

PENGARUH PENERAPAN PROSEDUR TRAFFIC INFORMATION BROADCAST BY AIRCRAFT (TIBA) TERHADAP EFEKTIFITAS PELAYANAN LALU LINTAS PENERBANGAN DI BANDAR UDARA AEKGODANG PADANG SUMATERA UTARA

Arrasyidin Daffatyar Tatah Bayu Erlangga¹, Fatmawati², Siti Nurfadhilah³
^{1,2,3}Politeknik Penerbangan Surabaya Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236
Email: daffatyar351@gmail.com

Abstrak

Covid-19 yang masih berlangsung hingga saat ini telah menciptakan kondisi penerbangan yang kurang baik. Dengan kondisi tersebut dapat menyebabkan penurunan jumlah *traffic movement* secara signifikan dan berlangsung berkepanjangan terutama di Bandar Udara Aekgodang yang bertempat di Padang, Sumatera Utara. Penelitian ini untuk mengetahui Pengaruh Penerapan Prosedur *Traffic Information Broadcast by Aircraft* (TIBA) Terhadap Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di Bandar udara Aekgodang. Adapun hipotesis penelitian ini adalah terdapat efektifitas pelayanan informasi penerbangan setelah prosedur TIBA diimplementasikan. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Sampel dalam penelitian ini adalah sampel jenuh atau total yang merupakan teknik penentuan bila semua dari anggota populasi digunakan sebagai sampel. Teknik pengumpulan dari penelitian ini menggunakan kuesioner yang disebarakan kepada seluruh sampel kemudian datanya diolah menggunakan uji analisis regresi dan uji korelasi.

Kata Kunci : Prosedur TIBA, Pelayanan, Lalu Lintas Penerbangan.

Abstract

Covid-19, which is still ongoing today, has created unfavorable flight conditions. With these conditions, it can cause a significant decrease in the number of traffic movements and last a long time, especially at Aekgodang Airport, which is located in Padang, North Sumatra. This study is to determine the effect of the application of Traffic Information Broadcast by Aircraft (TIBA) Procedures on the Effectiveness of Aviation Traffic Services at Aekgodang Airport. The hypothesis of this research is that there is an effectiveness of flight information services after the TIBA procedure is implemented. This study uses quantitative methods. The sample in this study is a saturated or total sample which is a determination technique when all members of the population are used as samples. The collection technique of this study uses a questionnaire that is distributed to all samples and then the data is processed using regression analysis and correlation tests.

Keywords: *Arrival Procedure, Service, Aviation Traffic.*

PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

Bandara Aekgodang adalah sebuah bandara yang berada di Janji Manahan, Hulu sihapas, Padang Lawas Utara, Sumatera Utara, yang berjarak sekitar 40 (empat puluh) kilometer dari kota Padang Sidempuan.

Untuk menjamin keselamatan dan efisiensi penerbangan, maka informasi yang *update* dan akurat harus diberikan se-segera mungkin. Seiring dengan kemajuan teknologi dan perkembangan transportasi khususnya transportasi udara, maka dengan ini dibutuhkan penanganan yang baik dari segi pendukung kegiatan penerbangannya. Untuk menghasilkan pelayanan navigasi penerbangan yang aman dan efisien pada masa Covid-19 dan penurunan jumlah *traffic movement* pada bandara AFIS tertentu, maka prosedur TIBA dapat diterapkan sebagai pilihan yang tepat. *Traffic Information Broadcast by Aircraft* (TIBA) adalah Prosedur dimana pilot melakukan *listening watch* (mendengarkan) dan *self announce broadcast* (melakukan penyiaran) pada frekuensi yang ditentukan untuk memberitahukan posisinya kepada pilot lain pada suatu wilayah dimana prosedur TIBA diterapkan

Pemberian *Traffic information dan weather condition* adalah Informasi yang sangat penting untuk pelayanan navigasi penerbangan dimana hal tersebut merupakan tugas dari seorang personel ACO (*Aeronautical Communication Officer*) yang bertugas memberikan informasi yang *update* dan *valid* kepada pilot yang akan melakukan pendaratan atau penerbangan. 5

objective of air traffic services pada *Annex 11 Air Traffic Service* menyebutkan bahwa pemberian informasi memiliki peran penting dalam aktifitas penerbangan. Karena itu perlunya prosedur TIBA untuk pemberian informasi *traffic* dan informasi cuaca oleh personel ACO guna meningkatkan kualitas pelayanan lalu lintas penerbangan.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana tingkat efektifitas apabila prosedur TIBA diterapkan pada Bandara Aekgodang, Padang?
2. Apakah terdapat pengaruh dalam penerapan prosedur TIBA terhadap efektifitas pelayanan lalu lintas penerbangan di Aekgodang?

Batasan Masalah

Menyadari akan waktu yang terbatas dan kemampuan penulis jadi penulis batasi yaitu hanya terfokus kepada tingkat efektifitas apabila Prosedur TIBA diterapkan pada Bandara Aekgodang, Padang.

Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui efektifitas apabila prosedur TIBA diterapkan pada Bandara Aekgodang.
2. Untuk mengetahui pengaruh Penerapan Prosedur TIBA terhadap Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Aekgodang.

Hipotesis

Dialihkannya bandar udara Aekgodang dari AFIS menjadi TIBA karena menurunnya jumlah *schedule traffic* pada masa Covid-19. Maka dengan ini penulis menemukan dugaan sementara yaitu terdapat efektifitas pelayanan informasi penerbangan apabila Prosedur TIBA diterapkan pada Bandara Aekgodang.

Manfaat Penelitian

1. Hasil dari penelitian dapat dijadikan sarana untuk menjelaskan manfaat prosedur TIBA di era pandemi Covid-19.
2. Hasil dari penelitian dapat dijadikan sarana dan masukan guna meningkatkan pelayanan komunikasi penerbangan.
3. Menambah wawasan mengenai teori yang sudah dipelajari dari mata kuliah kedalam penelitian sebenarnya.

METODE

Metode penelitian adalah cara untuk menyelesaikan masalah atau cara mengembangkan suatu ilmu pengetahuan.

Desain Penelitian

1. Menentukan permasalahan
2. Menentukan judul penelitian
3. Observasi
4. Mengumpulkan data
5. Analisis data
6. Pemecahan masalah
7. Simpulan dan saran

Variabel Penelitian

Variabel merupakan suatu ketetapan yang di tetapkan oleh peneliti sebagai acuan dalam penelitian. Pada penelitian yang penulis teliti menggunakan dua variabel yakni variabel X dan Y.

Variabel X : merupakan variabel bebas yang akan mempengaruhi variabel dependen yaitu Penerapan Prosedur TIBA.

Variabel Y : merupakan variabel yang keadaannya dipengaruhi oleh variabel lainnya. Dalam penelitian yang penulis teliti variabel dependen yaitu Efektifitas

Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Aekgodang.

Populasi, Sampel dan Objek Penelitian

Populasi yang peneliti gunakan sebagai sumber data dan informasi pada penelitian ini adalah Personel ACO di Perum LPPNPI Cabang Medan, Personel ATC di Perum LPPNPI Cabang Medan, dan Personel ACO di Perum LPPNPI unit Aekgodang yang berjumlah 37 orang. Bertujuan agar dapat mengetahui informasi tentang penelitian yang diangkat.

Sampel yang penulis gunakan pada penelitian ini yaitu sampel jenuh atau seluruh anggota populasi jadi sampelnya.

Pada penelitian ini objek yang penulis gunakan adalah Personel ACO pada Perum LPPNPI Cabang Medan, Personel ATC yang ada di Perum LPPNPI Cabang Medan, dan Perum LPPNPI Unit Aekgodang yang berjumlah 37 orang.

Teknik Pengumpulan data

- A. Observasi : Penelitian ini menggunakan observasi dengan pengumpulan data-data terkait seperti data traffic tahunan dan data sumber daya manusia selama penulis melaksanakan OJT di Perum LPPNPI Cabang Medan.
- B. Kuesioner : kuesioner ini akan di sebar kepada seluruh populasi yakni personel ACO dan ATC di perum LPPNPI cabang Medan serta personel ACO di Aekgodang dengan jumlah total sebanyak 37 orang.
- C. Studi Pustaka : Studi pustaka dilakukan meliputi peraturan dan syarat yang berguna untuk meninjau kembali pelayanan lalu lintas penerbangan khususnya dalam Penerapan Prosedur Traffic Information Broadcast By

Aircraft (TIBA) Dalam Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di Bandara Aekgodang. Peraturan – peraturan yang ditinjau antara lain Peraturan Menteri (PM), Undang-undang No. 1 Tahun 2009, dan Document ICAO Annex.

Teknik Analisis Data

Pada penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik untuk menganalisis data, teknik analisis data yang digunakan oleh penulis adalah :

1. Uji validitas
2. Uji reliabilitas
3. Uji normalitas
4. Uji kolerasi

Waktu dan tempat penelitian

Waktu penelitian : Dimulai saat melakukan On the Job Training EnRoute Flight Information pada 2 November 2021 hingga 31 Maret 2022.

Tempat penelitian : Lokasi penelitian yang dilakukan penulis saat merancang tugas akhir ini adalah di Perum LPPNPI Cabang Medan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Observasi

Pada saat *On The Job Training* kedua di Perum LPPNPI Cabang Medan penulis menemukan salah satu bandara AFIS yang tidak memiliki *traffic movement* pada saat pandemi covid sedang melanda, penulis mencari dan menemukan data *traffic movement* Bandar Udara Aekgodang pada bulan Januari tahun 2020 hingga bulan Maret tahun 2022 pada saat penulis melaksanakan OJT kedua.

Tabel 4.1 *Traffic Movement* Bandar Udara Aekgodang

NO	BULAN	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022
1	Januari	84	0	0
2	Februari	56	0	0
3	Maret	40	0	0
4	April	12	0	0
5	Mei	0	0	0
6	Juni	0	0	1
7	Juli	0	0	0
8	Agustus	0	0	-
9	September	0	0	-
10	Oktober	0	2	-
11	November	0	0	-
12	Desember	0	0	-

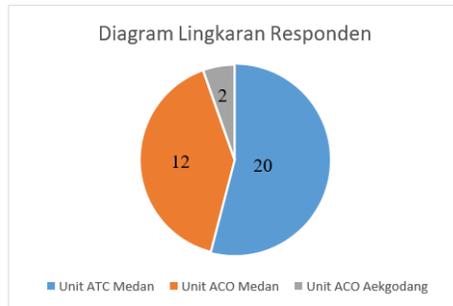
Sumber : *Logbook Traffic Movement* Unit Aekgodang

Pada gambar 4.1 adalah jumlah *traffic movement* di Bandar Udara Aekgodang pada bulan Januari tahun 2020 hingga bulan Juli tahun 2022. Dimana ketika pandemi covid melanda terjadi penurunan jumlah *traffic movement* yang signifikan dan berlangsung berkepanjangan, menyebabkan tidak adanya *schedule traffic* di Bandar Udara Aekgodang dengan rute Aekgodang-Kualanamu dan Kualanamu-Aekgodang. Sampai saat ini tidak ada *schedule traffic* dari Kualanamu menuju Aekgodang dan sebaliknya. Dengan kondisi *traffic movement* yang menurun secara signifikan dan berkepanjangan pada masa pandemi covid maka pengubahan pelayanan AFIS menjadi TIBA dapat disarankan guna memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan yang efektif, meningkatkan sisi efisiensi perusahaan dalam hal sumber daya manusia dan anggaran perusahaan.

B. Deskripsi Responden

Hasil analisa deskripsi terhadap responden dibagi menjadi beberapa bagian yaitu deskripsi berdasarkan Unit *Aeronautical Communication Officer* (ACO), *Air Traffic Controller* (ATC) di Perum LPPNPI Cabang Medan, dan Unit *Aeronautical Communication* di Unit Penyelenggara Navigasi Penerbangan

(UPNP) Aekgodang. Deskripsi data ini dilakukan dengan menggunakan Google Form untuk memperoleh jumlah frekuensi dan jumlah presentase data yang sesuai. Hasil analisa deskripsi terhadap responden adalah sebagai berikut :



Gambar 4.1 Deskripsi Responden Berdasarkan Unit
 Sumber : Hasil Rancangan Penulis,2022

1. Hasil Kuisisioner

Penulis menggunakan kuisisioner skala likert supaya data yang diperoleh sesuai dengan yang dibutuhkan maka pernyataan dalam kuisisioner disusun berdasarkan indicator prinsip-prinsip teori Penerapan *Prosedur Traffic Information Broadcast by Aircraft (TIBA)*.

2. Studi Kepustakaan

Studi Pustaka yang dilakukan mengenai peraturan yang berguna untuk mendukung pelayanan lalu lintas penerbangan khususnya dalam Penerapan *Prosedur Traffic Information Broadcast by Aircraft (TIBA)* Terhadap Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di wilayah Aekgodang. Peraturan-peraturan yang ditinjau antara lain Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS), Peraturan Direktur Jendral perhubungan, Peraturan Menteri (PM), UU No. 1 Tahun 2009, *Document ICAO Annex*.

1. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur bahwa kuisisioner tersebut sah atau tidak. Data yang didapat dari kuisisioner diuj menggunakan IBM SPSS *Statistic 26* adalah sebagai berikut :

Tabel 4.4 Uji Validitas Variabel X

		Correlations								
		X01	X02	X03	X04	X05	X06	X07	X08	XTOTAL
X01	Pearson Correlation	1	.439*	.278	.392*	.618**	.513*	.118	.194	.647*
	Sig. (2-tailed)		.007	.096	.010	.000	.001	.488	.251	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X02	Pearson Correlation	.439*	1	.179	.552**	.446**	.609**	.412*	.288	.716**
	Sig. (2-tailed)	.007		.288	.000	.005	.000	.011	.084	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X03	Pearson Correlation	.278	.179	1	.164	.215	.246	.509**	.316	.534**
	Sig. (2-tailed)	.096	.288		.277	.201	.141	.001	.057	.001
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X04	Pearson Correlation	.392*	.552**	.164	1	.373*	.746**	.410*	.536**	.793**
	Sig. (2-tailed)	.016	.000	.277		.023	.000	.012	.001	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X05	Pearson Correlation	.618**	.446**	.215	.373*	1	.442**	.311	.175	.653**
	Sig. (2-tailed)	.000	.005	.201	.023		.006	.061	.300	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X06	Pearson Correlation	.513*	.609**	.246	.746**	.442**	1	.541**	.476**	.832**
	Sig. (2-tailed)	.001	.000	.141	.000	.006		.001	.003	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X07	Pearson Correlation	.118	.412*	.509**	.410*	.311	.541**	1	.542**	.701**
	Sig. (2-tailed)	.488	.011	.001	.012	.061	.001		.001	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X08	Pearson Correlation	.194	.288	.316	.536**	.175	.476**	.542**	1	.642**
	Sig. (2-tailed)	.251	.084	.057	.001	.300	.003	.001		.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
XTOTAL	Pearson Correlation	.647**	.716**	.534**	.793**	.653**	.832**	.791**	.642**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.001	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Sumber : Hasil Rancangan Penulis, 2022

Semua nilai pada kolom total kurang dari 0,05. Dapat disimpulkan bahwa kuisisioner variabel X yang digunakan sudah valid.

Tabel 4.5 Hasil Uji Validitas Variabel Y

		Correlations								
		Y01	Y02	Y03	Y04	Y05	Y06	Y07	Y08	YTOTAL
Y01	Pearson Correlation	1	.315	.643**	.468**	.502**	.561**	.492**	.561**	.777**
	Sig. (2-tailed)		.057	.000	.004	.002	.000	.002	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y02	Pearson Correlation	.315	1	.405*	.541**	.017	.194	.121	.184	.491**
	Sig. (2-tailed)	.057		.013	.001	.920	.250	.474	.277	.002
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y03	Pearson Correlation	.643**	.405*	1	.546**	.510**	.396*	.405*	.511**	.762**
	Sig. (2-tailed)	.000	.013		.000	.001	.015	.013	.001	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y04	Pearson Correlation	.468**	.541**	.546**	1	.510**	.474**	.406*	.311**	.815**
	Sig. (2-tailed)	.004	.001	.000		.001	.003	.013	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y05	Pearson Correlation	.502**	.017	.510**	.510**	1	.661**	.512**	.551**	.732**
	Sig. (2-tailed)	.002	.920	.001	.001		.000	.001	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y06	Pearson Correlation	.561**	.194	.396*	.476**	.661**	1	.481**	.581**	.749**
	Sig. (2-tailed)	.000	.250	.015	.003	.000		.003	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y07	Pearson Correlation	.492**	.121	.405*	.406*	.512**	.481**	1	.465**	.666**
	Sig. (2-tailed)	.002	.474	.013	.013	.001	.003		.004	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y08	Pearson Correlation	.561**	.184	.511**	.711**	.551**	.581**	.465**	1	.793**
	Sig. (2-tailed)	.000	.277	.001	.000	.000	.000	.004		.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37
YTOTAL	Pearson Correlation	.777**	.491**	.762**	.815**	.732**	.749**	.666**	.793**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.002	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Sumber : Hasil Rancangan Penulis,2022

Semua nilai pada kolom total kurang dari 0,05 sehingga dapat diketahui bahwa kuesioner variabel Y yang digunakan sudah valid.

2. Uji Reliabilitas

Uji Reliabilitas variabel ditentukan dari nilai *alpha cronbach* yang lebih besar dari 0,6 dapat dikatakan variabel itu reliabel dan dapat diandalkan. Hasil uji reliabilitas dari jawaban responden terhadap kuesioner menggunakan IBM SPSS *Statistic 26* adalah sebagai berikut :

Tabel 4.6 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.839	8

Sumber : Hasil Rancangan Penulis,2022

Tabel 4.7 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Y

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.868	8

Sumber : Hasil Rancangan Penulis,2022

Dapat dilihat bahwa nilai *cronbach's alpha* lebih dari angka 0,6 disimpulkan bahwa kuesioner yang disebarkan reliabel dengan tingkatan reliabilitas sangat reliabel berdasarkan tabel tingkat reliabilitas.

3. Uji Normalitas

Uji normalitas ini digunakan untuk menguji suatu model regresi, variabel dependent, variabel bebas, atau keduanya

mempunyai distribusi normal atau tidak. Untuk mengecek regresi berdistribusi normal atau tidak, menggunakan uji Kolmogorov – Smirnov, dengan ketentuan data berdistribusi normal jika nilai signifikansi di atas 0,05. Berikut merupakan hasil uji normalitas menggunakan IBM SPSS *Statistic 26* :

Tabel 4.8 Hasil Uji Normalitas
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		37
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.37165038
Most Extreme Differences	Absolute	.120
	Positive	.120
	Negative	-.109
Test Statistic		.120
Asymp. Sig. (2-tailed)		.198 ^c

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

Sumber : Hasil Rancangan Penulis,2022

Nilai signifikansinya adalah 0,198 sehingga disimpulkan bahwa data berdistribusi normal.

1. Uji Analisis Regresi Sederhana

Analisis regresi digunakan untuk menguji signifikan konstanta pada variabel yang terdiri atas variabel X (Penerapan Prosedur TIBA) pengaruh yang signifikan terhadap variabel Y (Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Aekgodang). Pengambilan keputusan dalam uji regresi sederhana yaitu membandingkan nilai signifikansi dengan nilai probabilitas 0,05. Jika nilai signifikansi < 0,05, artinya variabel X (Penerapan Prosedur TIBA) berpengaruh terhadap variabel Y (Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Aekgodang). Apabila nilai signifikansi > 0,05, artinya variabel X

(Penerapan Prosedur TIBA) tidak berpengaruh terhadap variabel Y (Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Aekgodang). Berikut hasil dari analisis regresi sederhana menggunakan IBM SPSS *Statistic 26* :

Tabel 4.9 Hasil Uji Regresi Sederhana

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	252.807	1	252.807	43.697	.000 ^b
	Residual	202.490	35	5.785		
	Total	455.297	36			

a. Dependent Variable: Pelayanan
 b. Predictors: (Constant), Prosedur TIBA

Sumber : Hasil Rancangan Penulis,2022

Didapatkan nilai F hitung = 43,697 dengan nilai signifikansi sebesar 0,000. Dengan ini dapat disimpulkan bahwa hasil uji regresi sederhana tersebut ialah mendapati pengaruh yang signifikan antara variabel X (Penerapan Prosedur TIBA) terhadap variabel Y (Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Aekgodang).

Tabel 4.10 Hasil Uji Regresi Sederhana

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.745 ^a	.555	.543	2.405

a. Predictors: (Constant), Prosedur TIBA
 b. Dependent Variable: Pelayanan

Sumber : Hasil Rancangan Penulis,2022

Berdasarkan tabel di atas nilai korelasi atau (R) yaitu sebesar 0,745. Dari hasil tersebut diperoleh koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,555 yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variabel X (Penerapan Prosedur TIBA) terhadap variabel Y (Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Aekgodang) adalah sebesar

55,5% sedangkan 44,5% dipengaruhi oleh factor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

2. Uji Korelasi

Berikut merupakan hasil uji korelasi menggunakan IBM SPSS *Statistic 26* :

Tabel 4.11 Hasil Uji Korelasi

Correlations			
		Prosedur TIBA	Pelayanan
Prosedur TIBA	Pearson Correlation	1	.745 ^{**}
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	37	37
Pelayanan	Pearson Correlation	.745 ^{**}	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	37	37

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber : Hasil Rancangan Penulis,2022

Tabel di atas dapat diketahui bahwa signifikansi sebesar 0,000 < 0,05. Membuktikan bahwa variabel X dan variabel Y memiliki korelasi atau hubungan , dengan nilai *Pearson Correlation* sebesar 0,745 menandakan hubungan antara variabel X dan variabel Y memiliki korelasi yang kuat, sedangkan untuk bentuk hubungan yang positif bermakna bahwa hubungan dari kedua variabel adalah berbanding lurus yang artinya apabila Prosedur TIBA diterapkan, maka Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan akan meningkat begitupun sebaliknya.

Tabel 4.12 Hasil Uji Korelasi

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	9.548	4.062		2.351	.025
	Prosedur TIBA	.744	.113	.745	6.610	.000

a. Dependent Variable: Pelayanan

Sumber : Hasil Rancangan Penulis,2022

Berdasarkan tabel di atas didapatkan nilai (a) sebesar 9,548 dan untuk nilai Prosedur TIBA

(b atau koefisien regresi) sebesar 0,744 maka dari itu persamaan regresinya ditulis :

$$Y = a + b.X$$

$$Y = 9,548 + 0,744$$

Dari persamaan tersebut diketahui koefisien regresi X sebesar 9,548 menyatakan bahwa setiap 1% maka nilai Penerapan Prosedur TIBA bertambah 0,744, maka dapat dipetik bahwa arah pengaruh variabel X (Penerapan Prosedur TIBA) terhadap variabel Y (Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Aekgodang) adalah positif.

A. Penyelesaian Masalah

1. Menyusun Konsep Operasi Pelayanan Navigasi Penerbangan *Traffic Information Broadcast by Aircraft* (TIBA) Di Bandar Udara Aekgodang untuk menjadi pedoman, standar, petunjuk, dan instruksi untuk melakukan kegiatan pelayanan lalu lintas penerbangan oleh FIC Jakarta Medan *Sector*.
2. Pengajuan Konsep Operasi Pelayanan Navigasi penerbangan *Traffic Information broadcast by Aircraft* (TIBA) Di Bandar Udara Aekgodang dari Unit Aekgodang ke Bandara Cabang, lalu di teruskan ke Direktorat Operasi berkoordinasi dengan Direktorat Safety dan mengundang DNP untuk membahas Konsep Operasi tersebut, Setelah disetujui Bandara Cabang menyiapkan Dokumen SOP, LOCA, Manual Operasi, setelah itu menunggu persetujuan penerapan oleh DNP dan dipublikasikan, setelah itu di terapkan, di monitor, dan di evaluasi.
3. Diharapkan Personel ACO pada Unit Aekgodang dapat ditarik ke ARO/sub comm Center Medan agar dapat

meringankan beban kerja Personel ACO ketika Prosedur *Traffic Information broadcast by Aircraft* (TIBA) diterapkan. Diharapkan juga fasilitas dapat tersedia dengan baik.

PENUTUP

Simpulan

1. Dengan diberlakukannya Prosedur TIBA di Bandar Udara Aekgodang maka dapat meningkatkan Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan, Efektifitas sumber daya manusia (SDM) dan anggaran perusahaan
2. Hasil uji validitas, uji reliabilitas, dan uji normalitas menunjukkan kuesioner yang disebarkan valid, reliabel, dan datanya berdistribusi normal. Hasil uji analisis regresi sederhana menunjukkan bahwa adanya pengaruh yang cukup signifikan antara variabel X (Penerapan Prosedur TIBA) terhadap variabel Y (Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Aekgodang). Sedangkan Hasil Uji korelasi menunjukkan bahwa hubungan antara variabel X (Penerapan prosedur TIBA) terhadap variabel Y (Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Aekgodang) memiliki tingkat korelasi kuat. Selain itu dari uji ini juga dapat diketahui variabel X (Penerapan Prosedur TIBA) terhadap variabel Y (Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Aekgodang) adalah positif

Saran

1. Untuk Perusahaan, hasil penelitian Penerapan *Prosedur Traffic Information*

Broadcast by Aircraft (TIBA) diharapkan dapat segera diterapkan pada Bandar Udara Aekgodang agar dapat meningkatkan Efektifitas Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan, sumber daya manusia, serta anggaran perusahaan. Diharapkan ada fasilitas penunjang seperti *Radio Recorder, Micro Tower*, dan CCTV untuk menunjang keamanan dan keselamatan pelayanan lalu lintas penerbangan di Bandara Aekgodang, dan diperlukan nya pelatihan atau Bimbingan Teknis terhadap personel ACO di Unit ARO/sub comm center Medan juga PKPPK dan *Ground Handling* pada Unit Aekgodang.

2. Masyarakat, menjadi bahan referensi bagi penulis, pembaca, maupun peneliti selanjutnya.
3. Peneliti selanjutnya, dapat memberikan informasi dari hasil Penerapan Prosedur *Traffic Information Broadcast by Aircraft* (TIBA) dalam pelayanan lalu lintas penerbangan di Bandar Udara Aekgodang.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ainun Ali Fikri, 2021. Analisis Implementasi Remotely AFIS Bali Flight Service Centre Terhadap Bandara Dewadaru di Airnav Indonesia Cabang Denpasar.
- [2] AIP Supplement 47/17. 2017. Traffic Information Broadcast by Aircraft (TIBA) Procedure for Contingency Condition
- [3] ANNEX 10 Volume I. 2006. Aeronautical Mobile Services sixth edition. Canada
- [4] ANNEX 11. 2018. Air Traffic Service fifteenth edition. Canada
- [5] ANNEX 14 Volume I. 2018. Aerodrome Design and Operation eighth edition. Canada
- [6] Arikunto, Suharsimi. (2019). Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta: Rineka Cipta
- [7] Hadi, Sutrisno. 1986. Metodologi Research. Yogyakarta : Andi Offset
- [8] Iga Rosalina, (2012) “Efektivitas Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Perkotaan Pada Kelompok Pinjaman Bergulir Di Desa Mantren Kec Karangrejo Kabupaten Madaeraan”. Jurnal Efektivitas Pemberdayaan Masyarakat, Vol. 01 No 01.
- [9] Jogiyanto. 2008. Metodologi Penelitian Sistem Informasi. Yogyakarta: Andi Offset
- [10] Peraturan Menteri (PM) 43. 2020. Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 172. Jakarta
- [11] Retnoningsih dan Suharno, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Semarang: Widya Karya, 2006)
- [12] Rifka R.N., 2017, Step by Step Lancar Membuat SOP, Depok : Huta Publisher
- [13] Ruslan, Rosady 2003, Metode Penelitian dan Komunikasi. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada
- [14] Sugiyono. 2004. Statistik untuk Penelitian, cetakan kelima. Bandung : Alfabeta
- [15] Undang-Undang Penerbangan No.1. 2009. Peraturan Keselamatan Penerbangan Bandar Udara. Jakarta
- [16] Usman & Nurdin. (2002). Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- [17] Walgito, Bimo. 1987. Kuisisioner penelitian. Bandung : PT Rosda Karya
- [18] Zed, Mestika. 2003. Metode Penelitian Kepustakaan. Jakarta : Yayasan Pustaka Obor Indonesia