



KEMAMPUAN SKADRON UDARA 31 DALAM OPERASI ANGKUTAN UDARA PADA PENANGANAN PANDEMI COVID-19 DI INDONESIA

Agus Sukamto, Bastari, Supri Abu

Prodi Strategi Pertahanan Udara

Fakultas Strategi Pertahanan Universitas Pertahanan, Bogor

Email: agussukamto76@gmail.com, bastari.rajatihang@idu.ac.id, supri.abu@idu.ac.id

Abstract

The current state of the COVID-19 pandemic requires management that involves all components of the nation, including the TNI/Air Force. The 31st Air Squadron as one of the Indonesian Air Force units that plays an active role in air transport operations management COVID-19. The capability of the 31st Air Squadron in air transport operations at the COVID-19 pandemic management is a major concern in this study. The purpose of this study was to determine the capability of the 31st Air Squadron in air transportation operations, the constraints and efforts carried out related to air transportation. This study uses a qualitative method with a case study design on the research subject of the 31st Air Squadron. The results of this study indicate that the air transport capability of the 31st Squadron is formed by the resources of the C-130 Hercules aircraft and the capability of personnel and other resources that are integrated with each other to carry out organizational tasks and functions. The 31st Air Squadron has good air transport capability at the COVID-19 pandemic management in Indonesia. The existence of obstacles related to air transport capability can still be resolved so that all air transport operations missions of the 31st Air Squadron can be carried out.

Keywords: *Capability, Air Transport, COVID-19.*

Abstrak

Kondisi saat ini dari pandemi COVID-19 membutuhkan pengelolaan yang melibatkan semua komponen bangsa, termasuk TNI/Angkatan Udara. Skuadron Udara 31 sebagai salah satu unit Angkatan Udara Indonesia yang memainkan peran aktif dalam manajemen operasi transportasi udara COVID-19. Kemampuan Skuadron Udara 31 dalam operasi transportasi udara dalam manajemen pandemi COVID-19 menjadi fokus utama dalam penelitian ini. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menentukan kemampuan Skuadron Udara 31 dalam operasi transportasi udara, kendala-kendala, dan upaya yang dilakukan terkait transportasi udara. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan desain studi kasus pada subjek penelitian Skuadron Udara 31. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kemampuan

transportasi udara dari Skadron 31 terbentuk dari sumber daya pesawat C-130 Hercules dan kemampuan personel serta sumber daya lain yang terintegrasi untuk melaksanakan tugas-tugas dan fungsi organisasi. Skadron Udara 31 memiliki kemampuan transportasi udara yang baik dalam manajemen pandemi COVID-19 di Indonesia. Kendala yang terkait dengan kemampuan transportasi udara masih dapat diatasi sehingga semua misi operasi transportasi udara dari Skadron Udara 31 dapat dilaksanakan dengan baik.

Kata Kunci: Kemampuan, Transpot Udara, COVID-19

Pendahuluan

Pada akhir bulan Desember 2019, virus baru yang menyebabkan banyaknya kasus infeksi paru (Pneumonia) yang misterius telah ditemukan di Wuhan Provinsi Hubei China (Rothan & Byrareddy, 2020). Kurang dari satu bulan, kasus pneumonia ini semakin meningkat dan telah menyebar ke berbagai negara di luar China kemudian dengan cepat menyebar ke seluruh dunia sehingga pada tanggal 12 Maret 2020, WHO menyatakan COVID-19 sebagai pandemi di Dunia. Sampai dengan tanggal 15 Februari 2021 jumlah pasien positif sebanyak 108,5 juta dan lebih dari 2,39 juta kematian diseluruh Dunia (WHO, 2021). Sedangkan perkembangan COVID-19 di Indonesia hingga 15 Februari 2021 adalah jumlah kasus positif mencapai 1,2 juta, pasien yang dirawat sebanyak 158.498, pasien yang dinyatakan sembuh 1 juta orang dan kasus meninggal sebanyak 33,2 ribu orang (KPCPEN, 2021).

Keterlibatan TNI AU dalam hal ini Skadron Udara 31 (Skadud 31) sangat berperan aktif, dengan karakteristik kecepatan, daya jangkau, dan daya angkutnya mampu melaksanakan OMSP dukungan angkutan udara dalam penanganan pandemi COVID-19. Hal yang sama juga dilaporkan oleh Alberto M., (2020) dan Florin (2020) menyatakan kemampuan dan penggunaan Angkatan Udara Militer dalam penanganan pandemi ini. Pernyataan ini juga diperkuat oleh Nan Li (2020) yang melaporkan bahwa Angkatan Udara China Bersama Angkatan bersenjata yang lain melaksanakan operasi angkutan udara ke Wuhan (Nan Li, 2020).

Skadud 31 dengan pesawat Herkules C-130 dituntut kesiapsiagaan operasional dukungan angkutan udara yang tinggi. Beberapa peran yang telah dilakukan oleh Skadud 31 dalam misi kemanusiaan seperti pada penanganan bencana tsunami Aceh tahun 2004

dengan melibatkan 6 pesawat Herkules C-130 (Suryaningsih dkk, 2018) dan bencana gempa bumi yang menyebabkan tsunami dan likuefasi di Palu tahun 2019 (Suwaji dkk., 2019).

Keterlibatan Skadud 31 tidak terlepas dari kendala, terutama terkait kesiapan pesawat. Beberapa hasil penelitian menunjukkan bahwa operasi angkutan udara OMSP pada penanganan bencana tsunami Aceh belum optimal terkait jumlah sorti dan lamanya operasi (Suryaningsih dkk, 2018). Suwaji dkk (2019) menyatakan penanganan bencana alam di Palu masih terdapat kendala terkait jumlah kesiapan pesawat yang terbatas dibandingkan dengan kebutuhan yang diangkut. Kemampuan Skadud 31 dalam operasi angkutan udara pada penanganan COVID-19 menjadi perhatian utama dalam penelitian ini. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui kemampuan angkutan udara, kendala-kendala dan upaya-upaya yang dilaksanakan Skadud 31 dalam penanganan pandemi COVID-19 di Indonesia.

Tinjauan Pustaka

Beberapa ahli menyatakan bahwa kemampuan adalah kemampuan mengolah semua sumber daya individu maupun organisasi untuk melaksanakan kegiatan atau rangkaian kegiatan (Amir, 2011). Kapabilitas mengaktualkan kemampuan institusi dalam mengeksploitasi semua sumber dayanya, baik berwujud maupun tidak berwujud untuk menghasilkan sesuatu barang atau jasa (Assauri, 2013). Kapabilitas organisasi sendiri didefinisikan sebagai perpaduan sumber daya yang mempresentasikan fungsi dan tugas secara terpadu (Hubeis dkk., 2014). Sampurno (2011) menyatakan bahwa kemampuan organisasi dalam mengolah sumber dayanya untuk tujuan dan hasil yang diinginkan oleh institusi (Sampurno, 2011).

Untuk mencapai keinginan organisasi, setiap organisasi memerlukan kapabilitas strategis. Kemampuan organisasi untuk beradaptasi dengan kondisi lingkungan yang berubah sangat dibutuhkan untuk mencapai tujuan organisasi. Kapabilitas dinamis adalah kapabilitas organisasi dalam memadukan, mengembangkan, menata ulang sumber daya internal dan eksternal dalam mengantisipasi lingkungan yang berubah (Teece dkk., 1997). Teece (2018) membagi dua kemampuan, yaitu kemampuan dasar/operasional dan

kemampuan dinamis. Sesuai dengan definisi kapabilitas dinamis, penelitian ini juga membagi kapabilitas dinamis menjadi 3 dimensi dari sudut pandang tentang proses, yaitu kemampuan mengenali dan membuat keputusan strategis, kemampuan mengambil keputusan secara tepat waktu dan kemampuan mengimplementasikan perubahan situasi yang cepat (Li & Liu, 2014).

Faktor-faktor yang mendukung kemampuan organisasi meliputi sumber daya wujud, tak berwujud dan Sumber daya manusia (SDM) Sampurno, 2011). Menurut Thompson dan Strickland (2003) menyatakan aspek-aspek kapabilitas suatu organisasi adalah: ketrampilan /keahlian, aset fisik, aset SDM, aset organisasi, kemampuan bersaing dan aliansi/kerjasama. Pada aset SDM Paul Hersey dan Blanchard (1994) mengemukakan bahwa kemampuan kerja mengacu kepada beberapa indikator, yaitu kemampuan teknis, sosial dan koseptual (Paul Hersey & Blanchard, 1994).

H. H. Hap Arnold (1949) menyatakan bahwa dalam teori kekuatan udara pada masa Perang Dunia II, hal yang paling menonjol terletak pada besarnya kekuatan udara dengan fleksibilitasnya yang tinggi untuk dipindahkan dari satu tugas ke tugas lain dengan mudah dan cepat (Huston, 2002). Peneliti transportasi udara menyatakan fungsi angkutan udara harus bisa dilaksanakan oleh transportasi udara. Fungsi tersebut meliputi kesiapan jumlah pesawat angkut, fungsi penyediaan jasa angkutan udara dengan meningkatkan pelayanan, serta melindungi keselamatan penumpang atau barang selaku pengguna jasa dan pengembangan jasa angkutan udara (Salim, 2004). Suwardi (1979) menyatakan ada tiga syarat transportasi angkutan udara, yaitu: kemampuan untuk terbang, Hak untuk terbang dan pemasaran. Berdasarkan tiga syarat utama angkutan udara tersebut, kegiatan angkutan udara memiliki keuntungan sebagai berikut, untuk kegiatan angkutan udara nasional dapat menghubungkan daerah-daerah terpencil (terisolasi) atau jauh dan menimbulkan rasa persatuan dalam menghadapi bencana alam/ non alam.

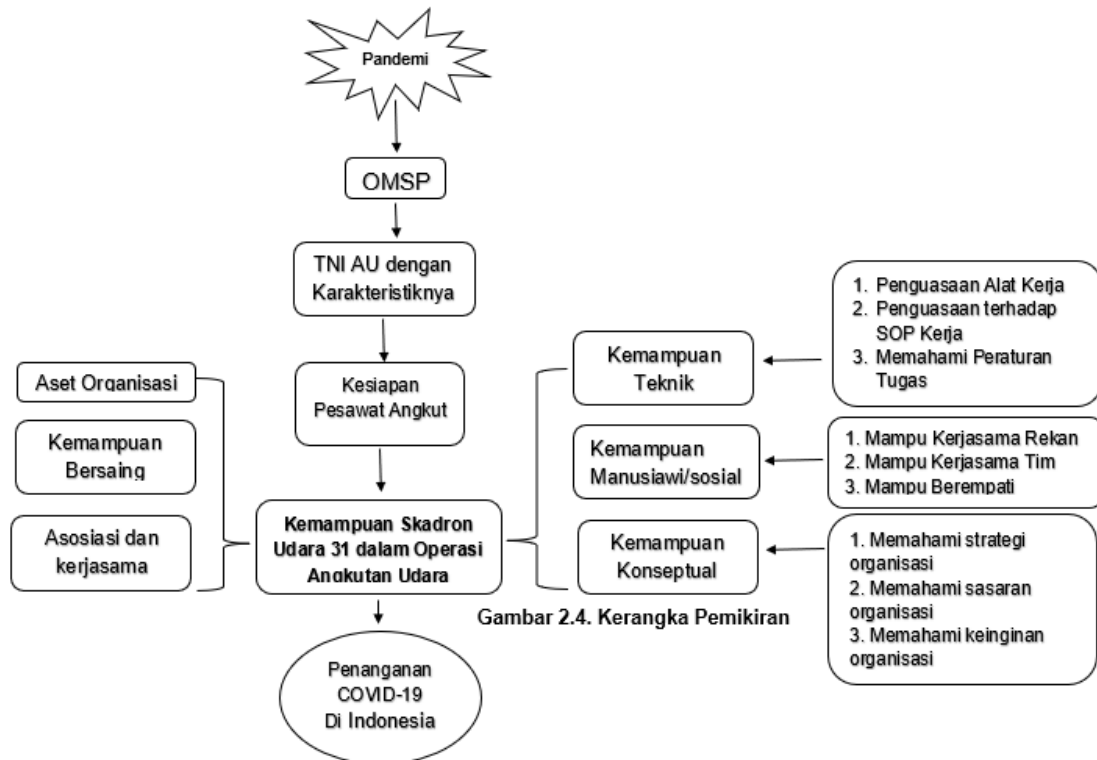
Angkutan udara militer dengan pesawat Herkules mempunyai peran yang sangat penting dalam kemiliteran. Pesawat angkut ini sangat memudahkan segala kegiatan yang dilakukan baik dalam operasi militer perang maupun operasi militer selain perang. Pesawat

ini mempunyai beberapa macam fungsi, yaitu: untuk perpindahan pasukan, angkut barang, penerjunan pasukan dan pengisian bahan bakar di udara (Nurdin dkk., 2014). Pada pandemi COVID-19 saat ini yang telah ditetapkan sebagai bencana non alam tidak luput juga membutuhkan angkutan udara militer dalam mendistribusikan barang kebutuhan alat kesehatan, tim medis maupun penumpang lainnya untuk mempercepat penanganan pandemi COVID-19 di Indonesia.

Komponen-komponen angkutan udara yang terlibat dalam operasi angkutan udara menurut Buku Petunjuk Teknis TNI AU tentang Operasi Angkutan Udara (Mabesau, 2007) adalah sebagai berikut:

- 1) Pesawat Udara terdiri dari: Pesawat angkut dan Helikopter
- 2) Personel yang terlibat angkutan udara terdiri dari: Awak pesawat dan pendukung penerbangan.
- 3) Peralatan Dukungan Operasi.

Pandemi COVID-19 yang melanda Indonesia memerlukan penanganan yang komprehensif dan memerlukan partisipasi dari seluruh komponen bangsa, termasuk TNI dengan menggelar OMSP. TNI AU sebagai salah satu bagian integral TNI dengan kemampuan operasi udaranya terlibat secara aktif dalam penanganan COVID-19. Salah satu Satuan TNI AU yang berperan dalam operasi dukungan angkutan udara dalam penanganan COVID-19 adalah Skadud 31 dengan pesawat Herkules C-130. Dengan melihat peran pentingnya Skadud 31 sehingga kemampuan angkutan udara sangat menentukan. Kemampuan Skadud 31 tersebut dinilai dari beberapa faktor utama, yaitu faktor kemampuan kesiapan pesawat, kemampuan personel dan sumber daya organisasi. Kerangka pemikiran divisualisasikan pada gambar 1.



Gambar 2.4. Kerangka Pemikiran

Gambar 1. Kerangka Pemikiran (Sumber: Diolah penulis, 2021)

Metode Penelitian

1. Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan rancangan studi kasus dengan tujuan menganalisis proses kemampuan Skadud 31 dalam operasi angkutan udara pada penanganan pandemi COVID-19 dan kendala-kendala serta upaya yang dilakukan dalam operasi angkutan udara tersebut.

2. Teknik Pengumpulan Data

Sumber data utama didapat dari wawancara mendalam dengan beberapa narasumber yang terlibat dan dokumentasi data. Wawancara dilakukan untuk mendapatkan data tentang kemampuan Skadud 31 dalam operasi angkutan Udara baik kemampuan pesawat dan personel Skadud 31. Kedua, data tentang karekteristik dan spesifikasi pesawat. Ketiga, data tentang penggunaan dan pemeliharaan pesawat Herkules C-130, Keempat, data kualifiaksi personel, data jumlah sortie dan barang yang didistribusikan, regulasi, laporan-laporan, protap serta perundang-undangan yang berlaku.

3. Analisis Data

Peneliti menggunakan teknik analisis data dari Miles dan Huberman (1994) yang mengemukakan bahwa aktifitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Untuk validitas dan reabilitas pada penelitian ini, peneliti menggunakan triangulasi dan *member-check* serta supervisi pembimbing terhadap proses penelitian.

Hasil dan Diskusi

1. Kemampuan Pesawat Herkules C-130

Kemampuan Pesawat Herkules C-130 Skadud 31 meliputi:

a. Kapasitas personel

Pesawat Herkules C-130 dapat mengangkut penumpang biasa 128 orang, Pasien duduk 92 orang, dan pasien tidur sebanyak 97 orang + 4 *Flight Nurse* atau 98 orang + 3 *Flight Nurse*. Kemampuan ini dimanfaatkan untuk mengangkut para relawan medis dan pasien COVID-19 yang membutuhkan rujukan ke RS Rujukan.

b. Kemampuan Angkut.

Average Basic Weight 83.000 Lbs (HS)/ 78.000 Lbs (L-100), *Maximal Take Off (T/O) Gross Weight (normal)* 155.000 Lbs, *Maximal T/O Gross Weight (Overload/Emergency)* 175.000 Lbs (*extra tank*) atau 173.500 (no *extra tank*), dan *Recommended L/D Gross Weight* 155.000 Lbs. Kemampuan daya angkut barang pesawat Herkules C-130 ini digunakan untuk membawa barang kebutuhan penanganan COVID-19.

c. Jarak dan Lama Waktu Terbang.

Total Fuel Capacity endurance 44.000 Lbs (8 jam dengan jarak 2200 NM) dan *Total Fuel Capacity endurance* 62.930 Lbs (12 jam dengan jarak 3300 NM dengan *extra tank*). Kemampuan Herkules C-130 dalam Jarak dan lama waktu terbang ini sangat dibutuhkan dalam menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

Skadud 31 menggunakan pesawat Herkules C-130 dalam mendukung penanganan pandemi COVID-19. Pesawat Herkules C-130 Skadud 31 adalah 10 pesawat dengan pesawat dengan *long body* dengan kemampuan yang besar sehingga mampu mengangkut dan mendistribusikan kebutuhan penanganan COVID-19 dalam jumlah yang besar, jarak jangkauan yang jauh dan dengan waktu yang cepat. Kesiapan pesawat Skadud 31 masih dibawah sasaran, yaitu 4 pesawat dari 5 pesawat yang ditetapkan dari Komando Atas. Hal ini terkait dukungan *engine* dan suku cadang yang terbatas.

2. Kemampuan Personel Skadud 31

Skadud 31 didukung oleh personel yang memiliki dedikasi yang tinggi, berintegrasi, berdaya juang yang kuat, memiliki kepribadian yang tangguh, tegas, serta menjunjung tinggi Sapta Marga dan Sumpah Prajurit, serta kualifikasi keahlian sesuai profesionalitas masing-masing personel. Skadud 31 dalam melaksanakan tugasnya diawaki oleh personel yang memiliki kualifikasi penerbang, navigator, juru mesin udara, juru radio udara, juru muat udara, dokter/perawat udara dan *ground crew* lainnya. Kemampuan kerja yang dimiliki meliputi kemampuan teknis, sosial dan konseptual.

3. Kendala-Kendala Angkutan Udara Skadron Udara 31

Beberapa kendala angkutan udara Skadud 31 yang kami temukan adalah sebagai berikut:

- a. Kesiapan pesawat yang dibawah sasaran Sisbinpuan disebabkan dukungan *engine* dan suku cadang yang terbatas.
- b. Permasalahan pesonel terkait adanya pesonel yang positif COVID-19, kebijakan *work from home* WFH), dan pesonel yang memasuki masa purna tugas mempengaruhi jumlah dan ke-siapan pesonel.

4. Upaya-Upaya Mengatasi Kendala

Dari hasil pengumpulan informasi dan data-data, beberapa upaya yang dilakukan oleh Skadud 31 dalam mengatasi kendala-kendala adalah sebagai berikut: Pertama, terkait kendala kesiapan pesawat yang dibawah sasaran Sisbinpuan Upaya yang dilakukan adalah

melakukan koordinasi ke Komando Atas, Binitem, Disaero dan Satuan samping (Depo pemeliharaan 30, Skadron Teknik 021) untuk mendukung kebutuhan *engine* dan suku cadang pesawat yang dibutuhkan. Kedua, terkait usia pesawat (*airframe*) dan *engine* dilakukan pemeliharaan dengan mengatur usia *engine* pesawat yang panjang dipasangkan pada pesawat dengan usai *airframe* yang panjang. Sehingga pesawat tersebut memiliki performa yang optimal dalam mendukung misi. Ketiga, untuk bidang personel Skadud 31 melakukan pemenuhan kuantitas dan kualitas personel ke Komando Atas, terkait kesiapan personel Skadud 31 melaksanakan *Stand by on Call* bagi personelnnya dan bekerjasama dengan instansi Kesehatan TNI AU untuk mendukung *tracing, test dan treatment* bagi personel yang positif COVID-19.

5. Pembahasan

Keterlibatan Skadud 31 dalam mendukung penanganan COVID-19 adalah perwujudan penggunaan kekuatan udara yang diwujudkan dalam pola Operasi Militer Selain Perang TNI/TNI AU dalam membantu pemerintah. Keterlibatan pesawat Herkules C-130 juga dilakukan oleh Jepang saat terjadinya gempa dan tsunami di Tohoku dalam penelitian Harald (2014) menyatakan bahwa Pasukan Bela Diri Jepang (JSDF) dalam hali ini Angkatan Udara Bela Diri (ASDF) mengerahkan 16 pesawat Herkules C-130 untuk mendukung pertolongan dan transportasi udara dalam penanganan bencana tersebut (Harald, 2014).

Hal yang sama untuk keterlibatan Herkules C-130 dalam penanganan COVID-19 juga dilakukan oleh Kawasan Regional Amerika Latin, dimana Alberto (2020) menjelaskan bahwa Angkatan Udara Kawasan Regional Amerika Latin membentuk gugus tugas udara *System of Cooperation among the American Air Forces (SICOFAA)* untuk mendukung evakuasi medis dan transportasi kebutuhan medis penanganan COVID-19 ke seluruh wilayah Amerika Latin (Alberto M., 2020). Keterlibatan Skadud 31 dalam mendukung penanganan COVID-19 dalam hal distribusi barang dan personel medis memiliki kesamaan misi angkutan udara yang diterapkan oleh NATO, yaitu *the strategic airlift capabilities (SAC)* dan *Rapid Air Mobility initiative* (Mesterhazy, 2020) dalam penanganan pandemi COVID-19 di Indonesia. Pangkalan

Udara Halim Perdana Kusuma dijadikan posko logistik gabungan dengan melibatkan seluruh instansi terkait. Hal ini sama dengan penelitian Nan Li dalam jurnal *east asian policy* dimana China dalam penanganan COVID-19 membentuk *Joint Logistics Support Force (JLSF)* / pasukan dukungan logistik gabungan (Nan LI, 2020).

Skadud 31 menggunakan seluruh kemampuan yang ada baik pesawat Herkules C-130, personel, dan sumber daya lain (motivasi, protap/SOP, dll) secara bersama. Kemampuan memanfaatkan semua sumber daya Skadud 31 secara terintegratif ini sesuai dengan Assauri (2013), dimana kapabilitas organisasi didefinisikan sebagai kemampuan organisasi memanfaatkan atau mengeksplorasi sumber dayanya (Assauri, 2013) dan Hubies dkk (2014) yang mendefinisikan kapabilitas organisasi adalah kumpulan sumber daya yang menampilkan tugas atau aktivitas secara integratif (Hubeis dkk., 2014). kapasitas Skadud 31 menempatkan dan memanfaatkan sumber daya untuk memenuhi keinginan dan hasil yang dikehendaki yang memerlukan berbagai keahlian personel yang diintegrasikan dengan teknologi, peralatan dan berbagai sumber daya lainnya yang dikerjakan secara tim (Sampurno, 2011).

Kemampuan Skadron Udara 31 dalam operasi angkutan udara dapat dilihat dari beberapa aspek kemampuan menurut Thomson dan Strickland (2003), yaitu:

- a. Ketrampilan atau keahlian. Skadud 31 diawaki oleh personel yang memiliki kualifikasi yang berbeda. Kualifikasi personel yang mengawaki Skadud 31 meliputi penerbang, navigator, juru mesin udara, juru radio udara, juru muat udara, dokter/perawat penerbangan dan *ground crew*.
- b. Aset fisik bernilai. Aset ini berupa pesawat Herkules C-130, sarana dan prasarana pendukung penerbangan dan pemeliharaan.
- c. Aset sumber daya manusia. Aspek ini meliputi kuantitas dan kualitas personel Skadud 31 disertai pengalaman dan motivasi yang tinggi.
- d. Aset Organisasi. Adanya system control organisasi dalam setiap pekerjaan yang dilaksanakan dengan adanya personel yang berkualifikasi sebagai instruktur, inspektor dan penanggung jawab tugas.

e. Kemampuan bersaing. Skadud 31 lebih memaknai sebagai kemampuan untuk selalu menampilkan yang terbaik. Perbedaan sumber daya yang dimiliki oleh Skadud 31 merupakan inti dari strategi dan sangat penting bagi kemampuan untuk berkompetisi.

f. Aliansi dan bekerjasama kolaborasi. Skadud 31 dalam memelihara kapabilitas angkutan udaranya bekerjasama dengan instansi-instansi TNI AU lainnya dalam hal pelaksanaan operasi dan pemeliharaan pesawat Herkules C-130.

Kemampuan Skadud 31 dalam mengelola, mengintegrasikan dan mengatur kapabilitas sumber daya tersebut dalam penanganan pandemi COVID-19 merupakan kemampuan dinamis Skadud 31 dalam operasi angkutan udara. Kemampuan dinamis Skadud 31 dapat dilihat dari kesiapan pesawat dan personel yang selalu siap dalam setiap misi operasi yang terjadwal maupun tidak terjadwal. Skadud 31 dapat mengatur dan mengorganisir semua kemampuannya untuk selalu siap. Dengan usia pesawat Herkules C-130 yang sudah tua, dukungan *engine* dan suku cadang yang terbatas sering terjadi permasalahan/ *trouble shooting* yang mendadak yang menurunkan kesiapan pesawat, tetapi dengan kapabilitas dinamis dari setiap personel Skadron Udara 31 kesiapan pesawat masih bisa dipertahankan.

Konsep kemampuan dinamis Skadud 31 sesuai dengan Barreto (2010), dimana kapabilitas dinamis dibangun oleh beberapa elemen, yaitu: Pertama adalah kemampuan dan kapasitas Skadud 31 yang terdiri dari kesiapan pesawat dengan karakteristiknya dan awak pesawat sesuai dengan kualifikasi. Kedua, Skadud 31 mampu mengorganisasi atau mengatur dan mengkoordinasikan sumber daya yang ada untuk mendukung keberhasilan operasi. Ketiga, Skadud 31 selalu siap dalam mempertahankan kesiapan pesawat dengan berbagai kondisi yang berubah-ubah. Keempat, kemampuan dinamis Skadud 31 adalah suatu yang telah terbentuk dalam proses perkembangan organisasi yang disesuaikan dengan kemajuan jaman dan selalu diperbarui yang tertuang dalam buku petunjuk teknis atau protap/SOP. Kelima, Skadud 31 menyadari pentingnya kemampuan sumber daya yang dimiliki sehingga selalu menjaga dan mempertahankan kemampuan tersebut secara optimal.

Skadud 31 dalam melaksanakan misi operasi, latihan dan penanganan pandemi COVID-19 tidak lepas dari kendala-kendala. Kendala yang terutama adalah kesiapan pesawat. Keterbatasan kesiapan pesawat ini juga terjadi dalam penanganan bencana gempa dan likuifasi di Palu, dalam penelitian Suwaji dkk (2019) dilaporkan bahwa terdapat kendala terkait jumlah kesiapan pesawat yang terbatas dibandingkan dengan kebutuhan yang diangkut (Suwaji dkk., 2019). Beberapa faktor yang menyebabkan hal tersebut adalah dukungan *engine* dan suku cadang yang terbatas. Sedangkan kendala di bidang personel terkait Covid-19 dan pengawakan struktur jabatan yang belum sesuai dengan daftar susunan personel (DSP).

Skadud 31 mampu beradaptasi dengan cepat dengan kendala-kendala yang dihadapi sejalan dengan Tecce dkk dalam Sampurno (2011) yang menyatakan bahwa “Peran kunci manajemen strategi dalam adaptasi yang tepat, integrasi dan rekonfigurasi internal, sumber daya dan kompetensi personel”.

Kesimpulan

Kemampuan Skadud 31 dalam operasi angkutan udara meliputi kemampuan pesawat Herkules C-130 dan personel. Kemampuan pesawat Herkules C-130 terdiri dari kapasitas personel, kemampuan angkut pesawat, jarak dan lama waktu terbang. Sedangkan kemampuan personel Skadud 31 diawaki oleh personel yang memiliki kualifikasi dan keahlian dalam operasi dan pemeliharaan pesawat.

Skadud 31 memiliki kemampuan angkutan udara yang baik dalam penanganan pandemi COVID-19 di Indonesia. Hal ini didasarkan pada terlaksananya semua misi dukungan angkutan udara Skadud 31 dalam mendistribusikan kebutuhan penanganan COVID-19. Adanya kendala-kendala terkait kapabilitas angkutan udara tersebut dalam penanganan pandemi COVID-19 masih dapat diupayakan solusinya sehingga semua misi operasi angkutan udara Skadud 31 dapat terlaksana.

Skadud 31 sebagai salah satu Skadron angkut mempunyai peran penting dalam mendukung operasi mobilitas udara. Kondisi Indonesia yang rawan akan bencana dan

luasnya negara Indonesia yang berbentuk kepulauan perlu dipertimbangkan oleh Pimpinan TNI AU untuk merencanakan dan menganggarkan proyeksi kekuatan Skadron Angkut ke depan untuk pembelian pesawat angkut super berat atau Herkules C-130 yang baru sehingga operasi angkutan udara dapat lebih ditingkatkan. Untuk menjaga kesiapan pesawat dibutuhkan *political will* yang kuat untuk mendukung pemenuhan *engine* dan suku cadang secara optimal dan berkelanjutan agar kesiapan pesawat Herkules C-130 Skadud 31 dapat memenuhi sasaran Sisbinpuan atau bahkan melebihi dari sasaran tersebut.

Untuk meningkatkan jumlah dan kapabilitas personel dengan kualifikasi sesuai dengan tugasnya, Skadud 31 mengadakan pendidikan dan kursus di lingkungan internal Skadud 31 dimana personel yang sudah dinyatakan kom-peten dapat diusulkan ke Komando Atas untuk mendapatkan legalisasi terhadap keahlian kualifikasinya tersebut tanpa harus mengikuti pendidikan yang diadakan oleh Lembaga Pendidikan TNI AU.

Daftar Pustaka

- Alberto M. (2020). Latin American Air Forces Face the Impacts of COVID-19. *Journal of The Americas, Third Edit*, 191–216. https://www.Air_university.af.edu/Portals/10/JOTA/Journals/Volume 2 Issue 3/Rivas_eng.pdf
- Assauri. (2013). *Strategic Management: Sustainable Competitive Advantages*. Rajawali Pers.
- Barreto, I. (2010). Dynamic Capabilities: A review of past research and an agenda for the future. *Journal of Management*, 36(1), 256–280. <https://doi.org/10.1177/0149206309350776>
- Florin. (2020). The Impact of Covid-19 On Military Power In The Indo-Pacific Region. *Centre for Defence and Security Strategic Studies*, 18–28.
- Harald, P. (2014). Japan In The State Of Emergency, Disaster Relief Operation After Tohoku Earthquake And Tsunami A Retrospection As A Lesson For The Future. *Economics and Managemen*, 0(4), 47. <https://doi.org/10.21055/0370-1069-2014-4-9-1>
- Hubeis, Musa, & Mukhamad Najieb. (2014). *Manajemen Strategik dalam Pengembangan Daya Saing Organisasi*. Gramedia.

- Huston. (2002). *American Airpower Comes of Age General Henry H. "Hap" Arnold's World War II Diaries*. Air University Press Maxwell Air Force Base, Alabama.
- Komite Penanggulangan COVID-19 dan Pemulihan Ekonomi Nasional, 2021. Available from: <https://covid19.go.id/peta-sebaran-covid19>. Diakses tanggal 15 Februari 2021.
- Li, & Liu. (2014). Dynamic capabilities, environmental dynamism, and competitive advantage: Evidence from China. *Journal of Business Research Elsevier*, 67(1), 2793–2799. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2012.08.007>.
- Mabesau. (2007). *Buku Petunjuk Teknis TNI AU Tentang Operasi Angkutan Udara*. Mabesau.
- Mesterhazy, A. (2020). *Defence and Security Committee (DSC) The Role Of Nato'S Armed Force In The Covid-19 Pandemic Draft Special Report by Attila MESTERHAZY (Hungary)* (Issue June).
- Miles, M. B., & Michael Huberman, A. (1994). *Qualitative Data Analysis* (2nd ed.). Sage Publication.
- Nan LI. (2020). The Evolving Role of the Military in China's COVID-19 Response. *East Asian Policy*, 12(03), 33–48. <https://doi.org/10.1142/s1793930520000215>.
- Nurdin, Widagdo, S., & Ardian, B. (2014). *Penggunaan Pesawat Udara Militer (Herkules) Sebagai Pesawat Udara Sipil Untuk Alat Transportasi Penduduk Sipil Ditinjau Dari Segi Hukum Udara Internasional Dan Nasional*.
- Paul Hersey, & Blanchard, K. (1994). *Manajemen perilaku organisasi: pendayagunaan sumber daya manusia* (4th ed.). erlangga Jakarta.
- Rothan, H. A., & Byrareddy, S. N. (2020). The epidemiology and pathogenesis of coronavirus disease (COVID-19) outbreak. *Journal of Autoimmunity*, January 2020. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jaut.2020.102433>.
- Salim, A. (2004). *Manajemen Trans- portasi*. PT Raja Grafindo Persada, jakarta.
- Suryaningsih, Mastra, IG. P., & Naibaho, Lamhot. (2018). Optimizing the Air Transport Operations of Indonesian National Army-Air Force on Overcoming the Impact of. *Journal of Advances in Social Science and Humanities*, 4(December 2004). <https://doi.org/10.15520/jassh42292>.



- Suwaji, Dermawan, W., & Ramadhan, R. A. (2019). The role of Indonesian airforce in disaster management for assisting with natural disaster. *Central European Journal of International and Security Studies*, 13(4), 51–64.
- Suwardi. (1979). *Implementasi Wawasan Nusantara di Sektor Perhubungan Udara*. Akademi Angkatan Udara Niaga Trisakti.
- Teece, D. J. (2018). Business models and dynamic capabilities. *Long Range Planning*, 51(1), 40–49. <https://doi.org/10.1016/j.lrp.2017.06.007>.
- Teece, D. J., Pisano, G., & Shuen, A. (1997). Dynamic capabilities and strategic management. *Strategic Management Journal*, 18(March), 77–116. <https://doi.org/10.1093/0199248540.003.0013>.