

**ANALISIS SUMBER DAYA MANUSIA LULUSAN ALUMNI SEKOLAH TINGGI
PENERBANGAN INDONESIA GUNA Mendukung KESELAMATAN PENERBANGAN
DI BANDAR UDARA Cakrabhuwana – CIREBON**

Pribadi Asih

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia

ABSTRAK: Studi analisis sumber daya manusia lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh informasi dengan fakta dilapangan dengan sumber daya manusia lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia, sehingga lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia memenuhi sesuai dengan kebutuhan di Bandar Udara Cakrabhuwana Cirebon. Adakah kendala dalam memenuhi kebutuhan lulusan. Untuk mencapai tujuan tersebut digunakan metode penelitian Deskriptif Analisis dan Pengamatan di lapangan. Dalam Penelitian ini, dimana penelitian menggambarkan keadaan yang disertai analisis secara jelas sumber daya manusia lulusan STPI dengan data-data serta permasalahan yang ada, dengan memberikan kesimpulan dan saran.

Kata Kunci: Analisis sdm, Alumni STPI

ABSTRACT: *Analysis study of human resources graduates of Indonesian Aviation College, this study aims to obtain information with the facts in the field of human resources graduates of STPI, so that STPI graduates meet according to the needs at Cirebon Cakrabhuwana Airport, are there obstacles in fulfilling the needs of STPI graduates. To achieve this goal, descriptive research and observation research methods in the field are used. In this study, where the research describes a situation that is accompanied by a clear analysis of STPI graduate human resources with existing data and problems, by providing conclusions and suggestions.*

Keyword: *Analysis study of human resources, graduates of STPI*

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Bandar Udara di Indonesia dibagi dalam kelas-kelas yakni Bandar Udara Kelas I Khusus, Bandar Udara kelas I, Bandar Udara Kelas II, Bandar Udara Kelas III, dan Bandar Udara kelas IV sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 7 Tahun 2008.

Bandar Udara Cakrabhuwana adalah sebuah bandar udara di Kabupaten Cirebon-Jawa Barat. Bandar Udara ini diapit oleh dua desa yaitu Desa Ciperna dan Desa Karang Manjang, merupakan bandar udara kelas III yang dikelola oleh Ditjen Hubud. Sebagai bandara umum, juga digunakan sebagai tempat pelatihan penerbang di Sekolah Penerbang (Flying School) Sewasta, TNI Dan Polri. Bandar udara ini memiliki satu *runway* dengan dua *designator* 04 dan 22. Letak *runway* yang sekaligus menjadi pemisah antara dua desa, dan melayani setiap bulan sekitar 213 pergerakan pesawat. Untuk itu diperlukan sumber daya manusia Alumni lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI) dalam mendukung keselamatan penerbangan di Bandar Udara Cakrabhuwana – Cirebon.

Untuk itu Sumber daya manusia lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia satu faktor yang dapat mendukung keselamatan Penerbangan. Di Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia menyelenggarakan diklat Diploma II, Diploma III, Diploma IV, yang berasal dari SLTA yang sederajat, Aparatur (DIPA), Jenjang Upgrading/lanjutan dan Diklat-diklat pendek.

Di Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI) menyelenggarakan Diklat yang terdiri dari 4 (empat) Jurusan pendidikan Penerbangan dan setiap jurusan sebagai berikut, 1. Jurusan Penerbang terdiri dari 3 (tiga) Program Studi, 2. Jurusan Teknik Penerbangan terdiri dari 4 (empat) Program Studi, 3. Jurusan Keselamatan Penerbangan terdiri dari 4 (empat) Program Studi dan 4. Jurusan Manajemen Penerbangan terdiri dari 3 (tiga) Program Studi.

Untuk itu Peneliti melakukan penelitian pada tanggal 21 Agustus 2014 dalam rangka mendukung Keselamatan Penerbangan, saat ini sumber Daya Manusia Alumni Lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI)

sangat dibutuhkan baik secara kuantitatif maupun kualitatif di Bandara Cakrabhuwana Cirebon.

Dengan latar belakang tersebut di atas, Peneliti mencoba mengadakan penelitian dengan judul "Analisis Sumber Daya Manusia Alumni Lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI) Guna mendukung keselamatan Penerbangan di Bandara CakraBhuwana –Cirebon".

2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas Peneliti dapat mengidentifikasi masalah penelitian sebagai berikut :

- a. Apakah jumlah Sumber Daya Manusia khususnya Alumni lulusan STPI di Bandar Udara Cakrabhuwana Cirebon masih terbatas?
- b. Apakah sudah dilaksanakan pengembangan Sumber Daya Manusia Alumni Lulusan STPI agar dapat mendukung keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Cakrabhuwana Cirebon ?
- c. Apakah ada kendala dalam memenuhi kebutuhan sumber daya Alumni STPI ?

3. Batasan Masalah

Dalam menganalisa Sumber Daya Manusia Alumni lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI), peneliti membatasi sumber daya manusia lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia, baik ditinjau dari segi kuantitas maupun kuantitas dalam rangka mendukung Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara CakraBhuwana –Cirebon.

4. Rumusan Masalah

Bagaimana Sumber Daya Manusia Alumni lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI) guna mendukung Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara CakraBhuwana –Cirebon ?

5. Tujuan Penelitian

- a. Mengetahui dan menganalisa sumber daya manusia/personill Alumni lulusan STPI, fasilitas dan sarana di Bandar Udara Cakrabhuwana Cirebon.
- b. Untuk mengetahui dengan fakta dilapangan dengan SDM Alumni lulusan STPI, sehingga lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI) memenuhi

sesuai dengan kebutuhan di Bandar Udara Cakrabhuwana Cirebon.

B. KAJIAN PUSTAKA

1. Pengertian Bandar Udara (Aerodrome)

- a. Menurut annex 14 dan Document 4444, ATM/501, ICAO: Bandar Udara adalah suatu daerah yang terletak di darat maupun di air (mencakup beberapa bangunan – bangunan, instalasi – instalasi, peralatan) yang seluruhnya atau sebagian digunakan untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat di darat.
- b. Berdasarkan Keputusan Menteri Nomor 54 Tahun 2004 tanggal 21 Mei 2004, Bandar Udara adalah lapangan terbang yang digunakan untuk lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan bongkar muat kargo atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antara moda transportasi

2. Klasifikasi Daerah Di Bandar Udara

Bandar udara memiliki sisi udara (*airside*) dan sisi darat (*landside*). Sisi udara (*airside*) adalah bagian dari bandar udara untuk pengoperasian pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah khusus yang tidak terbuka untuk umum. terbatas wajib memiliki izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara dan dilakukan pemeriksaan keamanan.

3. Sumber Daya Manusia/ Personil

- a. Berdasarkan Undang-Undang 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Selanjutnya disebut personil adalah personil yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.

- b. Pengertian Sumber Daya Manusia

Keberhasilan suatu perusahaan sangat ditentukan oleh kegiatan peranan sumber daya manusia. Di dalam suatu perusahaan atau organisasi pemerintahan, fungsi-fungsi dasar manajemen memegang peranan penting oleh karenanya manajemen sumber daya manusia harus memberikan pelayanan yang terbaik terhadap kebutuhan pekerja.

- c. Pengertian Perencanaan sumber daya manusia

Adalah Proses Analisis dan identifikasi tersedianya dan kebutuhan akan sumber daya manusia, sehingga organisasi tsb dpt mencapai tujuan.

4. Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI) adalah perguruan tinggi kedinasan dilingkungan Kementerian Perhubungan yang mempunyai tugas pokok Pelaksanaan/ menyelenggarakan program pendidikan profesional dibidang penerbangan.

Menurut KM 64 tahun 2000 Tentang Organisasi & Tata Kerja STPI. STPI memiliki tugas untuk Menyelenggarakan Program Pendidikan Profesional di bidang penerbangan.

Visi STPI yaitu terwujudnya lulusan yang diakui secara nasional dan international untuk menuju pusat unggulan (Center of Exellent) yang berstandar international pada tahun 2015

Misi STPI yaitu :

- a. Menyelenggarakan pendidikan & pelatihan di bidang penerbangan
- b. Menyelenggarakan penelitian teknologi terapan di bidang penerbangan
- c. Mencerdaskan kehidupan bangsa, melalui SDM bidang penerbangan yang memiliki iman dan takwa, berkualitas internasional, mampu bersaing, mandiri dan profesional
- d. Menyediakan sistem data dan informasi yang akurat

Sasaran STPI yaitu :

- a. Terwujudnya STPI sebagai perguruan tinggi yang aktif dalam membangun masyarakat dan lingkungannya yang berdasarkan pada pengembangan IPTEK untuk mewujudkan pembangunan berkelanjutan.
- b. Semakin meningkatnya dan meratanya infrastruktur pendidikan tinggi yang memadai untuk menyelenggarakan Tridharma Perguruan Tinggi di semua unit kegiatan secara proporsional.
- c. Meningkatkan kualitas pelayanan pada STPI yang berbasis Teknologi Informasi secara terpadu.

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia terdiri dari 4 Jurusan dan 14 Program Studi sebagai berikut:

- a. Jurusan Penerbang
 - 1) Program Studi Penerbang Sayap Tetap
 - 2) Program Studi Penerbang Sayap Tetap
 - 3) Program Studi Operasi Pesawat Udara
- b. Jurusan Teknik Penerbangan
 - 1) Program Studi Teknik Pesawat Udara
 - 2) Program Studi Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara
 - 3) Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan
 - 4) Program Studi Teknik Listrik Bandara
 - 5) Program Studi Teknik Mekanikal Bandara
- c. Jurusan Keselamatan Penerbangan
 - 1) Program Studi Pemanduan Lalu Lintas Udara
 - 2) Program Studi Penerangan Aeronautika
 - 3) Program Studi Komunikasi Penerbangan
 - 4) Program Studi Pertolongan Kecelakaan Penerbangan – Pemadam Kebakaran
- d. Manajemen Penerbangan
 - 1) Operasi Bandar Udara
 - 2) Manajemen Transportasi Udara
 - 3) Administrasi Perhubungan Udara

Pengguna Lulusan

- a. UPT Ditjend Perhubungan Udara (Bandara dan Otorita Bandara)
- b. PT. Angkasa Pura I (*Persero*)
- c. PT. Angkasa Pura II (*Persero*)
- d. Perum LPPNPI
- e. Perusahaan Penerbangan BUMN
- f. Perusahaan Penerbangan BUMS
- g. Perusahaan BUMS

C. METODOLOGI DAN GAMBARAN UMUM

1. Metode Penelitian

Metode Penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah menggunakan metode Deskriptif Analisis dan Pengamatan di Lapangan. Dalam Penelitian ini, dimana penelitian menggambarkan keadaan yang disertai analisis secara jelas sumber daya manusia Alumni lulusan STPI di Bandar Udara Cakrabhuwana–Cirebon,dengan permasalahan yang ada serta memberikan kesimpulan dan saran.

2. Teknik Pengumpulan Data

Untuk melaksanakan penelitian peneliti menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

- a. Mengajukan proposal penelitian
- b. Setelah Proposal disetujui, minta surat pengantar dari STPI untuk Kepala Bandar Udara Cakrabhuwana – Cirebon. Dan isi surat tsrsebut perihal pemberitahuan sekaligus ijin untuk penelitian.
- c. Langkah selanjutnya mengadakan Yaitu teknik pengumpulan data dengan cara tinjauan langsung ke lapangan dan dari Bandar Udara Cakrabhuwana Cirebon. Dan melakukan sebagai berikut :
 - 1) Mengumpulkan data sekunder.
 - 2) Wawancara dengan para pejabat terkait
 - 3) Daftar Pustaka.
- d. Setelah itu dalam penelitian, melakukan pengumpulan datayang relevan dengan judul penelitian.
- e. Menyusun data dalam bentuk laporan hasil penelitian
- f. Langkah terakhir menyerahkan hasil penelitian pada Unit PPM

3. Gambaran Umum



Gambar 1. Bandar Udara Cakrabhuwana

Informasi tentang Bandara Udara Cakrabhuwana

- | | |
|--|---|
| 1. Nama Bandar Udara | : Cakrabhuwana |
| 2. Nama Daerah | : Cirebon /Jawa Barat |
| 3. Kelas Bandar Udara | : III (tiga) |
| 4. Pengelola | : Direktorat Jenderal Perhubungan Udara |
| 5. Jam Operasi | : 08.00 s/d 16.00 WIB |
| 6. Klasifikasi Operasi (Visual/Instrument) | : Visual |

7. Kemampuan Operasi : Visual/Day
(Visual/Instrument/
Day/Night)
8. Pesawat terbesar yang beroperasi : Fokker 50, Dash 7, CN 235, Cessna, atau sejenis dan dibawahnya
9. Temperatur rata – rata : 31 Derajat Celcius
10. Koordinator Bandar Udara (ARP) : 05 45’ 22.75” S 108 32’ 18.67” E
11. Elevasi : 85 Feet
12. Alamat / Kode Pos : Jl. Jenderal Sudirman No. 01 Cirebon Kode Pos 45144 Telepon/ Fiximile: (0231)484085/FAX 484085

a. Sumber Daya Manusia Kesempatan Penerbangan Bandara Udara Cakrabhuwana (Lihat lampiran)

b. Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Bandara Udara Cakrabhuwana (Lihat lampiran)

D. PEMBAHASAN

1. Analisa Masalah

a. Jumlah Sumber Daya Manusia

- 1) Personil Pemandu Lalu Lintas Udara (PLLU) yang ada 6 orang, idealnya adalah 8 orang untuk melayani pergerakan pesawat yang berjumlah 180 perhari dirasa tidak optimal dan mengakibatkan kelelahan bagi personil Lalu Lintas Udara (LLU). Jika jumlah Lalu Lintas Udara tidak ditambah dikhawatirkan mengancam keselamatan penerbangan. Lalu petugas Briefing office (BO) pun hanya 1 Orang, sehingga yang bersangkutan bilaberhalangan datang dan tidak orang lagi yang bertugas BO atau petugas ini pun tidak bisa pergi keluar, karena harus stanby, Ini akan meyebabkan kejenuhan.
- 2) Personil PKP-PK yang berjumlah 7 orang, kalau ditinjau dari jumlah sudah cukup, tetapi dari sumber daya manusianya dari segi kecakapan dan pendidikan masih kurang artinya belum mencapai kualitas dan dikhawatirkan bila terjadi kecelakaan pesawat, mereka dalam melaksanakan tugasnya belum optimal.

- 3) Personil Aviation Security yang berjumlah 14 Orang, dari segi jumlah sudah cukup tetapi dari segi kualitas belum, karena ada 8 orang yang belum memiliki kecakapan Avsec. Hal ini sangat membayakan dari segi keamanan dan ini sangat berhubungan dengan keselamatan penerbangan. Karena jangan sampai ada Teroris atau benda-benda yang berbahaya /dangersgods sampai masuk di pesawat maupun di area bandara. Karena Bandara inimelayani juga pesawat carter. Personil ini dapat menjaga keamanan di Area Runway, menjaga orang-orang agar tidak bebas lalu lalang di Area tersebut, karena sangat mengancam keselamatan maupun keamanan penerbangan.
- 4) Personil Operasional, personilnya belum ada, padahal ini perlu personil melaksanakan tugas ini, karena personil ini juga mendukung Keselamatan dan keamanan penerbangan

b. Arus Lalu Lintas Angkutan Udara

Pada tabel 2 arus lalu lintas angkutan udara (lampiran) menginformasikan pada tahun 2013, bandar udara cakrabhuwana terjadi pergerakan pesawat jumlahnya 2556 pergerakan (berangkat dan datang). Pesawat yang beroperasi di bandara Cakrabhuwana adalah pesawat milik Flying School, TNI dan POLRI.

Dari gambaran jumlah pergerakan pesawat diatas sangat memerlukan sumber daya manusia pendukung keselamatan penerbangan baik dari segi kuantitas maupun kualitas guna mendukung keselamatan penerbangan dan permasalahan –permasalahan yang ada perlu ditindak lanjuti.

c. Fasilitas Keselamatan Penerbangan.

- 1) Fasilitas Lampu atau pendaratan VAVI/PAPI belum ada fasilitas bantuan pendaratan, padahal ini diperlukan, dikarenakan Bandara ini melayani Flying School bila diperlukan untuk latihan terbang malam atau bila ada pesawat carter yang datang pada malam hari. Lalu Traffic Light 1 unit yang rusak dan sampai sekarang belum diperbaiki. Dan ini sangat membahayakan pergerakan pesawat di Apron maupun Runway. Kemudian Wind Soch yang sudah menurun karena isi anginnya kurang, sehingga tidak berfungsi.

2) Fasilitas Komunikasi

Recorder atau alat rekam yang rusak, alat ini yang akan merekam percakapan antara ATC dengan Pilot. Dan alat ini sangat dibutuhkan bila terjadi kecelakaan pesawat dan akan diketahui dari percakapan tersebut.

Interphone yaitu telpon untuk koordinasi diantara Internal Tower dengan yang terkait dan sekarang dengan kondisi rusak. Alat ini dibutuhkan seandainya terjadi kecelakaan akan cepat berkoordinasi dengan orang-orang terkait.

VHF Air Band adalah alat komunikasi percakapan antara ATC dengan pilot, jumlahnya 1 unit dan alat ini yang paling penting. Dilihat dari data dlm kondisi rusak, tetapi waktu peneliti meninjau ke lapangan ternyata sudah diperbaiki dan dpt berfungsi kembali.

Handy talky jumlah 2 dan kondisi rusak, sehingga komunikasi didarat diantara petugas terkait terputus atau tdk dpt berkoordinasi.

3) Sarana/ gedung

Mobil Pemadam kebakaran baru saja ada, tetapi garasi mobil tersebut belum ada, hal ini akan mempengaruhi perawatan kendaraan tersebut, Karena bila dibiarkan kepanasan dan hujan akan berakibat kendaraan tersebut secara fisik akan rusak.

2. Pemecahan Masalah

a. Sumber Daya Manusia Lulusan Alumni STPI

Dilihat dari gambar diatas Lulusan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia, dimana lulusan yang banyak adalah jurusan Keselamatan Penerbangan dan lulusan yang paling sedikit adalah Jurusan Manajemen.

1) Sumber Daya Manusia/Personil Pemandu Lalu Lintas Udara yang ada berjumlah 6 orang, untuk melayani pergerakan berjumlah 213 pergerakan dalam sebulan diperlukan penambahan personel 2 orang menjadi jumlah yang ideal yaitu 8 orang. Diharapkan dengan jumlah 8 orang, mereka dapat bekerja dibagi 2 shif yaitu shif pagi dan siang. Dengan demikian mereka tidak mengalami kelelahan dan kejenuhan.

2) Personil BO(Briefing Office) yang berjumlah 1 orang dirasa perlu penambahan 1 orang lulusan PA (Penerangan Aeronautika) hingga berjumlah 2 orang. Diharapkan dapat lebih optimal dalam melaksanakan tugasnya.

3) Personil Pemadam Pertolongan Kecelakaan Penerbangan berjumlah 7 orang dirasa sudah cukup, tetapi diperlukan pengembangan sumber daya manusia dengan memberikan kesempatan pendidikan/ upgrading dan pelatihan-pelatihan kelas pendek/short course sesuai dengan kebutuhan. Apalagi mobil pemadam kebakaran baru saja ada, jd diperlukan pelatihan pengendara sesuai dengan stknnya.

4) Sumber Daya manusia di bidang Listrik Bandara, kalau ditinjau dari segi jumlah dan kualitas sudah memadai.

5) Sumber daya manusia di bidang Telekomunikasi Navigasi Udara, ditinjau dari jumlah maupun kualitas, yang ada 2 orang dan agar dapat bekerja lebih optimal perlu ditambah 2 orang lulusan STPI serta segi kualitas 2 orang sudah berkualitas.

6) Di Bandara Cakrabhuwana disamping melayani Flying School juga melayani pesawat carter. Artinya perlu petugas yang melayani disisi darat. Seperti petugas AMC yang mengatur pergerakan pesawat di Apron dan Marsheller yang mengatur ketertiban parkir di Apron. Dan juga personil Hygiened dan sanitasi, karena personil ini juga menjaga kebersihan maupun kesehatan di lingkungan Bandara, apalagi banyak anak-anak yang sekolah penerbang yang mangkal di Bandara.

7) Sumber Daya Manusia/Personel Aviation Security yang berjumlah 14 orang, tetapi 8 orang belum memiliki STKP atau hanya berijazah SMA/SMK, jadi mereka segera diberi kesempatan untuk mengikuti pelatihan-pelatihan sesuai dengan kebutuhan. Diharapkan mereka dapat melaksanakan tugasnya dengan optimal.

b. Fasilitas – Fasilitas Keselamatan Penerbangan

1) Fasilitas lampu atau pendaratan VAVI/PAPI fasilitas ini sangat dibutuhkan, dalam rangka pendaratan malam hari dan traffic light rusak, ini bisa diganti dengan dibangun pos penjagaan dari satpam/security. Jadi mereka bisa

- mengawasi dan mencegah orang yang lalu lalang disekitar runway.Lalu Wind Soch perlu diperbaiki, agar dapat berfungsi.
- 2) Alat rekam /Recorder harus segera diperbaiki, agar dapat merekam percakapan antara ATC dengan Pilot, sehingga bila terjadi kecelakaan akan segera dapat ditindak lanjuti.
 - 3) Waktu Peneliti datang alat X-Ray rusak sudah 3 bulan, dan ini harus segera diperbaiki atau ditambah satu lagi, karena alat ini adalah mencegah benda-benda dangersgood dapat lolos kedalam pesawat atau di area sisi udara. Karena sangat mengancam keselamatan penerbangan.
 - 4) VHF Airband yang tersedia hanya satu, dan bila alat ini rusak maka komunikasi antara ATC dengan Pilot terputus, sehingga akan mengancam keselamatan penerbangan. Jadi perlu ditambah satu, agar bila yang satu rusak , masih ada cadangannya.
 - 5) Handy Talky yang tersedia dua, dalam kondisi rusak. Padahal alat komunikasi penting unt koordinasi di sisi darat dengan petugas terkait. Agar lebih optimal komunikasi diantara petugas, diperlukan 3 handy talky yang baru.
 - 6) Interphone adalah alat komunikasi diantara Unit terkait, alat ini dalam kondisi rusak, akhirnya mereka menggantikannya dengan HP milik pribadi.Sehingga komunikasi tidak efektif, krn dengan menggunakan HP pribadi, mereka jarang berkomunikasi. Untuk itu diperlukan Interphone baru, sehingga mereka dapat berkomunikasi tanpa memikirkan pulsa dan komunikasi dapat efektif dan efisien.

E. PENUTUP

1. Kesimpulan

- a. Sumber Daya Manusia Alumni Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia di bidang Keselamatan Penerbangan ditinjau dari Kuantitas maupun Kualitas masih terbatas.
- b. Fasilitas yang mendukung keselamatan Penerbangan juga belum memadai atau masih terbatas.
- c. Sarana fisik seperti tempat mobil pemadam kebakaran belum ada dan keamanan landasan pacu, seperti pos satpam juga belum ada, sehingga orang lalu lalang bebas menyebrang di area landasan pacu.

2. Saran

- a. Perlunya menambah jumlah maupun pengembangan sumber Daya Manusia Alumni STPI terutama personil yg mendukung keselamatan Penerbangan :
 - 1) PLLU/ATC dengan menambah 2 Orang yang sudah lulus dari D.III. PLLU
 - 2) TNU menambah 2 Orang yang sudah lulus dari D.III. TNU
 - 3) PA/AIS 1 Orang yang sudah lulus dari DIII, PA.
 - 4) PKP-PK perlunya mengikuti pendidikan Senior 3 Orang dan Junior 3 orang.
 - 5) Avsec, 8 orang mengikuti Pra basic Avsec, 1 Orang mngikuti Basic Avsec, 3 orang mengikuti Junior Avsec, 1 orang mengikuti Senior Avsec dan 1 orang mengikuti pelatihan-pelatihan yg sesuai kecakapannya.
- b. Fasilitas –fasilitas yang mendukung Keselamatan Penerbangan :
 - 1) Vasi/Papi Fasilitas bantuan pendaratan perlu diadakan, krn di Bandara ini disamping digunakan utk latihan dari sekolah Penerbangan, digunakan pendaratan utk pesawat carter.
 - 2) Trafic Light yang rusak dapat diganti dengan pembuatan pos satpam, sehingga ada yang menjaga di area sisi udara, agar orang tidak bebas lalu di area runway dan ini akan mengancam keselamatan maupun keamanan Penerbangan.
 - 3) CCTV perlunya dipasang ditempat-tempat yang strategis , sperti di area Taxi way atau di Apron, dsbnya, agar dapat dimonitor aktivitas-aktivitas di sisi udara maupun di sisi darat.
 - 4) Recorder alat perekam percakapan antara ATC dan Pilot, perlu ditambah satu, agar bila yang satu rusak, masih ada cadangannya.
 - 5) VHF Air band, alat komunikasi antara ATC dg Pilot, juga perlu ditambah satu,
 - 6) Handy Talky, alat komunikasi di sisi darat yg ada 2 rusak dan perlu dibeli 4, agar koordinasi diantara petugas terkait dpt lancar.
 - 7) X Ray , ada 1 dan dlm kondisi rusak, agar segera diperbaiki atau ditambah satu, agar dari segi keamanan terjaga.

- 8) WindSock yang kondisi menurun, agar segera diperbaiki.

DAFTAR PUSTAKA

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor P Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 07 Tahun 2008, Tentang **Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Bandar Udara**, Jakarta, Departemen Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Udara 2008
2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2004, Tentang **Program Nasional Penerbangan Nasional Penerbangan Sipil**, Jakarta, Departemen Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Udara 2004
3. International Civil Aviation Organization, Doc. 4444, Tentang **AirTraffic Management**, Fifteenth Edition, Montreal, 2007
4. Undang-undang Nomor 01 Tahun 2009, Tentang **Penerbangan**, Jakarta, Departemen Perhubungan Direktorat Jendral Jendral Perhubungan Udara
5. Moegandi, Achmad, 1993, **Penerbangan Sipil Definisi, Informasi, Istilah dan Jargon**, Jakarta, Gramedia Pustaka Utama
6. Sukajaya, Cholid, 2013, **Encyclopedia Of Civil Aviation Terminology**, Edisi Pertama, Jakarta, Rajawali

Lampiran

Tabel 1. Jumlah personil Bandar Udara Cakrabhuwana-Cirebon

NO	UNIT KERJA	KLASIFIKASI PERSONIL	SUB JUMLAH	TOTAL	KETERANGAN
1.	LALU LINTAS UDARA	A T S	2	2	
		F.S.O	0	0	
		J A T C	0	0	
		S A T C	2	2	
		R A T C	0	0	
		NON ATC	2	2	
		Jumlah Personil	6	6	
		2.	PKP – PK	BELUM TERDIDIK	-
PRA BASIC	-			-	
BASIC	3			3	
JUNIOR	3			3	
SENIOR	1			1	
ADVANCE	-			-	
TENAGA BANTUAN	-			-	
Jumlah Personil	7			7	
3.	AVIATION SECURITY	NON AVSEC	8	8	
		PRA BASIC	1	1	
		BASIC	3	3	
		JUNIOR	1	1	
		SENIOR	1	1	
		ADVANCE	-	-	
		Jumlah Personil	14	14	
		4.	OPERASIONAL	Airport Information	-
Terminal Inspektur AMC	-			-	
Marsshaller	-			-	
Operator Garabarata	-			-	
Supervaiser	-			-	
Pekerjaan Hygiene & Sanitasi	-			-	

Tabel 2. Jumlah pergerakan pesawat Bandar Udara Cakrabhuwana-Cirebon

NO	Bln	Pesawat		Penumpang		Bagasi (Kg)		Kargo (Kg)		Pos (Kg)		Keterangan
		Dtg	Brkt	Dtg	Brkt	Bgkr	Muat	Bgkr	Muat	Bgkr	Muat	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Jan	80	80	-	-	-	-	-	-	-	-	Pesawat terdiri dari: FLYING SCHOOL, TNI DAN POLRI
2	Peb	139	139	-	-	-	-	-	-	-	-	
3	Mar	111	111	-	-	-	-	-	-	-	-	
4	Apr	121	121	-	-	-	-	-	-	-	-	
5	Mei	135	135	-	-	-	-	-	-	-	-	
6	Juni	78	78	-	-	-	-	-	-	-	-	
7	Juli	91	91	-	-	-	-	-	-	-	-	
8	Agst	72	72	-	-	-	-	-	-	-	-	
9	Sep	140	140	-	-	-	-	-	-	-	-	
10	Okt	102	102	-	-	-	-	-	-	-	-	
11	Nop	120	120	-	-	-	-	-	-	-	-	
12	Des	89	89	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Jmlah	1278	1278	0	0	-	-	-	-	-	-	-