

**ANALISA PENGAMANAN PERIMETER  
DALAM MENUNJANG KEAMANAN OPERASI PENERBANGAN DI  
BANDAR UDARA INTERNASIONAL FRANS KAISIEPO BIAK**

**TUGAS AKHIR**



Oleh :

**ANTHON RUMWAROPEN**  
**NIT. 30318030**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 LALU LINTAS UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

**2021**

**ANALISA PENGAMANAN PERIMETER  
DALAM MENUNJANG KEAMANAN OPERASIPENERBANGAN DI  
BANDAR UDARA INTERNASIONAL FRANS KAISIEPO BIAK**

**TUGAS AKHIR**

Diajukan sebagai Syarat Menempuh Mata Kuliah Tugas Akhir pada  
Program Studi Diploma 3 Lalu Lintas Udara



Oleh :

**ANTHON RUMWAROPEN**  
**NIT. 30318030**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 LALU LINTAS UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

**2021**

## LEMBAR PERSETUJUAN

ANALISA PENGAMANAN PERIMETER DALAM MENUNJANG  
KEAMANAN OPERASI PENERBANGAN DIBANDAR UDARA  
INTERNASIONAL FRANS KAISIEPO BIAK

Oleh:

Anthon Rumwaropen

NIT. 30318030

Disetujui untuk diujikan pada :

Surabaya, 12 – 08 - 2021

Pembimbing I

DANI CHANDRA YP, S.Kom .....

NIP.19801126 200012 1 003

Pembimbing II

: ABDUL MU'TI S, S.Pd, MBA .....

NIP.19860729 201902 1 002



## LEMBAR PENGESAHAN

ANALISA PENGAMANAN PERIMETER DALAM MENUNJANG  
KEAMANAN OPERASI PENERBANGAN DI BANDAR UDARA  
INTERNASIONAL FRANS KAISIEPO BIAK

Oleh :

Anthon Rumwaropen

NIT. 30318030

Telah dipertahankan dan dinyatakan lulus pada Ujian Proposal Tugas Akhir Program Pendidikan  
Diploma 3 Lalu Lintas Udara  
Politeknik Penerbangan Surabaya Pada tanggal : 12 – 08 -  
2021

Panitia Penguji :

1. Ketua : KUSNO, S.Pd. MM  
NIP. 19611130 198603 1 001
2. Sekretaris : SITI NURFADHILAH, S.ST, MM  
NIP. 19900907 201012 2 001
3. Anggota : CHAERUDDIN, SE  
NIK.10010338



Ketua Program Studi D3 Lalu Lintas Udara



MEITA MAHARANI, M.Pd NIP. 19800502 200912 2

0

## PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Anthon Rumwaropen  
NIT : 30318030  
Program Studi : D3 Lalu Lintas Udara XI  
Judul Tugas Akhir : Analisa Pengamanan Perimeter Dalam Menunjang  
Keamanan Operasi Penerbangan Di Bandar Udara  
Internasional Frans Kaisiepo Biak

dengan ini menyatakan bahwa :

1. Tugas Akhir ini merupakan karya asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik, baik di Politeknik Penerbangan Surabaya maupun di Perguruan Tinggi lain, serta dipublikasikan, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
2. Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*) kepada Politeknik Penerbangan Surabaya beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak ini, Politeknik Penerbangan Surabaya berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya dengan tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya. Apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Surabaya, 04 – 09 - 2021  
Yang membuat pernyataan



Anthon Rumwaropen  
NIT.30318030

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan yang Maha Esa, dimana atas limpahan berkah, rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal tugas akhir sebagai syarat untuk dapat melanjutkan ke tahap penulisan laporan tugas akhir.

Karya tulis ini penulis buat guna mengaplikasikan, menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang telah penulis dapat selama mengikuti pendidikan di Prodi Lalu Lintas Udara Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya.

Penulis menyadari, tulisan ini tidak dapat terselesaikan tanpa bantuan, bimbingan, dan dorongan dari berbagai pihak. Untuk itu dalam kesempatan ini penulis berterimakasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha esa.yang telah memberikan penulis kesehatan dan kemampuan untuk menyelesaikan proposal tugas akhir.
2. Kedua orang tua penulis yang telah banyak memberi nasehat dan dukungan dalam pelaksanaan pembelajaran selama tiga tahun ini.
3. Bapak M. Andra Adityawarman, S.T, M.T, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Ibu Meita Maharani, M.Pd , selaku Ketua Program Studi Lalu Lintas Udara Politeknik Penerbangan Surabaya
5. Bapak Dani Chandra Yudho Pranoto. S.Kom, selaku dosen pembimbing 1 yang telah memberi arahan sehingga tulisan ini dapat terselesaikan
6. Bapak Abdul Muti S, S.Pd, MBA, selaku dosen pembimbing 2 yang telah memberi arahan sehingga tulisan ini dapat terselesaikan
7. Dosen – dosen Prodi Lalu Lintas Udara yang telah memberikan

ilmu dan nasehat selama pendidikan

8. Rekan-rekan taruna/I DIII Lalu Lintas Udara angkatan XI

9. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung membantu Penulis dalam menyelesaikan penulisan ini.

Akhirnya, penulis berharap kiranya proposal tugas akhir ini dapat menjadi sarana pendukung pengembangan ilmu dan pengetahuan, khususnya ilmu mengenai Lalu Lintas Udara bagi Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya dan kita semua. Semoga laporan ini juga dapat berguna serta menjadi masukan dalam peningkatan di dunia penerbangan Indonesia.

Surabaya, 01 April 2021

Penulis

**ABSTRAK**  
**ANALISA PENGAMANAN PERIMETER**  
**DALAM MENUNJANG KEAMANAN OPERASI**  
**PENERBANGAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL**  
**FRANS KAISIEPO BIAK**

Oleh:

Anthon Rumwaropen  
N.I.T 30318030

Permasalahan tanah ulayat masyarakat sekitar bandar udara telah menimbulkan berbagai permasalahan antar masyarakat dan pihak Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak yang bisa mengganggu keamanan dan keselamatan operasi penerbangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pagar perimeter dapat menjamin keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, untuk mengetahui apakah penutupan pagar perimeter sudah sesuai dengan aturan yang berlaku, dan untuk mengetahui bagaimana proses penutupan pagar perimeter terkait permasalahan tanah ulayat masyarakat sekitar bandar udara internasional frans kaisiepo biak.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif yang digunakan untuk menganalisa permasalahan yang timbul akibat rusaknya pagar perimeter, permasalahan tanah ulayat, dan juga pemahaman masyarakat terhadap aturan-aturan yang mengatur tentang Kawasan keselamatan operasi penerbangan di Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak. Untuk Teknik pengumpulan data adalah dengan cara observasi, wawancara langsung kepada narasumber, dan juga dengan menggunakan studi pustaka. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis gap dan juga analisis deskriptif

Pagar perimeter di Bandar udara Internasional Frans Kaisiepo Biak belum berfungsi sebagaimana mestinya, yaitu untuk mencegah secara *psychology* dan *physic*, mencegah penyusupan dan membantu pendeteksian/ penangkapan, menyediakan pintu/akses yang dikontrol bagi orang dan kendaraan. Hal ini secara langsung maupun tidak langsung akan mempengaruhi keselamatan penerbangan di Bandar udara Internasional Frans Kaisiepo Biak. Untuk dapat mewujudkan pengamanan yang optimal di perimeter Bandar udara Internasional Frans Kaisiepo Biak, maka perlu landasan aturan-aturan penerbangan yang telah ditetapkan sehingga mendukung operasional penerbangan yang aman, lancar, nyaman dan efisien yang berlangsung di Bandar udara Internasional Frans Kaisiepo Biak.

Kata Kunci: *Fasilitas Pagar Pengamanan Perimeter, Keamanan Operasi Penerbangan*



**ABSTRACT**  
PERIMETER SAFETY ANALYSIS  
IN SUPPORTING SAFETY OF FLIGHT OPERATIONS AT FRANS  
KAISIEPO BIAK INTERNATIONAL AIRPORT

By:  
Anthon Rumwaropen  
N.I.T 30318030

The problem of the communal land of the community around the airport has caused various problems between the community and the Biak Frans Kaisiepo Airport which can disrupt the security and safety of flight operations. This study aims to determine the extent to which the perimeter fence can ensure the security and safety of flight operations, to find out whether the closure of the perimeter fence is in accordance with applicable regulations, and to find out how the process of closing the perimeter fence is related to the problem of communal land around the international airport of Frans Kaisiepo Biak.

The research method used in this study is a qualitative research method that is used to analyze the problems that arise due to the destruction of the perimeter fence, the problem of customary land, and also the public's understanding of the rules governing the safety area of flight operations at Frans Kaisiepo Airport Biak. Data collection techniques are by means of observation, direct interviews with sources, and also by using literature studies. The data analysis used in this research is gap analysis and also descriptive analysis

The perimeter fence at Biak Frans Kaisiepo International Airport has not yet functioned as it should, namely to prevent psychologically and physically, prevent intrusion and assist detection/arrest, providing controlled doors/access for people and vehicles. This will directly or indirectly affect flight safety at Biak Frans Kaisiepo International Airport. In order to achieve optimal security at the perimeter of Biak Frans Kaisiepo International Airport, it is necessary to base the established flight rules so as to support safe flight operations, mooth, comfortable and efficient operation at Frans Kaisiepo Biak International Airport.

Keywords: *Perimeter Security Fence Facility, Aviation Operation Security*

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>viii</b>
<b>ABSTACK.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xii</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	2
1.3. Batasan Masalah .....	3
1.4. Tujuan Penelitian .....	3
1.5. Manfaat Penelitian .....	4
1.6. Sistematika Penulisan .....	5
<b>BAB 2 LANDASAN TEORI.....</b>	<b>7</b>
2.1. Landasan Teori .....	7
2.1.1. Pengertian Perimeter .....	7
2.1.2. Pagar Pembatas .....	8
2.1.3. Sistem Pengamanan Bandar Udara .....	10
2.1.4. Tujuan Sistem Pengamanan Bandar Udara .....	12
2.1.5. Unsur – Unsur Pengamanan .....	16
2.2. Teori Penunjang.....	22
2.2.1. Pengertian Analisa .....	22
2.2.2. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan .....	23
2.2.3. Pemahaman.....	26

<b>BAB 3 METODE PENELITIAN .....</b>	<b>27</b>
3.1 Metode Penelitian .....	27
3.2 Desain Penelitian .....	29
3.3 Subyek dan obyek Penelitian .....	30
3.3.1. Subyek Penelitian.....	30
3.3.2. Obyek Penelitian .....	30
3.3.3. Narasumber.....	30
3.4 Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data.....	31
3.5 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	38
<b>BAB 4 HASIL PENELITIAN.....</b>	<b>39</b>
4.1. Hasil Penelitian.....	39
4.1.1. Pentingnya Pagar Perimeter Dalam Menjamin Keamanan dan Keselamatan Operasi Penerbangan .....	39
4.1.2. Penutupan Pagar perimeter Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak.....	41
4.1.3. Proses Pekerjaan Penutupan Pagar Perimeter Terkait Permasalahan Tanah Ulayat.....	45
4.1.4. Proses Mitigasi Internal.....	48
4.2. Pembahasan Hasil Penelitian.....	54
4.2.1. Pagar perimeter Sebagai Jaminan Keselamatan dan Keamanan Operasi Penerbangan .....	54
4.2.2. Kesesuaian Penutupan Pagar Perimeter Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak dengan Keputusan Pemerintah Nomor KP 601 Tahun 2015 .....	61
4.2.3. Pengaruh Permasalahan Tanah Ulayat Terhadap Proses Penutupan Pagar Perimeter Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak.....	65
4.2.4. Upaya Pencegahan Terjadinya Incident .....	69
<b>BAB 5 PENUTUP .....</b>	<b>80</b>
5.1. Kesimpulan.....	80
5.2. Saran .....	81
<b>DAFTAR PUTAKA .....</b>	<b>83</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>86</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>87</b>

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 3.5.1.1. Perbedaan Wawancara Terstruktur dan Wawancara Tersruktur .....	94
Tabel 4.2.1.1. Gap Analysis .....	98
Tabel 4.2.2.1. Gap Analysis .....	100
Tabel 4.2.3.1. Gap Analysis .....	101
Tabel 4.2.4.1.1. Gap Analysis .....	102

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 4.1.2.1. Proses Pekerjaan Penutupan Pagar Perimeter.....	88
Gambar 4.1.2.2. Proses Pengawasan Pekerjaan dan Negosiasi Terhadap Masyarakat Oleh Kepala Kampung dan Personil AVSEC Putra Daerah.....	89
Gambar 4.1.2.3. Pagar Perimeter yang Sudah Dilakukan Penutupan ...	90
Gambar 4.1.3.1. Layout Titik Pagar Perimeter yang Belum Ditutup ...	91
Gambar 4.2.4.3.1. Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas (Security restricted Area) .....	92
Gambar 4.2.4.3.2. Standar Jarak Bebas Pagar.....	93

## DAFTAR PUSTAKA

- Austin Charles (2017). Metode Analisis data. Analisis Gap
- ICAO. (2007). Doc. 4444, ATM/501, 15<sup>th</sup> edition International Civil Aviation Organization.(2013). Annex 14 Aerodromes Vol.I Aerodrome Design and Operation, 6<sup>th</sup> edition
- ICAO (2007). 14 Aerodromes, Chapter 9 Aerodrome Operation Services, Equipment and Installation, International Civil Aviation Organization.
- ICAO. (2002). Annex 17 seventh edition, Security. International Civil Aviation Organization
- ICAO. (2018). Annex 11 Air Traffic Services, 15<sup>th</sup> edition. International Civil Aviation Organization
- ICAO (2018). Doc 9246 ATS Planning Manual tentang Facility Security dan Personel Security. International Civil Aviation Organization.
- Kementrian Badan Usaha Milik Negara (2020). Angkasa Pura I (Persero) Biak. Dokumentasi Penutupan Pagar Perimeter Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak
- Kementrian Perhubungan Direktorat Jenderal Pehubungan Udara Republik Indonesia. (2009). Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (P.K.P.S) Tahun 2009 Nomor 139, KM 24 butir 4.13 Tentang Pengawasan Terhadap *obstacle (Obstacle Control )*
- Kementrian Perhubungan Direktorat Jenderal Pehubungan Udara Republik Indonesia. (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2014 Nomor PM 20 Tentang Tata Cara dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara
- Kementrian Perhubungan Direktorat Jenderal Pehubungan Udara Republik Indonesia. (2009). Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) 101 Tentang Balon Udara yang Ditambatkan, Layang-Layang, Roket tanpa Awak dan Balon Udara Bebas tanpa Awak

Kementrian Perhubungan Direktorat Jenderal Pehubungan Udara Republik Indonesia.(2010). Surat Edaran Nomor: SE/07/V/2010 Tentang keselamatan operasional di daerah pergerakan bandar udara (*movement area*)

Kementrian Perhubungan Direktorat Jenderal Pehubungan Udara Republik Indonesia.(2010). Surat Edaran Menteri Perhubungan Tahun 2010 Nomor: SE/22/X11/2010 Tentang Sosialisasi Keselamatan Bandar Udara Kepada Masyarakat Sekitar Bandar Udara.

Kementrian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia (2015).Peraturan Direktorat Jenderal Perhungan Udara nomor KP 601 Tahun2015 tentang standar pagar untuk keamanan terbatas (*SecurityRestricted Area*) Bandar udara.

Kementrian Perhubungan Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2004).Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 54 tahun 2004 tanggal 21 Mei 2004

Kementrian Perhubungan Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2001).Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001, tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Kementrian Perhubungan Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (1985).Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara No. SKEP. 100 / XI / 1985 tentang Peraturan Dasar Tata Tertib Bandar Udara

Kementrian Perhubungan Udara (2004). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54Tahun 2004 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil, Jakarta

Pemerintah Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1tahun 2009 Tentang Penerbangan

Pemerintah Republik Indonesia (1992).Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992, tertanggal 25 Mei 1992 penerbangan, keamanan penerbangan

- Pemerintah Republik Indonesia (1992). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 tahun 1992 tertanggal 25 Mei 1992 tentang Penerbangan, yang terkait dengan pengamanan (security) bandar udara yaitu Bab VIII pasal 3
- Kountur, Ronny. 2003. Metode Penelitian Untuk Penulisan Skripsi dan Tesis, Jakarta : Teruna Grafika
- KBBI (2005), edisi ketiga, Departemen Pendidikan Nasional, Balai Pustaka.  
Kamus Besar Bahasa Indonesia tentang Sistem
- KBBI (2020). Departemen Pendidikan Nasional, Balai Pustaka.  
Kamus Besar Bahasa Indonesia Tentang Narasumber
- KBBI (1990). Departemen Pendidikan Nasional, Balai Pustaka.  
Kamus Besar Bahasa Indonesia tentang Pengertian Analisa
- Komarudin. 1994. Ensiklopedia Manajemen. Jakarta: Bumi Aksara.
- Nazir. M (1988). Metode Penelitian, Untuk Study Pustaka
- Suharsimi Arikonto, Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek, (Jakarta : Rnika Cipta, 993)
- Sugiyono. 2005. Memahami Penelitian Kualitatif. Bandung: CV. Alfabeta.
- Soejadi. 1997. Analisis Manajemen Modern, Kerangka pikir dan Beberapa Pokok Aplikasi. Jakarta: Gunung Agung.
- The Liang Gie, (1989) Cara Belajar Yang Efisien, (Yogyakarta : Pusat Kemajuan Studi). Handoko (2000). analisis secara sistematis: PT Kawan Pustaka, Jakarta

## RIWAYAT HIDUP



Anthon Rumwaropen lahir pada tanggal 21 Juni 1988 di Nabire, Papua. Putra keempat dari pasangan Oridjenes Rumwaropen dan Margaretha Yoweni. Telah menyelesaikan Pendidikan Sekolah Dasarnya di SD YPPK Santo Yoseph I Biak dan lulus pada tahun 2000. Sekolah Menengah pertama pada SLTP YPPK Oikumene Biak dan lulus pada tahun 2003. Sekolah menengah atas di SMK Negeri 3 Jayapura dan lulus pada tahun 2006.

Selanjutnya, pada bulan Juli tahun 2017 telah mengikuti Pendidikan di Balai Pendidikan dan Pelatihan Penerbangan Jayapura dan lulus pada tahun 2017. Bekerja pada Perum LPPNPI pada tahun 2017 samapi dengan 2018 dan selanjutnya Kembali melaksanakan Pendidikan Diploma 3 Lalu Lintas Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya hingga saat ini.



## LAMPIRAN



Gambar 4.1.2.1. 1 Proses pekerjaan penutupan pagar perimeter  
Sumber: PT. Angkasa Pura I (Persero) Biak

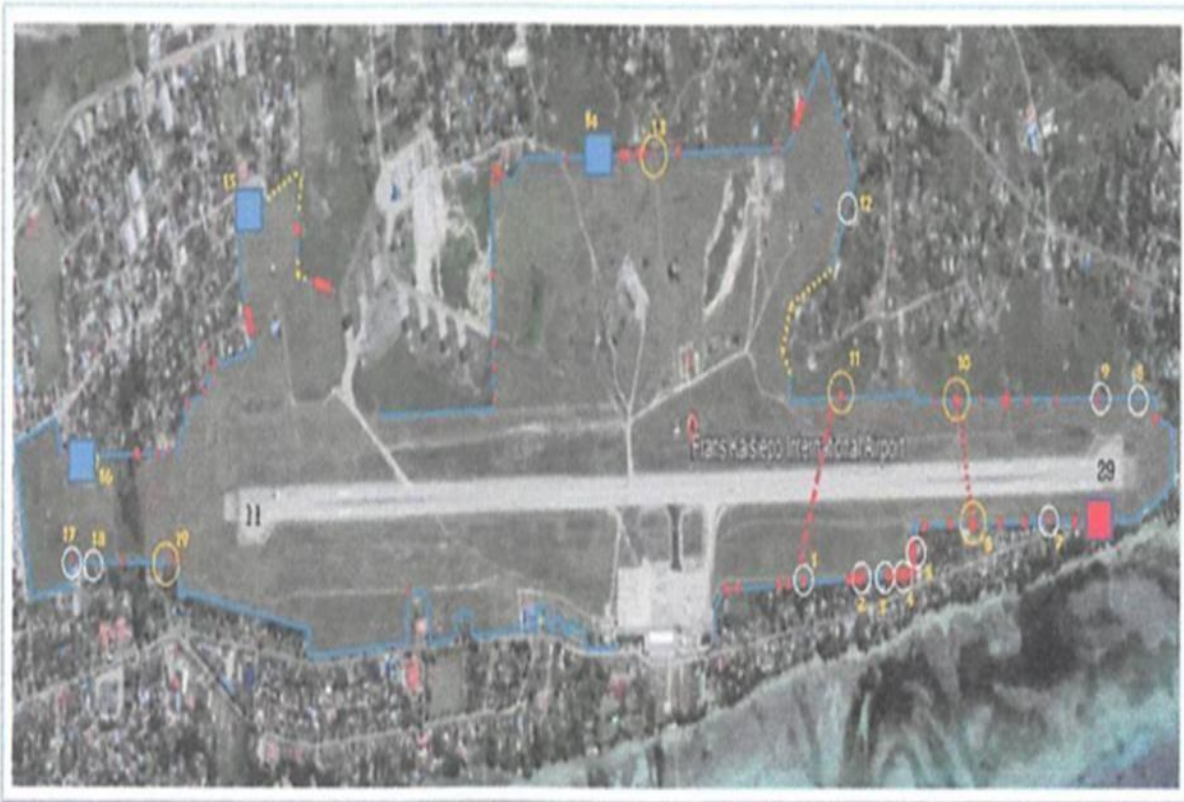


Gambar 4.1.2.2. Proses pengawasan pekerjaan dan negosiasi terhadap masyarakat oleh kepala kampung dan personil AVSEC putra daerah

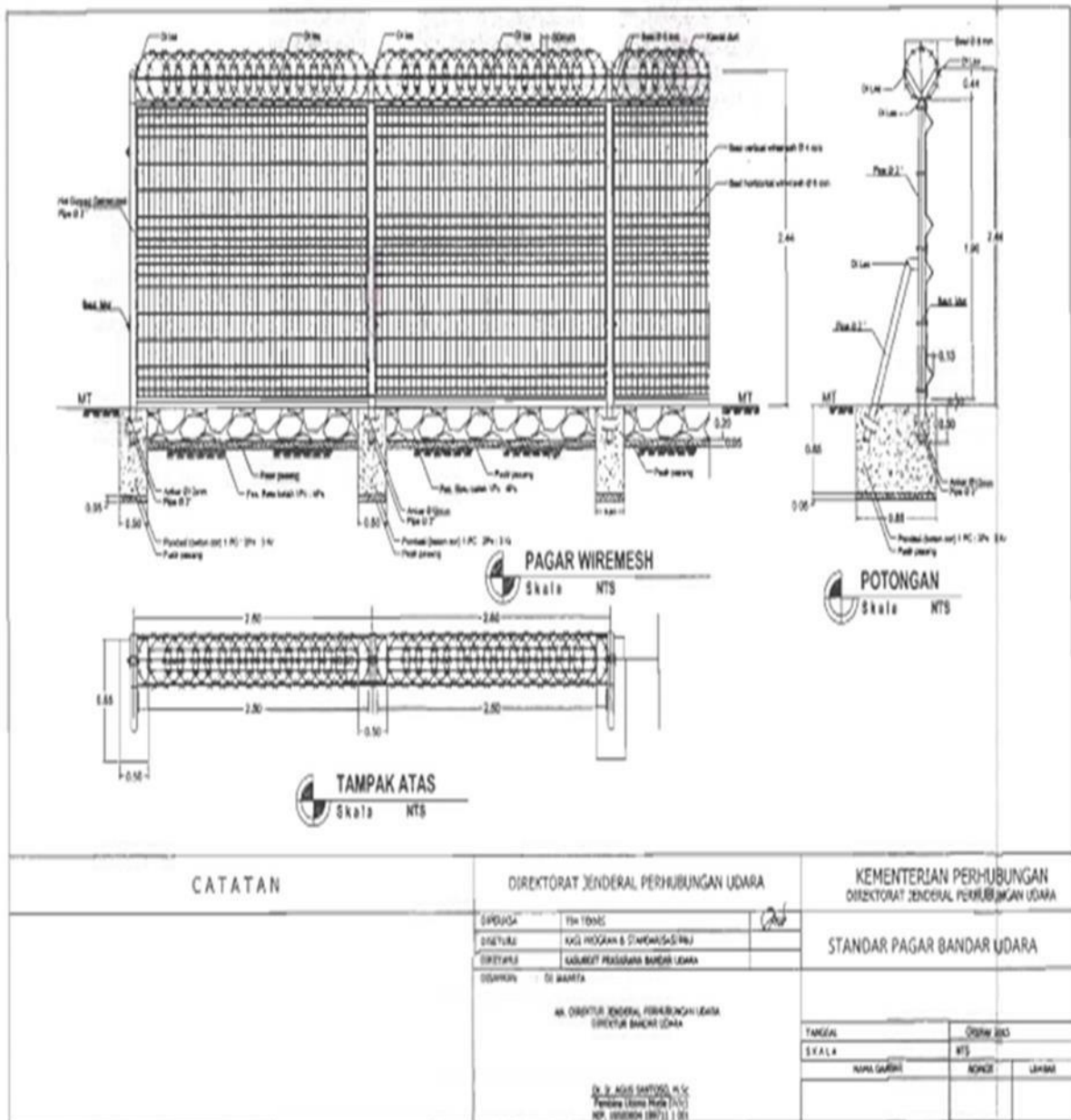
Sumber: PT.Angkasa Pura I (Persero) Biak



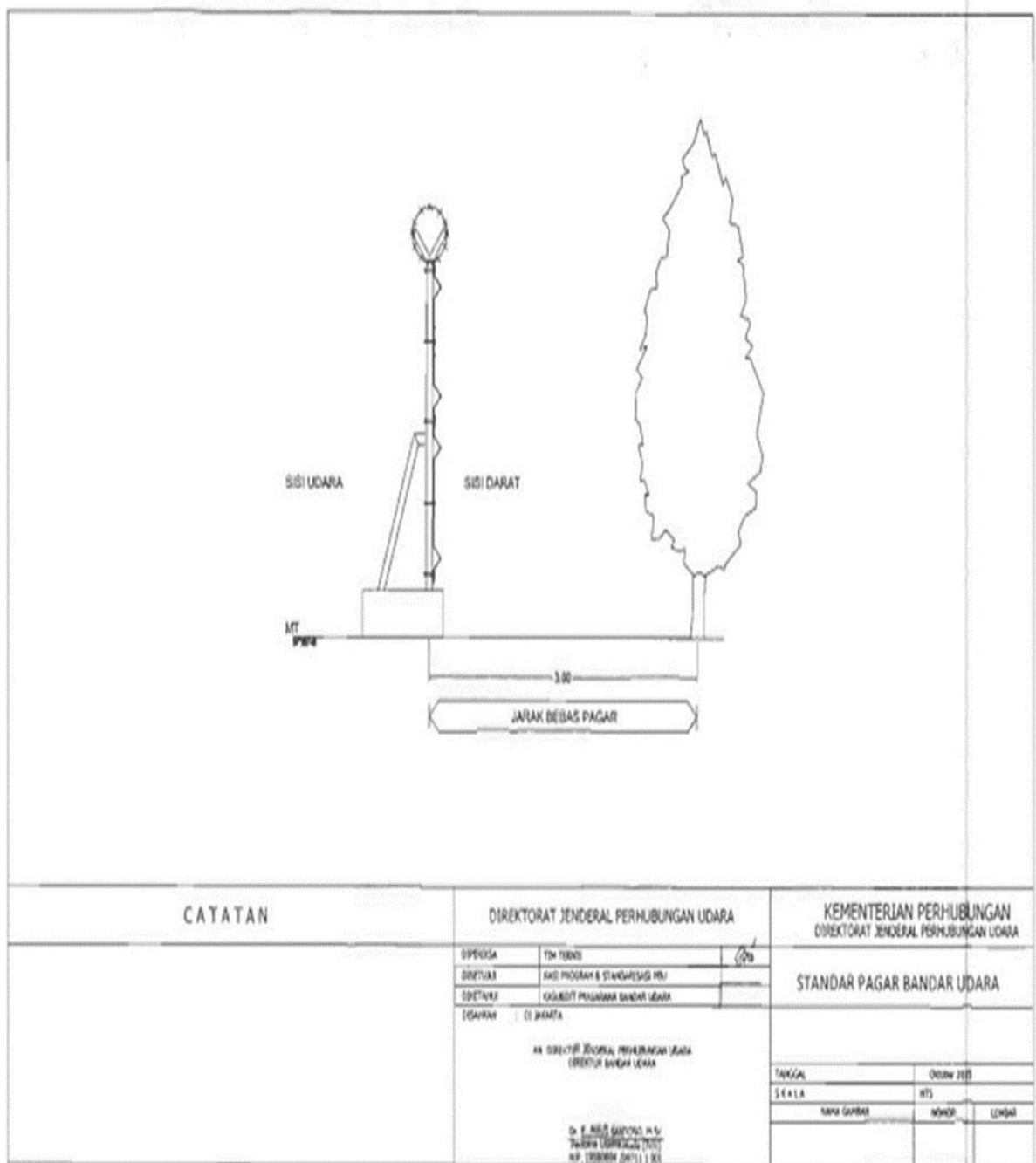
Gambar 4.1.2.3. Pagar perimeter yang sudah dilakukan penutupan dan perbaikan  
Sumber: *Unit Safety* PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Biak



Gambar 4.1.3.1. Layout Titik Pagar Perimeter yang belum dilakukan penutupan



Gambar 4.2.4.3.1 Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area)



Gambar 4.2.4.3.2 Standar Jarak Bebas Pagara

<b>Perbedaan</b>	<b>Wawancara Terstruktur</b>	<b>Wawancara Tidak Terstruktur</b>
Perbedaan pertanyaan	Wawancara terstruktur pertanyaan sudah disiapkan sebelumnya sehingga meskipun narasumbernya berbeda akan diberi pertanyaan yang sama dengan pola wawancara yang sama pula. Dapat dikatakan dengan pola dan pertanyaan yang homogen wawancara terstruktur dapat dikatakan sebagai wawancara yang formal dengan patokan-patokan tertentu.	Wawancara tidak terstruktur pertanyaan dalam wawancara jarang bahkan tidak disiapkan sebelumnya. Pewawancara cenderung mengikuti situasi dan kondisi dari orang yang diwawancarai. Sehingga percakapan yang terjalin lebih interaktif dan bersahabat.
Data berupa kuantitatif dan kualitatif	Wawancara terstruktur dilaksanakan dengan pertanyaan yang sama dengan narasumber yang berbeda-beda. Sehingga pertanyaan yang diajukan sudah terencana kepada seluruh kandidat. Sehingga jika wawancara tersebut dilakukan sebagai cara pengumpulan data dalam penelitian dapat dikatakan data yang terkumpul merupakan jenis penelitian kuantitatif.	Wawancara tidak terstruktur pertanyaan berbeda diajukan dengan narasumber yang berbeda. Pertanyaan diajukan tanpa rencana sebelumnya namun tetap memiliki patokan dan tema yang sama. Pertanyaan yang diajukan oleh pewawancara bergantung dari situasi kondisi serta aspek informasi apa yang sedang dibutuhkan. Sehingga jika wawancara tidak terstruktur dilaksanakan dalam sebuah wawancara dapat dikatakan data yang diperoleh berupa data penelitian kualitatif dengan penjabaran-penjabaran tertentu.
Perbedaan penggunaannya dalam penelitian	Wawancara terstruktur biasanya digunakan dalam penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang mendeskripsikan atau	Wawancara tidak terstruktur digunakan dalam penelitian eksplorasi yang digunakan sebagai alat dasar untuk mengumpulkan informasi. Ciri penelitian

	menyajikan gambaran	eksplorasi adalah penelitian yang
--	---------------------	-----------------------------------



<p>Pertanyaan</p>	<p>lengkap suatu fenomena sosial yang aktual. Karena menggunakan pertanyaan dan pola yang sama sehingga teknik wawancara terstruktur dapat digunakan dengan lebih ekonomis dalam pengumpulan informasi. Selain itu jenis kesimpulan yang didapat dari wawancara terstruktur juga lebih mudah dirumuskan karena menggunakan pertanyaan yang sama.</p> <p>Pertanyaan yang diajukan dalam wawancara terstruktur biasanya berupa pertanyaan tertutup dimana narasumber harus memilih berdasarkan pilihan-pilihan jawaban yang sudah ditawarkan oleh pewawancara. Sehingga pertanyaan yang diajukan dalam wawancara terstruktur menuntut informasi tertentu dari narasumber.</p>	<p>tujuannya memberikan sedikit gambaran mengenai suatu fenomena. Penelitian ini biasanya digunakan hanya untuk mengeksplorasi pertanyaan penelitian dan tidak bermaksud untuk memberikan solusi akhir</p> <p>Wawancara tidak terstruktur pertanyaan yang digunakan merupakan pertanyaan terbuka yang dapat dijawab oleh narasumber dengan berbagai cara. Narasumber bebas memberikan jawaban atas pertanyaan yang sudah diajukan tanpa dipengaruhi oleh pewawancara.</p>
-------------------	---	---

<p>Hasil wawancara</p>	<p>Wawancara terstruktur memiliki sistem panduan yang sudah dikembangkan sebelumnya untuk memeriksa hasil wawancara. Karena menggunakan pertanyaan yang sama sehingga hasil wawancara dapat dianalisis dengan teknik tertentu dan dapat dengan mudah mengambil arti kesimpulan.</p>	<p>Wawancara tidak terstruktur yang tidak ada sistem atau panduan sebelumnya untuk memeriksa hasil wawancara. Karena menggunakan pertanyaan yang berbeda-beda sehingga hasil wawancara juga harus dianalisis detail dari setiap pertanyaan yang diajukan.</p>
------------------------	---	---

Tabel 3.5.1.1. Perbedaan Wawancara Terstruktur dan Wawancara tidak Terstruktur

No	PERATURAN	PELAKSANAAN
1	<p><i>Existing objects that extend above a take-off climb surface should as far as practicable be removed except when, in the opinion of the appropriate authority, an object is shielded by an existing immovable object, or after aeronautical study it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of operations of aeroplanes.</i></p> <p>4.2.27 Rekomendasi .- Benda - benda yang ada yang membentang di atas permukaan pendakian takeoff harus sejauh mungkin dihapus, kecuali menurut pendapat otoritas yang sesuai, objek terlindungi atau setelah studi aeronautika, ditentukan bahwa objek tidak akan mempengaruhi keselamatan atau secara signifikan mempengaruhi keteraturan operasi pesawat terbang.</p>	<p>Pengawasan yang ketat belum diimplementasikan oleh pihak pengelola bandara, sehingga masih banyak masyarakat yang membuat hambatan hambatan bergerak seperti melintas dalam runway dan juga pergerakan hewan liar di daerah kawasan keselamatan operasi penerbangan (KKOP).</p>
2	<p>Undang-undang No.1 Tahun 2009 Pasal 421 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa :</p> <p>Setiap orang membuat halangan (<i>obstacle</i>), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan</p>	<p>Belum ada tindakan lanjut dari Pengelola bandar udara setempat untuk membuat efek jera pada masyarakat tentang pidana yang di lakukannya, agar tidak terulang kembali untuk membuat hambatan bergerak di daerah</p>

	<p>yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.1.000.000.000,00 (satu miliar Rupiah</p>	<p>pergerakan pesawat udara.s</p>
--	---	-----------------------------------

Tabel 4.1.2.1. Analisis gap

NO	PERATURAN	PELAKSANAAN
1	<p>Daerah keamanan terbatas (Security Restricted Area ) digunakan untuk kegiatan :</p> <p>a. Pergerakan pesawat udara</p> <p>b. Pergerakan personil penerbangan, dan peralatan kerja untuk kepentingan penerbangan</p> <p>c. Pergerakan penumpang dan bagasi yang akan naik pesawat udara;</p> <p>d. Pergerakan kargo dan pos yang akan dimuat kedalam pesawat udara; dan</p> <p>e. Instalasi/obyek vital yang berhubungan langsung dengan pengoperasian pesawat udara</p>	<p>Masih digunakan masyarakat untuk akses penyeberangan antar kampung, sebagai lokasi bercocok tanam bagi masyarakat sekitar, menjadi tempat berolahraga bagi masyarakat sekitar, dan masih banyak kegiatan lain yang sering dilakukan oleh masyarakat yang bermukim di sekitar bandar udara</p>
2	<p>Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) harus dilindungi dengan pembatas fisik dan selalu diawasi, diperiksa pada selang waktu tertentu, dan diberi tanda peringatan (sign board) keamanan penerbangan yang dapat berupa pagar.</p>	<p>Belum ada pengawasan dan juga pengamanan secara intensif dari pihak pengelola bandar udara, terutama pada saat sore dan malam hari.</p>

Tabel 4.2.2.1. Gap Analysis

NO	PERATURAN	PELAKSANAAN/KENYATAAN
1	<p>tuk menyelenggarakan kegiatan pelayanan dan pembinaan Bandar Udara serta pengembangannya, perlu disediakan tanah dan ruang udara untuk pelayanan keselamatan operasi penerbangan, pelayanan umum, dan fasilitas penunjang penyelenggaraan kegiatan tersebut maupun untuk semua fasilitas.</p>	<p>masyarakat sekitar bandar udara belum bisa menerima dan menyerahkan lokasi tersebut untuk dikelola oleh pengelola bandar udara.</p>
2	<p>nyediaan tanah dan ruang udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus didasarkan pada rencana penggunaan tanah dan ruang udara yang menjamin keserasian dan keseimbangan dengan usaha-usaha dalam bidang lain di kawasan letak Bandar Udara bersangkutan.</p>	<p>masyarakat tetap menganggap lokasi tanah tersebut masih milik nenek moyang mereka dan sampai kapanpun tidak akan diserahkan kepada pihak pengelola bandar udara dan akan terus menjadi masalah selama belum ada ganti rugi yang besar bagi masyarakat tersebut.</p>

Tabel 4.2.3.1. Analisis Gap

NO	PERATURAN	PELAKSANAAN
1	<p>UU Nomor 15 tahun 1992 tertanggal 25 Mei 1992 tentang penerbangan, yang terkait dengan pengamanan (<i>security</i>) bandar udara yaitu Bab VIII pasal 3, yang berbunyi:  ” Penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancaran pelayanannya”.</p>	<p>Tanggung jawab penyelenggara bandar udara ini suda dilaksanakan namun belum maksimal karena selalu bertentangan dengan masyarakat sekitar yang bermukim disekitar bandar udara</p> <p>Belum ada suatu Kerjasama yang baik antara penyelenggara bandar udara dan juga operator pesawat udara dalam melaksanakan suatu program pengamanan.</p>
2	<p>Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 54 tahun 2004 tanggal 21 Mei 2004 setiap penyelenggara bandar udara dan operator pesawat udara wajib membuat program pengamanan bandar udara dan program pengamanan operator pesawat udara.</p>	<p>Masih sering terjadi masyarakat berjalan atau melintasi Bandar Udara selain dijalan, jalur atau bagian jalur lalu lintas yang telah ditentukan, merusak fasilitas bandar udara, mengkonsumsi minuman keras dan sejenisnya bahkan melakukan perlawanan terhadap petugas yang bekerja mengamankan daerah keamanan terbatas (Security Restricted Area) bandar udara.</p>
3	<p>Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP / 100 / XI / 1985 tentang Peraturan Tata Tertib Bandar Udara, siapapun dilarang melakukan kegiatan yang dapat mengganggu ketertiban umum, keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara, yang berupa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Permainan layang – layang</li> <li>2) Perjudian dalam bentuk apapun</li> <li>3) Perbuatan tindak susila</li> <li>4) Mabuk atau pemakaian bahan narkotika</li> <li>5) Gangguan dalam bentuk apapun termasuk jual beli tiket secara tidak sah / liar (calo)</li> </ol>	

	6) Pengembalaan ternak 7) Berjalan atau melintasi Bandar Udara selain di jalan, jalur atau bagian jalur lalu lintas yang telah ditentukan	
--	--	--

Tabel 4.2.4.1.1 Gap Analysis