

ANALISIS KEPATUHAN CREW PESAWAT MILITER TERHADAP PROSEDUR KESELAMATAN PENERBANGAN DI PUSAT PENERBANGAN SEMARANG

Oktaviana Lety Rani, Ekawati, Bina Kurniawan

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Diponegoro

Email : oktavianaletyrani@yahoo.com

Abstract :Aviation safety is a condition that formed as the result of the right and neatly organized flight operations based on the right operation procedures and technical feasibility of the structure and infrastructure along with supporting flight. Helicopter Bell 42 EP with serial number HA 5171 crashed on March 2016 in Poso, Central Sulawesi caused by the failure of flight safety procedures. Flight safety procedures are the responsibility of the crew that must be carried on the flight activity This study aimed to analyze the compliance of military air crew to flight safety procedures. This research used descriptive method with indepth interview approach and observation. Key informants in this study contain of 5 people and 3 people as informants triangulation. The results showed the crew has a good knowledge of flight safety procedures. The attitude of the crew of the flight safety procedures is a very important thing, but the delivery of safety demo to all the passengers is uneven. Tools foe safety are available both inside and outside the plane such as flight manual, live vest, life craft, fire extinguisher, emergency doors, safety belt, glass breaking tool or an ax, and first aid kit. Training for flight crew are safety meeting, night flight training, flight emergency, and practice exams. Control with koba (routine investigation for checking things to endanger aircraft condition) has not been implemented to its fullest. Reward and punishment is given in accordance with the implementation of safety procedures. Flight center parties need to create a safety demo procedure and increase the control of the implementation of flight safety procedures.

Keyword : Flight Safety Procedures, Compliance

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi udara mempunyai peranan yang sangat penting dalam menyediakan jasa pelayanan transportasi untuk pengangkutan manusia dan barang antara bandar udara yang satu ke bandar udara yang lain, antara bandar udara asal ke bandar udara tujuan, yang berjauhan letaknya dalam suatu Negara ataupun antar Negara, menggunakan sarana pesawat udara melalui alur (rute) penerbangan.⁽¹⁾ Menurut Undang – Undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan pada pasal 1 disebutkan bahwa penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang umum lainnya.⁽²⁾ Penerbangan militer memiliki manfaat dalam bidang pertahanan dan keamanan (Hankam) Negara Indonesia. Tugas tersebut dilaksanakan oleh Tentara Nasional Indonesia.⁽¹⁾

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia mengamanatkan tugas pokok TNI adalah melakukan operasi untuk perang (OMP) dan operasi militer selain perang (OMSP) yang salah satunya adalah pemberdayaan wilayah pertahanan semesta.⁽³⁾ Peran mendasar dalam bidang pertahanan di Negara Indonesia, TNI tentunya wajib melaksanakan tugas dengan aman dan selamat. Namun, dalam aktivitas penerbangan militer, TNI masih memiliki beberapa kasus kecelakaan pesawat. Dalam 10 tahun terakhir, sejak tahun 2006-2015 terdapat 18 kasus kecelakaan pesawat militer yang hampir semuanya menelan korban jiwa.^{(4), (5), (6)}

Data kasus kecelakaan pesawat militer pada tahun 2016 (sampai bulan Maret) tercatat dua kasus kecelakaan yaitu pertama terjadi pada bulan Februari, pesawat latih TNI AU jatuh menimpa rumah penduduk di Malang. Dalam kejadian tersebut terdapat tiga korban jiwa. Selanjutnya yang terjadi pada bulan Maret 2016, dimana pada peristiwa ini TNI AD menggunakan helikopter jenis

Bell 412 EP dengan nomor HA 5171 yang sedang melaksanakan tugas operasi perbantuan kepada Polri di Poso Pesisir Selatan, Kabupaten Sulawesi Tengah. Dalam kejadian ini terdapat 13 orang korban jiwa.^{(7),(8)}

Berdasarkan hasil survei pendahuluan yang telah dilakukan penulis pada awal bulan April 2016 dengan melakukan wawancara kepada Kepala Seksi Keselamatan Terbang dan Kerja (KASI SLAMBANGJA) di Pusat Penerbangan Angkatan Darat Skadron-11/Serbu TNI Angkatan Darat Semarang diketahui bahwa pesawat Bell 412 EP yang jatuh di Poso pada bulan Maret 2016 merupakan milik skadron 11/serbu Semarang. Menurut sumber bahwa kecelakaan yang terjadi disebabkan karena adanya pelanggaran prosedur keselamatan yaitu larangan menggunakan *handphone* saat sedang terbang. Dikemukakan bahwa adanya sinyal dari penggunaan *handphone* di atas pesawat tersebut menimbulkan petir sehingga pesawat kehilangan kontrol dan terjatuh.

Dengan latar belakang tersebut maka penulis tertarik

membahas lebih lanjut mengenai Analisis Kepatuhan Crew Pesawat Militer Terhadap Prosedur Keselamatan Penerbangan di Pusat Penerbangan Semarang.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan pendekatan wawancara mendalam dan observasi. Teknik pengambilan sampel penelitian ini menggunakan purposive sampling. Kriteria informan utama yaitu crew pesawat dengan jam terbang lebih dari 50 jam, tidak menjabat sebagai IP (*Instructor Pilot*), dan memiliki rating pesawat Bell-412. Informan triangulasi dalam penelitian ini adalah KASI SLAMBANGJA (Kepala Seksi Keselamatan Terbang dan Kerja) dan dua orang penumpang pesawat militer.

Pengumpulan data penelitian dilakukan dengan cara observasi, wawancara mendalam (*indepth interview*) dan dokumentasi. Sedangkan validitas pada penelitian kualitatif ini menggunakan pendekatan triangulasi. Dalam penelitian ini triangulasi yang digunakan adalah triangulasi sumber. Triangulasi

sumber, yaitu melalui perbandingan dan pengecekan kembali kepercayaan suatu informasi yang diperoleh dengan memeriksa data yang didapatkan melalui sumber lainnya. Sumber lainnya adalah wawancara kepada informan triangulasi.⁽⁹⁾

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Informan

Informan utama berjumlah 5 orang yang merupakan 1 kelompok *crew* pesawat penerbangan militer dan semua informan utama berjenis kelamin laki-laki. Satu tim *crew* yang terdiri dari kapten penerbang/pilot, penerbang pembantu/*co-pilot*, TI (*Technical Inspector*), avionik dan mekanik.

Menurut Badan Pusat Pendidikan Penerbang Angkatan Darat (PUSDIK PENERBAD) bahwa persyaratan khusus menjadi penerbang TNI AD yaitu :

1. Penerbangan Militer biasanya hanya menerima lulusan SMU IPA
2. Panjang kaki dari pangkal paha minimal 100 cm
3. Harus lulus tes kesehatan meliputi jantung, mata dll

4. Memiliki kemampuan Bahasa Inggris rata-rata
5. Cepat dalam berkalkulasi matematik dan fisika.
6. Biasanya bila sudah lulus semua persyaratan diatas, calon siswa akan diajak terbang oleh instruktur untuk mengetahui takut tidaknya siswa akan ketinggian, juga syaraf motorik siswa, tanggap tidaknya siswa akan persoalan yang biasa diberikan instruktur kepada calon penerbang, dan bakat terbang (*aptitudetest*).

Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui bahwa informan sudah memenuhi kriteria, karena setiap informan merupakan lulusan SMU IPA yang kemudian melanjutkan pendidikannya pada sekolah penerbangan. Selanjutnya setiap informan juga telah mengikuti latihan terbang dan memiliki jam terbang >50 jam.

Informan triangulasi dalam penelitian ini adalah KASI SLAMBANGJA (Kepala Seksi Keselamatan Terbang dan Kerja) dan dua orang penumpang pesawat militer yaitu penumpang yang merupakan personel TNI AD dan penumpang

yang bukan merupakan personel TNI AD.

B. Analisis Hasil Observasi

Dalam mendukung hasil penelitian, peneliti melakukan observasi pada pesawat jenis Bell-412. Observasi yang dilakukan adalah terhadap sarana yang wajib dimiliki pesawat dan wajib untuk disediakan dalam suatu penerbangan sesuai dengan peraturan mengenai prosedur keselamatan penerbangan. Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan hampir seluruhnya tersedia dan dalam kondisi yang baik atau layak digunakan. Dari hasil observasi juga ditemukan bahwa *flight manual* tidak terdapat di dalam pesawat yang seharusnya selalu ada di dalam pesawat, saat observasi *flight manual* berada di ruang staff dengan alasan sedang dilakukan pengecekan. NOTAM juga tidak berada di pesawat dikarenakan laporan NOTAM merupakan tanggung jawab dari pihak bandara, sehingga akan diberikan saat akan melakukan penerbangan. Selain itu payung udara juga tidak tersedia di pesawat, menurut *crew* pesawat bahwa payung udara tidak

perlu untuk disediakan dikarenakan baling-baling pesawat tetap akan berfungsi atau berputar bahkan ketika mesin mati secara tiba-tiba. Untuk beberapa sarana seperti *life vest* dan *life craft* tidak berada di pesawat karena peralatan tersebut hanya digunakan pada keadaan tertentu yaitu saat pesawat melakukan penerbangan di atas lautan sehingga disediakan sebelum penerbangan. Saat melakukan pengamatan peneliti menemukan bahwa di dalam pesawat yang merupakan tempat penyimpanan bahan bakar dalam kondisi yang kurang bersih, terdapat sampah dan beberapa barang yang tidak seharusnya berada di tempat tersebut.

C. Deskripsi Tingkat Pengetahuan

Dalam penelitian ini pengetahuan informan utama dilihat dari apa yang informan utama ketahui dari prosedur keselamatan penerbangan, baik prosedur sebelum melakukan penerbangan, saat sedang dalam penerbangan, dan prosedur setelah melakukan penerbangan. Sebelum melakukan penerbangan harus diadakan *preflight check* seperti *check* surat perintah terbang, *check*

buku *flightmanual*, menyiapkan perlengkapan sesuai tugas dan sebagainya. Begitupun juga informan utama mengetahui apa saja tindakan-tindakan keselamatan terhadap penumpang terhadap penumpang seperti sebelum keberangkatan menyiapkan beberapa peralatan seperti *life vest* dan *life craft*. Saat dalam penerbangan, setiap penumpang diingatkan untuk duduk dengan tenang di pesawat, dilarang untuk mengaktifkan *handphone* dan dilarang merokok. Setelah melakukan penerbangan, tindakan keselamatan yang diberikan kepada penumpang yaitu memberikan informasi terkait penerbangan seperti jam keberangkatan, durasi penerbangan, dan tempat/lokasi pendaratan serta melakukan mekanisme penurunan penumpang secara *safety*, yaitu membantu penumpang untuk dari pesawat.

D. Deskripsi Sikap Crew Pesawat Militer

Dalam penelitian ini, objek penelitiannya adalah prosedur keselamatan kerja dan berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan

kelima informan utama bahwa sikap informan utama terhadap prosedur keselamatan penerbangan adalah penting bahkan sangat penting. memberikan tanggapan bahwa pelaksanaan prosedur keselamatan di lapangan telah berjalan dengan baik. Namun, terdapat perbedaan pendapat berdasarkan pendapat yaitu menurut pendapat penumpang yang merupakan personel TNI AD sebelum melaksanakan penerbangan dilakukan *briefing* terkait penerbangan yang akan dilakukan termasuk penyampaian sarana keselamatan dan cara penggunaannya kepada *crew* dan juga penumpang.

E. Deskripsi Ketersediaan Sarana

Sarana yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah alat yang digunakan untuk menunjang terlaksananya prosedur keselamatan penerbangan. Bentuk sarana dalam pelaksanaan prosedur keselamatan penerbangan yang terdapat di pesawat yaitu *flight manual*, *live vest*, *life craft*, *fire extinguisher* pintu *emergency*, *seatbelt*, alat pemecah kaca atau palu, dan *first aid kit*.

Sarana yang terdapat diluar pesawat yaitu *logbook* pesawat, laporan *flight plan*, dan laporan NOTAM. Sarana yang terdapat dalam pelaksanaan prosedur keselamatan sudah cukup baik yang ditinjau dari ketersediaan dan juga kondisinya

F. Deskripsi Pelatihan

Pelatihan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah *crew* mengikuti pelatihan yang berupa penyampaian materi atau teori terkait dengan keselamatan penerbangan. Pelatihan ini dikenal dengan sebutan *safety meeting*. Selain *safety meeting* terdapat juga beberapa pelatihan terbang yang dilaksanakan di pusat penerbangan yaitu pelatihan yang tujuannya untuk menguji atau mengevaluasi penerbang yang baru saja menyelesaikan pendidikannya di sekolah penerbang serta latihan terbang seperti latihan terbang malam, latihan terbang emergency dan latihan terbang bagi penerbang yang tidak melakukan penerbangangan minimal 6 bulan.

G. Deskripsi Pengawasan

Pengawasan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kegiatan

untuk memastikan bahwa prosedur keselamatan penerbangan sudah berjalan dengan semestinya. Pengawasan dilakukan oleh salah satu bagian yang disebut Keselamatan Terbang dan Kerja yang selanjutnya disebut SLAMBANGJA. Bentuk pengawasan yang dilakukan oleh SLAMBANGJA yaitu pertama, pengecekan rutin setiap hari yang disebut pengecekan KOBA. KOBA merupakan pengecekan terhadap kondisi pesawat, apakah terdapat hal-hal yang membahayakan bagi kondisi pesawat seperti batu dibawah pesawat, atau terdapat sampah, kabel atau kawat. Kedua, melakukan sertifikasi terhadap pesawat dan juga mendata setiap penerbang. Ketiga, yaitu memantau kondisi pesawat dengan melakukan koordinasi dengan *flight-her* dan operasi. Selain itu SLAMBANGJA juga wajib untuk terus megawasi pelaksanaan tugas setiap *crew* dengan mengingatkan penerbang dalam pelaksanaan prosedur serta wajib menghentikan penerbangan jika kondisi cuaca tidak baik.

H. Deskripsi *Reward* Dan *Punishment*

Pemberian *reward* yang dimaksud dalam penelitian ini adalah sesuatu yang diberikan kepada *crew* pesawat militer karena sudah mendapatkan prestasi dengan yang dikehendaki. Pemberian *punishment* merupakan pemberian sesuatu yang tidak menyenangkan karena *crew* pesawat militer tidak melakukan apa yang diharapkan. *reward* diberikan kepada personel TNI AD yang berhasil melaksanakan misi dengan baik seperti menyelamatkan sandera. Bentuk *reward* yang diberikan yaitu KPLB (Kenaikan Pangkat Luar Biasa), serta ucapan terima kasih yang dapat berupa pemberian cuti dan juga pemberian uang saku. Selanjutnya, menurut informan triangulasi terdapat *punishment* terhadap *crew* pesawat yang melanggar prosedur keselamatan penerbangan yaitu ditunda kenaikan pangkatnya, dipecat, dan harus melalui sidang dewan penerbangan.

I. Analisa Kepatuhan *Crew* Pesawat Militer

Kepatuhan terhadap prosedur keselamatan penerbangan pada pusat penerbangan di Semarang yang dilihat dari faktor pemudah keseluruhan informan utama memiliki pengetahuan mengenai prosedur keselamatan sebelum, saat dan setelah penerbangan, apa yang harus disiapkan serta bagaimana tindakan keselamatan yang diberikan kepada penumpang, bagaimana sikap terhadap prosedur keselamatan penerbangan dan beranggapan bahwa keselamatan penerbangan adalah suatu keharusan.

Faktor pemungkin, tersedianya sarana yang mendukung pelaksanaan prosedur keselamatan seperti *fire extinguisher*, *life vest* dan *life craft*. Informan utama juga telah mengikuti pelatihan yang bersifat wajib bagi semua *crew* pesawat militer dan telah dilaksanakan secara rutin.

Faktor penguat diperoleh atas pengawasan akan pelaksanaan prosedur keselamatan terbang dan kerja yang merupakan tanggung jawab SLAMBANGJA. Informan utama menyatakan bahwa pengawasan telah dilaksanakan secara rutin oleh

SLAMBANGJA. Namun, pengamatan peneliti menemukan bahwa pengecekan KOBA belum dilaksanakan dengan baik. Faktor penguat selanjutnya yaitu pemberian *reward* dan *punishment* untuk *crew* pesawat. Terdapat *reward* bagi *crew* pesawat yaitu KPLB dan ucapan terima kasih dari pimpinan serta terdapat *punishment* jika *crew* pesawat tidak melaksanakan tugas sesuai prosedur, yaitu tidak mendapatkan cuti atau libur, ditunda kenaikan pangkatnya, dipecat, dan harus melalui sidang dewan penerbangan.

KESIMPULAN

1. Pengetahuan informan utama mengenai prosedur keselamatan penerbangan sudah baik, Sebelum penerbangan harus dilakukan *preflightcheck* dan juga *briefing*. Saat sedang dalam penerbangan setiap *crew* melakukan koordinasi dan juga mengingatkan penumpang untuk tetap mematuhi prosedur keselamatan. Setelah penerbangan dilakukan *postflightcheck*.
2. Sikap informan utama yaitu prosedur keselamatan sangat penting untuk keselamatan diri sendiri dan penumpang serta wajib untuk dilaksanakan.
3. Sarana yang digunakan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan penerbangan adalah yaitu *flight manual*, *live vest*, *life craft*, *fire extinguisher* pintu *emergency*, *safety belt*, alat pemecah kaca atau palu, dan *first aid kit*. Kondisi sarana yang tersedia memadai dan dalam kondisi baik atau layak digunakan.
4. Pelatihan yang mendukung terlaksananya prosedur keselamatan penerbangan disebut *safety meeting* serta dilakukan latihan terbang malam, latihan *emergency*, latihan yang merupakan ujian bagi personel yang baru saja menyelesaikan pendidikannya dan latihan bagi penerbang yang tidak melakukan penerbangan selama 6 bulan.
5. Pengawasan terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan penerbangan dilakukan oleh SLAMBANGJA dan terlaksana sudah cukup baik karena terdapat beberapa bentuk pengawasan dan evaluasi. Namun, hasil

pengamatan peneliti masih menemukan banyak sampah di dalam pesawat tepatnya di tempat yang berdekatan dengan penempatan bahan bakar. Hal ini bertentangan dengan pengecekan KOBA yang harusnya dilakukan setiap hari.

6. *Reward* yang diberikan kepada personel TNI AD yang berhasil melaksanakan misi dengan baik yaitu KPLB (Kenaikan Pangkat Luar Biasa), ucapan terima kasih seperti mendapatkan cuti atau pemberian uang saku. Sedangkan, *punishment* terhadap *crew* pesawat yang melanggar prosedur keselamatan penerbangan yaitu tidak mendapatkan cuti atau libur selama satu hari, ditunda kenaikan pangkatnya, dipecat, dan harus melalui sidang dewan penerbangan.
7. Kepatuhan *crew* pesawat militer terhadap prosedur keselamatan penerbangan sudah cukup baik. Namun, terdapat beberapa prosedur yang belum dilaksanakan secara maksimal yaitu penyampaian *safetydemo* sebelum

terbang dan masih terdapat sampah di dalam pesawat

DAFTAR PUSTAKA

1. Adisasmita, Sakti Adji. 2012. *Penerbangan dan Bandar Udara*. Graha Ilmu: Yogyakarta.
2. Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.
3. Undang-Undang Nomor 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia
4. Vivanews. 2015. 10 Tahun, 18 Pesawat TNI Alami Kecelakaan Fatal. <http://nasional.news.viva.co.id/news/read/646437-10-tahun-18-pesawat-tni-alami-kecelakaan-fatal>. Diakses pada tanggal 4 April 2016.
5. Tribunnews. 2016. Inilah Daftar Kecelakaan TNI AU 5 Tahun Terakhir. <http://www.tribunnews.com/nasional/2016/02/11/inilah-daftar-kecelakaan-pesawat-tni-au-setahun-terakhir?page=2>. Diakses pada 4 April 2016.
6. Detiknews. 2016. Daftar Kecelakaan Pesawat TNI Selama 12 Tahun Terakhir. <http://news.detik.com/berita/3138700/ini-daftar-kecelakaan-pesawat-tni-12-tahun-terakhir>. Diakses pada 4 April 2016.
7. BBC Indonesia. 2016. 'Tiga orang tewas' dalam kecelakaan pesawat latihan TNI' Dalam <http://www.bbc.com/indonesia/b>

erita indonesia/2016/02/160210
indonesia pesawatjatuh tigate
was Diakses pada tanggal 7
April 2016.

8. Kompas Nasional. 2016. Dalam <http://nasional.kompas.com/read/2016/03/20/22402651/Ini.Identitas.13.Korban.Helikopter.Jatuh.di.Poso> Diakses pada tanggal 7 April 2016.
9. Bungin, Burhan. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: s.n, 2014

