# KESIAPAN SKADRON UDARA 5 DALAM RANGKA

**PENGAMANAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA II**

*(READINESS OF AIR SQUADRON 5 FOR SECURING SEA LANE IN THE INDONESIAN*

*ISLANDS II)*

Devi Oktaviandra, Surya Wiranto, Agus Winarna

Program Studi Strategi Pertahanan Udara

Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan

(*devicamar48@gmail.com*)

**Abstrak-** Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah Alur laut yang ditetapkan sebagai alur untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan konvensi hukum laut internasional. ALKI II merupakan salah satu bagian dari Alur Laut Kepulauan Indonesia yang membentang dari Selat Lombok–Selat Makassar–Laut Sulawesi, dimana potensi ancaman berasal dari imbas konflik Blok Ambalat, seperti digunakannya wilayah ALKI II untuk manuver angkatan perang negara tetangga dan imbas lepasnya pulau Sipadan dan Ligitan, seperti penangkapan ikan dan sumber daya alam lainnya secara ilegal. Dalam operasi pengamanan ALKI II sendiri saat ini kurang ditemukannya kerjasama yang baik dalam setiap satuan udara, hal ini diakibatkan karena kurangnya kerjasama dan komunikasi timbal balik antara gabungan udara, atau dapat dikatakan operasi PAM ALKI II ini dilakukan secara individual. Penelitian ini dibuat dengan tujuan antara lain untuk menganalisis kesiapan pesawat Boeing 737-200 dan profesionalisme personel Skadron Udara 5 dalam rangka pengamanan ALKI II, menganalisis faktor dan kendala yang dihadapi Skadron Udara 5 dalam operasi pengamanan ALKI II, dan menganalisis penyiapan profesionalisme personel Skadron Udara 5. Pada saat operasi kendala koordinasi terkadang tidak berjalan dengan baik karena tidak terjalinnya komunikasi dua arah. Selain kerjasama yang kurang baik, profesionalisme para personel dan kesiapan pesawat dapat mempengaruhi keberhasilan dalam operasi pengamanan. Kurangnya kesempatan dalam mengikuti pendidikan, kursus, maupun latihan yang di selenggarakan oleh Mabes TNI AU maupun pabrik pembuat peralatan inilah yang membuat kurangnya profesionalitas. Prioritas pembinaan yang harus diutamakan adalah tercapainya tingkat kemampuan profesionalisme para penerbang dan pendukung penerbangan yang memiliki kualifikasi dan kemampuan dasar operasional yang diperlukan.

**Kata kunci** : Alur Laut Kepulauan Indonesia, Pengamanan, ALKI II, Hukum Laut Internasional, Kesiapan Pesawat, Profesionalisme Personel, Skadron Udara 5.

***Abstract-*** *Indonesian archipelagic sea lane (ALKI) is a sea lane determined as a channel for the implementation of the rights to the archipelago sea lane based on international sea law conventions. ALKI II is one part of the Indonesian Archipelago Sea Channel which stretches from the LombokMakassar Strait to the Sulawesi Sea Strait, where potential threats originate from the conflict impact of the Ambalat Block, such as the use of the ALKI II region to maneuver the armies of neighboring countries and the impact of the release of the island of Sipadan and Ligitan, such as illegal fishing and other natural resources. In the ALKI II security operation itself, there is currently lack of good cooperation found in each air unit, this is due to the lack of cooperation and mutual communication between the combined air, or it can be said that the ALKI II PAM operation is carried out individually. The purpose of this research is to analyze the readiness of Boeing 737-200 aircraft and the professionalism of Air Squadron 5 personnel in the framework of securing ALKI II, analyze the factors and obstacles faced by 5th Air Squadron in the security operation of ALKI II, and analyze the professionalism of 5th Air Squadron personnel. At the time of operation, coordination problems sometimes do not go well because there is no established two-way communication. In addition to poor cooperation, the professionalism of the personnel and aircraft readiness can affect the success of security operations. The lack of opportunities in attending education, courses, and exercises organized by the Indonesian Air Force Headquarters and equipment manufacturers is what makes the lack of professionalism. The priority of coaching that must be prioritized is the achievement of the level of professionalism of the aviators and aviation supporters who have the required qualifications and basic operational skills.*

***Keywords:*** *Indonesian Archipelagic Sea Lane, Security, ALKI II, Internasional Law of The Sea, Aircraft Readiness, Personnel Professionalism, 5th Air Squadron.*

## Pendahuluan

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah Alur laut yang ditetapkan sebagai alur untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan konvensi hukum laut internasional. Alur ini merupakan alur untuk pelayaran dan penerbangan yang dapat dimanfaatkan oleh kapal atau pesawat udara asing diatas laut tersebut untuk dilaksanakan pelayaran dan penerbangan damai dengan cara normal. Penetapan ALKI dimaksudkan agar pelayaran dan penerbangan internasional dapat terselenggara secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang oleh perairan dan ruang udara teritorial Indonesia. ALKI ditetapkan untuk menghubungkan dua perairan bebas, yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Semua kapal dan pesawat udara asing yang mau melintas ke2 utara atau ke selatan harus melalui ALKI. Yang terlibat dalam pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia adalah pihak-pihak yang berwenang dan dibawah koordinasi instansi terkait.

Konvensi ke-3 Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang hukum laut (*United Nation Convention on the Law of the Sea/UNCLOS*), 10 Desember 1982, menjadi awal dirumuskannya hukum laut yang mengakui adanya konsep Negara Kepulauan. Pemerintah Republik Indonesia (RI) kemudian meratifikasi konvensi tersebut dengan Undang-Undang (UU) No. 17 Tahun 1985. Hukum Laut Internasional resmi berlaku sejak 1994 dan mulai saat itu pula bangsa Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk memanfaatkan sumber daya alam, termasuk yang ada di dasar laut dan di bawahnya. Pasal 49 UNCLOS 1982 menyatakan kedaulatan dari negara kepulauan meliputi perairan-perairan yang tertutup oleh garis pangkal. Demikian pula wilayah udara di atasnya dan dasar laut serta tanah di bawahnya.[[1]](#footnote-1)

Pada tahun 1996, Pemerintah RI mengusulkan kepada *International Maritime Organization* (IMO) tentang penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) beserta cabang-cabangnya di perairan Indonesia. Sesuai dengan Pasal 1 ayat 8 UU No. 6/ 1996 tentang Perairan Indonesia, Alur Laut Kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan di bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya. Skadron Udara 5 merupakan Skadron udara operasional yang berada dibawah jajaran Wing 5 Lanud Sultan Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan. Skadron ini bertugas menyiapkan dan mengoperasikan pesawat intai jenis boeing 737–200, untuk melaksanakan operasi dukungan udara yaitu operasi pengintaian udara, SAR terbatas, dan kodal udara. Tugas pokok Sadron Udara 5 yaitu melakukan pengintaian udara strategis serta melakukan pengawasan/pengamanan ZEE dan jalur lintas laut damai di seluruh Indonesia. Pesawat Boeing 737-200 Skadron Udara 5, dilengkapi dengan peralatan penginderaan, peralatan navigasi, serta peralatan komunikasi yang terintegrasi dalam *Mission System* yang dioperasikan melalui *Mission Console*.

Dalam pelaksanaan pengamanan ALKI II harus terjalin sinergisitas antara instansi-instansi yang terlibat seperti unsur pesawat Boeing 737-200 TNI AU selaku unsur pesawat *surveillance* yang bersifat strategis dengan unsur pesawat CN-235 MPA baik yang dioperasikan oleh TNI AL maupun TNI AU yang bertindak sebagai pesawat *surveillance* yang bersifat taktis. Untuk menunjang kesuksesan misi dan operasi yang dijalankan setiap personel Skadron Udara 5 harus memiliki profesionalisme meliputi kemahiran (*skill*), pengetahuan (*knowledge*), adaptasi terhadap perubahan, dan kemandirian. Profesionalisme seorang personel sangat tergantung pada faktor-faktor yang mempengaruhi baik internal dari dalam diri personel maupun faktor eksternal salah satu contohnya adalah kesejahteraan prajurit, dll. Hal inilah penyebab terjadinya perbedaan antara teori dan kenyataan terkait dengan pengaruh profesionalisme dan kesiapan alutista untuk mendukung operasi pengamanan ALKI II. Prajurit yang profesional akan berpengaruh positif terhadap kelancaran setiap operasi dan misi yang dijalankan. Kompetensi seorang prajurit yang profesional sangat dibutuhkan untuk menghadapi berbagai tantangan di era globalisasi seperti saat ini. Dalam UU no.34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia diamanatkan agar pada era reformasi profesionalisme prajurit TNI.

Beberapa kendala dalam kesiapan pesawat seringkali ditemukan personel Skadron Udara 5 kebingungan dalam mengoperasikan teknologi pendukung yang di dalam pesawat Boeing 737-200. Kompetensi personel harus selalu ditingkatkan sesuai dengan perkembangan teknologi yang ada karena teknologi merupakan sesuatu yang sangat dinamis. Teknologi selalu berkembang dengan cepat sehingga penguasaan teknologi yang memadai merupakan bagian yang tak terpisahkan dari profesionalisme seorang prajurit TNI. Oleh karena itu dibutuhkan sebuah solusi agar semua kru pesawat dapat beradaptasi dengan baik terhadap perubahan teknologi yang ada. Fasilitas yang ada juga diharapkan dapat memadai sehingga mendukung dalam peningkatan profesionalisme personel Skadron Udara 5 dan juga dalam menyiapkan pesawat Boeing 737-200.

Pembahasan keamanan dalam hubungan internasional terbagi antara keamanan tradisional dan keamanan non-tradisional, dalam jurnal ini selanjutnya peneliti akan berfokus pada keamanan tradisional. Pemahaman konsep keamanan secara tradisional dalam *International Security studies* merupakan sebuah konsep yang menggunakan “*Use of Force*” dan didefinisikan sebagai “*States Use of Military Force*” dan ancaman sebuah negara didominasi dalam bentuk militeristik.[[2]](#footnote-2)

Dalam mengidentifikasi konsep keamanan maritim menurut Christian Bueger terdapat tiga hal yang harus di perhatikan yakni:

1. '*semiotika*' yang bermaksud untuk memetakan arti yang berbeda dengan menjelajahi hubungan antara maritim keamanan dan konsep lainnya,
2. '*sekuritisasi*' *framework* yang menyediakan sarana untuk memahami bagaimana ancaman yang berbeda termasuk dalam keamanan maritim, dan
3. teori praktek keamanan yang bertujuan memahami apa tindakan yang dilakukan atas nama keamanan maritim.[[3]](#footnote-3)

Selanjutnya Sedarmayanti, mengungkapkan bahwa "*Profesionalisme adalah suatu sikap atau keadaan dalam melaksanakan pekerjaan dengan memerlukan keahlian melalui pendidikan dan pelatihan tertentu dan dilakukan sebagai suatu pekerjaan yang menjadi sumber penghasilan*."[[4]](#footnote-4)

Sedangkan Atmosoeprapto dalam Kurniawan menyatakan bahwa "*Profesionalisme merupakan cermin dari kemampuan (competensi), yaitu memiliki pengetahuan (knowledge), keterampilan (skill), bisa melakukan (ability) ditunjang dengan pengalaman (experience) yang tidak mungkin muncul tiba-tiba tanpa melalui perjalanan waktu.*".[[5]](#footnote-5)

Menurut Martin Jr, (dalam Thoha) karakteristik profesionalisme aparatur yang menjadi indikator profesionalisme kerja pegawai, mencakup:

1. Keahlian (*skill*)

Keahlian merupakan salah satu unsur kematangan yang berkaitan dengan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh dari pendidikan dan pelatihan serta pengalaman. Profesionalisme individu sangat ditentukan oleh tingkat kemampuan atau kemahiran individu yang tercermin dalam perilaku seharihari. Istilah tersebut mengacu kepada potensi individu dalam mengerjakan tugas dan bagiannya. Aspek-aspek dari keahlian terdiri dari aspek potensial, aspek fungsional, aspek personal dan aspek operasional.

1. Kesiapan

Kesiapan dalam menjalankan tugas yang diberikan dan kemauan dalam memberikan kinerja yang baik.

1. Tanggung Jawab

Tuntutan pertanggungjawaban atas setiap kegiatan yang dilakukan untukmenjadi penting bagi berlangsungnya sistem organisasi yang baik berdasarkan kepercayaan.

1. Disiplin

Secara teoritis loyalitas berhubungan dengan tingkat kedisiplinan, terutama dalam hal ketaatan terhadap peraturan yang berlaku.

1. Sikap

Sikap sopan santun, respek, perhatian, keramahan serta dalam komunikasi dengan baik merupakan salah satu sikap yang profesional.[[6]](#footnote-6)

Definisi formal dari *reliability* adalah: peluang sebuah komponen, sub-sistem atau sistem melakukan fungsinya dengan baik, seperti yang dipersyaratkan, dalam kurun waktu tertentu dan dalam kondisi operasi tertentu pula.[[7]](#footnote-7)

Dalam membahas dan menganalisis permasalahan yang ada peneliti menggunakan teori *Air Surveillance*, Teori Guilio Douhet (1869-1930), Teori Sinergitas Stephen R. Covey dan Teori Geopolitik Wawasan Bahari Sir Walter Raleigh dan Alfred Thayer Mahan.

Guilio Douhet memiliki pandangan yang sangat strategis tentang Air Power. Dalam buku berjudul “*Command of The Air*”, salah satu premisnya adalah “*in order toassure victory it is necessary to gain air superiority*”, yang mengandung arti bahwa keunggulan udara merupakan faktor utama dalam menjamin kemenangan. Oleh karena itu mulai saat ini harus dipertimbangkan kemungkinan-kemungkinan ancaman baru yang dapat dideteksi dan diatasi melalui wahana udara. Untuk itu perlu dipikirkan strategi dalam rangka menguasai dan mempertahankan keunggulan di udara. Dengan adanya keunggulan udara yang merupakan produk nyata dari kemampuan teknologi *air surveillance* TNI, maka keamanan wilayah ALKI akan terjamin dari perspektif semua ancaman militer sehingga dapat mendukung kebijakan pemerintah dalam rangka menegakkan kedaulatan NKRI.[[8]](#footnote-8)

## Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif. Penelitian kualitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna (perspektif subjek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan. Selain itu landasan teori ini juga bermanfaat untuk memberikan gambaran umum tentang latar penelitian dan sebagai bahan pembahasan hasil penelitian. Terdapat perbedaan mendasar antara peran landasan teori dalam penelitian kuantitatif dengan penelitian kualitatif. Dalam penelitian kuantitatif, penelitian berangkat dari teori menuju data, dan berakhir pada penerimaan atau penolakan terhadap teori yang digunakan; sedangkan dalam penelitian kualitatif peneliti bertolak dari data, memanfaatkan teori yang ada sebagai bahan penjelas, dan berakhir dengan suatu “teori”[[9]](#footnote-9). Sugiyono mengemukakan penelitian kualitatif sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dengan triangulasi, analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.13

Menurut Nana Syaodih Sukmadinata penelitian deskriptif kualitatif ditujukan untuk mendeskripsikan dan menggambarkan fenomena-fenomena yang ada, baik bersifat alamiah maupun rekayasa manusia, yang lebih memperhatikan mengenai karakteristik, kualitas, keterkaitan antar kegiatan.[[10]](#footnote-10)

Desain penelitian ini menggunakan desain penelitian studi kasus. Dalam riset yang menggunakan desain metode ini, dilakukan pemeriksaan longitudinal yang mendalam terhadap suatu keadaan atau kejadian yang disebut sebagai kasus dengan menggunakan cara-cara yang sistematis dalam melakukan pengamatan, pengumpulan data, analisis informasi, dan pelaporan hasilnya. Sebagai hasilnya, akan diperoleh pemahaman yang mendalam tentang mengapa sesuatu terjadi dan dapat menjadi dasar bagi riset selanjutnya. Studi kasus juga dapat digunakan untuk menghasilkan dan menguji hipotesis.

## Hasil Penelitian

Operasi Sambar Badik 2019 merupakan salah satu operasi pengamananan ALKI II yang melibatkan Skadron Udara 5 Wing Udara 5 Lanud Sultan Hasanuddin Makassar yang dilaksanakan pada tanggal 2 Juli sampai dengan 3 Juli tahun 2019. Operasi ini selain melibatkan satuan dari TNI Angkatan Udara juga melibatkan unsur lain dari TNI Angkatan Laut, dan instansi lain. Dalam melaksanakan Pengamanan ALKI II Skadron Udara 5 menggunakan alutista Pesawat Boeing 737-200 yang berjumlah sebanyak 4 unit. Usia Pesawat Boeing 737-200 seluruhnya rata-rata sudah lebih dari 35 tahun. Penelitian ini berfokus pada kesiapan pesawat Boeing 737-200 dan profesionalisme personel skadron udara 5 yang terlibat dalam operasi pengamanan ALKI II Sambar Badik 2019. Hasil wawancara terhadap personel Skadron Udara 5 yang terlibat Operasi Pengamanan ALKI II Sambar Badik 2019, yang terdiri dari beberapa pertanyaan yang diajukan melalui wawancara. Semua pertanyaan dalam wawancara ini merujuk pada Operasi Pengamanan ALKI II Sambar Badik 2019. Terdapat sebanyak 100 (seratus) personel yang terlibat dalam Operasi Pengamanan ALKI II Sambar Badik 2019.

### **Kesiapan Pesawat Boeing 737-200**

Dalam kesiapan Pesawat Boeing 737-200, Peneliti telah menyusun instrumen berupa daftar wawancara yang ditujukan kepada narasumber. Untuk narasumber yang berasal dari Korps Penerbang Skadron Udara 5.

1. Khusus untuk Alutista pesawat Boeing 737-200, adakah kesulitan dalam pengoperasiannya? jika ada, tolong jelaskan?. Mayoritas narasumber menjawab sejauh ini masih berjalan dengan aman dan lancar.
2. Bagaimana kesiapan pesawat 737-200 dalam Operasi PAM ALKI II? Mayoritas narasumber menjawab kesiapan pesawat masih cukup baik.
3. Apakah saat ini jumlah Pesawat Boeing 737-200 dengan jumlah penerbang dan crew yang ada telah memadai? Jawaban dari narasumber adalah sudah cukup memadai.

Wawancara dengan Kasihar Skadron Udara 5 Mayor (Tek) Hardyansyah. Dengan pertanyaan apakah jumlah fasilitas dan kualifikasi crew saat ini telah memadai dalam mendukung penyiapan pesawat Boeing 737-200. Untuk pertanyaan ini jawaban dari narasumber adalah:

“*Masih belum maksimal, namun sudah diajukan sesuai dengan standar operasional prosedur.*” Dari narasumber yang berasal dari Korps Perwira Tekinik dan Elektro Skadron Udara 5.

1. Khusus untuk Alutista pesawat Boeing 737-200, adakah kesulitan dalam pengoperasiannya? jika ada, tolong jelaskan?. Jawaban dari narasumber adalah setelah pesawat terbang rendah pada ketinggian 2000 (dua ribu) kaki harus dilakukan pemeliharaan berupa *engine wash*.
2. Bagaimana kesiapan pesawat 737-200 dalam Operasi PAM ALKI II? Jawaban dari narasumber selama ini pesawat masih bisa mendukung operasi dengan lancer
3. Menurut pandangan saudara adakah yang perlu dilakukan pembenahan dalam penyiapan pesawat Boeing 737-200? Jawaban dari narasumber adalah modernisasi alutista.
4. Apakah saat ini jumlah Pesawat Boeing 737-200 dengan jumlah ground crew serta air crew yang ada telah memadai? Jawaban dari narasumber adalah sudah cukup memadai.
5. Fasilitas apa saja yang masih kurang (belum tersedia) yang dibutuhkan dalam menunjang kesiapan pesawat Boeing 737-200? Jawaban dari narasumber adalah dibutuhkan *tester* (penguji) dan perlunya diadakan kelas-kelas pembelajaran.
6. Khusus untuk Alutista pesawat Boeing 737-200, adakah kesulitan dalam pengoperasiannya? jika ada, tolong jelaskan?. Jawaban dari narasumber adalah setelah pesawat terbang rendah pada ketinggian 2000 (dua ribu) kaki harus dilakukan pemeliharaan berupa *engine wash*.

Dari narasumber berpangkat bintara dan tamtama beberapa pertanyaan yang diajukan terkait dengan kesiapan pesawat Boeing 737-200 dan hasilnya sebagai berikut:

1. Apa saja kendala saudara dalam menjalankan tugas berkaitan dengan penyiapan pesawat Boeing 737-200 dalam rangka operasi PAM ALKI II? Jawaban dari narasumber adalah masih kurangnya perlengkapan yang ada tidak sebanding dengan jumlah alutista pesawat yang beroperasi.
2. Fasilitas apa saja yang masih kurang (belum tersedia) yang dibutuhkan dalam menunjang kesiapan pesawat Boeing 737-200? Jawaban dari narasumber adalah fasilitas yang masih kurang tersedia berkaitan dengan alat-alat yang digunakan untuk melakukan pemeliharaan pesawat dan juga peralatan keselamatan diri (*safety*)
3. Apakah saat ini jumlah Pesawat Boeing 737-200 dengan jumlah *ground crew* serta *air crew* yang ada telah memadai? Sebagian besar personel bintara dan tamtama menjawab bahwa jumlah personel yang ada saat ini kurang memadai dibandingkan dengan jumlah alutista pesawat yang beroperasi saat ini.

### **Profesionalisme Personel Skadron Udara 5**

Dalam menyiapkan kualitas sumber daya manusia yang handal yang menjadi salah satu kunci dalam keberhasilan dalam setiap misi dan operasi yang dilaksanakan oleh Skadron Udara 5. Beberapa program pelatihan yang dilaksanakan untuk personel. Skadron Udara 5 adalah sebagai berikut:

1. Fundamental

Mengetahui dan memahami karakteristik pesawat pada saat terjadi stall sehingga mampu melaksanakan koreksi dan recovery dengan limitasi yang ditentukan.

1. *Pattern*

Mengetahui, memahami dan mampu melaksanakan take off dan landing dengan menggunakan berbagai macam teknik konfigurasi.

1. *Instrument*

Mengetahui, memahami dan mampu melaksanakan teknik landing dengan menggunakan *instrument approach procedure* menggunakan alat instrument yang ada di pesawat.

1. *Emergency*

Mengetahui, memahami dan mampu melaksanakan recovery pada saat terjadi single engine dan kondisi emergency yang dilaksanakan juga dikombinasikan saat misi operasi atau latihan lain dengan cara simulasi QRH untuk melatihkan CRM.

1. Pengintaian

Mengetahui, memahami dan mampu melaksanakan procedure pengintaian terhadap target serta mampu mengidentifikasi dengan berbagai teknik yang ditentukan.

1. *Night Flight*

Mengetahui, memahami dan mampu melaksanakan familiarisasi kondisi terbang pada malam hari dengan instrument *approach procedure* menggunakan alat instrument yang ada di pesawat.

1. *Navex*

Mengetahui, memahami dan mampu melaksanakan terbang navigasi dengan dengan *procedure* yang ditentukan.

Terkait paparan di atas maka penelitian melakukan wawancara terhadap personel Skadron Udara 5. Pertanyaan untuk Korps Penerbang Skadron Udara 5

1. Sebagai penerbang, kendala apa saja yang dialami dalam melaksanakan operasi PAM ALKI II? Pada pertanyaan ini mayoritas penerbang Skadron Udara 5 menjawab belum ada kendala yang signifikan.
2. Untuk kualifikasi penerbang yang ada saat ini, apakah dirasa telah memadai dalam pelaksanaan PAM ALKI II? Jika belum, apa yang harus dibenahi? Jawaban mayoritas narasumber adalah sudah cukup memadai.

Wawancara dengan Kasihar Skadron Udara 5 Mayor (Tek) Hardiyansyah. Dengan pertanyaan bagaimana sistem pembinaan para crew untuk memenuhi kualifikasi dalam menyiapkan pesawat Boeing 737-200 agar siap melaksanakan operasi. Untuk pertanyaan tersebut jawaban dari narasumber adalah:

“*Adanya rencana pendidikan bertahap mulai dari Fam sampai dengan JMU instruktur*”

Untuk pertanyaan seperti apakah profesionalisme bagi Perwira Teknik/Elektro?. Jawaban narasumber adalah memahami dan melaksanakan tugas yang menjadi tanggung jawab sesuai dengan kemampuan masing-masing, serta melaksanakan secara sungguh-sungguh dengan upaya yang maksimal. Sedangkan jawaban dari sudut pandang perwira perbekalan dan kesehatan profesionalisme adalah denganb bekerja sama kemampuan serta apa yang dikerjakan akan mendapat sesuai dengan standar kelayakan tugasnya.

Profesionalisme personel juga berkaitan dengan kompetensi yang mana salah satunya adalah kondisi fisik. Untuk mengetahui kondisi fisik para penerbang dan *air crew* Skadron Udara 5 pada saat Operasi PAM ALKI II. Peneliti melakukan wawancara kepada perwira kesehatan Skadron Udara 5 Kapten (Kes) dr.Endyah. Dua pertanyaan yang peneliti ajukan beserta narasumber dari:

1. Bagaimana kondisi fisik para penerbang dan air crew pada saat Operasi PAM ALKI II?. (pertanyaan untuk Perwira Kesehatan). Jawaban dari perwira kesehatan Skadron Udara 5 Kapten (Kes) dr.Endyah adalah:

*“Kondisi fisik air crew harus stabil dan prima karena dengan kondisi tersebut harus siap melaksanakan operasi*”

1. Menurut saudara apakah fasilitas yang ada saat ini telah menunjang kondisi fisik para penerbang dan air crew pada saat Operasi PAM ALKI II? (pertanyaan untuk Perwira Kesehatan). Jawaban dari perwira kesehatan Skadron Udara 5 Kapten (Kes) dr.Endyah adalah:

“*Fasilitas yang ada tentang kesehatan sudah sangat menunjang karena kesiapsiagaan obat medis dan paramedis sudah sesuai dengan prosedur*”

Terkait dengan penyiapan profesionalisme personel Skadron Udara 5. Peneliti menanyakan beberapa pertanyaan kepada bintara dan tamtama Skadron Udara 5, pertanyaan dan jawaban narasumber diuraikan sebagai berikut:

1. Bagi yang bertugas bersinggungan dalam pengoperasian teknologi? Adakah kendala dalam penguasaan teknologi yang ada di dalam pesawat Boeing 737200?. Apa yang saudara lakukan untuk menguasai teknologi tersebut?. Jawaban dari narasumber akan pertanyaan ini adalah sebagian besar bintara dan tamtama masih kurang memahami teknologi yang ada dan tetap berusaha belajar memahami melalui media buku dan berbagi pengalaman satu sama lain.
2. Fasilitas apa saja yang dibutuhkan untuk meningkatkan kemampuan para personel di Skadron 5?. Narasumber menjawab kebutuhan yang diperlukan adalah fasilitas yang menunjang pembelajaran.
3. Fasilitas apa saja yang masih kurang dan dibutuhkan dalam menunjang pelaksanaan tugas dan tanggung jawab saudara?. Jawaban personel bintara dan tamtama Skadron Udara 5 adalah menginginkan adanya tambahan kelaskelas pembelajaran untuk meningkatkan kompetensi dan kemampuan serta ilmu pengetahuan yang mereka miliki.
4. Menurut pandangan saudara apa itu profesionalisme berkaitan dengan pelaksanaan tugas dan tanggung jawab saudara pada pelaksanaan operasi PAM ALKI II?. Tanggapan dari narasumber atas pertanyaan ini adalah profesionalisme berarti memahami dan melaksanakan tugas sesuai dengan tanggung jawab terhadap misi atau tugas yang diberikan.

### **Faktor dan Kendala Pelaksanaan Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia II**

Dalam Operasi Pengamanan ALKI II, selain Skadron Udara 5 juga melibatkan satuan dari matra lain, salah satunya dengan TNI-AL. Untuk mengetahui faktor dan kendala yang dihadapi Skadron Udara 5 dalam Operasi Pengamanan ALKI II. Peneliti juga melakukan wawancara kepada personel Pusat penerbang TNI-AL (Puspenerbal).

Dalam mengetahui faktor dan kendala yang dihadapi selama pelaksanaan Opersai Pengamanan ALKI II, Peneliti melakukan wawancara khusus dan mengajukan pertanyaan untuk Kasiops Skadron Udara 5 Mayor Pnb Reza Alkautsar Bagaimana koordinasi pelaksanaan PAM ALKI II dengan TNI-AL dalam hal ini termasuk koordinasi kepada Puspenerbal dan bagaimana koordinasi pelaksanaan PAM ALKI II dengan Satuan Udara di lingkungan TNI AU yang lain yang juga melaksanakan operasi PAM ALKI II. Kedua pertanyaan ini dijawab “*Sudah cukup baik*”.

Untuk Korps Penerbang TNI-AL peneliti melakukan wawancara kepada Penerbal Mayor Laut (P) Adi Nugroho, menjawab pertanyaan bagaimana koordinasi Penerbal dan TNI-AU dalam melakukan operasi pengamanan ALKI II?.

“*Unsur pelaksana operasi pengamanan ALKI II dari Puspenerbal yang di BKO kan ke Armada 2 dhi Guskamla 2 melaksanakan ops pengamanan di ALKI II dalam rangka menegakkan kedaulatan dan hukum diperairan Indonesia, untuk itu unsur udara TNI AL dalam melaksanakan operasi tersebut bekerjasama dengan unsur TNI AU yang juga melaksanakan operasi pengamanan ALKI II, dalam pelaksanaan tugasnya unsur dilapangan melaksanakan koordinasi baik sebelum operasi, pada saat operasi dan setelah operasi. Koordinasi sebelum operasi dilaksanakan oleh crew masing² unsur untuk meyakinkan bahwa ada kesesuaian dan persamaan data ataupun cara bertindak yang terdapat pada naskah RO, sedangkan koordinasi pada saat operasi dilaksanakan dengan intens atau terjadwal menyesuaikan yg ada di RO untuk menjalin komunikasi dalam menyampaikan informasi yg diperoleh untuk selanjutnya akan ditindak lanjuti oleh unsur KRI yg ada dibawah apabila ada indikasi kapal melakukan tindakan yg melanggar hukum diperairan Indonesia, kemudian untuk koordinasi setelah operasi dilaksanakan untuk melaksanakan evaluasi terhadap pelaksaan operasi yg telah dilaksanakan.*”

Untuk pertanyaan apa saja kendala yang dihadapi dalam koordinasi yang dilakukan Penerbal dan TNI-AU dalam operasi pengamanan ALKI II?. Narasumber menjawab:

“*Kendala dalam pelaksanaan koordinasi sebelum dan sesudah operasi saat ini masih belum optimal karena sarana komunikasi yg sudah ada tidak dimanfaatkan secara maksimal, dalam hal ini peralatan teleconference (seperti di Lantamal Tarakan) antar matra di pangkalan masing², hal tersebut karena kurangnya keseriusan tiap² matra dalam menyikapi operasi terpadu ALKI II antara TNI AL dan TNI AU, yang dilaksanakan oleh crew dilapangan dalam berkoordinasi masih ditemui hanya berkomunikasi antar perorangan menggunakan telepon/hp. Selain itu, pada saat operasi kendala koordinasi terkadang tidak berjalan dengan baik karena tidak terjalinnya komunikasi dua arah, hal tsb mungkin karena dipengaruhi faktor cuaca atau alkom itu sendiri dan bisa juga diindikasikan karena tidak disiplinnya crew dalam melaksanakan rencana operasi yang mana seharusnya sesuai jadwal di RO harus melaksanakan komunikasi pada frekuensi dan waktu yg telah ditetapkan.”*

Untuk pertanyaan apa saja yang perlu dibenahi dalam upaya peningkatan sinergi antar pesawat udara milik TNI-AL dan TNI AU dalam pengamanan ALKI II?. Narasumber memberikan jawaban:

“*Perlu adanya keseriusan pada pucuk pimpinan sampai ke pelaksana operasi dalam melaksanaan operasi terpadu atau gabungan yg melibatkan TNI AL dan TNI AU demi terlaksananya sinergitas antar unsur sebelum mereka turun dilapangan. Karena sepertinya saat ini pelaksanaan operasi tersebut terkesan hanya sekedar berjalan*.”

Untuk Korps Penerbang Skadron Udara 5 pertanyaan yang diajukan beserta jawaban narasumber adalah:

1. Fasilitas apa saja yang masih kurang (belum tersedia) yang dibutuhkan dalam menunjang operasi PAM ALKI II?. Selama Operasi Sambar Badik 2019 mayoritas narasumber mengatakan bahwa fasilitas yang masih kurang meliputi data intelijen mengenai target masih kurang, fasilitas pembenahan pesawat mengingat usia pesawat Boeing 737-200 sudah cukup tua.
2. Menurut saudara bagaimana hasil dari pelaksanaan Operasi PAM ALKI II yang terakhir?. Mayoritas narasumber menjawab berjalan dengan aman, lancar dan terkoordinasi dengan baik. Pertanyaan berikutnya untuk perwira teknik dan elektro Skadron Udara 5.
3. Sebagai perwira Teknik dan Elektro, kendala apa saja yang dialami dalam melaksanakan operasi PAM ALKI II?. Jawaban dari narasumber adalah kendala dalam operasi ini kecepatan pesawat yang kurang maksimal apabila dalam kondisi *low speed* untuk pengambilan foto objek permukaan.
4. Menurut saudara bagaimana hasil dari pelaksanaan Operasi PAM ALKI II yang terakhir?. Narasumber menjawab masih dalam bentuk foto akan lebih baik jika ditambahkan dalam bentuk video.

Pertanyaan wawancara untuk perwira perbekalan dan kesehatan sebagai berikut:

1. Adakah kendala dalam pelaksanaan tugas pada operasi ini?. Narasumber menjawab sementara ini belum ada kendala yang berarti.
2. Fasilitas apa yang dirasa masih kurang memadai atau perlu ditambahkan dalam menunjang tugas saudara dalam rangka Operasi PAM ALKI II?. Jawaban dari narasumber adalah dibutuhkannya kendaraan yang dapat memuat banyak barang secepat mungkin dari GPL ke Skadron apabila terjadi hujan.

Sedangkan untuk personel dengan pangkat bintara dan tamtama peneliti juga memberikan beberapa pertanyaan dan mendapat respon wawancara. Pertanyaan yang peneliti ajukan adalah menurut pendapat saudara bagaimana keberhasilan operasi PAM ALKI II?. Jawaban dari narasumber adalah keberhasilan operasi PAM ALKI II sangat berkaitan dengan profesionalisme dan bagaimana setiap personel melaksanakan tugas dan tanggung jawab terhadap tugas masing-masing.

## Pembahasan

Dalam melaksanakan tugas pokok TNI Angkatan Udara mempunyai fungsi pertahanan dan menegakkan hukum udara nasional dan internasional yang dilaksanakan oleh kotama-kotama dalam TNI AU, terutama kotama tempur TNI AU yang terdiri dari Koopsau, Kohanudnas dan Korpaskhas. Tak dapat dimungkiri, bahwa Koopsau, Kohanudnas dan Korpaskhas adalah tiga komando utama pelaksana tempur TNI AU dalam melaksanakan operasi udara baik secara mandiri maupun bekerja sama dengan kotama operasi lainnya. Validasi organisasi sangat segera diperlukan karena tuntutan perubahan lingkungan strategis pada masa kini maupun mendatang dengan cara menyatukan kotama-kotama TNI AU yang terpisah secara administrasi tapi mempunyai tujuan yang sama yaitu mendukung tugas TNI.

Pesawat yang digunakan dalam operasi ini adalah Boeing 737-200. Jumlah pesawat Boeing 737-200 yang dioperasikan oleh Skadron Udara 5 sebanyak 4 unit. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti didapatkan gambaran bagaimana kesiapan Pesawat Boeing 737-200 terhadap Pengamanan ALKI II. Dari beberapa jawaban narasumber mayoritas mengatakan bahwa kesiapan Pesawat Boeing 737-200 masih cukup baik meskipun terdapat beberapa kekurangan dan kendala terkait fasilitas penunjang operasionalnya. Sepeti fasilitas dan perlengkapan pesawat. Fasilitas dan perlengkapan yang dibutuhkan untuk menunjang kesiapan pesawat adalah alat-alat yang digunakan untuk melakukan pemeliharaan pesawat, peralatan keselamatan diri (*safety*). *tester* (penguji) dan perlunya diadakan kelas-kelas pembelajaran. Mengingat usia pesawat yang merupakan buatan tahun 1982 maka diperlukan modernisasi. Berdasarkan teori yang dikutip melalui pendapat Arsanto[[11]](#footnote-11)definisi formal dari *reliability* bahwa peluang sebuah komponen, sub-sistem atau sistem melakukan fungsinya dengan baik, seperti yang dipersyaratkan, dalam kurun waktu tertentu dan dalam kondisi operasi tertentu pula. Apa yang diuraikan oleh beberapa pendapat narasumber dapat terkait dengan teori ini, jumlah unit dan tingkat kesiapan alutista sangat menentukan keberhasilan suatu operasi. Dalam Operasi PAM ALKI II alutista yang digunakan adalah pesawat Boeing 737-200, kondisi pesawat ini harus senantiasa terpelihara agar dapat berfungsi dengan baik dan layak terbang. Kelayakan dan pemeliharaan suatu pesawat menjadi salah satu bagian dari syarat keselamatan penerbangan. Untuk menjaga kondisi kelayakan pesawat diperlukan pemeliharaan rutin yang perlu ditunjang dengan fasilitas dan perlengkapan yang memadai. Modernisasi peralatan dan suku cadang juga wajib dilakukan untuk mengganti bagian komponen yang sudah tidak layak pakai dan tidak dapat dilakukan perbaikan.

Profesionalisme personel di Skadron Udara 5 belum memiliki kemampuan yang optimal. Hal ini disebabkan kurang siapnya sumber daya manusia dalam menerima teknologi yang baru, sehingga kemampun peralatan belum mampu dioptimalkan baik dalam pengoperasian maupun pemeliharaan. Berdasarkan hasil wawancara narasumber banyak personel Skadron Udara 5 yang belum mampu menguasai beberapa teknologi terbaru. Kemampuan yang rendah disebabkan kurangnya kesempatan dalam mengikuti pendidikan, kursus, maupun latihan yang di selenggarakan oleh Mabes TNI AU maupun pabrik pembuat peralatan. Hal ini diuraikan dalam hasil wawancara kepada beberapa narasumber. Ditambah dengan pola regenerasi yang kurang lancar antara personel senior dalam mengjarkan ilmu pengetahuan yang dimiliki kepada personel yang baru yang mengerti cara mengoperasikan dan melaksanakan pemeliharaan peralatan *mission console* yang terbaru. Untuk mengatasi kendala tersebut beberapa personel belajar secara mandiri dari sumber-sumber cetak maupun elektronik yang dapat diperoleh.

Dengan kesiapan Pesawat Boeing 737-200 yang tersedia dengan optimal dan profesionalisme personel Skadron Udara 5 yang optimal maka pengamanan ALKI II dapat dilaksanakan dengan baik dan optimal. Sebagai salah satu ujung tombak operasional satuan TNI AU, satuan skadron udara harus selalu fokus dalam menyiapkan Alutsista dan personel. Langkah tersebut penting agar skadron udara selalu memiliki kesiapan tinggi untuk melaksanakan kegiatan operasi dan latihan. Prioritas pembinaan yang harus diutamakan adalah tercapainya tingkat kemampuan profesionalisme para penerbang dan pendukung penerbangan yang memiliki kualifikasi dan kemampuan dasar operasional yang diperlukan. Untuk selain skill dan kemampuan, bagi seorang prajurit kondisi merupakan hal yang utama dalam menunjang semua pelaksanaan tugas. Maka dalam usaha peningkatan dan penyiapan profesionalisme personel Skadron Udara 5 yang dilaksanakan oleh satuan haruslah haruslah mengacu berdasarkan kelima elemen yang telah dipaparkan oleh teori yang ada. Beberapa program pelatihan yang dilaksanakan telah mengacu pada aspek kelima elemen profesionalisme yang ada.

Kendala dalam pelaksanaan koordinasi sebelum dan sesudah operasi saat ini masih belum optimal karena sarana komunikasi yg sudah ada tidak dimanfaatkan secara maksimal, dalam hal ini peralatan teleconference (seperti di Lantamal Tarakan) antar matra di pangkalan masing-masing, hal tersebut karena kurangnya keseriusan tiap-tiap matra dalam menyikapi operasi terpadu ALKI II antara TNI AL dan TNI AU, yang dilaksanakan oleh *crew* dilapangan dalam berkoordinasi masih ditemui hanya berkomunikasi antar perorangan menggunakan telepon/hp. Selain itu, pada saat operasi kendala koordinasi terkadang tidak berjalan dengan baik karena tidak terjalinnya komunikasi dua arah, hal tersebut diperkirakan karena pengaruhi faktor cuaca atau alkom itu sendiri dan bisa juga diindikasikan karena tidak disiplinnya *crew* dalam melaksanakan rencana operasi yang mana seharusnya sesuai jadwal di RO harus melaksanakan komunikasi pada frekuensi dan waktu yg telah ditetapkan. Sesuai dengan teori yang ada tentang sinergitas, kendala yang dipaparkan di atas menunjukkan tidak maksimalnya sinergi antar satuan yang ada yang nantinya tidak menghasilkan keterpaduan yang baik. Tidak maksimalnya sinergi akan membuat hasil dari pelaksanaan operasi tidak maksimal.

Selain kerjasama yang kurang baik, profesionalisme para personel dan kesiapan pesawat Boeing 737-200 yang digunakan sebagai armada juga ikut andil didalam keberhasilan operasi PAM ALKI II ini. Profesionalisme merupakan komitmen para anggota suatu profesi untuk meningkatkan kemampuannya secara terus menerus. “Profesionalisme” adalah sebutan yang mengacu kepada sikap mental dalam bentuk komitmen dari para anggota suatu profesi untuk senantiasa mewujudkan dan meningkatkan kualitas profesionalnya. Dalam bekerja, setiap manusia dituntut untuk bisa memiliki profesionalisme karena di dalam profesionalisme tersebut terkandung kepiawaian atau keahlian dalam mengoptimalkan ilmu pengetahuan, skill, waktu, tenaga, sember daya, serta sebuah strategi pencapaian yang bisa memuaskan semua bagian/elemen. Berdasarkan teori sumber daya manusia yang profesional adalah seseorang atau kumpulan orang yang memiliki keahlian untuk mencapai efektivitas organisasi dalam mencapai visi dan misinya.[[12]](#footnote-12)

Dalam hal penguasaan teknologi Salah satu kendala dalam hal yang sedikit mengganggu adalah dengan adanya *mission system* baru sehingga untuk kemampuan radar APS 143 C dan camera perlu di explore lagi meskipun selama ini sudah berjalan cukup baik. Untuk kesiapan Boing 737.200 sendiri berkurang dikarenakan adanya pemeliharaan CX D pesawat M-7301 yang cukup lama. Dengan kondisi pesawat yang sudah cukup tua sehingga dari segi pemeliharaan harus lebih extra dan lebih teliti .

## Kesimpulan dan Rekomendasi

Dari hasil penelitian tentang analisis kesiapan pesawat Boeing 737-200 dan profesionalisme skadron udara 5 dalam rangka operasi pengamanan ALKI II pada tahun 2019 diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Pesawat yang digunakan dalam operasi ini adalah Boeing 737-200. Jumlah pesawat Boeing 737-200 yang dioperasikan oleh Skadron Udara 5 sebanyak 4 unit. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti didapatkan gambaran bagaimana kesiapan Pesawat Boeing 737-200 terhadap Pengamanan ALKI II. Dari beberapa jawaban narasumber mayoritas mengatakan bahwa kesiapan Pesawat Boeing 737-200 masih cukup baik meskipun terdapat beberapa kekurangan dan kendala terkait fasilitas penunjang operasionalnya. Sepeti fasilitas dan perlengkapan pesawat. Fasilitas dan perlengkapan yang dibutuhkan untuk menunjang kesiapan pesawat adalah alat-alat yang digunakan untuk melakukan pemeliharaan pesawat, peralatan keselamatan diri (*safety*). *tester* (penguji) dan perlunya diadakan kelas-kelas pembelajaran.
2. Prioritas pembinaan yang harus diutamakan adalah tercapainya tingkat kemampuan profesionalisme para penerbang dan pendukung penerbangan yang memiliki kualifikasi dan kemampuan dasar operasional yang diperlukan. Untuk selain skill dan kemampuan, bagi seorang prajurit kondisi merupakan hal yang utama dalam menunjang semua pelaksanaan tugas. Berdasarkan teori yang ada kompetensi merupakan bagian dari aspek profesionalisme dan kondisi fisik adalah bagian indikator dari kompetensi. Kondisi fisik personel Skadron Udara 5 dalam keadaan prima dan stabil.
3. Dari hasil wawancara hampir tidak ada kendala yang berarti dalam melaksanakan Operasi Pengamanan ALKI II. Kendala yang ditemui berasal dari kendala dalam pelaksanaan koordinasi sebelum dan sesudah operasi saat ini masih belum optimal karena sarana komunikasi yg sudah ada tidak dimanfaatkan secara maksimal, dalam hal ini peralatan teleconference (seperti di Lantamal Tarakan) antar matra di pangkalan masing-masing, hal tersebut karena kurangnya keseriusan tiap-tiap matra dalam menyikapi operasi terpadu ALKI II antara TNI AL dan TNI AU, yang dilaksanakan oleh *crew* dilapangan dalam berkoordinasi masih ditemui hanya berkomunikasi antar perorangan menggunakan telepon/hp.

Terdapat beberapa hal yang dapat diimplementasikan dari penelitian ini sebagai upaya mengatasi permasalahan yang ditemukan sebagai berikut:

1. Sebagai bahan dalam ilmu bidang pertahanan khususnya dalam analisis kesiapan pesawat dan profesionalisme personel.
2. Sebagai bahan referensi bagi peneliti selanjutnya yang melakukan penelitian dengan tema yang sama.
3. Bagi skadron udara 5 penelitian ini dapat menjadi bahan masukan dalam meningkatkan kesiapan pesawat Boeing 737-200 dan profesionalisme personel.
4. Sebagai bahan masukan bagi TNI-AU dan TNI-AL dalam melakukan koordinasi terkait operasi pengamanan di Alur Laut Kepualauan Indonesia.
5. Dapat menjadi bahan pertimbangan untuk operasi pengamanan ALKI II berikutnya agar operasi berjalan lebih lancar, lebih baik dan lebih terkoordinasi.
6. Sebagai bahan dalam upaya mengatasi permasalahan-permasalahan yang ada terkait operasi pengamanan ALKI II.
7. Peningkatan kemampuan dan fasilitas operasi intelijen udara skadron udara 5 dalam melakukan operasi pengamanan ALKI II.

## Daftar Pustaka

## Buku

Agung, Kurniawan (2005). *Transformasi Pelayanan Publik*. Yogyakarta: Pembaharuan.

Aprianto, Brian dan Fonny Arisandy. (2013). *Pedoman Lengkap Profesional SDM*

*Indonesia*. Jakarta: Penerbit PPM

Arsanto, R. (2012). *Reliability Leading – Lagging Indicator in PT. Badak NGL. International*

*Applied Reliability Symposium*. Bontang:PT.Badak NGL.

Bueger, Christian. (2015). *What Is Maritime Security?*. Cardiff: Cardiff University

Buzan, Barry dan Lene Hansen. (2009).*The Evolution Of International Security*. Newyork: Cambridge University Press.

Moleong, J.Lexy. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif. Edisi Revisi*. Bandung: PT Remaja

Rosdakarya.

Halkis, Mhd, (2022) Filsafat Ilmu Pertahanan suatu Pengantar, Unhan Press, Bogor

Sedarmayanti. (2004), *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. Bandung:CV

Mandar Maju.

Seskoau. (2019). *Teori Air Power*. Bandung

Sondang P. Siagian. (2009). *Kiat Meningkatkan Produktivitas Kerja*. Jakarta: PT. Rineka

Cipta.

Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan*

*R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sukmadinata, Nana Syaodih. (2011). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT Remaja

Rosdakarya.

Thoha, Miftah. (2001). *Perilaku Organisasi, Konsep Dasar dan Aplikasinya*. Jakarta: Raja

Grafindo Persada.

Till, Geoffrey. (2001). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*.

London:Department of King's College.

## Karya Penelitian

Soedowo, Arie. (2015). Pemberlakukan Ketentuan Bagi Kapal Berbendera Asing Untuk Melintas Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Ditinjau Dari Perspektif Hukum Negara Indonesia Dan United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982. (Jurnal). Magister Kenotariatan, Universitas Brawijaya.

## Peraturan

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut (*United Nations*

*Convention on The Law of The Sea*) Tahun 1982

Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002, tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia

Undang-Undang No.32 Tahun 2002 tentang Pertahanan Nasional

Undang-Undang No.34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia

1. Ari Soedwo, “Pemberlakukan Ketentuan Bagi Kapal Berbendera Asing Untuk Melintas Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Ditinjau Dari Perspektif Hukum Negara Indonesia Dan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (UNCLOS) 1982”. Jurnal Magister Kenotariatan, Universitas Brawijaya, 2015, hlm.4. [↑](#footnote-ref-1)
2. Buzan Barry dan Lene Hansen, *The Evolution Of International Security*, (Newyork:Cambridge University Press, 2009), hlm.4. [↑](#footnote-ref-2)
3. Christian Bueger, *What Is Maritime Security ?*, (Cardiff: Cardiff University, 2015), hlm.61. [↑](#footnote-ref-3)
4. Sedarmayanti, *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. (Bandung:CV Mandar Maju, 2004), hlm.57. [↑](#footnote-ref-4)
5. Atmoesoeprapto dalam Kurniawan (ed.), *Transformasi Pelayanan Publik*, (Yogyakarta: Pembaharuan, 2005), hlm.74. [↑](#footnote-ref-5)
6. Martin Jr. dalam Miftah Thoha (ed.), Perilaku Organisasi, Konsep Dasar dan Aplikasinya, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2001), hlm.75. [↑](#footnote-ref-6)
7. Arsanto, *Reliability Leading – Lagging Indicator in PT. Badak NGL. International Applied Reliability Symposium*, (Bontang:PT.Badak NGL, 2012), hlm.25. [↑](#footnote-ref-7)
8. Seskoau, *Teori Air Power*, (Bandung, 2019), hlm.6. [↑](#footnote-ref-8)
9. Lexy J.Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif. Edisi Revisi*, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2014), hlm.43. 13 Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2012), hlm.9. [↑](#footnote-ref-9)
10. Nana Syaodih Sukmadinata, Metode Penelitian Pendidikan, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2011), hlm.73. [↑](#footnote-ref-10)
11. Arsanto, *Reliability Leading – Lagging Indicator in PT. Badak NGL. International Applied Reliability Symposium*, (Bontang:PT.Badak NGL, 2012), hlm.25.

    [↑](#footnote-ref-11)
12. Aprianto, Brian dan Fonny Arisandy, *Pedoman Lengkap Profesional SDM Indonesia*, (Jakarta:Penerbit PPM, 2013), hlm.2. [↑](#footnote-ref-12)