

**ANALISIS TERBATASNYA PANDANGAN AREA PEMANDUAN
PERSONIL ACO TERHADAP PEMBERIAN PELAYANAN AFIS DI
PERUM LPPNPI MUARA BUNGO**

Oktavio Nugraha Dwi Putra¹, Sudrajat², Sumpono Bayu Aji³

^{1,2,3} Politeknik Penerbangan Surabaya, Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236

Email: mg.kpds@gmail.com

Abstrak

UPNP Muara Bungo yang berstatus sebagai Badan Usaha di lingkungan Badan Usaha Milik Negara menyelenggarakan pelayanan Aerodrome Flight Information. Kegiatan yang diselenggarakan oleh UPNP Muara Bungo adalah Air Traffic Services, Aeronautical Telecommunication Services, Aeronautical Information Services, Aeronautical Meteorological Services, dan Search and Rescue. Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaruh terbatasnya pandangan area pemanduan personil Aeronautical Communication Officer terhadap pemberian pelayanan Aerodrome Flight Information Service. Dalam penulisan ini, penulis berpedoman pada Annex 11, ICAO 211, PP No. 77 Tahun 2012, PER.028/LPPNPI/X/2017, UU RI No. 1 Tahun 2009, CASR 170, SKEP/347/XII/1999, dan PM 65 2017. Metode penelitian yang penulis gunakan yaitu menggunakan observasi, wawancara dengan Personil Perum LPPNPI Muara Bungo dan Personil Perum LPPNPI Cabang Jambi, dokumentasi, kuisisioner, dan studi pustaka. Metode analisis data yang digunakan yaitu metode deskriptif kuantitatif serta pengukuran menggunakan skala likert. Penelitian ini mendapatkan skor Koefisien Korelasi 0,2 yang artinya hasil yang diperoleh tidak menghasilkan skor minus maka artinya hubungan tersebut positif, yaitu apabila variabel X meningkat maka variabel Y juga meningkat. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh terbatasnya pandangan area pemanduan personil Aeronautical Communication Officer terhadap pemberian pelayanan Aerodrome Flight Information Service di Perum LPPNPI Muara Bungo.

Kata kunci : Pandangan Area, ACO, Pelayanan, AFIS, Korelasi

Abstract

UPNP Muara Bungo which has the status as a Business Entity within the State-Owned Enterprises provides Aerodrome Flight Information services. Activities organized by UPNP Muara Bungo are Air Traffic Services, Aeronautical Telecommunication Services, Aeronautical Information Services, Aeronautical Meteorological Services, and Search and Rescue. The problem studied in this final project is how the limited view of the pilotage area of Aeronautical Communication Officer personnel affects the provision of Aerodrome Flight Information Service services. In this writing, the author is guided by Annex 11, ICAO 211, PP No. 77 of 2012, PER.028/LPPNPI/X/2017, RI Law No. 1 of 2009, CASR 170, SKEP/347/XII/1999, and PM 65 2017. The research method that the author uses is using observation, interviews with Perum LPPNPI Muara Bungo personnel and Perum LPPNPI Jambi Branch, documentation, questionnaires, and literature studies. The data analysis method used is descriptive quantitative method and measurement using a Likert scale. This study obtained a Correlation Coefficient score of 0.2, which means that the results obtained do not produce a minus score, meaning that the relationship is positive, i.e. if the X variable increases, the Y variable also increases. So it can be concluded that there is a limited influence of the view of the area of the pilotage of Aeronautical Communication Officer personnel on the provision of Aerodrome Flight Information Service services at Perum LPPNPI Muara Bungo.

Keywords: Area View, ACO, Service, AFIS, Correlation

1. PENDAHULUAN

Meningkatnya permintaan akan transportasi udara berarti semakin meningkat pula pelayanan navigasi udara dan pemanduan lalu lintas udara yang diberikan agar penerbangan dapat berjalan dengan aman, lancar, efisien, nyaman, teratur dan tepat waktu serta terjangkau. Salah satunya adalah memberikan pelayanan informasi penerbangan (Flight Information Service) dan pelayanan kesiagaan (Alerting Service). Dengan banyaknya peminat dalam penggunaan transportasi udara, pihak-pihak yang terkait seperti perusahaan penerbangan dan penyedia layanan penerbangan dalam suatu penerbangan dalam suatu bandar udara melakukan berbagai langkah dalam pemenuhan kebutuhan pelanggan meningkat dari masa ke masa.

Airnav Indonesia merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di sektor perhubungan yang bergerak di bidang pelayanan jasa lalu lintas udara

yang bersifat komersial di Indonesia. Ide pembentukan LPPNPI teretus sekitar tahun 1999 atas dasar UU No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan yang mengamanatkan agar pengelolaan layanan navigasi penerbangan atau Air Traffic Services dilakukan oleh single provider atau pengelola tunggal, sekaligus merujuk pada International Civil Aviation Organization (ICAO). Sehingga amanat UU No.1 Tahun 2009 diwujudkan dalam Peraturan Pemerintah No. 77 Tahun 2012, dengan mendirikan LPPNPI atau Airnav Indonesia pada tanggal 13 September 2012 yang ditandatangani oleh Presiden Republik Indonesia. LPPNPI dibentuk atas dasar hukum Perusahaan Umum (Perum) yang mempunyai tugas pokok untuk menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia.

Perum LPPNPI atau Airnav Indonesia adalah lembaga baru yang dibentuk sebagai wadah untuk seluruh personil Air Traffic Services (ATS) di

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

Indonesia. Dengan berupaya menyajahterakan seluruh personil ATS di Indonesia, Airnav Indonesia akan lebih memperhatikan kebutuhan - kebutuhan personil ATS guna meningkatkan Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan (Air Traffic Services), Pelayanan Telekomunikasi Penerbangan (Aeronautical Telecommunication Services), Pelayanan Informasi Penerbangan (Aeronautical Information Services), Pelayanan Informasi Meteorologi (Aeronautical Meteorological Services/MET), Pelayanan Informasi Pencarian dan Pertolongan (Search and Rescue Service/SAR). Berdasarkan PER.028/LPPNPI/X/2017 Airnav Cabang Jambi berkedudukan di Jambi, dipimpin oleh General Manager yang bertanggung jawab kepada Direksi Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia.

General Manager membawahi:

- a. Manager Operasi
- b. Manager Teknik
- c. Manager Keselamatan, Keamanan dan Standardisasi
- d. Manager Administrasi dan Keuangan
- e. Kepala Cabang Pembantu Bengkulu
- f. Kepala Unit Muko Muko
- g. Kepala Unit Kerinci
- h. Unit - unit yang dikoordinir oleh Manager Operasi sebagai berikut:

- 1) Unit Muaro Bungo
- 2) Unit Enggano

Kegiatan yang diselenggarakan oleh UPNP Muara Bungo adalah sebagai berikut:

- a. Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan (Air Traffic Services).
- b. Pelayanan Telekomunikasi Penerbangan (Aeronautical Telecommunication Services).
- c. Pelayanan Informasi Aeronautika (Aeronautical Information Services).
- d. Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan (Aeronautical Meteorological Services).

- e. Pelayanan Informasi Pencarian dan Pertolongan (Search and Rescue).

Pelayanan pemandu lalu lintas udara dilaksanakan agar tercipta operasi penerbangan yang aman, lancar, teratur, dan efisien.

Sesuai dengan Five Objectives of Air Traffic Services yang tercantum di dalam Annex 11 (2018:2-2), yaitu:

1. Mencegah terjadinya kecelakaan diantara pesawat terbang
2. Mencegah terjadinya kecelakaan diantara pesawat, di daerah / area pergerakan (runway dan taxiway) dan rintangan / halangan di area tersebut.
3. Mempelancar dan memelihara keteraturan Lalu Lintas Udara
4. Memberikan saran dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan keefisienan arahan penerbangan
5. Memberitahukan dengan tepat dan cepat kepada Badan Penyelamat (SAR) yang diperlukan pesawat dan membantu unit tersebut jika diperlukan.

Dalam pelaksanaan tugasnya, pelayanan yang diberikan oleh personil Aeronautical Communication Officer (ACO) berasaskan pada yang tercantum dalam point 4 dan 5. Personil Aeronautical Communication Officer (ACO) mampu memberikan pelayanan yang optimal dan lancar apabila ditunjang dengan fasilitas, sarana dan keadaan sosial yang layak. Dengan begitu, kondisi, keadaan dan lokasi kerja personil Aeronautical Communication Officer (ACO) menjadi prioritas penting dalam mencapai Objectives of ATS karena suatu incident dan accident yang melibatkan layanan lalu lintas udara disebabkan oleh kesalahan prosedur, ketidakpatuhan terhadap prosedur atau kegagalan fasilitas yang menuntun pada timbulnya risiko pada operasional penerbangan.

Dalam Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (P.K.P.S.) Bagian 170 Peraturan Lalu Lintas Udara (2009:68) dijelaskan bahwa setiap ATS unit harus

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

memberikan personelnya lingkungan kerja yang nyaman, aman serta peralatan yang sesuai.

Menara kontrol (tower) harus memenuhi kriteria tinggi dan posisi letaknya yang strategis agar memudahkan personil Aeronautical Communication Officer (ACO) dalam memantau maneuvering area dan sekitarnya. Namun, di Bandar udara Muara Bungo menara kontrol (tower) yang seharusnya menjadi ruang kerja personil Aeronautical Communication Officer (ACO), tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya dikarenakan tidak tersedianya beberapa sarana dan prasarana pendukung yang memenuhi standar untuk dioprasikannya Menara kontrol (tower). Akibatnya, personil Aeronautical Communication Officer (ACO) tidak bisa memantau dengan jelas, maka keselamatan dan keamanan penerbangan tidak akan dapat dicapai secara optimal.

Pada prakteknya, ruang kerja yang digunakan oleh personil dalam memberikan layanan penerbangan dilakukan dengan mengandalkan ruang khusus berukuran 6 x 3 M yang terletak di lantai 2 gedung terminal menyebabkan pandangan area pemanduan personil Aeronautical Communication Officer (ACO) terbatas dan tidak dapat melihat sampai pada ujung landasan 31.

Seorang Personil Aeronautical Communication Officer (ACO) bertanggung jawab dalam memberikan informasi yang akurat dan tepat agar terciptanya keselamatan penerbangan. Dalam hal ini, kemampuan seorang personil dalam melihat kondisi aerodrome secara keseluruhan adalah sebuah keharusan. Hal tersebut sejalan dengan aturan yang tertuang dalam **Air Traffic Services Planning Manual ICAO (1984:III-2-2-1)** yang menjelaskan bahwa “the tower must permit the controller to survey those portions of the aerodrome and its vicinity over which he

exercises control” Atau bisa di artikan bahwa menara kontrol harus mengizinkan personil untuk mensurvei bagian-bagian aerodrome dan sekitarnya di mana personil melakukan kontrol dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170 (2017:40) yang menjelaskan bahwa “Pergerakan orang dan kendaraan termasuk pesawat yang ditarik di manouvering area pada sebuah bandar udara harus dipandu oleh aerodrome control tower untuk menghindari bahaya bagi mereka atau bagi pesawat udara yang mendarat, taxi ataupun lepas landas”. Namun demikian, dengan ruang kerja yang hanya berada pada lantai 2 gedung terminal berdampak pada terbatasnya pandangan area pemanduan personil dalam memberikan informasi kepada pilot. Personil hanya dapat melihat kedepan karena bagian depan ruangan yang menghadap langsung ke runway dilapisi dengan kaca sedangkan ruang kontrol tertutup tembok pada sisi kanan dan kiri sehingga personil tidak mampu melihat sekeliling aerodrome. Dengan kata lain, personil hanya dapat melihat kearah depan dalam sudut pandang kira-kira 180 derajat. Keadaan semakin diperumit karena selain rendahnya lokasi pengamatan, juga terdapat obstacle berupa gundukan tanah yang menutupi pandangan untuk melihat Runway 31.

Berdasarkan uraian yang telah penulis jabarkan di atas, maka penulis membuat penelitian tentang:

ANALISIS TERBATASNYA PANDANGAN AREA PEMANDUAN PERSONIL ACO TERHADAP PEMBERIAN PELAYANAN AFIS DI PERUM LPPNPI MUARA BUNGO

1.1 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan oleh penulis dapat dirumuskan mengenai bagaimana pengaruh terbatasnya pandangan area

pemanduan personil Aeronautical Communication Officer (ACO) terhadap pelayanan Aerodrome Flight Information Service (AFIS) di Perum LPPNPI Unit Muara Bungo?

1.2 Batasan Masalah

Mengingat waktu serta kemampuan yang terbatas selama pelaksanaan pembuatan laporan penelitian ini, maka dilakukan pembatasan masalah guna menjaga fokus tujuan penelitian. Pembatasan masalah pada penelitian ini berpusat pada Penelitian ini penulis membatasi masalah pada Aerodrome Flight Information Service (AFIS) Bandara Muara Bungo Periode 2019/2020.

1.3 Tujuan penulisan

Tujuan penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut:

2. Sebagai salah satu syarat lulus ujian pendidikan Diploma 3 Komunikasi Penerbangan di Politeknik Penerbangan.
3. Penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan di Unit Aerodrome Flight Information Service (AFIS) Muara Bungo untuk lebih peduli terhadap ruang area pemanduan personil agar keselamatan dan keamanan penerbangan dapat dicapai secara optimal.
4. Sebagai bentuk pengaplikasian dari teori yang diterima selama mengikuti pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Untuk mengetahui upaya optimalisasi pandangan area pemanduan personil terhadap pemberian pelayanan Aerodrome Flight Information Service (AFIS) di Perum LPPNPI Muara Bungo.
6. Dapat digunakan sebagai acuan untuk melanjutkan penelitian ini.

1.4 Hipotesis

Menurut Sugiyono (2009), Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian. Rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk pertanyaan. Hipotesis dikatakan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori.

Pada hal ini penulis membuat hipotesis yaitu terbatasnya pandangan area pemanduan dapat mempengaruhi pelayanan Aerodrome Flight Information Service (AFIS) dan perlu ditunjang dengan fasilitas yang diperlukan dan ruang kerja yang memenuhi kriteria agar keselamatan dan keamanan penerbangan dapat dicapai secara optimal.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah menambah wawasan dan kemampuan berpikir mengenai penerapan teori yang telah didapat dari mata kuliah yang telah diterima kedalam penelitian yang sebenarnya.

METODE

Desain Penelitian

Menurut para ahli desain penelitian dapat diartikan sebagai suatu rencana kerja yang terstruktur dalam hal hubungan-hubungan antara variabel secara komprehensif sedemikian rupa agar hasil risetnya dapat memberikan jawaban atas pertanyaan-pertanyaan riset. Rencana tersebut mencakup hal-hal yang akan dilakukan, mulai dari membuat hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai analisis akhir.

Penelitian merupakan suatu penyelidikan yang sistematis untuk meningkatkan sejumlah pengetahuan, juga merupakan suatu usaha yang sistematis dan terorganisasi untuk menyelidiki masalah tertentu yang memerlukan jawaban. Hakekat penelitian dapat dipahami dengan mempelajari berbagai aspek yang

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

mendorong penelitian untuk melakukan penelitian.

Observasi

Observasi yang berarti pengamatan bertujuan untuk mendapatkan data tentang suatu masalah, sehingga diperoleh pemahaman atau sebagai alat re-checking atau pembuktian terhadap informasi atau keterangan yang diperoleh sebelumnya.

Menurut Widoyoko (2012) observasi merupakan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap unsur-unsur yang nampak dalam suatu gejala pada objek penelitian.

Observasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian melalui pengamatan dan penginderaan.

Observasi ini merupakan pengumpulan bahan untuk penulisan Penelitian dengan mengadakan pengamatan secara langsung di Perum LPPNPI Muara Bungo.

Wawancara

Pengertian wawancara menurut Subagyo (2011) adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk memperoleh informasi secara langsung dengan mengungkapkan pertanyaan-pertanyaan pada para responden.

Wawancara memberi makna melaksanakan interview secara langsung dengan responden, dan kegiatannya dilakukan secara lisan. Disini penulis melakukan interview kepada Bapak Enggy Okvi Pratama, A.Ma.KP, dan Bapak Yufi Rianda Pratama, A.Ma.KP, S.Sos, selaku Personil ACO.

Berikut adalah daftar pertanyaan yang akan diajukan kepada responden:

1. Menurut Bapak, apakah fasilitas ruang kontrol Bandar Udara Muara Bungo saat ini sudah memenuhi standar?
2. Apakah Menara kontrol (tower) berpengaruh penting terhadap

pemberian pelayanan AFIS di Bandar Udara Muara Bungo?

3. Apakah Bapak pernah mengalami kendala dalam memberikan pelayanan AFIS sehubungan dengan ruang kontrol area pemanduan yang digunakan saat ini di Bandar Udara Muara Bungo?
4. Dengan keterbatasan pandangan area pemanduan saat ini, bagaimana cara mengantisipasi agar seluruh runway bisa terpantau?
5. Apa yang membuat Menara kontrol (tower) Bandar Udara Muara Bungo belum bisa difungsikan sampai saat ini?
6. Apakah menurut Bapak, dengan difungsikannya Menara kontrol (tower) di Bandar Udara Muara Bungo, akan membantu dalam memberikan pelayanan AFIS dengan maksimal?

Kuesioner

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab (Sugiyono,2013). Dalam penelitian ini, penulis melakukan Kuesioner melalui Google Form, dimana Pernyataan-pernyataan untuk kuesioner akan disebar kepada personil 1 comm di Perum LPPNPI Muara Bungo, 1 personil comm Cabang Jambi yang pernah melakukan dinas di Perum LPPNPI Muara Bungo, dan 6 taruna yang pernah melaksanakan On the Job Training di Perum LPPNPI Muara Bungo periode 2018/2019.

Teknik Analisis Data

Metode yang digunakan dalam menganalisis untuk penulisan Penelitian ini yaitu deskriptif Kuantitatif. Teknik analisis deskriptif kuantitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana

adanya. yang didapat melalui observasi, wawancara, kuesioner, dokumentasi yang disusun ke dalam teks yang diperluas. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diteliti. Dalam metode deskriptif, peneliti dapat membandingkan fenomena-fenomena tertentu yang merupakan studi komperatif. (Aminbepe, 2015).

Tempat dan Waktu Penelitian

Tempat

Lokasi atau tempat yang digunakan penelitian untuk memperoleh data Penelitian ini, yaitu pada bandar udara muara bungo khususnya pada Perum LPPNPI muara bungo yang beralamat Jl. Soekarno-Hatta, Kelurahan Sungai Buluh, Kecamatan Rimbo Tengah, Kabupaten Bungo. Pemilihan lokasi ini didasari dengan pertimbangan pelaksanaan On the Job Training peneliti di Perum LPPNPI Muara Bungo.

Waktu

Lama waktu penelitian dilakukan sejak tanggal 3 Maret 2021 hingga 31 agustus 2021 di bandar udara Muara Bungo.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Observasi

Selama menjalani On the Job Training (OJT) di Perum LPPNPI Muara Bungo, penulis melakukan observasi langsung terhadap pemberian pelayanan informasi penerbangan kepada pesawat yang terbang di wilayah tanggung jawabnya.

Terkait analisis terbatasnya pandangan area pemanduan personil ACO, di temukan beberapa masalah sebagai berikut :

1. Pada Dokumen CASR Part 170 sub part 170.G (170.060) dijelaskan bahwa setiap ATS unit harus

memberikan personilnya lingkungan kerja yang nyaman, aman serta peralatan yang sesuai. Namun di bandar udara muara bungo, Menara kontrol yang seharusnya menjadi ruang kerja personil ACO tidak difungsikan dikarenakan tidak tersedianya beberapa sarana dan prasarana pendukung yang memenuhi standar untuk dioprasikannya tower. Akibatnya, personil ACO tidak bisa memantau dengan jelas, maka keselamatan dan keamanan penerbangan tidak akan dapat dicapai secara optimal.

2. Ruang kerja personil ACO di bandar udara muara bungo hanya menggunakan ruang khusus berukuran 6 x 3 M yang terletak di lantai 2 gedung terminal. Personil hanya dapat melihat kedepan karena bagian depan ruangan yang menghadap langsung ke runway dilapisi dengan kaca sedangkan ruang kontrol tertutup tembok pada sisi kanan dan kiri sehingga personil tidak mampu melihat sekeliling aerodrome.

Seorang Personil Aeronautical Communication Officer (ACO) bertanggung jawab dalam memberikan informasi yang akurat dan tepat agar terciptanya keselamatan penerbangan. Dalam hal ini, kemampuan seorang personil dalam melihat kondisi aerodrome secara keseluruhan adalah sebuah keharusan.

Dengan keadaan ruang kerja yang digunakan oleh personil dalam memberikan layanan penerbangan dilakukan dengan mengandalkan ruang khusus berukuran 6 x 3 M yang terletak di lantai 2 gedung terminal menyebabkan pandangan aera pemanduan personil Aeronautical Communication Officer (ACO) terbatas dan tidak dapat melihat sampai pada ujung landasan 31.

Personil hanya dapat melihat kedepan karena bagian depan ruangan yang menghadap langsung ke runway dilapisi dengan kaca sedangkan ruang kontrol tertutup tembok pada sisi kanan dan kiri sehingga personil tidak mampu melihat sekeliling aerodrome.

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

Dengan tidak difungsikannya tower dan menggunakan ruang kerja yang terbatas, pada saat personil hendak memantau keadaan runway, personil harus keluar ruangan terlebih dahulu untuk memberikan informasi apakah runway is clear dan benar benar aman untuk take off atau landing dikarenakan sebelum penerbangan belum ada pengecekan runway oleh pihak bandar udara muara bungo, sehingga, sering terjadi accident Go Around karena kurang terpantaunya keadaan runway.

Hasil Wawancara

Dari hasil wawancara dengan narasumber, yaitu Bapak Enggy Okvi Pratama, A.Ma.KP, selaku Personil ACO di Bandar Udara Muara Bungo. Wawancara telah dilaksanakan secara langsung pada tanggal 13 Juli 2021 pukul 09.00 WIB dengan mengajukan 6 pertanyaan (daftar pertanyaan terlampir). Kesimpulan dari hasil wawancara dengan narasumber antara lain sebagai berikut:

7. Menurut Bapak, apakah fasilitas ruang kontrol Bandar Udara Muara Bungo saat ini sudah memenuhi standar?

Jawaban: Menurut saya, fasilitas ruang kontrol Bandar Udara Muara Bungo belum memenuhi standar dilihat dari dokumen-dokumen penerbangan tentang fasilitas ruang kerja personil.

8. Apakah Menara kontrol (tower) berpengaruh penting terhadap pemberian pelayanan AFIS di Bandar Udara Muara Bungo?

Jawaban: Sangat penting karena untuk memberikan informasi yang tepat, seorang personil harus melakukan pengamatan yang optimal dari tower.

9. Apakah Bapak pernah mengalami kendala dalam memberikan pelayanan AFIS sehubungan dengan ruang kontrol area pemanduan yang digunakan saat ini di Bandar Udara Muara Bungo?

Jawaban: Kendala yang saya alami dengan ruang kontrol saat ini ialah disaat kita ingin memberikan informasi kepada pilot tentang keadaan cuaca ataupun keadaan runway, saya harus keluar ruangan terlebih dahulu agar bisa mendapatkan informasi yang akurat.

10. Dengan keterbatasan pandangan area pemanduan saat ini, bagaimana cara mengantisipasi agar seluruh runway bisa terpantau?

Jawaban: Saat ini cara mengantisipasinya yaitu dengan menginfokan kepada avsec jika ada pesawat yang hendak landing atau departure, dan keluar ruangan agar saya bisa melihat seluruh runway.

11. Apa yang membuat Menara kontrol (tower) Bandar Udara Muara Bungo belum bisa difungsikan sampai saat ini?

Jawaban: Tower sampai saat ini belum bisa difungsikan karena masih belum tersedianya beberapa sarana dan prasana pendukung yang memenuhi standar untuk dioprasikannya tower.

12. Apakah menurut Bapak, dengan difungsikannya Menara kontrol (tower) di Bandar Udara Muara Bungo, akan membantu dalam memberikan pelayanan AFIS dengan maksimal?

Jawaban: Menurut saya, jika tower difungsikan akan sangat membantu personil dalam memberikan informasi yang akurat dan memberikan kenyamanan kepada personil sehingga tidak perlu keluar ruangan untuk mengamati area pemanduan.

Selain itu, dilakukan juga wawancara terhadap Bapak Yufi Rianda Pratama, A.Ma.KP, S.Sos, selaku personil ACO Cabang Jambi yang pernah dinas di LPPNPI Muara Bungo pada tanggal 15 Juli 2021 pukul 13.00WIB dan diperoleh hasil sebagai berikut:

1. Menurut Bapak, apakah fasilitas ruang kontrol Bandar Udara Muara Bungo saat ini sudah memenuhi standar?

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

Jawaban: Menurut saya, belum memenuhi standar karena sangat jelas sekali bahwa terdapat banyak keterbatasan di ruang kontrol bandar udara muara bungo saat ini.

2. Apakah Menara kontrol (tower) berpengaruh penting terhadap pemberian pelayanan AFIS di Bandar Udara Muara Bungo?

Jawaban: Menara kontrol berpengaruh penting agar seorang personil bisa melihat keadaan aerodrome yang menjadi tanggung jawabnya.

3. Apakah Bapak pernah mengalami kendala dalam memberikan pelayanan AFIS sehubungan dengan ruang kontrol area pemanduan yang digunakan saat ini di Bandar Udara Muara Bungo?

Jawaban: Kendala yang saya alami dengan keterbatasan ruang kontrol saat ini ialah disaat tertentu dalam keadaan tidak diinginkan sering terjadi go around akibat binatang yang berada di sekitar ujung runway 31 dikarenakan terbatasnya pandangan kita terhadap runway 31 yang terhalang oleh dinding ruang kerja.

4. Dengan keterbatasan pandangan area pemanduan saat ini, bagaimana cara mengantisipasi agar seluruh runway bisa terpantau?

Jawaban: Cara sementara untuk mengantisipasi agar seluruh runway bisa terpantau yaitu kita harus keluar dari ruang kontrol dan berdiri dibalkon gedung terminal.

5. Apa yang membuat Menara kontrol (tower) Bandar Udara Muara Bungo belum bisa difungsikan sampai saat ini?

Jawaban: Karena masih belum tersedianya beberapa sarana dan prasana pendukung yang memenuhi standar untuk dioprasikannya tower.

6. Apakah menurut Bapak, dengan difungsikannya Menara kontrol (tower) di Bandar Udara Muara Bungo, akan membantu dalam memberikan pelayanan AFIS dengan maksimal?

Jawaban: Dengan difungsikannya tower sebagai ruang kontrol personil, akan sangat memudahkan personil untuk memberikan informasi yang tepat tentang keadaan aerodrome kepada pilot.

Berdasarkan hasil wawancara terhadap Bapak Enggy Okvi Pratama, A.Ma.KP, dan Bapak Yufi Rianda Pratama, A.Ma.KP, S.Sos, selaku Personil ACO, maka dapat ditarik kesimpulan yaitu:

Setiap badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan fasilitas bandar udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan. namun, Tower Bandar Udara Muara Bungo sampai saat ini belum bisa difungsikan karena masih belum tersedianya beberapa sarana dan prasana pendukung yang memenuhi standar untuk dioprasikannya tower, sehingga terdapat kendala dalam memberikan pelayanan AFIS dengan keterbatasan pandangan area pemanduan.

Personil ACO bertanggung jawab untuk memberikan informasi yang tepat kepada pilot demi keselamatan penerbangan. dengan ruang kerja personil yang terbatas, membuat personil harus mencari cara mengantisipasinya agar personil bisa memberikan informasi yang akurat kepada pilot.

Hasil Kuisisioner

penulis membagikan kuisisioner kepada personil ACO dan rekan-rekan On the Job Training yang bertugas di di Perum LPPNPI Unit Muara Bungo sebagai responden yang ingin diteliti dengan menggunakan Skala Likert dalam beberapa respon alternatif (SS: sangat setuju, S: setuju, N: netral, TS: tidak setuju, STS: sangat tidak setuju).

Dari bobot nilai pada tiap indicator dapat dihitung indeks persentase nilainya sehingga keluar sebuah jawaban dalam bentuk persentase, dengan rumus dan keterangan pada tiap hasil jawaban sebagai berikut.

$$\text{Rumus Index \%} = \frac{\text{Total Skor}}{x} \times 100\%$$

Keterangan:

Total Skor = Total perkalian tiap indikator dengan total nilai

X = Total Perkalian Seluruh responden dengan indikator paling tinggi

Hasil pengolahan data kuisioner tersebut akan penulis olah dan disesuaikan dengan tabel persentase nilai sebagai berikut

4.1 Tabel Indeks Skala Likert

Jawaban	Keterangan
0% - 19.99%	Sangat (Tidak Setuju, Buruk, atau kurang sekali)
20% - 39.99%	Tidak Setuju atau kurang baik
40% - 59.99%	Cukup atau Netral
60% - 79.99%	Setuju, Baik, Suka
80% - 99.99%	Sangat (Setuju, Baik atau Suka)

Sumber: Penelitian Skala likert

Hasil data yang diperoleh responden yang dijelaskan melalui table kuesioner dengan menggunakan skala likert menunjukkan jawaban dari para responden adalah sebagai berikut.

Pengukuran Variabel X

Tabel 4.2 Pernyataan Nomor 1

NO	Pernyataan	Indikator				
		SS	S	N	TS	STS
1.	kondisi dari ruang control di Bandar Udara Muara Bungo saat ini belum sesuai standard	6	2			
	Jumlah	6	2			

Sumber: Penulis (2021)

Maka hasil dari 8 responden didapatkan data sebagai berikut:

1. 6 responden menjawab SS (Sangat Setuju)

2. 2 respoiden menjawab S (Setuju)

3. 0 responden menjawab N (Netral)

4. 0 responden menjawab TS (Tidak Setuju)

5. 0 responden menjawab STS (Sangat Tidak Setuju)

Dari data tersebut Penulis olah dengan cara mengalikan poin jawaban dengan bobot nilai yang sudah ditentukan. Maka hasil perhitungan jawaban responden pernyataan nomor 1 adalah

1. Responden yang menjawab sangat setuju (5) = 6 x 5 = 30

2. Responden yang menjawab setuju (4) = 2 x 4 = 8

3. Responden yang menjawab netral (3) = 0 x 3 = 0

4. Responden yang menjawab Tidak Setuju (2) = 0 x 2 = 0

5. Responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (1) = 0 x 1 = 0

Total Skor = 30 + 8 + 0 + 0 + 0 = 38

Untuk mendapatkan hasil hasil interpretasi, harus diketahui dulu skor tertinggi (x) dan angka terendah (y) untuk item penilaian pernyataan nomor 1 dengan rumus sebagai berikut

x = skor tertinggi likert x jumlah responden (angka tertinggi 5)

“Perhatikan bobot nilai”

y = skor terendan likert x jumlah responden (angka terendah 1)

“Perhatikan bobot nilai”

Jumlah skor tertinggi untuk pernyataan nomor 1 sangat setuju adalah 5 x 8 = 40, sedangkan item sangat tidak setuju adalah 1 x 8 = 8. Jika total skor responden diperoleh angka 38, maka penilaian interpretasi responden terhadap penelitian tersebut adalah hasil nilai yang dihasilkan dengan menggunakan rumus index %.

Maka penyelesaian akhir dari pernyataan nomor 1 adalah

$$= \frac{\text{Total Skor}}{x} \times 100$$

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

$$= \frac{38}{40} \times 100$$

$$= 95 \% \text{ (Kategori SANGAT SETUJU)}$$

Dari hasil diatas maka dapat disimpulkan bahwa 95% responden **SANGAT SETUJU** kondisi dari ruang kontrol di Bandar Udara Muara Bungo saat ini belum sesuai standard.

Tabel 4.3 Pernyataan Nomor 2

NO	Pernyataan	Indikator				
		SS	S	N	TS	STS
2.	Fasilitas ruang control Bandar Udara Muara Bungo saat ini sudah memenuhi standar			3	5	
	Jumlah			3	5	

Sumber: Penulis (2021)

Maka hasil dari 8 responden didapatkan data sebagai berikut:

1. 0 responden menjawab SS (Sangat Setuju)
2. 0 respoiden menjawab S (Setuju)
3. 3 responden menjawab N (Netral)
4. 5 responden menjawab TS (Tidak Setuju)
5. 0 responden menjawab STS (Sangat Tidak Setuju)

Dari data tersebut Penulis olah dengan cara mengalikan poin jawaban dengan bobot nilai yang sudah ditentukan. Maka hasil perhitungan jawaban responden pernyataan nomor 2 adalah

1. Responden yang menjawab sangat setuju (5) = 0 x 5 = 0
 2. Responden yang menjawab setuju (4) = 0 x 4 = 0
 3. Responden yang menjawab netral (3) = 3 x 3 = 9
 4. Responden yang menjawab Tidak Setuju (2) = 5 x 2 = 10
 5. Responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (1) = 0 x 1 = 0
- Total Skor** = 0 + 0 + 9 + 10 + 0 = 19

Untuk mendapatkan hasil hasil interpretasi, harus diketahui dulu skor tertinggi (x) dan angka terendah (y)

untuk item penilaian pernyataan nomor 2 dengan rumus sebagai berikut

x = skor tertinggi likert x jumlah responden (angka tertinggi 5)

“Perhatikan bobot nilai”

y = skor terendah likert x jumlah responden (angka terendah 1)

“Perhatikan bobot nilai”

Jumlah skor tertinggi untuk pernyataan nomor 2 sangat setuju adalah $5 \times 8 = 40$, sedangkan item sangat tidak setuju adalah $1 \times 8 = 8$. Jika total skor responden diperoleh angka 19, maka penilaian interpretasi responden terhadap penelitian tersebut adalah hasil nilai yang dihasilkan dengan menggunakan rumus index %.

Maka penyelesaian akhir dari pernyataan nomor 2 adalah

$$= \frac{\text{Total Skor}}{x} \times 100$$

$$= \frac{19}{40} \times 100$$

$$= 47,5\% \text{ (Kategori CUKUP)}$$

Dari hasil diatas maka dapat disimpulkan bahwa 47% responden **CUKUP** Fasilitas ruang control Bandar Udara Muara Bungo saat ini sudah memenuhi standar.

Tabel 4.4 Pernyataan Nomor 3

NO	Pernyataan	Indikator				
		SS	S	N	TS	STS
3.	Kondisi ruang kontrol saat ini berimbas terhadap keselamatan penerbangan di Bandar Udara Muara Bungo	5	3			
	Jumlah	5	3			

Sumber: Penulis (2021)

Maka hasil dari 8 responden didapatkan data sebagai berikut:

1. 5 responden menjawab SS (Sangat Setuju)
2. 3 responden menjawab S (Setuju)
3. 0 responden menjawab N (Netral)
4. 0 responden menjawab TS (Tidak Setuju)
5. 0 responden menjawab STS (Sangat Tidak Setuju)

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

keselamatan penerbangan di Bandar Udara Muara Bungo.

Dari data tersebut Penulis olah dengan cara mengalikan poin jawaban dengan bobot nilai yang sudah ditentukan. Maka hasil perhitungan jawaban responden pernyataan nomor 3 adalah

1. Responden yang menjawab Sangat Setuju (5) = 5 x 5 = 25

2. Responden yang menjawab Setuju (4) = 3 x 4 = 12

3. Responden yang menjawab Netral (3) = 0 x 3 = 0

4. Responden yang menjawab Tidak Setuju (2) = 0 x 2 = 0

5. Responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (1) = 0 x 1 = 0

Total Skor = 25 + 12 + 0 + 0 + 0 = 37

Untuk mendapatkan hasil hasil interpretasi, harus diketahui dulu skor tertinggi (x) dan angka terendah (y) untuk item penilaian pernyataan nomor 3 dengan rumus sebagai berikut

x = skor tertinggi likert x jumlah responden (angka tertinggi 5)

“perhatikan bobot nilai”

y = skor terendah likert x jumlah responden (angka terendah 1)

“perhatikan bobot nilai”

Jumlah skor tertinggi untuk pernyataan nomor 3 sangat setuju adalah 5 x 8 = 40, sedangkan item sangat tidak setuju adalah 1 x 8 = 8. Jika total skor responden diperoleh angka 37, maka penilaian interpretasi responden terhadap penelitian tersebut adalah hasil nilai yang dihasilkan dengan menggunakan rumus index %.

Maka penyelesaian akhir dari pernyataan nomor 3 adalah

$$= \frac{\text{Total Skor}}{x} \times 100$$

$$= \frac{37}{40} \times 100$$

$$= 92,5\% \text{ (Kategori SANGAT SETUJU)}$$

Dari hasil diatas maka dapat disimpulkan bahwa 92% responden **SANGAT SETUJU** kondisi ruang kontrol saat ini berimbas terhadap

Tabel 4.5 Pernyataan Nomor 4

NO	Pernyataan	Indikator				
		SS	S	N	TS	STS
4.	Terbatasnya pandangan area pemanduan personil ACO menghambat pemberian pelayanan AFIS di Perum LPPNPI Muara Bungo.	4	2	2		
	Jumlah	4	2	2		

Sumber: Penulis (2021)

Maka hasil dari 8 responden didapatkan data sebagai berikut:

1. 4 responden menjawab SS (Sangat Setuju)

2. 2 responden menjawab S (Setuju)

3. 2 responden menjawab N (Netral)

4. 0 responden menjawab TS (Tidak Setuju)

5. 0 responden menjawab STS (Sangat Tidak Setuju)

Dari data tersebut Penulis olah dengan cara mengalikan poin jawaban dengan bobot nilai yang sudah ditentukan. Maka hasil perhitungan jawaban responden pernyataan nomor 4 adalah

1. Responden yang menjawab Sangat Setuju (5) = 4 x 5 = 20

2. Responden yang menjawab Setuju (4) = 2 x 4 = 8

3. Responden yang menjawab Netral (3) = 2 x 3 = 6

4. Responden yang menjawab Tidak Setuju (2) = 0 x 2 = 0

5. Responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (1) = 0 x 1 = 0

Total Skor = 20 + 8 + 6 + 0 + 0 = 34

Untuk mendapatkan hasil hasil interpretasi, harus diketahui dulu skor tertinggi (x) dan angka terendah (y) untuk item penilaian pernyataan nomor 4 dengan rumus sebagai berikut

x = skor tertinggi likert x jumlah responden (angka tertinggi 5)

“Perhatikan bobot nilai”

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

y = skor terendah likert x jumlah responden (angka terendah 1)

“Perhatikan bobot nilai”

Jumlah skor tertinggi untuk pernyataan nomor 4 sangat setuju adalah $5 \times 8 = 40$, sedangkan item sangat tidak setuju adalah $1 \times 8 = 8$. Jika total skor responden diperoleh angka 34, maka penilaian interpretasi responden terhadap penelitian tersebut adalah hasil nilai yang dihasilkan dengan menggunakan rumus index %.

Maka penyelesaian akhir dari pernyataan nomor 4 adalah

$$= \frac{\text{Total Skor}}{x} \times 100$$

$$= \frac{34}{40} \times 100$$

$$= 85\% \text{ (Kategori SANGAT SETUJU)}$$

Dari hasil diatas maka dapat disimpulkan bahwa 85% responden **SANGAT SETUJU** Terbatasnya pandangan area pemanduan personil ACO menghambat pemberian pelayanan AFIS di Perum LPPNPI Muara Bungo.

Tabel 4.6 Pernyataan Nomor 5

NO	Pernyataan	Indikator				
		SS	S	N	TS	STS
5.	Personil ACO yang bertugas mengalami kesulitan dalam mengawasi pergerakan personil yang memasuki runway area	2	4	2		
	Jumlah	2	4	2		

Sumber: Penulis (2021)

Maka hasil dari 8 responden didapatkan data sebagai berikut:

1. 2 responden menjawab SS (Sangat Setuju)
2. 4 responden menjawab S (Setuju)
3. 2 responden menjawab N (Netral)
4. 0 responden menjawab TS (Tidak Setuju)
5. 0 responden menjawab STS (Sangat Tidak Setuju)

Dari data tersebut Penulis olah dengan cara mengalikan poin jawaban

dengan bobot nilai yang sudah ditentukan. Maka hasil perhitungan jawaban responden pernyataan nomor 5 adalah

1. Responden yang menjawab Sangat Setuju (5) = $2 \times 5 = 10$
2. Responden yang menjawab Setuju (4) = $4 \times 4 = 16$
3. Responden yang menjawab Netral (3) = $2 \times 3 = 6$
4. Responden yang menjawab Tidak Setuju (2) = $0 \times 2 = 0$
5. Responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju = $0 \times 1 = 0$

$$\text{Total Skor} = 10 + 16 + 6 + 0 + 0 = 32$$

Untuk mendapatkan hasil hasil interpretasi, harus diketahui dulu skor tertinggi (x) dan angka terendah (y) untuk item penilaian pernyataan nomor 5 dengan rumus sebagai berikut

x = skor tertinggi likert x jumlah responden (angka tertinggi 5)

“Perhatikan bobot nilai”

y = skor terendah likert x jumlah responden (angka terendah 1)

“Perhatikan bobot nilai”

Jumlah skor tertinggi untuk pernyataan nomor 5 sangat setuju adalah $5 \times 8 = 40$, sedangkan item sangat tidak setuju adalah $1 \times 8 = 8$. Jika total skor responden diperoleh angka 32, maka penilaian interpretasi responden terhadap penelitian tersebut adalah hasil nilai yang dihasilkan dengan menggunakan rumus index %.

Maka penyelesaian akhir dari pernyataan nomor 5 adalah

$$= \frac{\text{Total Skor}}{x} \times 100$$

$$= \frac{32}{40} \times 100$$

$$= 80\% \text{ (Kategori SANGAT SETUJU)}$$

Dari hasil diatas maka dapat disimpulkan bahwa 80% responden **SANGAT SETUJU** Personil ACO yang bertugas mengalami kesulitan dalam mengawasi pergerakan personil yang memasuki runway area.

Pengukuran Variabel Y

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

Tabel 4.7 Pernyataan Nomor 6

NO	Pernyataan	Indikator				
		SS	S	N	TS	STS
6.	personil ACO yang bertugas mengalami kesulitan dalam memberikan informasi keadaan runway sekitar.	3	4	1		
	Jumlah	3	4	1		

Sumber: Penulis (2021)

Maka hasil dari 8 responden didapatkan data sebagai berikut:

1. 3 responden menjawab SS (Sangat Setuju)
2. 4 responden menjawab S (Setuju)
3. 1 responden menjawab N (Netral)
4. 0 responden menjawab TS (Tidak Setuju)
5. 0 responden menjawab STS (Sangat Tidak Setuju)

Dari data tersebut Penulis olah dengan cara mengalikan poin jawaban dengan bobot nilai yang sudah ditentukan. Maka hasil perhitungan jawaban responden pernyataan nomor 6 adalah

1. Responden yang menjawab Sangat Setuju (5) = $3 \times 5 = 15$
2. Responden yang menjawab Setuju (4) = $4 \times 4 = 16$
3. Responden yang menjawab Netral (3) = $1 \times 3 = 3$
4. Responden yang menjawab Tidak Setuju (2) = $0 \times 2 = 0$
5. Responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju = $0 \times 1 = 0$

Total Skor = $15 + 16 + 3 + 0 + 0 = 34$

Untuk mendapatkan hasil hasil interpretasi, harus diketahui dulu skor tertinggi (x) dan angka terendah (y) untuk item penilaian pernyataan nomor 6 dengan rumus sebagai berikut

x = skor tertinggi likert x jumlah responden (angka tertinggi 5)

“Perhatikan bobot nilai”

y = skor terendah likert x jumlah responden (angka terendah 1)

“Perhatikan bobot nilai”

Jumlah skor tertinggi untuk pernyataan nomor 6 sangat setuju adalah $5 \times 3 = 15$, sedangkan item sangat tidak setuju adalah $1 \times 0 = 0$. Jika total skor responden diperoleh angka 34, maka penilaian interpretasi responden terhadap penelitian tersebut adalah hasil nilai yang dihasilkan dengan menggunakan rumus index %.

Maka penyelesaian akhir dari pernyataan nomor 6 adalah

$$= \frac{\text{Total Skor}}{x} \times 100$$

$$= \frac{34}{40} \times 100$$

$$= 85\% \text{ (Kategori **SANGAT SETUJU**)}$$

Dari hasil diatas maka dapat disimpulkan bahwa 85% responden **SANGAT SETUJU** personil ACO yang bertugas mengalami kesulitan dalam memberikan informasi keadaan runway sekitar.

Tabel 4.8 Pernyataan Nomor 7

NO	Pernyataan	Indikator				
		SS	S	N	TS	STS
7.	Pernah terjadi Accident dan incident pernah mengalami akibat dari terbatasnya pandangan area pemanduan personil ACO	1	6	1		
	Jumlah	1	6	1		

Sumber: Penulis (2021)

Maka hasil dari 8 responden didapatkan data sebagai berikut:

1. 1 responden menjawab SS (Sangat Setuju)
2. 6 responden menjawab S (Setuju)
3. 1 responden menjawab N (Netral)
4. 0 responden menjawab TS (Tidak Setuju)
5. 0 responden menjawab STS (Sangat Tidak Setuju)

Dari data tersebut Penulis olah dengan cara mengalikan poin jawaban dengan bobot nilai yang sudah ditentukan. Maka hasil perhitungan

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

jawaban responden pernyataan nomor 7 adalah

1. Responden yang menjawab Sangat Setuju (5) = $1 \times 5 = 5$
2. Responden yang menjawab Setuju (4) = $6 \times 4 = 24$
3. Responden yang menjawab Netral (3) = $1 \times 3 = 3$
4. Responden yang menjawab Tidak Setuju (2) = $0 \times 2 = 0$
5. Responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju = $0 \times 1 = 0$

Total Skor = $5 + 24 + 3 + 0 + 0 = 32$

Untuk mendapatkan hasil hasil interpretasi, harus diketahui dulu skor tertinggi (x) dan angka terendah (y) untuk item penilaian pernyataan nomor 6 dengan rumus sebagai berikut

x = skor tertinggi likert x jumlah responden (angka tertinggi 5)

“Perhatikan bobot nilai”

y = skor terendah likert x jumlah responden (angka terendah 1)

“Perhatikan bobot nilai”

Jumlah skor tertinggi untuk pernyataan nomor 7 sangat setuju adalah $5 \times 8 = 40$, sedangkan item sangat tidak setuju adalah $1 \times 8 = 8$. Jika total skor responden diperoleh angka 32, maka penilaian interpretasi responden terhadap penelitian tersebut adalah hasil nilai yang dihasilkan dengan menggunakan rumus index %.

Maka penyelesaian akhir dari pernyataan nomor 7 adalah

$$= \frac{\text{Total Skor}}{x} \times 100$$

$$= \frac{32}{40} \times 100$$

$$= 80\% \text{ (Kategori SANGAT SETUJU)}$$

Dari hasil diatas maka dapat disimpulkan bahwa 80% responden **SANGAT SETUJU** Pernah terjadi Accident dan incident pernah mengalami akibat dari terbatasnya pandangan area pemanduan personil ACO.

Tabel 4.9 Pernyataan Nomor 8

NO	Pernyataan	Indikator				
		SS	S	N	TS	STS
8.	Menara Tower segera difungsikan agar pemberian pelayanan AFIS lebih optimal	1	7			
	Jumlah	1	7			

Sumber Penulis (2021)

Maka hasil dari 8 responden didapatkan data sebagai berikut:

1. 1 responden menjawab SS (Sangat Setuju)
2. 7 responden menjawab S (Setuju)
3. 0 responden menjawab N (Netral)
4. 0 responden menjawab TS (Tidak Setuju)
5. 0 responden menjawab STS (Sangat Tidak Setuju)

Dari data tersebut Penulis olah dengan cara mengalikan poin jawaban dengan bobot nilai yang sudah ditentukan. Maka hasil perhitungan jawaban responden pernyataan nomor 8 adalah

1. Responden yang menjawab Sangat Setuju (5) = $1 \times 5 = 5$
2. Responden yang menjawab Setuju (4) = $7 \times 4 = 28$
3. Responden yang menjawab Netral (3) = $0 \times 3 = 0$
4. Responden yang menjawab Tidak Setuju (2) = $0 \times 2 = 0$
5. Responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju = $0 \times 1 = 0$

Total Skor = $5 + 28 + 0 + 0 + 0 = 33$

Untuk mendapatkan hasil hasil interpretasi, harus diketahui dulu skor tertinggi (x) dan angka terendah (y) untuk item penilaian pernyataan nomor 8 dengan rumus sebagai berikut

x = skor tertinggi likert x jumlah responden (angka tertinggi 5)

“Perhatikan bobot nilai”

y = skor terendah likert x jumlah responden (angka terendah 1)

“Perhatikan bobot nilai”

Jumlah skor tertinggi untuk pernyataan nomor 8 sangat setuju adalah

5 x 8 = 40, sedangkan item sangat tidak setuju adalah 1 x 8 = 8. Jika total skor responden diperoleh angka 33, maka penilaian interpretasi responden terhadap penelitian tersebut adalah hasil nilai yang dihasilkan dengan menggunakan rumus index %.

Maka penyelesaian akhir dari pernyataan nomor 8 adalah

$$= \frac{\text{Total Skor}}{x} \times 100$$

$$= \frac{33}{40} \times 100$$

$$= 82,5\% \text{ (Kategori SANGAT SETUJU)}$$

Dari hasil diatas maka dapat disimpulkan bahwa 82% responden **SANGAT SETUJU** Menara Tower segera difungsikan agar pemberian pelayanan AFIS lebih optimal.

4. 2 responden menjawab TS (Tidak Setuju)
5. 2 responden menjawab STS (Sangat Tidak Setuju)

Dari data tersebut Penulis olah dengan cara mengalikan poin jawaban dengan bobot nilai yang sudah ditentukan. Maka hasil perhitungan jawaban responden pernyataan nomor 9 adalah

1. Responden yang menjawab Sangat Setuju (5) = 0 x 5 = 0
 2. Responden yang menjawab Setuju (4) = 0 x 4 = 0
 3. Responden yang menjawab Netral (3) = 4 x 3 = 12
 4. Responden yang menjawab Tidak Setuju (2) = 2 x 2 = 4
 5. Responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju = 2 x 1 = 2
- Total Skor** = 0 + 0 + 12 + 4 + 2 = 20

Untuk mendapatkan hasil hasil interpretasi, harus diketahui dulu skor tertinggi (x) dan angka terendah (y) untuk item penilaian pernyataan nomor 9 dengan rumus sebagai berikut

x = skor tertinggi likert x jumlah responden (angka tertinggi 5)
 “Perhatikan bobot nilai”
 y = skor terendah likert x jumlah responden (angka terendah 1)
 “Perhatikan bobot nilai”

Jumlah skor tertinggi untuk pernyataan nomor 9 sangat setuju adalah 5 x 8 = 40, sedangkan item sangat tidak setuju adalah 1 x 8 = 8. Jika total skor responden diperoleh angka 20, maka penilaian interpretasi responden terhadap penelitian tersebut adalah hasil nilai yang dihasilkan dengan menggunakan rumus index %.

Maka penyelesaian akhir dari pernyataan nomor 9 adalah

$$= \frac{\text{Total Skor}}{x} \times 100$$

$$= \frac{20}{40} \times 100$$

$$= 50\% \text{ (Kategori CUKUP)}$$

Dari hasil diatas maka dapat disimpulkan bahwa 50% responden

Tabel 4.10 Pernyataan Nomor 9

NO	Pernyataan	Indikator				
		SS	S	N	TS	STS
9.	Terbatasnya pandangan area pemanduan personil ACO tidak menghambat pemberian pelayanan AFIS di Perum LPPNPI Muara Bungo.			4	2	2
	Jumlah			4	2	2

Sumber: Penulis (2021)

Maka hasil dari 8 responden didapatkan data sebagai berikut:

1. 0 responden menjawab SS (Sangat Setuju)
2. 0 responden menjawab S (Setuju)
3. 4 responden menjawab N (Netral)

CUKUP Terbatasnya pandangan area pemanduan personil ACO tidak menghambat pemberian pelayanan AFIS di Perum LPPNPI Muara Bungo.

Tabel 4.11 Pernyataan Nomor 10

NO	Pernyataan	Indikator				
		SS	S	N	TS	STS
10.	Perlu penambahan fasilitas diruang control untuk kelancaran pelayanan AFIS	4	4			
	Jumlah	4	4			

Sumber: Penulis (2021)

Maka hasil dari 8 responden didapatkan data sebagai berikut:

1. 4 responden menjawab SS (Sangat Setuju)
2. 4 responden menjawab S (Setuju)
3. 0 responden menjawab N (Netral)
4. 0 responden menjawab TS (Tidak Setuju)
5. 0 responden menjawab STS (Sangat Tidak Setuju)

Dari data tersebut Penulis olah dengan cara mengalikan poin jawaban dengan bobot nilai yang sudah ditentukan. Maka hasil perhitungan jawaban responden pernyataan nomor 10 adalah

1. Responden yang menjawab Sangat Setuju (5) = $4 \times 5 = 20$
2. Responden yang menjawab Setuju (4) = $4 \times 4 = 16$
3. Responden yang menjawab Netral (3) = $0 \times 3 = 0$
4. Responden yang menjawab Tidak Setuju (2) = $0 \times 2 = 0$
5. Responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju = $0 \times 1 = 0$

Total Skor = $20 + 16 + 0 + 0 + 0 = 36$

Untuk mendapatkan hasil hasil interpretasi, harus diketahui dulu skor tertinggi (x) dan angka terendah (y) untuk item penilaian pernyataan nomor 10 dengan rumus sebagai berikut

x = skor tertinggi likert x jumlah responden (angka tertinggi 5)
 “Perhatikan bobot nilai”

y = skor terendah likert x jumlah responden (angka terendah 1)

“Perhatikan bobot nilai”

Jumlah skor tertinggi untuk pernyataan nomor 10 sangat setuju adalah $5 \times 8 = 40$, sedangkan item sangat tidak setuju adalah $1 \times 8 = 8$. Jika total skor responden diperoleh angka 36, maka penilaian interpretasi responden terhadap penelitian tersebut adalah hasil nilai yang dihasilkan dengan menggunakan rumus index %.

Maka penyelesaian akhir dari pernyataan nomor 10 adalah

$$= \frac{\text{Total Skor}}{x} \times 100$$

$$= \frac{36}{40} \times 100$$

= 90% (Kategori **SANGAT SETUJU**)

Dari hasil diatas maka dapat disimpulkan bahwa 90% responden **SANGAT SETUJU** Perlu penambahan fasilitas diruang control untuk kelancaran pelayanan AFIS.

a. Pembahasan Hasil Penelitian

Penulis mencermati pada poin pengaruh terbatasnya pandangan area pemanduan personil Aeronautical Communication Officer terhadap Aerodrome Flight Information Service di Perum LPPNPI Unit Muara Bungo.

1. Dari perhitungan diatas diperoleh hasil skor Koefisien Korelasi 0,2 yang artinya, ada korelasi yang tinggi dan kuat antara variabel X dan variabel Y. Karena hasil yang diperoleh tidak menghasilkan skor minus maka artinya hubungan tersebut positif, yaitu apabila variabel X meningkat maka variabel Y juga akan meningkat. Sehingga kondisi dari ruang control di Bandar Udara Muara Bungo saat ini belum sesuai standard.

2. Dengan keadaan ruang kerja yang digunakan oleh personil dalam memberikan layanan penerbangan dilakukan dengan mengandalkan ruang khusus berukuran 6 x 3 M yang terletak di lantai 2 gedung terminal menyebabkan pandangan aera pemanduan personil

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

Aeronautical Communication Officer (ACO) terbatas dan tidak dapat melihat sampai pada ujung landasan 31. Personil hanya dapat melihat kedepan karena bagian depan ruangan yang menghadap langsung ke runway dilapisi dengan kaca sedangkan ruang kontrol tertutup tembok pada sisi kanan dan kiri sehingga personil tidak mampu melihat sekeliling aerodrome.

3. Dengan tidak difungsikannya tower dan menggunakan ruang kerja yang terbatas, pada saat personil hendak memantau keadaan runway, personil harus keluar ruangan terlebih dahulu untuk memberikan informasi apakah runway is clear dan benar benar aman untuk take off atau landing. sehingga, sering terjadi accident Go Around karena kurang terpantaunya keadaan runway.

4. Menurut Hasil Wawancara dari Bapak Enggy Okvi Pratama, A.Ma.KP, selaku Personil ACO di Bandar Udara Muara Bungo dan Bapak Yufi Rianda Pratama, A.Ma.KP, S.Sos, selaku personil ACO Cabang Jambi Bahwa fasilitas ruang kontrol Bandar Udara Muara Bungo masih belum memenuhi standard dan perlu difungsikannya tower sebagai ruang kontrol personil, akan sangat memudahkan personil untuk memberikan informasi yang tepat tentang keadaan aerodrome kepada pilot dan akan sangat membantu personil dalam memberikan informasi yang akurat dan memberikan kenyamanan kepada personil sehingga tidak perlu keluar ruangan untuk mengamati area pemanduan.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang penulis lakukan di Perum LPPNPI Muara Bungo terkait pengaruh terbatasnya pandangan area pemanduan personil ACO terhadap pemberian pelayanan AFIS. Setelah itu dilakkukan perhitungan yang diperoleh hasil skor koefisien korelasi 0,2 yang

artinya hasil yang diperoleh tidak menghasilkan skor minus maka artinya hubungan tersebut positif, yaitu apabila variabel X meningkat maka variabel Y juga meningkat.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh terbatasnya pandangan area pemanduan personil ACO terhadap pemberian pelayanan AFIS di Perum LPPNPI Muara Bungo, yaitu :

1. Menyebabkan pandangan area pemanduan personil ACO terbatas dan tidak dapat melihat pada ujung landasan 31. Personil hanya dapat melihat kedepan karena bagian depan ruangan yang menghadap langsung ke runway dilapisi dengan kaca sedangkan ruang kontrol tertutup tembok pada sisi kanan dan kiri sehingga personil tidak mampu melihat sekeliling aerodrome.

2. Personil harus keluar ruangan terlebih dahulu untuk memastikan apakah runway benar-benar aman untuk take off atau landing, dikarenakan sebelum penerbangan belum ada pengecekan runway oleh pihan bandar udara muara bungo.

Saran

Dengan memperhatikan kesimpulan yang penulis kemukakan di atas, maka penulis memberikan beberapa saran sebagai bahan masukan untuk menjadi pertimbangan yang penulis harapkan dapat dilaksanakan dengan tujuan kelancaran dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Muara Bungo, yaitu:

1. Berdasarkan dokumen CASR Part 170 sub part 170.G (170.060) dijelaskan bahwa setiap ATS unit harus memberikan personilnya lingkungan kerja yang nyaman, aman serta peralatan yang sesuai. Sehingga penulis menyarankan bahwa melengkapi sarana dan prasarana pendukung yang memenuhi standar untuk dioprasikannya

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

tower sangat harus dilakukan, mengingat peran tower sangat berpengaruh dalam memberikan pelayan AFIS terhadap keselamatan penerbangan.

2. Dengan menggunakan ruangan kerja yang terbatas, sehingga penulis menyarankan untuk menempatkan personil pada tower yang sesuai dengan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara SKEP/77/VI/2005 adalah yang paling tepat karena semakin tinggi pandangan area pemanduan, maka semakin mudah pemantauan optimum yang dapat dicapai. Dengan begitu semakin tepat dan akurat pula informasi yang dapat diberikan kepada pilot demi keselamatan penerbangan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Aeronautical Information Publication, 2018.
- [2] Aerodrome Manual Bandar Udara Muara Bungo, Versi 1 – 0, Muara Bungo, 2017.
- [3] Air Traffic Services Planning Manual ICAO, 1984.
- [4] Andini, Vidia Putri. (2019). Human Error sebagai efek domino dari tidak difungsikannya tower sebagai ruang kerja personil dalam memberikan layanan Aerodrome Flight Information Jakarta: Indonesia Aviation School.
- [5] Annex 11 (2018:2-2). Five Objectives of Air Traffic Services.
- [6] Arikunto. (2002). metodologi penelitian suatu pendekatan proposal. Jakarta: Rineka cipta.
- [7] Arikunto. (2006). Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek. Jakarta: Rineka cipta.
- [8] Civil Aviation Safety Regulation Part 170 sub part 170.G (170.060) tentang Persyaratan Operasional air traffic service.
- [9] ICAO Circular 211-AN/128- Aerodrome Flight Information Service (AFIS).
- [10] Manual Operasi CASR 172 Perum LPPNPI Unit Muara Bungo, 2017.
- [11] Subagyo, P. Joko. (2011). Metodologi Penelitian Dalam Teori Dan Praktek. Jakarta: Aneka Cipta.
- [12] Pambudi, Luthfi Bagas. (2018). Pengaruh Posisi Gedung Tower Lalu Lintas Udara Terhadap Pelayanan Lalu Lintas Udara Perum LPPNPI Unit Kolaka.
- [13] Peraturan Direksi Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Nomor: PER.028/LPPNPI/X/2017.
- [14] Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (P.K.P.S.), Bagian 170 Peraturan Lalu Lintas Udara, 2009.
- [15] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170.
- [16] Peraturan Pemerintah No. 77 Tahun 2012 tentang Perusahaan Umum (PERUM) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia.
- [17] Skep-347-XII-99, Standar Rancang Bangun dan atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara, 1999.
- [18] Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: PT Alfabet.
- [19] Sukardi. (2008). Metodologi Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Praktiknya. Jakarta: Bumi Aksara,
- [20] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

- [21] Widoyoko. (2012). Teknik
Penyusunan Instrumen Penelitian.
Yogyakarta: Pustaka Pelajar.