

**OPTIMALISASI TRANSFER OF RESPONSIBILITY CONTROL
ANTARA PANGKALAN BUN APPROACH DENGAN BANJARMASIN
FLIGHT SERVICE STATION**

Yunita Qurnia Wasistha¹, Wasito Utomo², Siti Nurfadhilah³
^{1,2,3} Politeknik Penerbangan Surabaya, Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236
Email : yunitaqurnia13@gmail.com

Abstrak

Transfer of responsibility control antara Pangkalan Bun Approach dengan Banjarmasin Flight Service Station kurang optimal untuk pesawat yang terbang dengan ketinggian dibawah 4000 feet. Dikarenakan jarak jangkauan radio komunikasi antara pesawat dengan unit Banjarmasin FSS.

Rumusan masalah dari penelitian ini adalah “Bagaimana tanggung jawab ruang udara dari pergerakan pesawat udara yang berada dalam Pangkalan Bun *Control Zone* (CTR) menuju ruang udara Banjarmasin FSS?”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui prosedur pelayanan Lalu Lintas Udara di area Pangkalan Bun TMA sesuai dengan Prosedur yang ada dan mengoptimalkan kembali fasilitas unit-unit terkait menjadi lebih baik untuk menunjang keamanan dan keselamatan dalam pelayanan lalu lintas udara.

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Populasi dalam penelitian ini yaitu seluruh personel Air Traffic Controller Kantor Perum LPPNPI Cabang Pembantu Pangkalan Bun. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara, dan kuisioner.

Berdasarkan data-data dan hasil pembahasan, dapat diambil kesimpulan bahwa jarak jangkauan yang dimiliki oleh unit Banjarmasin FSS menjadi faktor penyebab pesawat dengan ketinggian jelajah di bawah 4000 feet tidak dapat melakukan komunikasi dua arah.

Kata Kunci: *Transfer of responsibility control*, Pelayanan Lalu Lintas Udara

Abstract

Transfer of responsibility control between Pangkalan Bun Approach and Banjarmasin Flight Service Station is not optimal for aircraft flying at altitudes below 4000 feet. Due to the radio communication range between the aircraft and the Banjarmasin FSS unit.

The problem formulation of this research is "What is the responsibility of air space from the movement of aircraft in the Pangkalan Bun Control Zone (CTR) to the Banjarmasin FSS airspace?". This study aims to find out the procedures for air traffic services in the Pangkalan Bun TMA area in accordance with existing procedures and to optimize the facilities of related units to be better to support security and safety in air traffic services.

The research method used in writing uses a qualitative descriptive method. The population in this study were all personnel of the Air Traffic Controller Office of Perum LPPNPI Sub-Branch of Pangkalan Bun. Data collection techniques used are observation, interviews, and questionnaires.

Based on the data and the results of the discussion, it can be concluded that the range owned by the Banjarmasin FSS unit is a factor that causes aircraft with a cruising altitude below 4000 feet to be unable to carry out two-way communication.

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

Keywords: *Transfer of responsibility control, Air Traffic Services*

PENDAHULUAN

Tower Iskandar merupakan unit Kantor Cabang Pembantu Perum LPPNPI yang melayani penerbangan baik dari atau ke Pangkalan Bun maupun yang terbang melintasi area PKN VOR/DME. Tower Iskandar merupakan *combine unit* Aerodrome Control Tower (ADC) dengan Approach Control Unit (APP). Tower Iskandar memiliki upper limit dari ground sampai 040 feet sejauh 30NM dari PKN VOR/DME. Untuk unit Approach dari altitude 4000 feet sampai FL 245 dan sejauh 00 41 28 S 112 07 59 E 03 00 S 110 22 59 E 04 57 21.69 S 110 23 E 04 57 21.69 S 112 47 37.7 E 03 58 S 113 08 30 E 02 20 57 S 113 27 22 E 00 55 39 S 113 27 21 E.

Ruang udara Tower Iskandar termasuk dalam klasifikasi kelas B untuk *terminal control area* (TMA) dan kelas C untuk *Control Zone* (CTR). Arti dari klasifikasi kelas B adalah ruang udara dimana penerbangan yang diijinkan adalah IFR dan VFR *flight*. Semua *flight* diberikan pelayanan ATC services dan harus ada separasi diantaranya. Sedangkan klasifikasi kelas C untuk penerbangan IFR dan VFR, antar pesawat terbang harus diberikan separasi kecuali antara VFR dengan VFR hanya diberikan informasi.

Tower Iskandar memiliki jadwal penerbangan terjadwal (*schedule*) maupun tidak terjadwal (*unschedule*). Dengan jumlah pergerakan traffic yang lebih dari 25 pesawat perhari, Tower Iskandar memiliki pola traffic yang kompleks antara traffic departure-arrival dengan overflying.

Unit Banjarmasin *Flight Service Station* (FSS) memiliki jangkauan radio yang kurang

bagus. Sehingga pesawat ataupun helikopter yang terbang di area ruang udara mereka pada titik tertentu tidak dapat menjalin komunikasi dua arah dengan baik.

Contoh kasus yaitu helikopter yang terbang dari Pangkalan Bun (WAGI) ke Palangkaraya (WAGG) dengan ketinggian jelajah 2500 feet. Saat helikopter tersebut melewati 30NM dari PKN VOR/DME yang menjadi batas wilayah Pangkalan Bun *Control Zone* (CTR), helikopter tersebut menjadi wewenang dari Banjarmasin FSS. Tetapi helikopter tidak dapat menjalin komunikasi dua arah dengan Banjarmasin FSS. Sehingga Tower Iskandar tetap memandu helikopter tersebut diluar tanggung jawab ruang udaranya. Tower Iskandar memberikan opsi untuk *contact* ke *Aerodrome Control Tower* (ADC) terdekat yaitu, Tower Haji Hasan Sampit. Selama penulis melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Tower Iskandar, tidak ada pesawat yang dapat *established* dengan unit Banjarmasin FSS. Melainkan *established* dengan unit yang tidak berkaitan.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Populasi penelitian adalah personel Air Traffic Controller Kantor Perum LPPNPI Cabang Pembantu Pangkalan Bun sebanyak 8 orang. Teknik pengumpulan data berupa observasi, kuisisioner, dan wawancara.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil pengumpulan data observasi, wawancara, dan kuisisioner adalah jarak jangkauan radio komunikasi yang dimiliki oleh pihak Banjarmasin Flight Service Station

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

menjadi kontribusi faktor udara Banjarmasin Flight Service ketidamampuannya radio komunikasi Station. menjangkau pesawat dengan ketinggian jelajah dibawah 4000 feet.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan data-data dan hasil pembahasan pada Bab sebelumnya, dapat diambil kesimpulan antara lain :

1. Dalam melakukan pelayanan lalu lintas udara harus mengutamakan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan penerbangan.
2. Jarak jangkauan radio komunikasi yang dimiliki oleh Banjarmasin FSS menjadi kontribusi faktor ketidamampuannya radio komunikasi menjangkau pesawat dengan ketinggian jelajah di bawah 4000 feet.

Saran

Saran yang dapat penulis berikan yaitu :

1. Perbaiki *Letter of Operational Coordination Agreement* (LOCA) antara unit kerja terikat. Dengan menambahkan prosedur pendelegasian apabila pesawat tersebut tidak dapat menjalin komunikasi dua arah dengan unit bersangkutan. Khususnya menambahkan prosedur pendelegasian dalam LOCA antara Pangkalan Bun Approach dengan Banjarmasin FSS dan Pangkalan Bun Approach dengan Haji Asan Tower.
2. Meningkatkan fasilitas yang ada. Contohnya dengan menambah jarak jangkauan dari pihak Pangkalan Bun atau dari pihak Banjarmasin dengan *Extended Range* radio. Karena dapat mengurangi adanya *Breakdown of Communication* dan *Breakdown of Separation*.
3. Melakukan restrukturisasi ruang udara (*airspace*) antara ruang udara Pangkalan Bun Control Zone (CTR) dengan ruang

DAFTAR PUSTAKA

- [1] *International Civil Aviation Organization*. 2001. *Annex 11 Air Traffic Service Thirteenth Edition*. Canada: *International Civil Aviation Organization*
- [2] *International Civil Aviation Organization*. 2016. *Document 4444 ATM/501 Air Traffic Management Sixteenth Edition*. Canada: *International Civil Aviation Organization*
- [3] *Republic of Indonesia Ministry of Transportation*. 1990. *Civil Aviation Safety Regulation. Part 170 Air Traffic Service*. Jakarta: *Republic of Indonesia Ministry of Transportation*
- [4] *Republic of Indonesia Ministry of Transportation, 2016*, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 55 Tahun 2016 Tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional. Jakarta: *Republic of Indonesia Ministry of Transportation*
- [5] AirNav Indonesia. 2016. *Letter of Coordination Agreement Banjarmasin Flight Service Sector (FSS) and Pangkalan Bun Approach (APP)*. Banjarmasin: Author.
- [6] AirNav Indonesia. 2015. *Letter of Coordination Agreement Pontianak Flight Service Sector (FSS) and Pangkalan Bun Approach (APP)*. Pangkalan Bun: Author.