

**IMPLEMENTASI KOORDINASI ANTARA UNIT KOBOK (BANDAR UDARA MARIMOI) DENGAN UNIT TERNATE APP (*COMBINE TWR*)  
DALAM PELAYANAN LALU LINTAS UDARA**

**Choirunnas Rizky A<sup>1</sup>, Dewi Ratnasari<sup>2</sup>, Putu Agus Valguna<sup>3</sup>**  
<sup>1,2,3</sup> Politeknik Penerbangan Surabaya, Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236  
Email: [rickyalexandryant231@gmail.com](mailto:rickyalexandryant231@gmail.com)

**Abstrak**

Bandar Udara Sultan Babullah merupakan bandar udara kelas III yang terletak di Ternate, Maluku Utara. Bandar udara ini memberikan pelayanan lalu lintas udara untuk pesawat militer maupun pesawat komersial. Dengan jumlah *traffic* dari pesawat udara yang meningkat, ATC harus memberikan pelayanan yang aman, teratur dan efisien.

Pada kenyataannya dari pihak Kobok tidak ada koordinasi dalam rilis pesawat sehingga terjadi *breakdown of separation* antar pesawat *departure* Kobok dan pesawat lain. Mengacu pada “*CASR part 170 Air Traffic Rules subpart 170.018* tentang “*Coordination of activities potentially hazardous to civil aircraft*” yang artinya koordinasi adalah untuk menciptakan pengaturan yang baik untuk menghindari bahaya dan menimbulkan intervensi dengan penerbangan normal.

Penulis berharap bahwa tulisan ini dapat dijadikan sebagai pertimbangan bagi Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Ternate dan dari pihak Kobok sendiri yang terkait agar dapat mengkoordinasikan dan mensosialisasikan mengenai *request clearance*. Pada akhirnya diharapkan dengan sosialisasi mengenai pentingnya koordinasi terhadap *traffic departure* dari Kobok dengan pesawat lain akan *separate* sehingga menciptakan keselamatan dalam penerbangan.

**Kata Kunci:** Koordinasi, izin, lalu lintas

**Abstract**

Sultan Babullah Airport is a Class III airport located in Ternate, North Maluku. This airport provides air traffic services for military aircraft and commercial aircraft. With the increasing number of aircraft traffic, ATC must provide a safe, orderly and efficient service.

However, the reality is that from the KOBOK side there was no coordination in the release of the aircraft, resulting in a breakdown of separation between the departure Kobok aircraft and other aircraft. Referring to "CASR part 170 Air Traffic Rules subpart 170.018 on Coordination of activities potentially hazardous to civil aircraft" which means the purpose of coordination is to create good arrangements to avoid hazards and minimize interference with normal flights.

The author hopes that this paper can be used as a consideration for Perum LPPNPI, Ternate Sub-Branch Office and from the Kobok concerned so that they can coordinate and disseminate information regarding request clearance. In the end, it is hoped that with the socialization of the importance of coordinating the traffic departure from Kobok with other aircraft, they will separate so as to create in-flight safety.

**Keywords:** Coordination, clearance, sparate

## 1. PENDAHULUAN

Pemandu lalu lintas udara atau sering disebut Air Traffic Controller (ATC) berperan dalam pencegahan agar pesawat udara tidak terlalu dekat satu dengan yang lainnya, pencegahan terjadinya tabrakan antar pesawat udara, pencegahan terjadinya tabrakan antar pesawat udara dengan halangan dan rintangan yang ada di sekitarnya selama beroperasi. Oleh karena itu, peran tersebut sangat besar dalam mencapai tujuan keselamatan penerbangan.

Dalam memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan secara maksimal, aman dan teratur serta efisien maka pemandu lalu lintas penerbangan khususnya approach procedural controller harus selalu melaksanakan tugas sesuai dengan SOP yang berlaku. Hal ini dikarenakan sebuah pesawat terbang harus berada di bawah pengawasan unit pemandu lalu lintas udara ATC. Jika pesawat tersebut memiliki potensi untuk menciptakan konflik dan tanggung jawab dalam pengaturan lalu lintas udara harus dilimpahkan dari satu unit ATC ke unit ATC yang lainnya. Oleh karena itu, perlu adanya koordinasi yang baik antar petugas agar tidak terjadi gangguan saat penerbangan.

Unit Ternate Approach Control Procedure (APP) combined with TWR merupakan unit yang memberikan Air Traffic Services kepada pesawat yang berada pada wilayah ternate Ternate Terminal Control Area (TMA), Control Zone (CTR), dan Aerodrome Traffic Zone (ATZ) dengan traffic movement sebanyak 30 sampai 50 setiap harinya. Dengan demikian, controller diharuskan melaksanakan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan Stbapak/iburt Operating Procedure (SOP) yang berlaku sehingga dapat memberikan pelayanan yang baik serta menjamin keselamatan penerbangan.

Semakin bertambahnya jumlah traffic yang bergerak di airspace Bandar Udara Sultan Babullah Ternate, maka koordinasi antar unit harus semakin ditingkatkan. Pada Unit Ternate APP (combined with TWR) ditemukan sebuah permasalahan yang dianggap sebagai kendala dalam pemberian pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan. Pada dokumen LOCA Ternate (TTE) dengan Kobok telah tercantum prosedur koordinasi yang menyatakan “Kobok harus meminta Atc Clearance kepada Ternate ketika pesawat memasuki wilayah kontrol Ternate”. Namun pada kenyataan di lapangan prosedur koordinasi tidak dilakukan, bahkan pemberian estimate tidak sesuai dengan perjanjian yang telah tertulis. Hal tersebut menjadi permasalahan yang krusial mengingat dapat menimbulkan BOC (Breakdown of Coordination) antara bandara perintis di sekitar Bandar Udara Sultan Babullah Ternate dengan Kobok setiap harinya. Apabila masalah tersebut tidak segera ditangani, maka dapat menimbulkan potensi hazard seperti terjadinya BOS (*Breakdown of Separation*) yang tentunya dapat membahayakan keselamatan penerbangan wilayah tersebut.

Tidak adanya prosedur koordinasi pada permasalahan di atas dapat dibuktikan dari ATC logbook dengan beberapa kasus sebagai berikut:

Untuk menciptakan sistem penerbangan dengan arus lalu lintas yang baik, maka dalam pengalihan tanggung jawab dari satu unit Air Traffic Control ke unit yang lain harus diadakan yang namanya koordinasi. Pada poin tentang “Coordination of Transfer”, dijelaskan bahwa “*Responsibility for control of an aircraft shall not be transferred from one air traffic control unit to another without the consent of the accepting control unit*” (Ministry of Transportation Republic of

Indonesia, 2009). Koordinasi ini dilakukan agar tidak ada kesalahpahaman dalam pengaturan lalu lintas udara, sebab dalam pengoordinasian tersebut unit yang akan menerima tanggung jawab dalam pengaturan lalu lintas udara harus menyatakan jika unit tersebut mampu mengatur pesawat tersebut.

Berdasarkan uraian permasalahan diatas, maka taruna mengangkat judul **“Implementasi Koordinasi Antara Unit Kobok (Bandar Udara Marimoi) dengan Unit TernateAPP (combine TWR) dalam Pelayanan Lalu Lintas Udara”**.

## **METODE**

Dalam melakukan penelitian ini, metode yang digunakan adalah Penelitian Deskriptif Kualitatif. Dalam literatur metodologi penelitian, istilah kualitatif tidak hanya lazim dimaknai sebagai jenis data, tetapi juga berhubungan dengan analisis data dan interpretasi atas objek kajian.

Pada penelitian ini yang menjadi variabel terikat adalah implementasi koordinasi dan variabel bebasnya adalah pelayanan lalu lintas udara. Populasi penelitian ini *ATC Approach* di Ternate yang berjumlah 10 personil dan 2 personil kobok.

Teknik pengumpulan data dan instrumen penelitian yang penulis gunakan adalah observasi, wawancara, dan dokumentasi. Tempat penelitian dilakukan di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate. Sedangkan waktu penelitian dilakukan pada bulan 8 Desember 2020 sampai Maret 2021.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada observasi yang telah dilakukan penulis mengambil kesimpulan bahwa memang kurang adanya koordinasi antara Unit Ternate APP dengan Unit Kobok. Hal ini dibuktikan dengan adanya kasus-kasus yang telah tercantum dalam ATC logbook Unit

Ternate. Hal ini diperkuat dengan dari hasil wawancara yang dilakukan dengan pihak ATC yang menyebutkan bahwa selama bertugas sering sekali terjadi pihak Kobok tidak melakukan req clearance sesuai LOCA. Kejadian tersebut dapat mengakibatkan traffic yang mengakibatkan hazard.

Misalnya pada pesawat WON 1171, departure dari morotai joining to radial 032 yang tidak lama kemudian muncul pesawat PK OCF contact radial 050. Pada kasus tersebut tidak sesuai dengan LOCA yang menyebutkan bahwa harus melakukan req clearance sebagai bentuk koordinasi ketika bertugas. Hal tersebut mempunyai maksud bahwa tujuan dari koordinasi harus mencapai penyelesaian yang terbaik yang akan menghindarkan bahaya atas pesawat udara sipil dan mengurangi pelanggaran penyimpangan dari kegiatan normal pesawat udara tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh masing-masing pihak, diketahui bahwa alasan adanya permasalahan koordinasi yang terjadi antara unit ternate dengan unit Kobok adalah faktor pergantian personil operator yang bertugas. Personil awal yang telah selesai bertugas tidak mentransfer informasi kepada personil operator yang baru. Kesalahan tersebut sering terjadi dan pihak ATC Unit Ternate sering memberikan teguran pada pihak AGGR unit Kobok. Namun, kesalahan tersebut tetap terulang kembali meskipun telah jelas tertulis dalam LOCA yang berlaku. Kurangnya kesadaran akan bahaya miskordinasi dikarenakan personil Unit Kobok yang tidak memiliki basic ATC/KOM. Sedangkan hasil wawancara dengan pihak Kobok menunjukkan hal sebaliknya. Pihak Kobok enggan menyebutkan adanya permasalahan terkait koordinasi dengan pihak unit Ternate.

# PROSIDING

## SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

Pihak unit Kobok menyebutkan selama ini koordinasi berjalan sesuai prosedur.

Berkaitan dengan pembahasan diatas menunjukkan bahwa permasalahan koordinasi dapat dilihat dan ditinjau lebih jauh dari sudut pandang dan data lain yang telah dikumpulkan dari unit Ternate sehingga apabila permasalahan koordinasi tersebut memang terjadi, maka perlu adanya tindak lanjut dan penerapan solusi agar akar permasalahannya dapat teratasi dengan baik dan meminimalisir resiko. Adapun permasalahan-permasalahan yang telah disebutkan dapat diatasi dengan diadakannya sosialisasi LOCA, mengingat LOCA yang bersifat mengikat dan berkekuatan hukum yang sah, sehingga tidak bisa dilanggar oleh pihak manapun. Sosialisasi ini bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada pihak kobok yang bertugas untuk koordinasi dengan Ternate approach untuk menjalankan perjanjian sesuai dengan LOCA kobok dengan Ternate, guna mencegah terjadinya konflik antar pesawat. Selain itu, pihak operator yang sedang bertugas tidak akan sewenang-wenang dalam melakukan tugasnya dan melakukan tugas sesuai dengan SOP yang berlaku dan tidak melanggar LOCA yang ada. Sosialisasi tersebut perlu dihadiri oleh para pejabat/penanggungjawab operator di Unit Kobok, sehingga nantinya penyampaian tugas dapat dilakukan oleh pihak penanggungjawab.

### PENUTUP

#### Kesimpulan

Pada observasi yang telah dilakukan penulis mengambil kesimpulan bahwa memang kurang adanya koordinasi antara Unit Ternate APP dengan Unit Kobok. Hal ini dibuktikan dengan adanya kasus-kasus yang telah tercantum dalam ATC *logbook* Unit Ternate. Hal ini diperkuat dengan dari hasil

wawancara yang dilakukan dengan pihak ATC yang menyebutkan bahwa selama bertugas sering sekali terjadi pihak Kobok tidak melakukan *req clearance* sesuai LOCA. Kejadian tersebut dapat mengakibatkan *traffic* yang mengakibatkan *hazard*.

#### Saran

Bandar Udara Sultan Babullah Ternate agar menindaklanjuti dengan cara mensosialisasikan kembali pentingnya koordinasi sesuai *LOCA* yang telah disepakati.

### DAFTAR PUSTAKA

- [1] International Civil Aviation Organization (ICAO). 2001. Annex 11 Air Traffic Services 13th Edition.
- [2] Ministry of Transportation Republic of Indonesia. (2009). Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2009 Tanggal 16 Februari 2009 Civil Aviation Safety Regulation (C.A.S.R) Part 170 Air Traffic Rules.
- [3] Perum LPPNPI KCP Ternate. (2018). Letter of Coordination Agreement SKEP/284/1999. Mengenai break down of coordination
- [4] Undang-Undang No.1, Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan, Jaringan Dokumentasi dan Informasi Hukum Kementrian Perhubungan, Jakarta, 2009.