

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keamanan merupakan aspek terpenting yang harus dimiliki dalam setiap moda transportasi. Salah satu moda transportasi yang harus memiliki standar peraturan keamanan yang ditelaah secara ketat adalah moda transportasi angkutan udara. Jumlah kecelakaan transportasi angkutan udara yang dialami pada seluruh negara di dunia dapat dilihat pada Tabel 1.1.

Tabel 1.1 Data Statistik Kecelakaan Fatal Penerbangan Komersial pada Seluruh Negara di Dunia

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban
2006	33	905
2007	31	773
2008	33	588
2009	31	760
2010	32	943
2011	36	524
2012	23	475
2013	29	265
2014	20	691
2015	14	186
2016	17	258

Sumber: Aviation-Safety.net diakses Januari 2017

Pada Tabel 1.1 menunjukkan bahwa pada Tahun 2010 terjadi 32 kecelakaan fatal dan sebanyak 943 korban meninggal. Pada Tahun 2016 terjadi 18 kecelakaan fatal yang menyebabkan 258 korban meninggal. Hal ini menunjukkan bahwa terjadinya pengurangan jumlah kecelakaan yang berangsur-angsur dari tahun ke tahun, dari yang berjumlah 32 kecelakaan pada Tahun 2010 berkurang menjadi 18 kecelakaan di Tahun 2016, namun risiko yang ditimbulkan akibat kecelakaan semakin besar. Kerugian kecelakaan penerbangan pada saat ini melibatkan pesawat-pesawat besar yang memiliki banyak penumpang serta teknologi canggih dan mahal. Menurut survei yang telah dilakukan oleh *flight safety*

foundation dalam 10 tahun terakhir antara Tahun 2006 sampai dengan Tahun 2016, telah terjadi 317 kecelakaan fatal penerbangan udara di seluruh dunia. Dari 317 kecelakaan pesawat 192 kecelakaan atau 60,5% kecelakaan terjadi di sekitar bandar udara dibandingkan saat fase penjelajahan pada penerbangan. Hal ini membuktikan bahwa kecelakaan kerap kali terjadi pada daerah bandar udara.

Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, setiap badan usaha angkutan udara wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan angkutan udara dengan pedoman pada program keamanan penerbangan nasional. Salah satu bentuk nyata dari peraturan tersebut adalah dengan membentuk unit kerja Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK). Unit kerja PKP-PK memiliki fungsi menyelamatkan jiwa dan harta benda dari suatu pesawat udara yang mengalami kejadian atau kecelakaan di bandar udara serta mencegah, mengendalikan, memadamkan api, melindungi manusia dan barang yang terancam bahaya kebakaran pada fasilitas di bandar udara. Karena fungsi dan tugas yang penting peranannya pada transportasi udara, maka keberadaan PKP-PK perlu diawasi sedemikian rupa sesuai dengan peraturan terkini yang berlaku di Indonesia.

1.2 Rumusan Masalah

Bandar Udara Husein Sastranegara merupakan salah satu bandar udara terpenting di Indonesia yang melayani penerbangan nasional maupun internasional, terletak di Kota Bandung, Jawa Barat. Beberapa kekurangan yang dapat menyebabkan kecelakaan pesawat pada Bandar Udara Husein Sastranegara, di antaranya:

1. Bandar Udara Husein Sastranegara terletak di tengah perkotaan padat penduduk Kota Bandung, Jawa Barat. Selain itu berbahaya jika terjadi kecelakaan dan kebakaran karena berlokasi pada tempat padat penduduk. Lokasi ruang udara yang biasa dipergunakan yaitu bagian bandara arah tenggara-barat laut merupakan daerah rawan untuk penerbangan pada malam hari karena melewati jalur pusat kota dengan banyak gedung bertingkat serta lampu malam yang menjadi halangan dalam penerbangan.

- Bandar Udara Husein terus mengalami pertumbuhan jumlah penerbangan dari tahun ke tahunnya. Jumlah pertumbuhan penerbangan dapat dilihat pada Tabel 1.2.

Tabel 1.2 Jumlah Pergerakan Pesawat pada Bandar Udara Husein Sastranegara Tahun 2009-2015

Tahun	Jumlah penerbangan Domestik	Jumlah penerbangan Internasional	Total Pergerakan Pesawat	Pertumbuhan
2009	2.600	2.811	5.411	33,39%
2010	4.823	3.244	8.067	42,92%
2011	6.315	3.990	10.305	21,72%
2012	11.924	4.986	16.910	39,06%
2013	16.743	5.266	22.009	23,17%
2014	17.982	5.540	23.522	6,43%
2015	21.787	5.920	27.707	15,10%

Sumber: PT. Angkasa Pura II, 2016

Berdasarkan Tabal 1.2 diketahui bahwa Bandar Udara Husein Sastranegara terus mengalami pertumbuhan dalam jumlah penerbangan dari tahun 2009 sampai dengan tahun 2015. Diprediksi akan terus mengalami pertumbuhan jumlah penerbangan sampai dengan tahun 2020. Namun jumlah penerbangan yang terus bertumbuh tidak diimbangi dengan perkembangan bandara yang terhalang tata ruang perkotaan. Hal ini menyebabkan semakin padatnya jadwal penerbangan setiap harinya yang rawan akan terjadinya kecelakaan.

- Panjang landasan pacu bergantung pada suhu, kecepatan dan arah angin, serta tekanan udara di sekitarnya. Di daerah gurun dan di dataran tinggi, umumnya landas pacu yang digunakan lebih panjang daripada yang umum digunakan, karena tekanan udara yang lebih rendah. Bandar Udara Husein Sastranegara merupakan bandara yang terletak di dataran tinggi yaitu lebih dari 700m di atas permukaan laut (742m MDPL). Panjang landasan pacu Bandar Udara Husein Sastranegara 2250m dan telah memenuhi panjang landasan pacu internasional yaitu sepanjang 7000ft atau 2133m (ICAO). Bila dibandingkan, Bandar Udara Husein Sastranegara memiliki landasan pacu atau *runway* yang tergolong pendek bahkan bila dibandingkan dengan bandar udara berkelas internasional

yang berada di Indonesia. Perbandingan panjang *runway* dapat dilihat pada Tabel 1.3

Tabel 1.3 Perbandingan Panjang Runway pada Bandar Udara Berkelas Internasional di Indonesia

Bandar Udara	Letak	Panjang <i>Runway</i> (m)
Husein Sastranegara	Bandung	2250
Ahmad Yani	Semarang	2680
Soekarno Hatta	Jakarta	3660
		3600
		3850
Halim Pernadakusuma	Jakarta	3000
Adi Sumarno	Solo/Surakarta	2600
Ngurah Rai	Bali	3000
Kualanamu	Medan	3750
Adisutjipto	Yogyakarta	2200
Hang Nadim	Riau	4025
El Tari	Kupang	2900
		2670
		3250
Sultan Hasanuddin	Makasar	2500
		3100
Sultan Mahmud Badaruddin II	Palembang	3000

Dari Tabel 1.3 dapat dilihat bahwa bila dibandingkan dengan bandar udara berkelas internasional yang berada di Indonesia, Bandar Udara Husein Sastranegara memiliki *runway* yang tergolong pendek dan hanya sedikit lebih panjang dari Bandar Udara Internasional Adisutjipto di Yogyakarta. Pada saat ini pesawat terbesar yang dapat lepas landas di Bandar Udara Husein adalah pesawat Airbus 320 yang membutuhkan panjang lintasan sekitar 1971m dan Boeing 737-800 yang membutuhkan panjang lintasan sekitar 2070m.

- Bandar Udara Husein Sastranegara juga merupakan pangkalan udara militer (LANUD) yang melayani penerbangan TNI Angkatan Udara bagian dari komando operasi angkatan udara I (Koopsau I) dengan pusat komando yang terletak di Lampung Timur. Bandar Udara Husein Sastranegara melayani beberapa penerbangan militer seperti pengangkutan perlengkapan dan peralatan militer maupun atraksi yang dilaksanakan dalam berbagai perayaan kenegaraan yang berisiko untuk terjadinya kecelakaan. Seperti jatuhnya pesawat Fokker-29 pada 2009 milik TNI-AU yang menewaskan 24 orang, serta

kecelakaan pesawat latih AS-202 pada Bandung Airshow 2012 yang menewaskan dua orang. Kecelakaan pesawat pada Bandung *Air Show* dapat dilihat pada Gambar 1.1 dan Gambar 1.2, sedangkan kecelakaan pesawat Fokker-29 dapat dilihat pada Gambar 1.3.



Gambar 1.1 Kecelakaan Pesawat pada Bandung Air Show 2009
Sumber: www.bbc.com, 2009



Gambar 1.2 Kecelakaan Pesawat Fokker-29 Milik TNI-AU
Sumber: www.kompas.com, 2012



Gambar 1.3 Dampak Kebakaran Akibat Kecelakaan Pesawat Fokker-29
Sumber: www.kompas.com, 2012

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi serta mengkaji kesesuaian sarana dan prasarana PKP-PK Bandar Udara Husein Sastranegara sesuai dengan peraturan dan undang-undang terkini yang berlaku di Indonesia.

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup yang dilakukan pada penelitian ini adalah:

1. Dari banyaknya unit yang terlibat terhadap kesiapsiagaan bencana kecelakaan dan kebakaran di Bandar Udara Husein Sastranegara, penelitian hanya difokuskan pada kesesuaian unit PKP-PK.
2. Unit PKP-PK yang ditinjau kesesuaiannya meliputi ketentuan manajemen dan ketentuan teknis. Standar operasional prosedur hanya sebagai tinjauan literatur yang tidak diikutsertakan dalam analisis kesesuaian.
3. Peraturan yang digunakan adalah:
 - a. Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP. 14 Tahun 2015 Tentang Persyaratan Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK);
 - b. Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/301/V/2011 Tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-10 Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara.
4. Dari keseluruhan peraturan, unit PKP-PK yang ditinjau tidak melibatkan peraturan unit PKP-PK dengan prosedur khusus yang melibatkan unit PKP-PK helikopter karena helikopter yang berada pada Bandar Udara Husein tidak terbuka bagi komersial dan bandar udara perairan/*waterbase* karena Bandar Udara Husein Sastranegara tidak berlokasi di daerah pantai atau berhubungan langsung dengan perairan.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan adalah:

- BAB I : Pendahuluan, berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, ruang lingkup, dan sistematika penulisan.
- BAB II : Tinjauan Pustaka, berisi tentang penjelasan mengenai kebakaran, unit PKP-PK, persyaratan operasional unit PKP-PK, dan persyaratan teknis unit PKP-PK.
- BAB III : Metode Penelitian, berisi diagram alir penelitian, studi wilayah dan waktu penelitian, metode pengumpulan data, instrumen alat bantu, serta metode analisis.
- BAB IV : Analisis Data, berisi hasil observasi, rangkuman hasil observasi, analisis data, dan rekomendasi.
- BAB V : Simpulan dan Saran, berisi simpulan hasil penelitian dan saran terhadap penelitian selanjutnya.

