



Analisis Kesiapan Petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Dalam Kecelakaan Pesawat Di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap

Brian Indra Laksono

DIV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

E-mail : 180609258@students.sttkd.ac.id

Suprapti Suprapti

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

E-mail : suprapti@sttkd.ac.id

Address : Jl. Parangtritis No.KM 4, RW.5, Druwo, Bangunharjo, Kec. Sewon,
Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta 55187

Corresponding author : 180609258@students.sttkd.ac.id

Abstract: *This research aims to find out: This research aims to find out: analyze the readiness of PKP-PK unit officers in efforts to improve aviation safety by National and International Regulations. This is because, when an accident occurs in the waterside area, the PKP-PK unit must be ready and alert to handle the condition. The PKP-PK unit's lack of alertness can pose a danger to the aircraft if an aircraft is about to land. In carrying out their duties, PKP-PK personnel have their respective roles according to the personnel's abilities and licenses. The license held by a personnel is of course a benchmark for the performance of the personnel in carrying out their duties, so that the performance of each PKP-PK unit is not completely the same or equivalent. This study used qualitative research methods. The data collection techniques used were observation, interviews, documents, and documentation along with observations. The researcher directly carried out observations, the researcher also explained the results of the data taken during interviews and observations. For the researcher's interview with the resource persons, namely PKP-PK officers consisting of the Head Unit, Supervisor, Senior PKP-PK, and Junior PKP-PK at mogul Wulung Airport, Cilacap, and also in the form of implementation documents for the data analysis techniques used, namely data collection, data reduction, data presentation, discussion, and conclusions. The readiness of PKP-PK officers at mogul Wulung Cilacap Airport is a key factor in handling plane accidents effectively. Factors such as knowledge, skills, equipment, training, and external factors such as weather can influence officer readiness. To increase readiness, there needs to be ongoing efforts to improve training, maintain equipment, and conduct simulations regularly. Good readiness of PKP-PK officers will help minimize risks in emergencies and protect the lives of passengers and aircraft crew. Handling aircraft accidents by PKP-PK officers at Nggul Wulung Airport, Cilacap is a very important task to ensure the safety of passengers and aircraft crew. The obstacles faced by PKP-PK officers can hamper the effectiveness of the actions of PKP-PK officers at Nggul Wulung Airport, Cilacap. Therefore, it is necessary to implement several solutions to increase the effectiveness of handling aircraft accidents and minimize the associated risks. These solutions must be implemented with caution and take into account the specific situation in each location and country. Improved training, coordination, investment in equipment, resource planning, and risk evaluation are key steps in overcoming these obstacles and improving the ability of PKP-PK officers at mogul Wulung Airport, Cilacap in responding to aircraft accidents quickly and effectivel*

Keywords: *accident relief officers, aviation and firefighter, PKP-PK*

Abstrak: Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui: menganalisa kesiapan petugas unit PKP-PK dalam upaya peningkatan keselamatan penerbangan yang sesuai dengan Peraturan Nasional dan Internasional. Hal ini karena, ketika terjadi kecelakaan di air side area, unit PKP-PK harus siap sedia dan sigap dalam menangani kondisi tersebut. Kurang sigapnya unit PKP-PK dapat menimbulkan bahaya terhadap pesawat jika ada pesawat terbang yang akan landing, Dalam menjalankan tugasnya personel PKP-PK mempunyai peran masing-masing sesuai kemampuan dan lisensi yang dimiliki personil. Lisensi yang dimiliki seorang personil tentu saja menjadi tolok ukur kinerja personil dalam menjalankan tugasnya, sehingga kinerja setiap unit PKP-PK tidak sepenuhnya sama atau setara Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu, observasi, wawancara, dokumen dan dokumentasi beserta pengamatan .peneliti langsung melakukan obeservasi,peneliti pun memaparkan hasil dari data yang diambil selama melakukan

Received Januari 4, 2023; Accepted Februari 21, 2024; Published April 30, 2024

* Brian Indra Laksono, 180609258@students.sttkd.ac.id

wawancara serta pengamatan Untuk wawancara peneliti kepada para narasumber yaitu petugas PKP-PK yang terdiri dari Kepala Unit, Supervisor, Senior PKP-PK, serta Junior PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap dan juga berupa dokumen pelaksanaan untuk teknik analisis data yang digunakan yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data pembahasan dan kesimpulan. Kesiapan petugas PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap adalah faktor kunci dalam menangani kecelakaan pesawat dengan efektif. Faktor-faktor seperti pengetahuan, keterampilan, peralatan, pelatihan, dan faktor eksternal seperti cuaca dapat memengaruhi kesiapan petugas. Untuk meningkatkan kesiapan, perlu adanya upaya yang berkelanjutan dalam meningkatkan pelatihan, memelihara peralatan, dan melakukan simulasi secara berkala. Kesiapan petugas PKP-PK yang baik akan membantu meminimalkan risiko dalam situasi darurat dan melindungi nyawa penumpang dan kru pesawat. Penanganan kecelakaan pesawat oleh petugas PKP-PK Bandar Udara Tunggul Wulung, Cilacap merupakan tugas yang sangat penting untuk memastikan keselamatan penumpang dan kru pesawat. Kendala-kendala yang dihadapi oleh petugas PKP-PK dapat menghambat efektivitas tindakan Petugas PKP-PK Bandar Udara Tunggul Wulung, Cilacap. Oleh karena itu, perlu diterapkan beberapa solusi untuk meningkatkan efektivitas penanganan kecelakaan pesawat dan meminimalkan risiko yang terkait. Solusi ini harus diterapkan dengan hati-hati dan dengan mempertimbangkan situasi khusus di setiap lokasi dan negara. Peningkatan pelatihan, koordinasi, investasi dalam peralatan, perencanaan sumber daya, dan evaluasi risiko merupakan langkah-langkah kunci dalam mengatasi kendala-kendala ini dan meningkatkan kemampuan petugas PKP-PK Bandar Udara Tunggul Wulung, Cilacap dalam merespons kecelakaan pesawat dengan cepat dan efektif.

Kata Kunci : petugas pertolongan kecelakaan, penerbangan dan pemadam kebakaran, PKP-PK

PENDAHULUAN

Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) adalah salah satu unit kerja yang terdapat dalam struktur organisasi bandar udara yang merupakan bagian dari bidang operasi darat. Unit ini mempunyai tugas untuk melakukan pertolongan kecelakaan penerbangan, dan penanggulangan keadaan darurat di lingkungan bandar udara yang bersangkutan. Unit PKP-PK bertanggung jawab menyelamatkan manusia dari bahaya dari pesawat udara yang mengalami kecelakaan atau kebakaran pada saat take-off atau landing, juga mengendalikan, memadamkan, melindungi manusia dan barangnya saat terancam api atau kebakaran, baik itu pesawat udara atau bukan (Kamal, 2021). Dalam menjalankan tugasnya personel PKP-PK mempunyai peran masing-masing sesuai kemampuan dan lisensi yang dimiliki personil. Lisensi yang dimiliki seorang personil tentu saja menjadi tolok ukur kinerja personil dalam menjalankan tugasnya, sehingga kinerja setiap unit PKP-PK tidak sepenuhnya sama atau setara, Personil PKP-PK memiliki 3 kegiatan pokok yang wajib dilakukan dalam setiap hari, yaitu latihan, operasi dan maintenance. Kegiatan latihan personel dimaksudkan agar personel PKP-PK yang akan bertugas dan menjalankan tanggung jawab dapat me-refresh kembali tentang kemampuan dan pengetahuannya. Diluar itu, personil PKP-PK bertugas untuk standby, yaitu berjaga akan suatu hal yang tidak diharapkan, sehingga personil PKP-PK tidak boleh lengah setiap detikpun selama lalu lintas penerbangan di bandara berlangsung, Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap merupakan bandara yang juga digunakan untuk base Flying School Perkasa (Akademi Penerbang) sehingga pergerakan pesawat yang landing dan take off maupun yang

latihan akrobatik hampir setiap hari. Kecelakaan pesawat pernah terjadi salah satunya pada bulan Maret 2018 pesawat latihan dengan registrasi PK-RTZ take off dari Bandara Tunggul Wulung Cilacap dengan tujuan melaksanakan latihan akrobatik. Keselamatan penerbangan bukanlah hal yang patut untuk disepelekan, meskipun itu bandara kecil. Besar kecilnya bandara dan ramai atau tidaknya penerbangan disuatu bandara tetaplah keselamatan penerbangan sangatlah penting. Transportasi udara merupakan transportasi paling aman, meski demikian kecelakaan bisa saja terjadi apabila terdapat kelalaian seperti pada kasus kecelakaan yang terjadi di bandar udara Tunggul Wulung Cilacap yaitu jatuhnya pesawat latih dengan menawaskan satu orang. PKP-PK merupakan unit yang berada di area bandar udara yang bertugas sebagai unit pertolongan dan keselamatan apabila terjadi kecelakaan pesawat baik di area bandar udara maupun diluar bandara dengan jarak kurang lebih 5 mil, Berdasarkan uraian di atas, maka penelitian ini bertujuan menganalisa kesiapan petugas unit PKP-PK dalam upaya peningkatan keselamatan penerbangan yang sesuai dengan Peraturan Nasional dan Internasional. Hal ini karena, ketika terjadi kecelakaan di air side area, unit PKP-PK harus siap sedia dan sigap dalam menangani kondisi tersebut. Kurang sigapnya unit PKP-PK dapat menimbulkan bahaya terhadap pesawat jika ada pesawat terbang yang akan landing. Maka dari itu, peneliti tertarik dan menganggap penting untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Kesiapan Petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Dalam Kecelakaan Pesawat Di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap”.

KAJIAN TEORITIS

Bandar udara

Kemudian menurut PT. Angkasa Pura I (Persero) menjelaskan bahwa Bandar udara adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara dan masyarakat. Bandar udara memiliki fungsi yaitu :

- 1) Mempercepat arus lalu lintas penumpang, kargo dan servis melalui transportasi udara di setiap pelosok Indonesia.
- 2) Mempercepat wahana ekonomi, memperkuat persatuan nasional dalam rangka menetapkan wawasan.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan disebutkan setidaknya terdapat 6 jenis Bandar udara yaitu:

1. Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
2. Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
3. Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
4. Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
5. Bandar Udara Pengumpul (hub) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
6. Bandar Udara Pengumpan (*spoke*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara mengatakan bahwa setiap kegiatan di bandar udara terdapat beberapa fasilitas penunjang yang tersedia yaitu :

a. Sisi udara (Airside)

Sisi udara (Airside) adalah bagian dari bandar udara untuk operasi pada bagian udara dan segala fasilitas penunjang yang merupakan daerah non publik (non public area). Adapun fasilitas pada sisi udara (airside) adalah: 1) Landas Pacu (Runway) Landas Pacu (Runway) adalah suatu daerah persegi panjang yang ditentukan pada bandar udara di daratan atau perairan yang digunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara. Bandar Udara Tunggal Wulung adalah sebuah bandara yang berada di sebelah barat Kota Cilacap, Kabupaten Cilacap, Provinsi Jawa Tengah. Bandara ini memiliki ukuran landasan pacu 1.400 x 30m. Bandar Udara ini dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan kategori kelas III dan merupakan bandara sipil

Unit PKP-PK

Menurut pendapat tersebut bahwa unit PKP-PK harus mempunyai kemampuan response time yang dimana respon tersebut harus selalu siap dan sigap dalam mengatasi ancaman di bandar udara. Semua standar dan prosedur penanganan emergency juga harus dituangkan pada Emergency Response Plan (ERP) agar setiap personil pada unit-unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PK-PPK), Response Time

adalah waktu untuk mencapai setiap ujung landasan pacu (runway) atau tempat lain di daerah pergerakan pesawat udara, dalam kondisi jarak pandang optimum dan permukaan jalan yang dilalui dalam kondisi baik (pada siang hari dengan jarak pandang yang bagus dan tidak ada hujan serta tidak ada genangan air), ditetapkan selama 2 (dua) menit dan tidak lebih dari 3 (tiga) menit, dihitung mulai dari diterimanya pemberitahuan di unit PKP-PK atau saat diketahuinya adanya kecelakaan oleh petugas PKP-PK sampai dengan kendaraan PKP-PK menempatkan posisinya untuk melaksanakan pemadaman dan telah memancarkan busa minimum 50% dari rata-rata pancaran (discharge rate). tolak ukur kinerja pelayanan PKP-PK dalam upaya penanggulangan kecelakaan pesawat di wilayah Bandar Udara. Petugas PKP-PK mempunyai tugas utama dan tugas pokok, sebagai berikut:

- a. Tugas utama, yaitu menyelamatkan jiwa manusia dan harta dari kejadian dan kecelakaan (incident and accident) di bandar udara dan sekitarnya.
- b. Tugas pokok, yaitu melakukan kegiatan :
 - 1) Operasi, antara lain administrasi, kesiapsiagaan (stand by), penyelamatan, pencegahan dan pemadaman.
 - 2) Training, antara lain melaksanakan berbagai latihan seperti latihan fisik, simulasi penanggulangan kecelakaan dan kebakaran sehingga kemampuan fisik dan mental dapat tergaja dan dapat ditingkatkan

Menurut Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Udara KP 14 Tahun 2015 tentang standar operasi peraturan keselamatan penerbangan sipil meliputi:

- a. Kategori bandar udara untuk PKP-PK adalah suatu tingkatan yang dihitung atau dirumuskan berdasarkan panjang keseluruhan dan lebar maksimum badan pesawat udar terbesar serta mempertimbangkan jumlah pergerakannya. Dan setiap bandar udara wajib membentuk oerganisasi PKP-PK sesuai dengan kategori Bandar Udara untuk PKP-PK. Adapun kategoribandar udara untuk PKP-PK:
 - 1) Setiap bandar udara wajib menyediakan fasilitas PKP-PK sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK yang dipersyaratkan.
 - 2) Kategori bandar udara unit PKP-PK terdiri dari 10 tingkat kategori.
- b. Fasilitas pertolongan kecelakaan penerbangan pemadam kebakaran (PKP-PK) adalah semua kendaraan, peralatan operasional, dan bahan pendukungnya serta personel yang disediakan di setiap bandar udara untuk memberikan pertolongan kecelakan penerbangan dan pemadam kebakaran.

- c. Emergency Access Road adalah jalan yang harus disediakan di masing-masing ujung landasan pacu (runway) sejauh 1.000 meter dari ambang landasan pacu (threshold) atau minimum sampai pagar bandar udara yang dapat dilalui oleh kendaraan PKP-PK.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 tahun 2017 tentang peraturan keselamatan penrbangan sipil 139 (Civil Aviation Regulation Part 139) Bandar Udara (Aerodrome). Sub Bagian 139 I pada nomor 219 menjelaskan tentang Personel PK-PPK meliputi:

- a. Setiap penyedia layanan PKP-PK harus menyediakan jumlah personel yang memiliki lisensi personel sesuai ketentuan yang berlaku.
- b. Program pelatihan personel PKP-PK harus mencakup human performance (human factor) termasuk koordinasi tim.

Faktor Kecelakaan Pesawat

Secara umum kecelakaan merupakan segala sesuatu yang terjadi tidak sesuai dengan kondisi operasional yang diinginkan baik itu yang disebabkan manusia (human error) karena kelalaian manusia, disebabkan pesawat udara itu sendiri (machines factors) maupun lingkungan (environment factors) karena fasilitas pendukung ataupun obstacle (penghalang), obstacle dapat berupa gunung, cuaca serta bangunan tinggi disekitar lingkungan bandar udara. Kecelakaan juga disebabkan oleh kombinasi antara manusia (human), pesawat udara (machines) maupun lingkungan (environment) tersebut. Dari akibat kecelakaan pesawat dapat menyebabkan korban jiwa dan luka-luka, atau kerugian lainnya. Dalam dunia penerbangan serta dalam bidang investigasi istilah kecelakaan (accident) biasanya didefinisikan sebagai peristiwa diluar kemampuan manusia yang terjadi di dalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan sampai bandar udara tujuan dimana terjadi kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh gesekan atau sentuhan antara badan pesawat udara dengan orang yang mengalami kerugian atau terjadinya kerusakan struktural pesawat udara atau ada komponen pesawat udara yang perlu diganti atau pesawat udara hilang sama sekali, Selain accident terdapat istilah incident yaitu yang menyangkut keadaan dan yang mengindikasikan bahwa suatu “accident” nyaris terjadi. Perbedaan antara suatu “accident” dengan suatu “incident” hanya terletak pada akibatnya. Menurut Sentot S.(2013) menyatakan bahwa: insiden (incident) dapat berupa sebagai suatu kejadian yang hampir atau nyaris (near-miss) menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan. Menurut Abdul Khadir dalam Rahimudin (2015) terdapat beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan pesawat terbang sebagai berikut:

- a. Masalah Perawatan Pesawat Udara (Maintenance) perawatan menjadi salah satu penyebab dari kecelakaan pesawat, karena beberapa penerbangan (airlines) yang menggunakan

system Low Cost Carrier yang ingin mengefisiensikan biaya seminimal mungkin salah satu pengurangan biaya ada pada maintenance. Dianggap biaya yang dikeluarkan untuk perawatan sangatlah besar karena itu airlines menekan biaya tersebut yang seharusnya tidak dilakukan

- b. Faktor Cuaca Faktor adalah kecelakaan pesawat terbang yang diakibatkan secara langsung oleh fenomena cuaca yang sedang berlaku. Seperti saat tinggal landas, enroute maupun saat proses pendaratan, unsur cuaca yang sangat mempengaruhi penerbangan. Salah satunya yaitu Tekanan Udara..
- c. Faktor lingkungan Hal ini terkait dengan manajemen dan operasional sebagai pendukung penyebab terjadinya kecelakaan pesawat terbang seperti: bagaimana kondisi fasilitas penerbangan/pendaratan, beban penugasan, kehidupan social, dan sebagainya.
- d. Peran Awak Pesawat Terbang, Peran awak pesawat terbang sangat penting dalam penerbangan karena merupakan ‘Garda terakhir" keselamatan penerbangan. setiap awak pesawat harus memiliki sertifikat kecakapan atau Licence sebelum melakukan penerbangan. Seluruh awak terutama penerbang secara terjadwal melakukan berbagai pelatihan, seperti latihan emergency dalam menghadapi rintangan darurat.

Kesiapan Kerja

a. Kesiapan

Kesiapan adalah tingkat perkembangan dari kematangan atau kedewasaan yang nanggungtungan bagi pemraktikan sesuatu (Chaplin, J.P, 2018). Ditinjau lebih jauh lagi kesiapan dapat diartikan sebagai kemampuan, keinginan, dan untuk melakukan kegiatan tertentu yang bergabung pada tingkat kemasakan pengalaman-pengalaman sebelumnya serta kondisi mental yang sesuai (Sumarsih (2019). Pendapat tersebut dapat diketahui bahwa kesiapan itu adalah kemauan, Kesiapan adalah keseluruhan kondisi seseorang yang membuatnya siap untuk memberi respon/jawaban didalam cara tertentu terhadap suatu situasi (Slamento, 2018). Maksud dari pendapat di atas adalah dengan adanya suatu kesiapan pada diri seseorang maka orang tersebut dapat memberi respon atau reaksi dengan cara-cara tertentu di dalam menghadapi situasi apapun. Berdasarkan beberapa pengertian di atas peneliti dapat menyimpulkan mengenai pengertian kesiapan adalah keseluruhan kondisi seseorang atau individu untuk menanggapi dan mempraktekkan suatu kegiatan yang mana sikap tersebut memuat mental, keterampilan dan sikap yang harus dimiliki dan dipersiapkan selama melakukan kegiatan tertentu

b. Kerja

Berdasarkan beberapa pengertian kerja di atas peneliti dapat menyimpulkan mengenai pengertian kerja. Kerja yaitu kegiatan yang dilakukan seseorang untuk menyelesaikan atau mengerjakan sesuatu yang menghasilkan alat pemenuhan kebutuhan yang ada seperti barang atau jasa dan memperoleh bayaran atau upah

c. Kesiapan Kerja

Kesiapan kerja terdiri atas dua kata, yaitu kesiapan dan kerja kata kesiapan dapat diartikan sebagai suatu kondisi seseorang untuk menanggapi dan mempraktekkan suatu kegiatan yang mana sikap tersebut memuat mental, keterampilan dan sikap yang harus dimiliki dan dipersiapkan selama melakukan kegiatan tertentu, sedangkan kata kerja memiliki arti suatu kegiatan yang dilakukan seseorang dengan menggunakan tenaga dalam usaha untuk menyelesaikan atau mengerjakan sesuatu dan memperoleh bayaran atau upah. Menurut Kartono dan Kartini (2018), kesiapan kerja merupakan kemampuan seseorang untuk melaksanakan pekerjaan dengan baik di dalam maupun diluar hubungan kerja guna menghasilkan barang atau jasa.

Menurut Sukardi (2019), kesiapan kerja adalah kemampuan, keterampilan dan sikap kerja yang sesuai dengan tuntutan masyarakat serta sesuai dengan potensipotensi siswa dalam berbagai jenis pekerjaan tertentu yang secara langsung dapat diterapkan.

Dari beberapa uraian di atas, maka kesiapan kerja merupakan keadaan seseorang yang dinyatakan siap untuk melakukan pekerjaan baik siap secara mental dan fisik untuk mencapai hasil atau tujuan yang telah ditentukan tanpa memerlukan waktu penyesuaian yang cukup lama.

Faktor- faktor yang mempengaruhi kesiapan kerja juga dijelaskan oleh Muktiani (2013), yang menyebutkan bahwa: Kesiapan dapat dipengaruhi oleh faktor internal yang meliputi nilai-nilai, kehidupan, taraf intelegensi, bakat khusus, minat, sifat-sifat, pengetahuan, dan keadaan jasmani. Kesiapan juga dipengaruhi oleh faktor eksternal yang meliputi masyarakat, keadaan sosial ekonomi, status sosial ekonomi keluarga, pendidikan di sekolah, pergaulan teman sebaya dan tuntutan yang melekat pada masing-masing jabatan

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan pendekatan kualitatif. Artinya data yang dikumpulkan berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi, catatan memo, dan dokumen resmi lainnya, sehingga yang menjadi tujuan dari penelitian kualitatif

ini adalah ingin menggambarkan realita empirik di balik fenomena secara mendalam, rinci dan tuntas Metode kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara gabungan, analisis data bersifat kualitatif dan hasil penelitian lebih menekankan makna dari pada generalisasi, Kegunaan data kualitatif ini adalah memperoleh gambaran serta data terhadap kegiatan petugas PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap.

1. Pemilihan lokasi penelitian
2. Pengajuan permohonan penelitian
3. Pengajuan permohonan observasi, wawancara dan dokumentasi
4. Pengumpulan data
5. Pengolahan data
6. Analisis dan pembahasan data
7. Kesimpulan dan saran

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kesiapan petugas PKP-PK dalam penanganan kecelakaan pesawat di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap

Petugas Penyelamat Kecelakaan Pesawat (PKP-PK) adalah garda terdepan dalam menangani kecelakaan pesawat dan bertanggung jawab untuk melakukan respons cepat dan efektif dalam situasi darurat. Salah satu bandara yang memiliki pentingnya peran PKP-PK adalah Bandar Udara Tunggul Wulung di Cilacap, Indonesia. Penelitian ini akan mengkaji sejauh mana kesiapan petugas PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung dalam menangani kecelakaan pesawat, serta faktor-faktor yang memengaruhi kesiapan Petugas PKP-PK Bandar Udara Tunggul Wulung, Cilacap.

a. Pengetahuan dan Keterampilan

Kesiapan petugas PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung dalam hal pengetahuan dan keterampilan adalah aspek yang sangat penting. Petugas perlu memahami prosedur-prosedur penanganan kecelakaan pesawat, serta memiliki keterampilan dalam penggunaan peralatan penyelamatan dan pemadaman kebakaran. Hal ini akan memungkinkan petugas untuk merespons dengan cepat dan efektif saat terjadi kecelakaan.

b. Peralatan dan Sumber Daya

Peralatan yang dimiliki oleh petugas PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung adalah faktor penentu dalam kesiapan petugas. Peralatan pemadam kebakaran, peralatan penyelamatan, dan peralatan komunikasi harus tersedia, berfungsi dengan baik, dan sesuai dengan standar keselamatan. Kesiapan peralatan ini akan mempengaruhi kemampuan petugas PKP-PK dalam menangani kecelakaan pesawat.

c. Pelatihan dan Simulasi

Pelatihan dan simulasi secara berkala sangat penting dalam mempertahankan kesiapan petugas PKP-PK. Latihan rutin, skenario simulasi, dan ujian pengetahuan dapat membantu petugas menjaga keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk merespons dengan efektif saat terjadi kecelakaan.

Upaya Meningkatkan Kesiapan Petugas PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung yang dapat di laksanakan :

a. Peningkatan Pelatihan dan Pendidikan

Salah satu langkah penting untuk meningkatkan kesiapan petugas PKP-PK adalah dengan meningkatkan pelatihan dan pendidikan petugas. Pelatihan harus mencakup peningkatan pengetahuan dan keterampilan dalam penanganan kecelakaan pesawat. Program pelatihan yang intensif dan berkelanjutan harus diimplementasikan.

b. Pemeliharaan dan Peremajaan Peralatan

Peralatan PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung perlu dijaga dengan baik dan diperbaharui sesuai kebutuhan. Audit reguler harus dilakukan untuk memastikan bahwa peralatan berfungsi dengan baik dan memenuhi standar keselamatan terbaru.

c. Simulasi dan Latihan Rutin

Simulasi dan latihan rutin merupakan bagian penting dalam menjaga kesiapan petugas PKP-PK. Petugas harus diuji dalam berbagai skenario darurat dan situasi cuaca yang berbeda. Latihan ini akan membantu Petugas PKP-PK Bandar Udara Tunggul Wulung, Cilacap memahami tugas dan peran petugas dengan lebih baik.

Kesiapan petugas PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap adalah faktor kunci dalam menangani kecelakaan pesawat dengan efektif. Faktor-faktor seperti pengetahuan, keterampilan, peralatan, pelatihan, dan faktor eksternal seperti cuaca dapat memengaruhi kesiapan petugas. Untuk meningkatkan kesiapan, perlu adanya upaya yang berkelanjutan dalam meningkatkan pelatihan, memelihara peralatan, dan melakukan simulasi secara berkala. Kesiapan petugas PKP-PK yang baik akan membantu meminimalkan risiko dalam situasi darurat dan melindungi nyawa penumpang dan kru pesawat.

Apa kendala yang dihadapi petugas PKP-PK dalam penanganan kecelakaan pesawat dan bagaimana solusinya

Pada saat terjadinya kecelakaan pesawat, peran petugas Penyelamat Kecelakaan Pesawat (PKP-PK) sangat penting dalam upaya penyelamatan korban dan penanganan keadaan darurat. Berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Muhajir sebagai kepala Unit PKp – PK menyatakan bahwa tugas petugas meliputi berbagai aspek, termasuk pencarian dan penyelamatan korban, pemadaman kebakaran, penanganan bahan berbahaya, dan koordinasi dengan berbagai pihak terkait. Namun, pelaksanaan tugas ini sering kali Menghadapi sejumlah kendala yang mempengaruhi efektivitas penanganan kecelakaan pesawat

1. Keterbatasan Sumber Daya

Kendala pertama yang dihadapi oleh petugas PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung yaitu salah satunya berupa keterbatasan sumber daya. Ini mencakup peralatan, personel. Penanganan kecelakaan pesawat sering memerlukan peralatan khusus, seperti alat pemadam kebakaran, peralatan penyelamatan, dan peralatan komunikasi yang canggih. Selain itu, jumlah personel yang tersedia mungkin tidak mencukupi untuk merespons kecelakaan dengan cepat dan efisien seperti dalam penanganan kecelakaan pesawat pada tahun 2018 yang menyebabkan terlambatnya penanganan yang dilakukan sehingga menyebabkan 1 orang meninggal. Keterbatasan anggaran juga dapat mempengaruhi kemampuan untuk membeli dan merawat peralatan yang diperlukan

2. Tantangan Komunikasi dan Koordinasi

Penanganan kecelakaan pesawat di Bandar Udara Tunggul Wulung seperti yang di paparkan oleh bapak Didit selaku narasumber dari petugas PKP-PK selain di laksanakan oleh petugas PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung menyatakan bahwa penanganan kecelakaan di Bandar Udara juga melibatkan berbagai pihak, termasuk maskapai penerbangan, otoritas bandara, petugas medis, dan berbagai lembaga pemerintah terkait. Tantangan dalam komunikasi dan koordinasi antara entitas ini dapat menghambat respons yang tepat waktu dan koordinasi yang efektif

3. Ketidakpastian Situasi

Kecelakaan pesawat dapat terjadi di berbagai kondisi dan lokasi yang berbeda. Ketidakpastian situasi seperti cuaca buruk, kondisi pesawat yang rusak, dan lokasi kecelakaan yang terpencil dapat menjadi kendala yang signifikan dalam penanganan. Ketidakpastian ini membuat perencanaan dan koordinasi menjadi lebih sulit.

4. Kendala Logistik dan Akses

Beberapa lokasi kecelakaan pesawat mungkin terpencil atau sulit dijangkau. Logistik dan akses ke lokasi kecelakaan dapat menjadi masalah serius. Petugas PKP-PK harus mampu mencapai lokasi dengan cepat dan membawa peralatan yang diperlukan. Ketidakmampuan untuk mencapai lokasi dengan cepat dapat menghambat upaya penyelamatan dan penanganan korban

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesiapan petugas PKP-PK di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap adalah faktor kunci dalam menangani kecelakaan pesawat dengan efektif. Faktor-faktor seperti pengetahuan, keterampilan, peralatan, pelatihan, dan faktor eksternal seperti cuaca dapat memengaruhi kesiapan petugas. Untuk meningkatkan kesiapan, perlu adanya upaya yang berkelanjutan dalam meningkatkan pelatihan, memelihara peralatan, dan melakukan simulasi secara berkala. Kesiapan petugas PKP-PK yang baik akan membantu meminimalkan risiko dalam situasi darurat dan melindungi nyawa penumpang dan kru pesawat.
2. Penanganan kecelakaan pesawat oleh petugas PKP-PK Bandar Udara Tunggul Wulung, Cilacap merupakan tugas yang sangat penting untuk memastikan keselamatan penumpang dan kru pesawat. kendala-kendala yang dihadapi oleh petugas PKP-PK dapat menghambat efektivitas tindakan Petugas PKP-PK Bandar Udara Tunggul Wulung, Cilacap. Oleh karena itu, perlu di terapkan beberapa solusi untuk meningkatkan efektivitas penanganan kecelakaan pesawat dan meminimalkan risiko yang terkait. Solusi ini harus diterapkan dengan hati-hati dan dengan mempertimbangkan situasi khusus di setiap lokasi dan negara. Peningkatan pelatihan, koordinasi, investasi dalam peralatan, perencanaan sumber daya, dan evaluasi risiko merupakan langkah-langkah kunci dalam mengatasi kendala-kendala ini dan meningkatkan kemampuan petugas PKP-PK Bandar Udara Tunggul Wulung, Cilacap dalam merespons kecelakaan pesawat dengan cepat dan efektif

Saran bagi peneliti selanjutnya

1. Evaluasi Kinerja Petugas PKP-PK dalam Simulasi Kecelakaan Pesawat, penelitian ini dapat melibatkan simulasi kecelakaan pesawat di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap untuk meng evaluasi kinerja petugas PKP-PK dalam situasi yang mendekati keadaan sebenarnya. Penelitian ini dapat mengidentifikasi area di mana petugas perlu perbaikan atau pelatihan tambahan.
2. Analisis Dampak Faktor Cuaca dalam Kecelakaan Pesawat, penelitian ini dapat memfokuskan pada bagaimana faktor cuaca, seperti hujan, angin kencang, atau kabut

tebal, dapat mempengaruhi kesiapan dan kinerja petugas PKP-PK dalam penanganan kecelakaan pesawat. Ini dapat membantu dalam mengidentifikasi peralatan dan strategi yang lebih sesuai untuk kondisi cuaca tertentu.

3. Evaluasi Kerja Sama dan Koordinasi antara Petugas PKP-PK dan Pihak Terkait Lainnya, penelitian ini dapat menilai sejauh mana kerja sama dan koordinasi antara petugas PKP-PK dan pihak lain seperti petugas bandar udara, petugas medis, dan pihak berwenang terbentuk dengan baik dalam situasi darurat. Hal ini akan membantu dalam memahami faktor-faktor yang memengaruhi efektivitas tim

DAFTAR PUSTAKA

- Annex 14 Aerodrome, ICAO Document 9774, ICAO Document 9895, Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Anoraga, Pandji (2020). Manajemen Bisnis. Jakarta: Penerbit Rineka Cipta Chaplin, J.P. (2018). Kamus Lengkap Psikologi. Depok: Rajawali Pers.
- David, Mackenzie, (2010). "ICAO A HISTORY of the International Civil Aviation Organization".
- Digilib STTKD, (<https://digilib.sttkd.ac.id/645/>). Jurnal Online STTKD Yogyakarta. Available: (<https://digilib.sttkd.ac.id/769/3/bab%202.pdf>), online (diakses 8 April 2023).
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tentang Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap.
- Gilang, Adi (2020). Analisis Kompetensi Unit PKP-PK Terhadap Capaian Kinerja Personel Di Bandar Udara Dewandaru. Skripsi. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta.
- Herisusanto (2018). Kronologi Kecelakaan Pesawat Latih di Tunggul Wulung Cilacap, (<https://daerah.sindonews.com/berita/1291247/22/kronologi-kecelakaan-pesawat-latih-di-tunggul-wulung-cilacap>) (diakses: 9 Mei 2023).
- Jumlad, Walid (2019). Situation Awareness Pada Aktifitas Kerja Petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP- PK) Bandar Udara Adi Sumarmo. Journal Manajemen Kedirgantaraan, Vol 14, No.2. (<https://jurnal.sttkd.ac.id/index.php/jmd/article/view/293/244>). (diakses: 10 April 2023).
- Kamal, Abaidillah (2021). Analisis Kinerja Petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran Terhadap Insiden di Bandar Udara Dewandaru Karimunjawa. (<https://digilib.sttkd.ac.id/1774/>) (diakses: 17 April 2023).
- Kartono, Kartini (2018). Pemimpin dan Kepemimpinan : Apakah Kepemimpinan Abnormal Itu?. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta

- Lolo Kuntoro, (2008). Peranan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Kaitannya Dengan Keselamatan Penerbangan. *Journal Warta Ardhia*, vol. 34, no. 2, 2008, pp. 142-158, doi:10.25104/wa.v34i2.59.142-158. (diakses 6 April 2023).
- Media, Kompas.com (2023). Berita Kecelakaan Pesawat Udara di Indonesia tahun 2023. dikutip dari (<https://regional.kompas.com/read/2023/06/19/073106078/pesawat-sam-air-tergelincir-saat-mendarat-di-bandara-pattimura-ambon>), (diakses: 27 Juni 2023).
- Moleong (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Edisi Revisi: Cetakan ke 38. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, Juli 2018.
- Muktiani, E. E. (2013). Pengaruh praktik Kerja Industri Dan Prestasi Akademik Mata Diklat Produktif Akuntansi Terhadap Kesiapan Kerja Siswa Kelas Xi Program Keahlian Akuntansi Smk Nasional Pati Tahun Pelajaran 2012/2013. *Economic Education Analysis Journal*, 3(1), 166–172.
- Nasution. (2010). *Berbagai Pendekatan dalam Proses Belajar dan Mengajar*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Nazir, Moh. (2014). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Ndraha (2018). *Teori Budaya Kerja*, Cetakan ketiga. Yogyakarta; Gajah Mada University Press.
- Norm Aspor, HP Martin Satanton, Clinton A.N edisi 3 th 2017 “airport operation”.
- Pangastika, Lima Maulana (2018). Analisis Perencanaan Peningkatan Kategori PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran) Dari Kategori 7 Ke Kategori 8 Di Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin. Skripsi. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta.
- Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Udara No. PM 80 tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil 139 (Civil Aviation Regulation part 139) Bandar Udara (Aerodrome) sub bagian 139 I pada No 219.
- Peraturan Menteri Perhubungan Udara No KM 74 tahun 2013 tentang Mengatur Penyelenggara Bandar Udara Diwajibkan Untuk Menyediakan Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP- PK) Sesuai Standar Minimum.
- Peraturan Menteri Perhubungan Udara No KP 473 tahun 2013 tentang Petunjuk dan Tata cara Peraturan Keseluruhan Penerbangan sipil bagian 139 – 21 (ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139 – 21) Pemberian Akreditasi Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Personel Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) dan/atau SALVAGE.
- Permana, Khodam Galih Sindu (2022). Analisis Kinerja Personel Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Untuk Menanggulangi Insiden Kebakaran di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali. Skripsi. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta.

- Pratama, Mochammad Dicky Prasetya, (2021). Analisis Kesiapan Personil Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP- PK) Dalam Upaya Meningkatkan Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Skripsi. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta.
- Sedarmayanti, (2014). Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja. Jakarta: Mandar Maju.
- Sentot S., (2013), Analisis Resiko Kecelakaan pada Kegiatan Pelayanan Sisi Udara Pesawat Udara di Bandara Soekarno-Hatta, Tesis Peminatan Keselamatan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia.
- Slameto (2018). Belajar dan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya. Jakarta: Rineka Cipta
- Sugiyono (2016). Metode Penelitian Kualitatif dan R&D. Bandung: PT Alfabet.
- Sukardi, Dewa Ketut (2019). Pengantar Pelaksana Program Bimbingan dan Konseling di Sekolah, Rineka cipta, Jakarta, 2019.
- Umar, Sudirman, Hodi, Perdanakusuma, Nur Makkie (2017). Evaluasi Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System) Di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali. (<https://jurnal.sttkd.ac.id/index.php/jmd/article/view/25/24>) (diakses: 17 April 2023).
- Yusuf, M. and Kusumawati, D. (2019) "Pengkajian Pemeliharaan Fasilitas PKP- PK Di Bandar Udara Adi Sucipto - Yogyakarta". Journal Warta Penelitian Perhubungan, 25(2), p. 104. doi: 10.25104/warlit.v25i2.710. (diakses 5 April 2023).