

Pelaksanaan Tugas dan Fungsi Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran di UPBU Tunggul Wulung Cilacap

Rizki Ahmad Fauzi¹ Zenita Kurniasari²

Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia^{1,2}

Email: 191009430@students.sttkd.ac.id¹ zenitakurniasari@sttkd.ac.id²

Abstrak

Penerbangan Indonesia masih menghadapi masalah keselamatan. Reputasi sistem transportasi udara Indonesia telah dirusak oleh sejumlah kecelakaan penerbangan. Kesalahan manusia adalah komponen yang dapat menyebabkan kecelakaan pesawat. Faktor manusia ini akan dijelaskan dalam penjelasan berikut: asap dari pembakaran daun kering oleh penduduk setempat di daerah Apron dan tingkat kesiapan dari Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap. Berdasarkan beberapa permasalahan yang ada, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana kesalahan manusia dapat menyebabkan kecelakaan pesawat. Penelitian ini jenisnya kualitatif dan deskriptif. Dengan menggunakan metode penelitian kualitatif, tujuan penulis adalah untuk menampilkan dan mengungkapkan informasi dan gejala yang dibahas dalam penelitian ini. Khususnya, penulis akan menganalisis dan menjelaskan tugas pokok dan fungsi unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) di UPBU Tunggul Wulung Cilacap. Wawancara, observasi, dan juga dokumentasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini. Hasil penelitian menunjukkan bahwa unit PKP-PK Bandara Tunggul Wulung Cilacap melaksanakan tugas dan fungsi personil sesuai dengan apa yang ditetapkan dalam PR 30 Tahun 2022 mengenai Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139, yang menyatakan bahwa tugas dan fungsi PKP-PK adalah menyelamatkan jiwa dan harta benda dari pesawat udara yang mengalami kejadian atau kecelakaan, serta mencegah, mengandalikan, dan memadamkan api. Kendala yang dihadapi personil PKP-PK yakni mengenai gedung penyimpanan untuk peralatan-peralatan dan bahan pemadam. Kendala yang dihadapi personil PKP-PK juga sudah terdapat solusinya yaitu pembuatan gendung penyimpanan untuk peralatan serta bahan pemadam.

Kata Kunci: Pelaksanaan, Tugas, Fungsi, PKP-PK



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Penerbangan di Indonesia sejatinya masih menghadapi masalah keselamatan. Reputasi sistem transportasi udara Indonesia telah dirusak oleh sejumlah kecelakaan penerbangan. Di Indonesia telah terjadi 45 kecelakaan pesawat yang mengakibatkan kematian dalam dua puluh tahun terakhir. 30 kecelakaan fatal terjadi dari 2002 hingga 2011. 15 kecelakaan lainnya terjadi dari 2012 hingga 2021. Tahun lalu, Sriwijaya Air mengalami kecelakaan pesawat terbang. Pada hari Sabtu, 9 Januari 2021, dengan menggunakan pesawat berjenis Boeing 737-524 dengan nomor penerbangan SJ182 yang berangkat dari Jakarta ke Pontianak mengalami kecelakaan di sekitar Pulau Laki di Kepulauan Seribu, DKI Jakarta. Menurut data yang dikeluarkan oleh *Aviation Safety Network*, kecelakaan yang dialami maskapai Sriwijaya Air adalah salah satu diantara tiga kecelakaan penerbangan yang masuk dalam kategori kecelakaan penerbangan fatal yang terjadi di Indonesia pada tahun 2021. Dimana kecelakaan tersebut menewaskan 62 orang, termasuk 56 penumpang dan 6 kru pesawat (Viva Budy Kusnandar: 2022).

Faktor kesalahan manusia, cuaca buruk, asap kebakaran lahan dan hutan, debu vulkanik yang disemburkan oleh letusan gunung berapi di Indonesia yang dapat mengganggu penerbangan, serta infrastruktur yang buruk, usang, atau melebihi kapasitas (BBC News. 2015). Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap beralamatkan di Jl. Raya Tritih, Kecamatan Jeruklegi, Kabupaten Cilacap, Provinsi Jawa Tengah. Didirikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tahun 1974 dan kemudian pada tahun 1977. Lapangan terbang Tunggul Wulung memiliki nama yang berasal dari Makam atau Patilasan Senopati Tunggul Wulung. Bandar Udara Tunggul Wulung memiliki landasan pacu 30 meter panjang dan landasan 1.400 meter panjang. Bandar Udara ini melayani penerbangan charter dari cilacap menuju bandara lain dan sebaliknya,serta menjadi bandara tempat berlatihnya para siswa Perkasa Flight School dan Genesa Flight Academy. Karena dilingkungan bandara ini terdapat dua sekolah penerbangan yaitu Perkasa Flight School dan Genesa Flight Academy (Hanif F. 2021).

Dengan potensi kecelakaan pada pesawat terbang lebih tinggi apabila dibandingkan dengan pilihan moda transportasi lainnya. Oleh karena itu, keselamatan penerbangan telah menjadi perhatian utama selama bertahun-tahun. Bersumber pada data dan fakta, terdapat kecerobohan dalam menangani masalah tertentu, yang sering muncul secara tiba-tiba. Perkara ini menunjukkan bahwa bandara besar yang dioperasikan dengan baik tetap rentan terhadap kecelakaan pesawat udara. (Umar dan Sanjaya, 2017). Faktor pesawat, kesalahan manusia, cuaca, atau bahkan fasilitas bandar udara yang tidak berfungsi dapat menjadi penyebab kecelakaan pesawat. Pada dasarnya, hal ini menyangkut beberapa pihak yang terkait, termasuk pengelola bandar udara sebagai lembaga atau institusi penyedia layanan lalu lintas udara (*Air Traffic Service Provider*), bertanggung jawab atas faktor-faktor tersebut. Dalam penjelasan akan dijelaskan faktor kesalahan manusia seperti asap dari daun-daun kering yang dibakar oleh penduduk disekitar kawasan bandara hingga asap tersebut memasuki area Apron dan tingkat kesigapan Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) dalam upaya menangani masalah ini karena masih dinilai kurangnya upaya penyebaran informasi kepada penduduk setempat tentang bahaya asap, pohon atau bangunan tinggi yang berbahaya bagi keselamatan penerbangan, dimana potensi tersebut lebih terang dan sangat beresiko terjadi pada saat pesawat akan melakukan lepas landas (*take-off*) dan mendarat (*landing*).

Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang dihasilkan dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh pemerintah, pengelola bandar udara sebagai penyedia prasarana, dan perusahaan penerbangan sebagai operator. Pemerintah, pengelola bandar udara, dan perusahaan penerbangan masing-masing bertanggung jawab atas kualitas dan kuantitas sistem transportasi udara serta keselamatan penerbangan. (PP No.3 Tahun 2001). Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) adalah satu-satunya unit yang dimiliki oleh bandar udara yang secara langsung bertanggung jawab atas insiden yang tidak diinginkan yang terjadi. Dengan tingkat keselamatan transportasi udara yang semakin meningkat di seluruh dunia, operasi Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran hampir tidak pernah terjadi. Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran diharuskan selalu siap untuk situasi yang tidak diharapkan.

Tertuang dalam KM.14 Tahun 2015 tentang Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) merupakan unit yang bertanggung jawab menyelenggarakan pelayanan penyelamatan dan pemadaman kebakaran di bandar udara. Tugas pokok dan fungsi Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran

(PKP-PK) di bandar udara antara lain berupaya beroptimal dalam pelayanan penyelamatan dan pemadaman kebakaran dalam upaya menyelamatkan nyawa, serta memelihara kendaraan yang dioperasikan oleh Unit tersebut. memanfaatkan dan menjamin ketersediaan fasilitas dan peralatan dalam keadaan darurat. Dengan melaksanakan tugas tersebut, Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) dapat membantu meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan. Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut: Untuk mengetahui pelaksanaan tugas dan fungsi personil Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) di UPBU Tunggul Wulung Cilacap dan untuk mengetahui kendala yang dialami Personil Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Dalam Melaksanakan Tugas dan Fungsinya di UPBU Tunggul Wulung Cilacap serta solusinya.

Landasan Teori

Unit Penyelenggara Bandara Udara

Kementerian Perhubungan melalui regulasi yang dikeluarkan dengan peraturan Nomor.40 Tahun 2014. tentang Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Unit Penyelenggara Bandar Udara merupakan Unit Pelaksana Teknis adalah bagian dari Kementerian Perhubungan dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Unit Penyelenggara Bandar Udara seorang dipimpin oleh seorang kepala yang memiliki tanggung jawab terhadap layanan penerbangan, juga pengelolaan aspek keamanan, keselamatan, dan ketertiban penerbangan di bandara yang belum dimanfaatkan secara komersial. Salah satu entitas yang bertanggung jawab atas pengelolaan dan operasional bandara udara adalah unit penyelenggara bandara udara. Perusahaan swasta atau BUMN yang bekerja sama dengan pemerintah dapat menjadi bagian dari organisasi ini untuk menjalankan bandara.

Tugas utama unit penyelenggara bandara udara adalah memastikan bahwa semua aktivitas yang terjadi di bandara berjalan dengan lancar dan aman. Hal ini meliputi pengaturan lalu lintas udara, pengelolaan fasilitas bandara, perawatan dan perbaikan infrastruktur, keamanan dan keselamatan penerbangan, pengaturan jadwal penerbangan, dan berbagai layanan terkait dengan keberangkatan dan kedatangan penumpang. Selain itu, unit penyelenggara bandara udara juga harus memenuhi berbagai peraturan dan standar internasional dalam pengelolaan bandara, seperti *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dan *Civil Aviation Safety Authority* (CASA). Beberapa contoh unit penyelenggara bandara udara yang terkenal di Indonesia antara lain PT Angkasa Pura I, PT Angkasa Pura II, dan PT Cardig Aero Services Tbk.

Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 tahun 2011 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) tertuang didalamnya, Indonesia harus memenuhi standar minimum pelayanan sebagai anggota Konvensi Chicago. Standar pelayanan minimum Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) memiliki kesesuaian yang tercantum dalam Bab 9.2 Annex 14 Konvensi Chicago. Untuk bandar udara di Indonesia yang melayani penerbangan sipil internasional dan domestik dengan tingkat operasi penerbangan tertentu, standar dan persyaratan pelayanan PKP-PK harus memenuhi ketentuan yang tercantum dalam Bab 9 Annex 14 dan Standar Teknis Bandar Udara yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menetapkan standar dan persyaratan pelayanan PKP-PK yang berlaku untuk bandar udara yang hanya

melayani penerbangan domestik dan dipublikasikan dalam *Aeronautical Information Procedure (AIP)* dalam berbagai tingkat pelayanan.

SOP (Standar Oprasi Prosedur)

Berpandang pada tulisan yang ditulis oleh Atmoko (2011) mengatakan Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah dokumen atau instruksi yang mencakup proses dan prosedur operasi yang efektif dan efisien berdasarkan standar yang baku. SOP juga mencakup gambaran langkah-langkah kerja (sistem, mekanisme, dan tata kerja internal) yang diperlukan untuk melaksanakan tugas untuk mencapai tujuan organisasi pemerintah. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard Casr Part 139*) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) BAB VIII sebagai berikut:

1. Pencegahan dan Perlindungan Bahaya Kebakaran di Bandar Udara
 - a. Penyelenggara Bandar Udara, Penyelenggara *Heliport*, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Pemegang Sertifikat Standar Angkutan Udara Bukan Niaga dan Badan Hukum lainnya yang berada di Bandar Udara wajib melakukan pencegahan dan perlindungan bahaya kebakaran.
 - b. Pencegahan dan perlindungan bahaya kebakaran sebagaimana dimaksud pada huruf a dilakukan pada:
 - 1) Daerah Pergerakan Pesawat Udara;
 - 2) Ruang, bangunan/gedung kantor/kargo di dalam kawasan Bandar Udara dan navigasi penerbangan;
 - 3) Fasilitas navigasi penerbangan.
 - c. Kegiatan pencegahan bahaya kebakaran sebagaimana dimaksud pada huruf a dengan melakukan identifikasi potensi kebakaran dan melakukan upaya untuk mencegah (*preventive*) terjadinya kebakaran.
 - d. Kegiatan perlindungan bahaya kebakaran sebagaimana dimaksud pada huruf a dengan menyediakan peralatan dan fasilitas serta personel yang ditunjuk untuk memadamkan api dan/atau mencegah meluasnya api saat terjadinya kebakaran.
2. Sosialisasi dan Pengawasan Kegiatan Pencegahan dan Perlindungan Bahaya Kebakaran
 - a. Peralatan perlindungan bahaya kebakaran di Bandar Udara wajib diperiksa oleh unit PKP-PK atau unit lain yang ditugaskan secara rutin dan didokumentasikan.
 - b. Penyelenggara Bandar Udara wajib memberikan pelatihan pencegahan dan pengoperasian peralatan perlindungan bahaya kebakaran kepada semua karyawan.
 - c. Setiap lembaga atau konsesionaler harus memberikan instruksi kepada karyawannya tentang penggunaan alat pemadam kebakaran dan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K).
 - d. Penyelenggara Bandar Udara dapat menerima permohonan dari instansi atau konsesionaler yang tidak memiliki tenaga pelatih.

Penelitian Relevan

Persamaan antara penelitian ini dan penelitian sebelumnya yang relevan adalah subjek yang diteliti, yaitu Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran, dan penelitian lain digunakan sebagai perbandingan. Persamaan lainnya termasuk metode penelitian kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini. Selain persamaan, ada juga perbedaan antara peneliti ini dan penelitian sebelumnya yang relevan; khususnya, perbedaan

ini terkait dengan lokasi penelitian yang dipilih. Perbedaan ini juga akan digunakan untuk membandingkan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yang relevan.

Kerangka Berpikir

Bandar Udara Tunggul Wulung merupakan Bandar Udara yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, terletak 9 km dari pusat kota Cilacap. Lapangan terbang Tunggul Wulung di bangun oleh Pertamina pada Tahun 1974 dan diresmikan pada Tahun 1977. Didalam pengelompokannya, Bandar Udara Tunggul Wulung merupakan Bandar Udara kelas III dan Bandar Udara Komersial. Kerangka berpikir yang digunakan dalam penelitian ini adalah kerangka berpikir konseptual. Guna terlaksananya penerbangan yang aman di UPBU Tunggul Wulung Cilacap. Semua unit yang ada pastinya memiliki tugas dan fungsinya masing-masing sesuai dengan ketentuan SOP unit masing-masing, tidak terkecuali unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) yang mempunyai tugas dan fungsi yaitu memberikan layanan untuk menyelamatkan orang dan harta benda dari kejadian atau kecelakaan di bandar udara dan wilayah sekitarnya, serta untuk mencegah, mengontrol, dan memadamkan api, serta melindungi orang dan barang yang terancam api di fasilitas bandar udara. Adanya usaha untuk pelaksanaan penerbangan yang aman tidak terlepas dari adanya tugas dari masing-masing unit dan fungsi serta tujuan dari masing-masing unit. Untuk meningkatkan antisipasi kecelakaan penerbangan di UPBU juga tidak terlepas dari kendala yang dihadapi dari tiap-tiap unit salah satunya adalah Unit PKP-PK dimana nantinya kendala ini harus mempunyai solusi yang tepat sehingga peningkatan antisipasi kecelakaan penerbangan dapat terus dilakukan, sehingga keamanan yang ada di UPBU Tunggul Wulung tetap terjaga dengan baik.

METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Dalam penelitian ilmiah, metode adalah cara untuk mencapai tujuan. Oleh karena itu, metode sangat penting. Tujuan umum dari penelitian adalah untuk mengungkap masalah. Oleh karena itu, prosedur yang akan digunakan harus terkait dengan masalah yang telah dirumuskan. Penelitian ini dilaksanakan dengan metode kualitatif dan deskriptif. Seperti yang dijelaskan oleh Moeloeng (2016), penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek penelitian, seperti persepsi, perilaku, motivasi, dan tindakan secara keseluruhan, serta dengan menggunakan berbagai metode ilmiah dalam konteks alamiah khusus. Berdasarkan penjelasan terkait pengertian penelitian kualitatif tersebut, penulis menyimpulkan bahwa penelitian kualitatif merupakan proses penelitian yang bersifat deskriptif atau gambaran tentang sesuatu yang dilakukan oleh peneliti untuk menyelidiki fenomena atau peristiwa dengan menggunakan kata-kata yang diperoleh melalui metode ilmiah seperti wawancara, catatan lapangan, dan dokumen-dokumen. Tujuan penulis menggunakan penelitian kualitatif adalah untuk memaparkan dan mengungkapkan fakta-fakta dan gejala yang terkait dengan subjek penelitian, yaitu menganalisis dan mendeskripsikan tugas pokok dan fungsi personil PKP-PK dalam mengantisipasi kecelakaan penerbangan di UPBU Tunggul Wulung Cilacap. Penelitian ini bertempat di unit PKP-PK di UPBU Tunggul Wulung Cilacap Penelitian ini dilakukan selama dua minggu mulai dari 7 Agustus sampai 21 Agustus 2023

Jenis dan Sumber Data

Penelitian deskriptif kualitatif adalah jenis penelitian yang datanya diperoleh melalui wawancara langsung dengan beberapa informan untuk mendapatkan informasi. Selanjutnya,

data ini dianalisis, dan kesimpulan dibuat berdasarkan temuan untuk memahami keadaan di lingkungan penelitian. Sumber data dan jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah primer dan sekunder, penjelasan lebih lanjut dan mendetail terkait jenis dan sumber data kemudian dipaparkan oleh Sugiyono (2019) dimana dalam tulisannya terdapat:

1. Data Primer. Menurut Sugiyono (2019), data primer merupakan data yang diberikan langsung oleh sumber kepada peneliti. Dalam penelitian ini, data primer berasal dari wawancara dan observasi. Wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis wawancara terstruktur, dan observasi yang digunakan adalah observasi partisipan.
2. Data Sekunder. Menurut Sugiyono (2019) informasi atau data yang telah dikumpulkan, dianalisis, dan dipublikasikan sebelumnya oleh pihak lain atau dalam konteks lain. Data ini tidak diperoleh langsung oleh peneliti dari sumber aslinya, tetapi merupakan hasil pengolahan informasi yang sudah ada, seperti melalui dokumen atau orang lain, disebut data sekunder. Kemudian untuk data sekunder yang digunakan dalam pengambilan data penelitian ini berasal dari Jurnal, Buku, Artikel, SOP, dan Undang-Undang Pemerintah.

Teknik Pengumpulan Data

Alat atau fasilitas yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data dikenal sebagai instrument penelitian. Tujuannya adalah untuk membuat proses pengumpulan data menjadi lebih mudah dan hasilnya menjadi lebih cermat, lengkap, dan sistematis, sehingga lebih mudah untuk diolah kemudian. Menurut Sugiyono (2017) Salah satu langkah paling strategis dalam penelitian adalah teknik pengumpulan data, karena tujuan utama penelitian adalah untuk mendapatkan data. Tanpa memahami teknik pengumpulan data yang tepat, peneliti tidak akan dapat mendapatkan data yang memenuhi standar yang telah ditetapkan. Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data ini mencakup kombinasi data dari wawancara, observasi, dan dokumentasi.

1. Wawancara. Bersumber pada tulisan Sugiyono (2017) Wawancara adalah pertemuan antara dua orang yang berbagi ide dan informasi melalui tanya jawab untuk membentuk arti. Salah satu ciri khas wawancara adalah kontak langsung antara orang yang mencari informasi dan sumber informasi. Beberapa pertanyaan yang akan diajukan saat wawancara sudah disiapkan, tetapi selama penelitian, akan muncul pertanyaan baru. Peneliti dapat mendapatkan informasi, data, dan kerangka keterangan dari subjek penelitian melalui wawancara ini. Jenis wawancara terstruktur digunakan dalam wawancara ini. Kemudian, wawancara ini melibatkan 3 (tiga) orang petugas PKP-PK yaitu Kepala Unit PKP-PK, Komandan jaga unit PKP-PK, dan Senior PKP-PK yang berada pada unit PKP-PK di UPBU Tunggal Wulung Cilacap.
2. Observasi. Sugiyono (2017) mengemukakan bahwa Metode pengumpulan data yang dikenal sebagai observasi memiliki karakteristik yang berkaitan dengan perilaku manusia, fenomena dan gejala alam, dan proses kerja. Peneliti telah mencapai titik di mana mereka dapat mengumpulkan bukti yang dianggap sah untuk dimasukkan ke dalam laporan yang akan diajukan. Peneliti menggunakan metode observasi partisipan, yang berarti mereka melihat langsung keadaan objek. Untuk mengumpulkan data, metode observasi ini digunakan untuk mengamati kejadian. Nanti, observasi dapat menghasilkan data yang relevan atau valid tentang subjek penelitian. Nanti kita akan melihat bagaimana tugas dan fungsi unit PKP-PK di UPBU Tunggal Wulung Cilacap dilaksanakan. Peneliti akan melakukan observasi dengan hadir di lokasi dan membawa lembar observasi yang sudah disiapkan.
3. Dokumentasi. Sugiyono (2017) menyatakan bahwa dokumentasi adalah dokumentasi peristiwa yang telah berlalu. Dokumen dapat berupa tulisan, gambar, atau karya yang sangat besar. Salah satu tujuan dari dokumentasi ini adalah untuk memberikan dukungan kepada

data. Penelitian ini akan mengamati bagaimana tugas dan fungsi unit PKP-PK di UPBU Tunggul Wulung Cilacap dilaksanakan. Dokumen foto adalah jenis dokumen yang digunakan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Wawancara

Pelaksanaan Tugas dan Fungsi Unit PKP-PK

Menurut informan, tugas dan fungsi unit PKP-PK termasuk memberikan pelayanan PKP-PK untuk menyelamatkan jiwa dan harta benda dari suatu pesawat udara saat terjadi kejadian atau kecelakaan di bandara. Unit PKP-PK juga bertanggung jawab untuk mencegah, mengendalikan, dan memadamkan api, serta melindungi orang dan barang yang terancam api di fasilitas bandara. Pelaksanaan tugas yang dilakukan oleh unit PKP-PK sudah ada prosedur khusus yang diikuti yakni Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK). Informan juga menerangkan bahwa adanya keterkaitan dengan instansi lain terhadap Unit PKP-PK Bandara Tunggul Wulung apabila Bandara dalam keadaan darurat yang disebabkan oleh kecelakaan pesawat udara, instansi tersebut masuk di dalam anggota komite yang sudah dimasukkan ke dalam dokumen Bandara atau *Emergency Planing* (Rencana Keadaan Darurat). Di Bandara Tunggul Wulung Cilacap instansi terkait tersebut antara lain: Basarnas, BNPB, Damkar Kota, Koramil, Polsek, RSUD, Puskesmas, Kominfo.

Unit PKP-PK juga mempunyai tugas tambahan yang dilakukan di luar penanganan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran seperti kerja bakti lingkungan di sekitar *Fire Station* serta melakukan Olahraga Kebugaran. Kemudian, dalam pelaksanaan tugasnya Unit PKP-PK membutuhkan fasilitas yang digunakan seperti kendaraan umum yang terdiri dari kendaraan *foam tender* dan kendaraan RIV (*Rapid Intervention Vehicle*) serta kendaraan pendukung yang terdiri dari *Commando car*, *ambulance*, pos komando beregrak, *nurse tender*, dan kendaraan utility. Selain kendaraan, Unit PKP-PK juga memerlukan peralatan operasional yang terdiri dari peralatan pendukung dan peralatan penunjang, bahan pemadam utama dan bahan pemadam pendukung, *Fire Station*, serta *access road*. Fasilitas-fasilitas yang digunakan Unit PKP-PK dalam menjalankan tugasnya tersebut sudah memadai dan sesuai dengan standar keamanan serta sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ditetapkan. Semua peralatan yang digunakan harus siap operasi, dalam artian peralatan harus dalam keadaan baik dan maksimal ketika digunakan. Dijelaskan oleh informan bahwasannya Bandara Tunggul Wulung Cilacap melakukan pemeliharaan kendaraan dan peralatan operasional PKP-PK dalam rangka mempertahankan kinerja dimana pemeliharaan kendaraan PKP-PK dilakukan setiap hari, setiap minggu, setiap bulan, setiap triwulan, setiap semester, dan setiap tahun, termasuk analisis kerusakan, penyetelan, dan penggantian atau perbaikan..

Latihan (*Training*)

Informan menjelaskan bahwa guna meningkatkan SDM Personil PKP-PK dalam menjalankan tugas dan fungsinya adalah dengan cara sering dilakukannya latihan rutin, mingguan, bulanan, triwulan, dan semesteran. Latihan mingguan dilakukan dengan menggelar dan menyambungkan selang *handline* ke kendaraan utama dengan menggunakan *nozzle* tanpa menggunakan bahan pemadam berupa air. Latihan bulanan dilakukan dengan menggelar selang *handline* dengan menggunakan bahan pemadam air yang sasaran utamanya kearah drum yang diisi air hingga drum terjatuh. Sedangkan latihan semesteran dilakukan dengan

menggelar selang dengan menggunakan bahan pemadam air yang sarannya menggunakan api yang wajib di padamkan. Informan juga menjelaskan bahwa Personil PKP-PK harus mempunyai sertifikat dan lisensi antara lain Basic PKP-PK, Junior PKP-PK, dan Senior PKP-PK. Personil PKP-PK juga wajib mengikuti diklat yaitu: Diklat Basic PKP-PK dimana waktu pelaksanaannya 49 hari dan setelah diklat akan diberikan lisensi dan sertifikat basic PKP-PK. Diklat Junior PKP-PK dimana waktu pelaksanaannya 49 hari, dan diklat Senior PKP-PK yang juga dilaksanakan dalam waktu 49 hari guna mendapatkan lisensi dan sertifikat Senior PKP-PK.

Respon dan Penanganan Kecelakaan

Informan menjelaskan bahwasannya untuk penyergapan pemadaman, *Respon time* tidak lebih dari 3 menit. Untuk *respon time* Personil PKP-PK Bandara Tunggul Wulung Cilacap setelah dilakukan tersebut *respon time* tidak sampai 1 menit. Dijelaskan juga oleh informan bahwa alur prosedur keadaan darurat yaitu Personil PKP-PK terima info dari ATC melalui HT atau dengan pemberitahuan via *Crash Bell* atau alarm pemberitahuan ada kecelakaan pesawat udara, kemudian Personil PKP-PK melakukan siaga sesuai arahan informasi dari ATC. Dimana siaga 1 yaitu personil melakukan *standby* di tempat, Siaga 2 dimana personil melakukan *standby* di *Taxiway/ Acces road*, dan Siaga 3 dimana personil melakukan *standby* di tempat pesawat mengalami kecelakaan.

Kendala dan Solusi

Informan menjelaskan bahwasannya terdapat kendala yang dihadapi oleh Personil PKP-PK dalam melaksanakan tugasnya, yaitu kurangnya tempat penyimpanan peralatan-peralatan (gudang penyimpanan). Banyak peralatan dan bahan pemadam yang ditaruh di luar, sehingga terjadi kerusakan pada peralatan dan bahan pemadam tersebut. Informan juga menjelaskan solusi untuk kendala yang dihadapi tersebut adalah membuat gudang penyimpanan sesegera mungkin agar peralatan tidak disimpan diluar dan tidak mengalami kerusakan. Namun, untuk sementara waktu peralatan tersebut disimpan terlebih dahulu ditempat yang masih tersedia dan aman.

Hasil Observasi Operasi

Semua tugas dan fungsi pokok dari personil PKP-PK tidak terlepas dari Operasi, Pemeliharaan, serta Latihan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Dalam hal operasi, personil PKP-PK sudah Salah satu tugas utama personil PKP-PK adalah memberikan pelayanan untuk menyelamatkan jiwa dan harta benda dari pesawat udara yang mengalami kejadian atau kecelakaan di Bandara dan wilayah sekitarnya. Selain itu, personil PKP-PK juga bertanggung jawab untuk mencegah, mengendalikan, memadamkan api, dan melindungi manusia dan barang yang terancam bahaya kebakaran di fasilitas bandara.

Pemeliharaan

Dalam hal pemeliharaan, personil PKP-PK Bandara Tunggul Wulung Cilacap juga sudah melakukan kegiatan *Preventive Maintenance* yang meliputi kegiatan perawatan harian, mingguan, bulanan, triwulan, semesteran, dan tahunan. Karena melakukan ceklist rutin setiap hari, bulanan, triwulan, semesteran, dan tahunan adalah bagian dari tugas pokok personel PKP-PK. Personil PKP-PK Bandara Tunggul Wulung Cilacap juga sudah melakukan kegiatan *Corrective Maintenance* yang meliputi tindakan kegiatan menanalisa kerusakan, kegiatan penyetulan, hingga penggantian atau perbaikan peralatan PKP-PK karena personil PKP-PK

wajib melakukan perawatan pada kendaraan yang harus di *service* secara rutin apabila kendaraan mengalami gangguan pada bagian komponen mesin.

Latihan

Personil PKP-PK Bandara Tunggul Wulung Cilacap juga sudah rutin melakukan latihan *live fire drills* sesuai dengan jenis pesawat dan peralatan yang digunakan di Bandara, termasuk latihan kebakaran bahan bakar yang bertekanan (*pressure-fed fuel fires*) karena personil wajib melakukan latihan rutin mingguan, bulanan, triwulan, dan semesteran agar SDM Personil PKP-PK selalu terjaga dan terus ditingkatkan. Personil PKP-PK Bandara Tunggul Wulung Cilacap juga sudah menerapkan program wajib pelatihan PKP-PK yaitu pelatihan kinerja dan koordinasi tim atau training *in human performance termasuk team coordination (Human Factors)*. Untuk mencegah kegagalan, hal ini harus dilakukan oleh personel PKP-PK saat melakukan pelatihan dan koordinasi di lapangan.

Pembahasan

Pelaksanaan Tugas dan Fungsi Personil Pertolongan Keselamatan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap

Dalam pelaksanaannya, tugas dan fungsi personil PKP-PK adalah untuk menyediakan layanan PKP-PK untuk menyelamatkan jiwa dan harta benda dari pesawat udara yang mengalami kejadian atau kecelakaan di bandara, serta mencegah, mengendalikan, dan memadamkan api, dan melindungi orang dan barang yang terancam api di fasilitas bandara. Semua pelaksanaan tugas yang dilakukan oleh personil PKP-PK tidak terlepas dari adanya prosedur khusus yang telah ditetapkan yaitu Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK). Dalam melaksanakan tugasnya, terdapat keterkaitan dengan instansi lain apabila Bandara dalam keadaan darurat yang disebabkan oleh kecelakaan pesawat udara. Instansi yang berkaitan dengan unit PKP-PK masuk kedalam anggota komite yang sudah dimasukkan ke dalam dokumen Bandara rencana keadaan darurat. Bandara Tunggul Wulung Cilacap mempunyai keterkaitan dengan instansi lain diantaranya adalah Basarnas, BNPB, Damkar Kota, Koramil, Polsek, RSUD, Puskesmas, serta Kominfo. Di luar tugas utama, personil PKP-PK Bandara Tunggul Wulung Cilacap mempunyai tugas tambahan diantaranya adalah kerja bakti lingkungan di sekitar *Fire Station* serta melakukan olahraga kebugaran. Didalam pelaksanaan tugas, tidak terlepas dari fasilitas yang digunakan diantaranya adalah kendaraan utama yang terdiri dari kendaraan *foam tender* dan kendaraan *rapid intervention vehicle*, kemudian terdapat *commando car*, pos komando bergerak, *nurse tender*, *ambulance*, serta kendaraan utility yang merupakan kendaraan pendukung. Selain fasilitas berupa kendaraan, personil PKP-PK juga membutuhkan fasilitas lain dalam menjalankan tugasnya, seperti peralatan operasional yang terdiri dari peralatan pendukung dan peralatan penunjang, bahan pemadam utama dan bahan pemadam pendukung, *fire station*, serta *access road*. Semua fasilitas yang digunakan sudah memadai dan sesuai dengan standar keamanan dan SOP yang ditetapkan, peralatan yang digunakan juga harus siap operasi dalam artian peralatan harus dalam keadaan baik dan maksimal ketika digunakan. Selain tugas dan fungsi diatas, personil PKP-PK juga mempunyai kewajiban untuk melakukan pemeliharaan kendaraan serta peralatan operasional PKP-PK guna mempertahankan kinerja, yang meliputi: operasi perawatan harian, mingguan, bulanan, triwulan, semesteran, dan tahunan. Selain itu, Anda juga harus melakukan tindakan untuk mengevaluasi kerusakan, menyesuaikan, dan mendapatkan penggantian atau perbaikan.

Kendala yang ditemui oleh unit Pertolongan Keselamatan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) dalam melaksanakan tugas dan fungsinya di Bandar Udara Tunggal Wulung Cilacap serta solusi untuk kendala yang ditemui

Pada setiap tugas yang dijalankan, akan terdapat kendala yang pasti akan dihadapi karena pada dasarnya setiap tugas yang dijalankan selalu berjalan beriringan dengan konsekuensi yang mengakibatkan munculnya kendala. Namun, dengan adanya kendala tersebutlah yang nantinya akan menjadi acuan ketika menjalankan tugas, serta bagaimana cara menghadapi kendala yang terjadi tanpa mengurangi kinerja dari suatu personil. Dan dengan adanya kendala tersebut yang nantinya akan menjadikan personil untuk berusaha untuk memaksimalkan tugas yang di embannya. Seperti kendala yang dihadapi oleh personil dari Unit Pertolongan Keselamatan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) di Bandar Udara Tunggal Wulung Cilacap adalah kurangnya tempat penyimpanan peralatan-peralatan (gudang penyimpanan). Banyak peralatan dan bahan pemadam yang diletakkan di luar, sehingga terjadi kerusakan pada peralatan dan bahan pemadam karena terpapar langsung dengan panas dan terkena percikan air hujan. Hal tersebut yang menjadi perhatian khusus oleh para personil PKP-PK Bandara Tunggal Wulung agar tetap menjaga peralatan-peralatan agar tetap maksimal ketika digunakan dan pastinya tidak mengganggu kelancaran tugas para personil PKP-PK Bandara Tunggal Wulung Cilacap. Namun, dengan adanya kendala tersebut, personil dari Unit Pertolongan Keselamatan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) mempunyai solusi untuk menangani kendala tersebut salah satunya adalah dengan cara sesegera mungkin membuat gedung penyimpanan untuk menyimpan bahan pemadam dan peralatan-peralatan personil PKP-PK sehingga kualitas dari peralatan-peralatan penunjang tugas dan fungsi dari personil PKP-PK tetap terjaga kualitasnya dan tetap maksimal ketika digunakan, serta menghindari kerusakan walaupun sudah dilakukan pengecekan dan pemeliharaan secara berkala.

KESIMPULAN

Personil PKP-PK Bandara Tunggal Wulung Cilacap telah mematuhi Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139, yaitu untuk memberikan pelayanan PKP-PK untuk menyelamatkan jiwa dan harta benda dari suatu pesawat udara yang mengalami kejadian atau kecelakaan di Bandara serta mencegah, mengendalikan, memadamkan, dan mengendalikan sumber api, dan melindungi manusia serta barang yang terancam bahaya kebakaran pada fasilitas di Bandara. Semua pelaksanaannya susah sesuai dengan Standar Operasional Prosedur yang telah ditetapkan. Dalam pelaksanaan tugasnya, unit PKP-PK juga dibantu oleh instansi lain ketika dalam keadaan darurat yang disebabkan oleh kecelakaan pesawat udara. Disemua pelaksanaan tugasnya, personil PKP-PK tidak terlepas dari fasilitas yang digunakan yang selalu dilakukan pengecekan serta pemeliharaan secara berkala. Semua fasilitas yang digunakan sudah memadai dan sesuai dengan standar keamanan dan SOP yang berlaku. Peralatan yang digunakan juga harus siap operasi dalam artian peralatan harus dalam keadaan baik dan masimal ketika digunakan. Personil PKP-Pk juga mempunyai tugas lain diluar tugas utamanya, yaitu kerja bakti lingkungan di sekitar *Fire Station* serta melakukan olahraga kebugaran. Terlepas dari tugas dan fungsinya, personil PKP-PK juga mempunyai kewajiban untuk melakukan pemeliharaan kendaraan serta peralatan operasional PKP-PK guna mempertahankan kinerja. Terdapat kendala yang dihadapi oleh personil PKP-PK yaitu kurangnya tempat penyimpanan peralatan-peralatan (gudang penyimpanan). Banyak peralatan dan bahan pemadam yang diletakkan di luar, sehingga terjadi kerusakan pada peralatan dan bahan pemadam tersebut. Akan tetapi, kendala ini tidak menjadi penghambat

kinerja dari personil PKP-PK tetapi jika dibiarkan secara terus menerus suatu saat akan menghambat kinerja personil PKP-PK, maka dari itu solusi untuk kendala ini yaitu segera dibuatkan gudang penyimpanan bahan pemadam dan peralatan personil PKP-PK karena dampak dari kendala tersebut adalah jika peralatan dan bahan pemadam dibiarkan begitu saja, akan cepat rusak karena terpapar langsung dengan panas dan terkena percikan air hujan.

Berdasarkan kesimpulan yang telah dipaparkan, maka penulis menyampaikan saran sebagai berikut: Bagi Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap, Pelaksanaan tugas dan fungsi unit PKP-PK sudah baik dan sesuai dengan SOP yang ditetapkan, akan tetapi unit PKP-PK juga masih mengalami kendala dalam pelaksanaan tugasnya, yaitu kendala terkait tempat penyimpanan peralatan dan bahan pemadam yang apabila dibiarkan secara terus menerus akan menyebabkan kerusakan meskipun telah dilakukan pemeliharaan dan pengecekan secara berkala. Maka dari itu, adanya pembuatan gudang penyimpanan untuk peralatan dan bahan pemadam menjadi perhatian khusus bagi pihak Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap sehingga peralatan dan bahan pemadam dapat tersimpan secara aman, sehingga tetap maksimal ketika digunakan dan tidak terjadi kerusakan. Bagi Peneliti Selanjutnya, Penelitian ini sangat mungkin diulang. Peneliti lain harus lebih banyak berbicara tentang tugas dan fungsi personel PKP-PK, serta bagaimana mengatasi tantangan. Untuk mencapai tingkat komprehensif yang lebih tinggi, peneliti harus menggunakan metode yang berbeda untuk mengumpulkan data yang kompleks daripada metode yang digunakan penulis.

DAFTAR PUSTAKA

- Atmoko, Tjipto. 2011. Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Unpad, Bandung.
- BBC News. 2015. Indonesia Volcanic Ash Cause New Bali Airport Closure, <https://www.bbc.com/news/world-asia-33473679>, diakses pada tanggal 12 juli 2015.
- Hanif, F.2021. "Bandara Tunggul Wulung Cilcap", <https://infocilacap.net/bandara-tunggul-wulung-cilacap/>, diakses pada tanggal 12 januari 2021
- Hoodie, Sudirman Hi. Umar, dan Arif Fakhruhin. 2017. Prediksi Tingkat Pertumbuhan Penumpang dan Evaluasi Pada Bandar Udara Internasional di Indonesia. Jurnal Manajemen Dirgantara. Volume 10 Nomor 1.
- Kementerian Perhubungan Nomor.40 Tahun 2014. tentang Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : Pr 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard Casr Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)
- Keputusan Menteri Negara Aparatur Negara No. 63 Tahun 2003. Tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik
- Nining Haslinda Zainal, 2008, Analisis Kesesuaian Tugas Pokok dan Fungsi dengan Kompetensi Pegawai Pada Sekretariat Pemerintah Kota Makassar, Makasar, Universitas Hasanudin.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP.04 Tahun 2013 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-20 (Advisory Circular CASR Part 139- 20), Pedoman Pengoperasian, Pemeliharaan dan Sistem Pelaporan Kendaraan atau Peralatan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan-Pemadam Kebakaran (PKP-PK).
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP.420 Tahun 2011 tentang Persyaratan Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil

Bagian 139 (Manual of Standar CASR Part 139) Volume IV, Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran.

Peraturan Jendral Perhubungan Udara Nomor. KP14 Tahun 2015 tentang standar teknis dan operasi peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139 (Manual of Standar CASR Part 139) Volume IV, Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 11 Tahun 2010 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 24 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (CASR Part 139) tentang Bandar Udara (Aerodrome)

Peraturan Pemerintah No.3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Sugiono. 2019. Metode penelitian kualitatif, kuantitatif dan R&D. Alfabeta. Bandung

Viva, Budy Kusnandar.2016." Jumlah Kecelakaan Pesawat Fatal Di Indonesia (2002-2021)", <https://Databoks.Katadata.Co.Id/Datapublish/2022/03/22/Hampir-Tiap-Tahun-Ada-Kecelakaan-Pesawat-Di-Indonesia-Ini-Datanya>, diakses pada tanggal 22 Maret 2022 Pukul 14:40 WIB