprasional berjalan dengan lancar		SKEP/42/III/2010	06-Jan-25	Dilakukan pengusiran oleh unit apron movement control dan unit terkait seperti unit PK-PPK,DAN AVSEC
2	Kehadiran kucing liar di area Bandar Udara Kalimantan	Menggu oprasional bandara	Oprasional berjalan dengan lancar		SKEP/42/III/2010	14-Feb-25	Dilakukan pengusiran oleh unit apron movement control dan unit terkait seperti unit PK-PPK,DAN AVSEC
3	Pagar perimeter yang rusak	Emungkinan menjadi jalan masuk hewan liar menuju area Apron Bandara Kalimantan	Harus mampu menjadi batas pengaman dari gangguan yang mengancam oprasional bandara		KM 39 TAHUN 2024	07-Jan-25	Dilakukan perbaikan secara sementara guna meminimalisir resiko yang terjadi oleh unit bangunan
4	Banyaknya habitat alami hewan liar	Menjadi daya tarik binatang untuk datang	Harus meminimalisir menjadi habitat dari berbagai jenis hewan		PM 83 TAHUN 2017	25-Jan-25	Melakukan pemangkasan semak semak dan area rumput liar yang berada bersebelahan dengan apron oleh unit bangunan
5	Ditemukannya sisa makanan di are Apron Bandara Kalimantan	Ditemukannya sisa makanan di apron	Area apron harus bersih dari adanya FOD		PR 21 TAHUN 2023	02-Feb-25	Melakukan pembersihan area yang terdapat sisa makanan oleh petugas unit AMC yang sedang melaksanakan inspeksi

Tabel di atas menyajikan analisis optimalisasi peran petugas *Apron Movement Control* (AMC) dalam penanganan hewan liar di Bandar Udara Kalimantan. Terdapat lima permasalahan utama yang diidentifikasi, yaitu kehadiran anjing dan kucing liar di area apron, kerusakan pagar perimeter, banyaknya habitat alami hewan liar, dan ditemukannya sisa makanan di apron.

1. kehadiran anjing dan kucing liar mengganggu operasional bandara. Penanganan optimal yang dilakukan adalah pengusiran oleh unit AMC dan unit terkait seperti PK-PPK dan AVSEC, mengacu pada SKEP/42/III/2010.
2. kerusakan pagar perimeter memungkinkan hewan liar masuk ke area apron. Perbaikan sementara dilakukan oleh unit banglan untuk meminimalisir risiko, sesuai dengan KM 39 Tahun 2024.
3. banyaknya habitat alami hewan liar menjadi daya tarik bagi binatang. Pemangkasan semak-semak dan rumput liar dilakukan oleh unit banglan untuk mengurangi habitat, mengacu pada PM 83 Tahun 2017.
4. sisa makanan di apron menarik hewan liar. Pembersihan area dilakukan oleh petugas AMC saat inspeksi untuk mencegah adanya FOD, sesuai dengan PR 21 Tahun 2023.

Secara keseluruhan, tabel ini menunjukkan upaya proaktif dalam menangani gangguan hewan liar di bandara. Tindakan yang diambil didasarkan pada peraturan yang relevan dan melibatkan berbagai unit terkait untuk memastikan operasional bandara berjalan lancar dan aman.

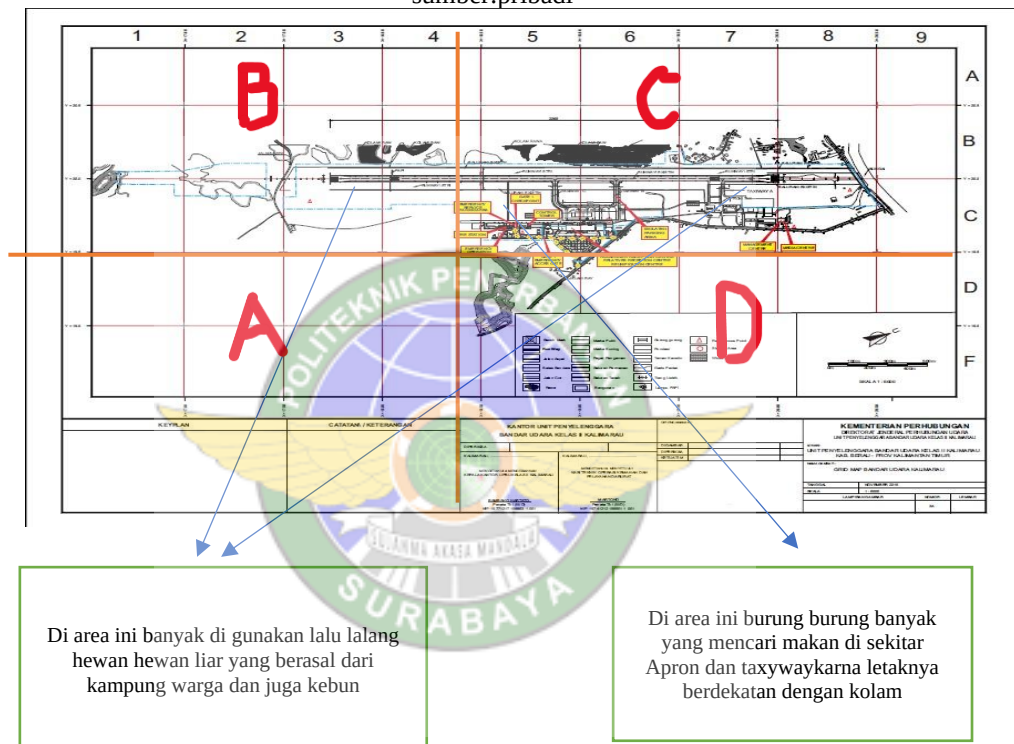
Selanjutnya Penentuan Lokasi Kegiatan Burung untuk mengatasi dan mitigasi bahaya serangan burung. Berdasarkan posisi masing-masing hewan liar dalam kaitannya dengan area kritis pergerakan pesawat (*runaway, taxiway, apron*) dan kecenderungan setiap jenis untuk mendekati atau melintasi area tersebut dengan kategori:

- a. Di luar area kritis
- b. Jauh dari kawasan kritis namun kecil potensinya untuk melintasi kawasan tersebut,
- c. Cukup jauh dari kawasan kritis namun berpotensi untuk dilintasi

- d. Di dalam dan sekitar kawasan kritis dan berpotensi melintasnya
- e. Di jalur pesawat

Dalam pengamatan ini ditentukan titik lokasi pengamatan seperti di bawah ini, karena merupakan kawasan pengamatan hewan liar yang telah dilakukan di Bandara Kalimantan. Titik A dan D merupakan area *landside* dari bandara Kalimantan serta titik B dan C merupakan *airside* dan kolam di sebelah *taxiway* C.

Gambar 4.1 Layout pemetaan
sumber:pribadi



Pada daerah daerah di atas perlu di tingkatkan kewaspadaan terkait ancaman hewan liar dan juga serangan burung, ini menjadi atensi bagi unit unit terkait untuk melakukan pengawasan lebih pada sektor-sektor tersebut karna di sektor inilah kejadian kejadian tersebut sering di temukan

Dan berdasarkan hasil pelaporan selama periode bulan januari dapat memberikan Gambaran kepada penulis bahwasannya ada 3 jenis burung dan hewan liar yang sering terlihat di area apron bandar udara kalimarau ialah

1. Burung bangau sebanyak 51 ekor
2. Burung tekukur sebanyak 28 ekor
3. Burung kuntul sebanyak 4 ekor

4. Kucing sebanyak 11 ekor
5. Anjing sebanyak 8 ekor
6. Biawak sebanyak 4 ekor

Table 4.2 logbook pemetaan serangan burung dan hewan liar
sumber: logbook AMC UPBU kalimara

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA						
UPBU KELAS I KALIMARA						
APRON MOVEMENT CONTROL						
LOG BOOK PEMANTAUAN BIRD STRIKE AND WILD LIFE ANIMAL						
N O	Identification	Time	Location	Mitigation		
1	Elang anjing	1 ekor 8 ekor	Rabu, 01 Januari 2025 Kamis, 02 Januari 2025	06.00 16.25	11 E (SHOULDER) 9 E (DANAU)	Melakukan pengusiran
2	Tekukur kucing	±10 Ekor 2 ekor	Jumat, 03 Januari 2025 Sabtu, 04 Januari 2025	16.25 07.00	9 E (DANAU) 6 D (RW 01)	Melakukan pengusiran
3	Belibis	±4 Ekor	Minggu, 05 Januari 2025 Senin, 06 Januari 2025	07.00 06.40	6 D (RW 01) 9 E (DANAU)	Melakukan pengusiran
4	Tekukur kucing	±8 Ekor 3 ekor	Selasa, 07 Januari 2025 Rabu, 08 Januari 2025	06.40 15.45	9 E (DANAU) 16 D (RW19)	Melakukan pengusiran
5	Tekukur	±6 Ekor	Kamis, 09 Januari 2025 Jumat, 10 Januari 2025	15.45 06.35	16 D (RW19) 16 D (RW19)	Melakukan pengusiran
6	Bangau kucing	±6 Ekor ±4 Ekor	Sabtu, 11 Januari 2025 Minggu, 12 Januari 2025	06.35 16.24	16 D (RW19) 16 D (RW19)	Melakukan pengusiran
7	Bangau kucing	±2 Ekor ±2 Ekor	Senin, 13 Januari 2025 Selasa, 14 Januari 2025	16.24 06.56	16 D (RW19) 16 D (RW19)	Melakukan pengusiran
8	Bangau	±8 Ekor	Rabu, 15 Januari 2025 Kamis, 16 Januari 2025	06.56 16.10	16 D (RW19) 10 F (APRON)	Melakukan pengusiran
9	Biawak	±2 Ekor	Jumat, 17 Januari 2025 Sabtu, 18 Januari 2025	16.10 07.10	10 F (APRON) 9 E (DANAU)	Melakukan pengusiran
10	Bangau	±15 Ekor	Minggu, 19 Januari 2025 Senin, 20 Januari 2025	07.10 16.55	9 E (DANAU) 11 E (SHOULDER)	Melakukan pengusiran
11	Bangau	±6 Ekor	Selasa, 21 Januari 2025 Rabu, 22 Januari 2025	16.55 06.57	11 E (SHOULDER) 16 D (RW19)	Melakukan pengusiran
12	Bangau	±4 Ekor	Kamis, 23 Januari 2025 Jumat, 24 Januari 2025	06.57 16.00	16 D (RW19) 16 D (RW19)	Melakukan pengusiran
13	Bangau	±4 Ekor	Sabtu, 25 Januari 2025 Minggu, 26 Januari 2025	16.00 06.47	16 D (RW19) 16 D (RW19)	Melakukan pengusiran
14	Bangau	±6 Ekor	Senin, 27 Januari 2025 Selasa, 28 Januari 2025	06.47 17.00	16 D (RW19) 16 D (RW19)	Melakukan pengusiran
15	Kuntul	±4 Ekor	Rabu, 29 Januari 2025 Kamis, 30 Januari 2025	17.00 17.00	16 D (RW19) 16 D (RW19)	Melakukan pengusiran

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kehadiran hewan liar di area *Apron* Bandara Kalimantan Berau merupakan masalah kompleks yang menuntut perhatian serius dan penanganan yang komprehensif. Laporan ini menyoroti berbagai faktor yang berkontribusi terhadap masalah ini, mulai dari kehadiran beragam jenis hewan liar seperti burung, anjing, kucing, dan biawak, hingga kerusakan pagar perimeter, kurang optimalnya inspeksi di area rawan, serta belum maksimalnya mitigasi *wildlife hazard*.

Masalah ini tidak hanya mengganggu kelancaran operasional bandara, tetapi juga berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan. *Bird strike* atau tabrakan dengan pesawat, gangguan pergerakan pesawat, dan potensi kecelakaan adalah risiko nyata yang harus diatasi. Selain itu, masalah kebersihan dan kesehatan akibat kotoran hewan juga menjadi perhatian.

5.2 Saran

Saran dari penulis dalam menyikapi permasalahan penanganan hewan liar yang ada di area Apron Bandar Udara Kalimantan yakni

- 1. Perbaiki Pagar dan penanganan lahan yang tepat**

Memperbaiki pagar perimeter yang rusak untuk mencegah hewan liar masuk ke area Apron. karna kerusakan ini bisa jadi celah yang mana dapat dimanfaatkan hewan liar untuk dapat masuk ke are *Apron* Bandar Udara Kalimantan, kemudian pada area lahan yang tidak di gunakan sebisa mungkin segera di lakukan perawatan misal dengan pemotongan rumput secara rutin, mengendalikan populasi ikan-ikan kecil yang ada di danau karna hal tersebut yang menjadi daya Tarik hewan liar untuk datang

- 2. Peningkatan Inspeksi:**

Meningkatkan intensitas dan efektivitas kegiatan inspeksi di area rawan hewan liar. kegiatan ini dapat dilakukan dengan cara membuat jadwal rutin inspeksi ke daerah daerah yang dianggap rawan dan melaporkan segala

kejadian yang ada untuk dilakukan evaluasi dan menambah intensitas kegiatan inspeksi tersebut guna memaksimalkan keamanan yang ada di Bandar Udara Kalimantan

3. Koordinasi dengan Pihak Terkait

Bekerjasama dengan pihak terkait, seperti dinas peternakan, kehutanan, dan komunitas masyarakat, dalam penanganan hewan liar.

4. Edukasi dan Sosialisasi

Melakukan edukasi dan sosialisasi kepada masyarakat sekitar bandara mengenai risiko hewan liar terhadap keselamatan penerbangan dan cara mencegahnya. karna peran warga dan Masyarakat sekitar cukup penting dalam menjamin keamanan di area Bandar udara



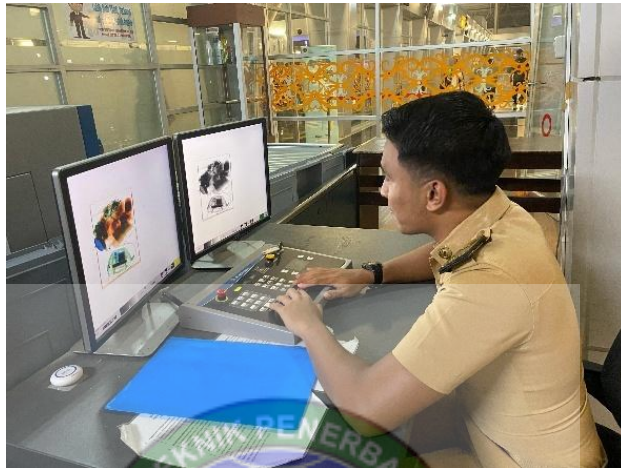
DAFTAR PUSTAKA

- Annex 14. (2016). Annex 14 - Volume I: Aerodrome Design and Operations. In *ICAO International Civil Aviation Organization: Vol. I* (Issue July).
- Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation\.. (2009). *Aerodromes Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation International Civil Aviation Organization International Standards and Recommended Practices Volume I Aerodrome Design and Operations*.
- DJPU. (2023). *pr21_2023*.
- KP 626. (2015). *kp kemenhub 626 tahun 2015*. 1–115.
- PM 83. (2017). *MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA*.
- Ramli. (2016). Hazard Bahaya Kerja. *Hazard*, 1–23.
- Sartono, dkk, 2016. (2016). *BAB II TINJAUAN PUSTAKA*.
- SKEP/42/III/2010, D. J. no: (2010). *Peraturan-Direktorat-Jenderal-Nomor-SKEP-42-III-2010*. 1–12.
- Sulthan Abdi Rahman Mafaza, & Eny Sri Haryati. (2022). Analisis Safety Management System Petugas AMC Dalam Menangani Bahaya Hewan Liar di Area Airside Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta. *Jurnal Multidisiplin Madani*, 2(5), 2533–2550. <https://doi.org/10.55927/mudima.v2i5.370>

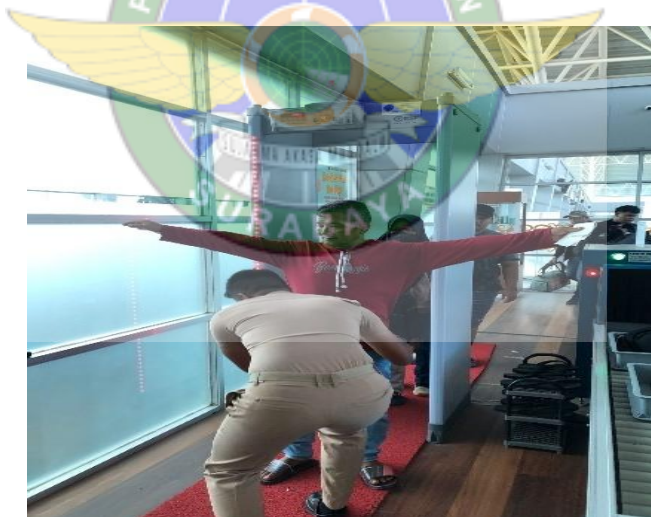
LAMPIRAN

FOTO KEGIATAN *ON THE JOB TRAINING*

1. DI UNIT *AVIATION SECURITY* (AVSEC)



Pengecekan barang bawaan melalui monitor x-ray



Pengecekan penumpang



Pengecekan tiket penumpang



Patroli *airside* atau sisi udara

2. DI UNIT DAN *INFORMATION*

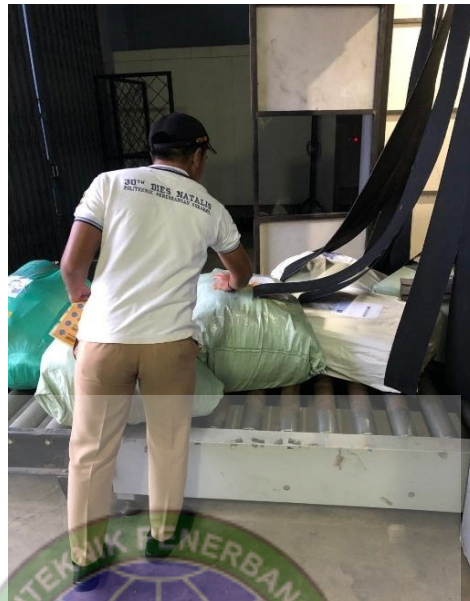


Mengisi data LLAU(Lalu Lintas Anglutan Udara)



Memberikan announcement kepada penumpang

3. DI UNIT KARGO

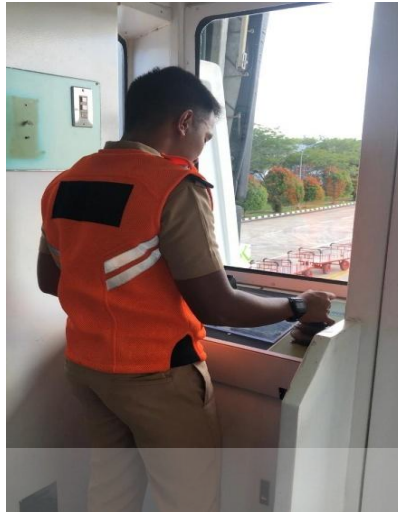


Pemasangan label security check di unit cargo



Kegiatan checklist barang yang masuk di unit cargo

4. DI UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)*



Kegiatan doking undocking garbarata di unit *Apron movement control* Bandara Kalimantan



Kegiatan marshalling pesawat jenis ATR di unit *Apron movement control* Bandara Kalimantan



Kegiatan inspeksi di unit *Apron movement control* Bandara Kalimantan