

**KAJIAN PENGGUNAAN *PHRASEOLOGY* DI PERUM LPPNPI
CABANG PEMBANTU PANGKALAN BUN**

Muchammad Hidayat

Jurusan Lalu Lintas Udara, Fakultas Keselamatan Penerbangan, Politeknik Penerbangan Surabaya
Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236
Email : muchammadh21@gmail.com

Abstrak

Personil unit pelayanan lalu lintas udara tidak hanya bertugas dalam pemanduan lalu lintas udara saja, namun juga bertanggungjawab terhadap penyediaan saran dan informasi yang berguna demi terselenggaranya keselamatan dan efisiensi suatu penerbangan. Terjalinnnya komunikasi antara Air Traffic Controller (ATC) dengan Pilot yang efektif dan efisien merupakan sesuatu yang wajib dan sangat diperlukan dalam upaya memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan yang aman, cepat dan teratur, faktor-faktor tersebut berasal dari sumber daya manusia yang diatur sedemikian mungkin dengan Standar yang ditetapkan demi menciptakan pelayanan lalu lintas udara yang aman, cepat dan teratur. Perum LPPNPI Cabang Pembantu Pangkalan Bun untuk menyelenggarakan training atau refresh dokumen tentang standard phraseology, serta menyelenggarakan kursus Bahasa Inggris untuk ATC agar apabila dalam suatu kesempatan terjadi penggunaan non-standard phraseology maupun Bahasa Inggris umum, dapat dipahami oleh penerima (pilot) sehingga komunikasi tetap lancar. Metode penelitian yang digunakan penulis untuk mendapatkan masing-masing data adalah dengan observasi serta wawancara yang kemudian di analisa secara deskriptif kualitatif. Hasil dari penelitian ini yaitu menyelenggarakan training atau refresh dokumen tentang standard phraseology serta menyelenggarakan pelatihan Bahasa Inggris untuk ATC serta menyelenggarakan pelatihan Budaya Kerja dan Etos Kerja dengan maksud agar di lapangan nantinya para personil ATC dapat menerapkan phraseology yang baku untuk mengurangi resiko terjadinya incident dan accident.

Kata Kunci : Pelayanan, Phraseology, Standard.

Abstract

Air traffic service unit personnel are not only in charge of air traffic guidance, but are also responsible for providing advice and information that is useful for maintaining the safety and efficiency of a flight. The establishment of effective and efficient communication between the Air Traffic Controller (ATC) and the Pilot is something that is mandatory and very necessary in an effort to provide safe, fast and orderly flight traffic services, these factors come from human resources that are regulated in such a way as possible. Standards set for creating safe, fast and orderly air traffic services. Perum LPPNPI Pangkalan Bun Sub Branch to organize training or refresh documents on standard phraseology, as well as organize English courses for ATC so that if an opportunity occurs the use of non-standard phraseology or general English can be understood by the recipient (pilot) so that communication remains smooth. The research method used by the writer to obtain each data is by observation and interviews which are then analyzed descriptively qualitatively. The results of this research are organizing training or refreshing documents on standard phraseology as well as holding English language training for ATCs and organizing Work Culture and Work Ethic training with the intention that in the field ATC personnel can apply standard phraseology to reduce the risk of incidents and accidents.

Key Word : Service, Phraseology, Standard.

PENDAHULUAN

Personil unit pelayanan lalu lintas udara tidak hanya bertugas dalam pemanduan lalu lintas udara saja, namun juga bertanggungjawab terhadap penyediaan saran dan informasi yang berguna demi terselenggaranya keselamatan dan efisiensi suatu penerbangan. Dengan meningkatnya perkembangan zaman

dibutuhkan pula seorang pemandu lalu lintas udara yang cakap dan terampil agar semua *traffic* dapat terlayani dengan baik serta sesuai dengan *5 objectives of Air Traffic Services*, sesuai dengan *Annex 11 Air Traffic Service* edisi ketigabelas bulan juli 2001 (point 2.2), yaitu,

1. *Prevent collisions between aircraft.*

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

2. *Prevent collisions between aircraft on the manoeuvring area and obstruction on that area.*
3. *Expedite and maintain an orderly flow of air traffics.*
4. *Provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flight.*
5. *Notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aids, and assist such organizations as required.*

Maksud dari kutipan di atas adalah :

1. Mencegah tabrakan antar pesawat udara.
2. Mencegah tabrakan antar pesawat udara dengan rintangan di daerah pergerakan pesawat.
3. Memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas udara.
4. Memberi saran-saran dan informasi yang berguna untuk keselamatan penerbangan dan efisiensi yang berhubungan dengan operasi penerbangan.
5. Memberitahukan organisasi yang berwenang, atas pesawat memerlukan bantuan pencarian dan pertolongan serta membantu organisasi tersebut sebagaimana diperlukan.

Personil ATC diwajibkan memenuhi tujuan tersebut, maka dibuatlah suatu bentuk keseragaman dalam pelayanan lalu lintas udara yang berlaku di seluruh dunia. Hal itu dikarenakan karena moda transportasi udara tidak hanya menyediakan jasa transportasi dalam negeri tapi juga dari dan ke luar negeri. Salah satu untuk membuat keseragaman tersebut adalah bentuk komunikasi (*phraseology*), dimana *phraseology* ini digunakan sebagai bentuk komunikasi antara personil ATC dan pilot yang bertujuan untuk keselamatan dan keamanan penerbangan serta nantinya tercipta urutan pelayanan (*order of sequence*) yang optimal.

Komunikasi antara pilot dan ATC adalah proses yang penting untuk pengendalian lalu

lintas udara yang aman dan efisien. Pilot harus melaporkan situasi, niat dan permintaan mereka kepada pengawas dengan cara yang jelas dan tidak ambigu; dan ATC harus merespons dengan mengeluarkan instruksi yang sama jelas dan tidak ambigu. Proses komunikasi itu penting dan harus berhasil bahkan dalam kondisi yang paling sulit sekalipun. Disiplin radio yang baik sangat penting untuk proses ini.

Bentuk komunikasi (*phraseology*) ini telah ditentukan oleh *international civil aviation organization* (ICAO) dan telah dipublikasikan dan digunakan pada seluruh bandara di dunia. Bandar Udara Iskandar menyediakan jasa penerbangan dimana seluruh personil *Air Traffic Services* (ATS) khususnya ATC diwajibkan menggunakan *phraseology* yang benar dan telah ditetapkan oleh ICAO.

Phraseology adalah bahasa khusus yang digunakan oleh pilot dan ATC untuk melakukan komunikasi yang jelas dan efektif. Frase diciptakan untuk mencakup situasi yang paling umum dan rutin dalam navigasi udara untuk memastikan keamanan dalam komunikasi. Meski begitu, ketika menghadapi situasi di mana *Phraseology* tidak ada, pilot dan ATC harus menggunakan bahasa yang lebih alami yang dikenal sebagai '*Plain Language*'. *Plain Language* didefinisikan sebagai "spontaneous, creative and non-coded use of a given natural language, although constrained by the functions and topics that are required by aeronautical communications, as well as by specific safety-critical requirements for intelligibility, directness, appropriacy, non-ambiguity and concision" (ICAO, 2010). Artinya "penggunaan bahasa alami yang diberikan secara spontan, kreatif, dan tanpa kode, meskipun dibatasi oleh fungsi dan topik yang dibutuhkan oleh komunikasi aeronautika, serta persyaratan keselamatan-

kritis khusus untuk kejelasan, keterusterangan, kesesuaian, tidak ambigu dan ringkas".

Penggunaan *non-standard phraseology* yang kurang tepat di lapangan ini akan menimbulkan suatu ancaman yang nantinya akan berujung pada terjadinya suatu *incident* dan *accident*. Keshavarzi (2011), pada penelitian sebelumnya menjelaskan bahwa banyak kecelakaan penerbangan yang terjadi berawal dari kesalahan komunikasi berupa kesalahan mengartikan pesan yang diterima. Berdasarkan uraian diatas maka penulis mengangkat laporan yaitu "KAJIAN PENGGUNAAN *PHRASEOLOGY* DI PERUM LPPNPI CABANG PEMBANTU PANGKALAN BUN", dengan maksud agar di lapangan nantinya para personil ATC dapat menerapkan *phraseology* yang baku untuk mengurangi resiko terjadinya *incident* dan *accident*.

Berikut adalah contoh *phraseology* yang tidak standard dan Prosedur koordinasi yang tidak sesuai dengan dokumen dalam pemberian pelayanan Lalu Lintas Udara di Perum LPPNPI Cabang Pembantu Pangkalan Bun.

Hasil penelitian diatas dapat disimpulkan bahwa penggunaan *standard phraseology* internasional ditetapkan dalam ICAO *Annex 10 Volume II chapter 5*, ICAO *Doc 4444 chapter 12* dan dalam ICAO *Doc 9432 - Manual of Radiotelephony*. Banyak otoritas nasional juga menerbitkan manual *radiothelepony* yang memperkuat ketentuan ICAO, dan dalam beberapa kasus memodifikasinya agar sesuai dengan kondisi lokal. *Phraseology non-standard* terkadang diadopsi secara sepihak oleh layanan lalu lintas udara nasional atau lokal dalam upaya untuk mengatasi masalah; namun, *Phraseology* standar meminimalkan potensi kesalahpahaman.

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas, penulis mengidentifikasi masalah yang "penggunaan *standard phraseology* diperlukan dalam rangka pelayanan lalu lintas penerbangan di perum LPPNPI cabang pembantu Pangkalan Bun".

Menyadari akan keterbatasan waktu dan kemampuan penulis, agar pembahasan tidak melebar maka penulis membatasi masalah yang akan dibahas yaitu penggunaan *standard phraseology* di Perum LPPNPI Cabang Pembantu Pankalan Bun.

Dari uraian diatas penulis merumuskan masalah yaitu, Apakah penggunaan *standard phraseology* diperlukan dalam rangka pelayanan lalu lintas penerbangan di perum LPPNPI cabang pembantu Pangkalan Bun?

Berdasarkan rumusan masalah yang telah di kemukakan, maka tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Penulis memperoleh pengetahuan, pengalaman, keterampilan dan gambaran yang nyata mengenai tugas yang akan diemban untuk terjun langsung ke lapangan dimasa yang akan datang;
2. Mengetahui penggunaan *standard phraseology* terhadap pelayanan lalu lintas

No.	<i>Phraseology</i> tidak standar	<i>Phraseology</i> standar berdasarkan document
1	Expect landing using runway 31	Expect VOR DME approach runway 31
2	Descend 3000 feet check passing 10000 feet	Descend 3000 feet report passing 10000 feet
3	134.1 (one three fower one)	134.1 (one three fower decimal one)

penerbangan di perum LPPNPI cabang pembantu Pangkalan Bun.

Manfaat penulisan tidak lain adalah :

1. Sebagai acuan bagi peneliti selanjutnya agar dapat dikembangkan menjadi lebih baik lagi;

2. Sebagai saran terhadap Perum LPPNPI Cabang Pembantu Pangkalan Bun agar menyelenggarakan *training* atau *refresh* dokumen tentang *standard phraseology*, serta menyelenggarakan kursus Bahasa Inggris untuk ATC agar apabila dalam suatu kesempatan terjadi penggunaan *non-standard phraseology* maupun Bahasa Inggris umum, dapat dipahami oleh penerima (pilot) sehingga komunikasi tetap lancar.

METODE

Metode penelitian berasal dari kata *Metdhos* yang berarti tata cara dan *Logos* yang berarti pengetahuan merupakan tata cara bagaimana suatu penelitian dilaksanakan. Menurut J. Supranto, Penelitian merupakan suatu kegiatan untuk memperoleh data atau informasi yang sangat berguna untuk mengetahui sesuatu, memecahkan masalah atau mengembangkan ilmu pengetahuan. Dapat disimpulkan bahwa untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan, diperlukan penelitian yang akurat dan tepat dalam metodenya.

Penelitian tentang masalah yang diangkat oleh penulis sehubungan dengan tugas akhir dipergunakan berbagai metode. Penggunaan metode tersebut dapat mempermudah perolehan data yang valid dan dapat menunjang kelengkapan dari pemecahan masalah yang akan dianalisa oleh penulis. Pengumpulan data yang dilakukan, diperoleh dari berbagai tahap dan jenis sehingga hasil dari pengumpulan data akan memperoleh data yang bervariasi dan diperoleh dari berbagai sudut pandang yang saling berkesinambungan sebagai bahan dalam pengambilan kesimpulan di akhir penelitian, serta penulis dapat memaparkan fakta-fakta yang terkait

dengan permasalahan yang diangkat penulis. Sehingga dengan fakta dan data yang valid tersebut akan memudahkan penulis untuk menganalisa pemecahan masalah yang efektif serta efisien. Adapun jenis metode yang digunakan oleh penulis untuk mempermudah pengumpulan data dalam penelitian tentang kajian Responsibility Approach Control Office terhadap keselamatan penerbangan di Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin adalah sebagai berikut.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan observasi pengamatan secara langsung terhadap Responsibility Approach Control Office yang dilakukan pada saat penulis melaksanakan On The Job Training Approach Control Procedural di perum LPPNPI cabang pembantu Pangkalan Bun. yang dimulai pada tanggal 04 Oktober 2019 hingga 26 Februari 2020. Selain itu, penulis juga mengumpulkan berbagai data berupa fakta terkait penggunaan *phraseology* perum LPPNPI cabang pembantu Pangkalan Bun.

Dalam hal ini penulis melakukan survey ke lokasi pengamatan mengenai penggunaan *phraseology* di perum LPPNPI cabang pembantu Pangkalan Bun.

Penulis menggunakan jenis wawancara berstruktur yaitu wawancara yang dalam pelaksanaannya pewawancara sudah siap membawa daftar pertanyaan yang sudah dipersiapkan sebelumnya. Wawancara ini dilakukan oleh penulis di unit ATC khususnya kepada Royhan Ali S.H selaku ATC pelaksana yang tujuannya adalah untuk mendapatkan informasi sebanyak-banyaknya tentang permasalahan yang terjadi, sehingga memperkuat data penulis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan pengamatan yang telah diperoleh di lapangan dengan menggunakan wawancara, penulis telah mengolah data dalam bentuk analisis data deskriptif dan berdasarkan teori

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

W. Surachmad penulis akan mengolah data sebagai berikut

Berdasarkan jawaban dari ATC pada tiap pertanyaan wawancara yang telah penulis lakukan, tiap pertanyaan menunjukkan bahwa wawancara yang telah diajukan mempunyai sebab yang berpengaruh terhadap kinerja ATC. Maka dari data di atas dapat diambil kesimpulan bahwa kemungkinan terjadinya penggunaan non-standard phraseology oleh ATC di perum LPPNPI Cabang Pembantu Pangkalan Bun disebabkan oleh:

1. Kurangnya update terhadap dokumen terbaru terkait Phraseology, dikarenakan masih memakai Phraseology berdasarkan dokumen yang lama (dan dianggap tidak standar lagi)

2. Kurang Latihan dalam penggunaan Bahasa Inggris secara umum, dikarenakan dalam penggunaan Bahasa Inggris Umum seringkali kurang tepat dengan struktur yang telah ditetapkan

3. Rutinitas pekerjaan, dikarenakan timbulnya kejenuhan dalam menjalani pekerjaan

4. Kondisi darurat (Emergency Condition), dikarenakan pada saat kondisi darurat terdapat percakapan yang tidak mungkin dilakukan komunikasi dengan menggunakan standard phraseology.

Berikut adalah contoh phraseology yang tidak standard dan Prosedur koordinasi yang tidak sesuai dengan dokumen dalam pemberian pelayanan Lalu Lintas Udara di Perum LPPNPI Cabang Pembantu Pangkalan Bun.

No.	Phraseology tidak standar	Phraseology standar berdasarkan document
1	Expect landing using runway 31	Expect VOR DME approach runway 31
2	Descend 3000 feet check passing 10000 feet	Descend 3000 feet report passing 10000 feet
3	134.1 (one three fower one)	134.1 (one three fower decimal one)

Hasil penelitian Studi Pustaka berdasarkan kondisi saat ini jika dikaitkan dengan dokumen seperti berikut ini, Data Kondisi Saat Ini Dikaitkan Dengan Dokumen

Hasil penelitian diatas dapat disimpulkan bahwa penhgguanaan *standard phraseology* internasional ditetapkan dalam ICAO *Annex 10 Volume II chapter 5*, ICAO *Doc 4444 chapter 12* dan dalam ICAO *Doc 9432 - Manual of Radiotelephony*. Banyak otoritas nasional juga menerbitkan manual *radiothelepony* yang memperkuat ketentuan ICAO, dan dalam beberapa kasus memodifikasinya agar sesuai dengan kondisi lokal. *Phraseology non-standard* terkadang diadopsi secara sepihak oleh layanan lalu lintas udara nasional atau lokal dalam upaya untuk mengatasi masalah; namun, *Phraseology* standar meminimalkan potensi kesalahpahaman.

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

Komunikasi antara pilot dan ATC adalah proses yang penting untuk pengendalian lalu lintas udara yang aman dan efisien. Pilot harus melaporkan situasi, niat dan permintaan mereka kepada ATC dengan cara yang jelas dan tidak ambigu; dan ATC harus merespons dengan mengeluarkan instruksi yang sama jelas dan tidak ambigu. Proses komunikasi itu penting dan harus berhasil bahkan dalam kondisi yang paling sulit sekalipun. Disiplin radio yang baik sangat penting untuk proses ini.

Menurut Catatan Flight Safety Foundation (FSF) Approach-and-landing Accident Reduction (ALAR) Briefing Note 2.1 -Human Factors, "Komunikasi yang efektif dicapai ketika proses intelektual kami untuk menafsirkan informasi yang terkandung dalam pesan mengakomodasi pesan yang diterima." Catatan pengarah merangkum proses tersebut sebagai berikut:

1. Bagaimana kita memahami pesan tersebut?
2. Bagaimana kita merekonstruksi informasi yang terkandung dalam pesan?
3. Bagaimana kami menghubungkan informasi dengan tujuan atau harapan?
4. Berapa jumlah bias atau kesalahan yang muncul dalam proses tersebut?

Faktor-faktor berikut dapat mempengaruhi pemahaman komunikasi secara negatif:

1. Beban kerja tinggi;
2. Kelelahan;
3. Ketidapatuhan;
4. Interupsi;
5. Gangguan; dan / atau,
6. Konflik dan tekanan.

Hasilnya termasuk Komunikasi yang tidak lengkap, penghilangan tanda panggilan pesawat atau penggunaan tanda panggilan yang salah, penggunaan fraseologi tidak standar; dan, gagal mendengarkan tanggapan. Penggunaan *Phraseology* yang tidak standar dapat menimbulkan suatu permasalahan, salah

Kondisi saat ini	Referensi
Kurangnya update terhadap dokumen terbaru terkait <i>Phraseology</i>	a. ICAO dokumen 4444 (<i>Procedure of Air Navigation System Air Traffic Management chapter 12</i>) b. ICAO dokumen 9432 (<i>Manual of Radiotelephony</i>) c. ICAO Annex 10 Volume II Chapter 5 d. ICAO Annex 11 Air Traffic Service 15 th Edition chapter 2 point 2.2 (2001: 2-2) "Five Objectives Of The Air Traffic Services" e. Standard Operating Procedure Approach Control Service Perum LPPNPI Cabang Pembantu Pangkalan Bun. tahun 2018
Kurang Latihan dalam penggunaan Bahasa Inggris secara umum	a. Keputusan Menteri, Nomor 11 tahun 2009 <i>Civil Aviation Safety Regulation (CASR) 172, Air Traffic Service Provider</i> b. <i>Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 170 AC 02 (Manual of Air Traffic Services Operational Procedures)</i>
Rutinitas pekerjaan,	<i>Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 170 AC 02 (Manual of Air Traffic Services Operational Procedures)</i>
Kondisi darurat	a. ICAO dokumen 4444 (<i>Procedure of Air Navigation System Air Traffic Management chapter 12</i>) b. ICAO dokumen 9432 (<i>Manual of Radiotelephony</i>)

satunya *miss communication* antara pilot dan ATC. Berdasarkan hasil penelitian penulis terhadap *non standard Phraseology* yang masih digunakan di Perum LPPNPI Cabang Pembantu Pangkalan Bun yaitu:

1. "Expect landing using runway 31"

Penggunaan *Phraseology* tersebut dapat menimbulkan keraguan dari pilot yang disebabkan karena terdapat beberapa fasilitas bantu pendaratan pesawat di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun, yaitu :

- a. VOR DME

VOR DME approach merupakan alat bantu pendaratan pesawat utama yang dapat

digunakan di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun.

b. ILS (*unserviceable*)

ILS di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun tidak dapat digunakan karena sedang proses proses perbaikan

c. AFL (*Airfield Lighting System*)

AFL merupakan alat bantu pendaratan visual seperti PAPI, SQFL, Runway edge light, Threshold light Runway end Light.

d. NDB (*unserviceable*)

NDB di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun tidak dapat digunakan karena sudah rusak dan belum ada perbaikan.

Terdapat alat bantu pendaratan di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun dalam kondisi *unserviceable* atau tidak dapat digunakan. Dengan penggunaan *Phraseology* tersebut menyebabkan pilot menjadi ragu mengenai alat bantu pendaratan apa yang akan digunakan.

2. “Descend 3000 feet check passing 10000 feet”

Phrasa “*check passing*” pada *Phraseology* tersebut dapat diartikan oleh pilot hanya untuk memantau ketika telah melewati ketinggian 10000 kaki, sementara maksud dari ATC ketika pesawat tersebut telah melewati ketinggian 10000 kaki pilot harus melaporkannya. *Phraseology* yang seharusnya adalah “*Descent 3000 feet report passing 10000 feet*”.

3. 134.1 (one three fower one)

Tanda titik pada *Phraseology* seharusnya dibaca “*decimal*”, Angka merupakan hal yang sering muncul pada komunikasi antara pilot dan ATC, seperti *call sign* pesawat, *transponder*, ketinggian, jarak, bahkan estimasi waktu dari pesawat. Oleh sebab itu, hal ini dapat menyebabkan masalah ketika pilot tidak secara utuh menerima transmisi percakapan tersebut.

Berdasarkan analisa masalah yang dijelaskan, penulis memberikan pemecahan masalah, yaitu :

1. Menyelenggarakan *training* yang khusus untuk *refresh* dokumen terbaru yang telah diterbitkan ICAO kepada *Air Traffic Controller*

2. Menyelenggarakan *training* yang khusus untuk memberikan pelatihan Bahasa Inggris Umum kepada *Air Traffic Controller*

3. Pengaturan variasi jam kerja dan grup kerja secara berkala untuk menghindari timbulnya kejenuhan akibat rutinitas pekerjaan

4. Menyelenggarakan pelatihan Budaya Kerja dan Etos Kerja.

Dokumen tentang seluruh peraturan penerbangan selalu diperbarui oleh ICAO dan sesegera mungkin harus diterapkan oleh tiap Negara maupun wilayah penerbangan di seluruh dunia. Referensi tentang *phraseology* dapat diperoleh pada dokumen 4444 (*Procedure of Air Navigation System Air Traffic Management chapter 12*) dan secara khusus juga dijelaskan pada dokumen 9432 (*Manual of Radiotelephony*). Indonesia telah menerapkan standard *phraseology* yang terdapat pada dokumen yang dijelaskan sebelumnya dengan diterbitkannya *Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 170 AC 02 (Manual of Air Traffic Services Operational Procedures)*.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan dari permasalahan-permasalahan yang telah diuraikan, maka dapat diambil kesimpulan bahwa:

1. Sosialisasi dokumen terbaru terkait *phraseology* dan prosedur standard belum terencana dan terlaksana dengan optimal

2. Beban kerja ATC dalam bekerja yang membuat penggunaan non-standard *phraseology*

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

3. Kondisi darurat (emergency condition) Penggunaan non-standard yang tentu tidak bisa diterapkan ketika kondisi darurat.

Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Menyelenggarakan training atau refresh dokumen tentang standard phraseology dan prosedur koordinasi, serta menyediakan pedoman atau dokumen terbaru pada tiap runagan tempat bekerja (ruangan ADC maupun APP)

2. Menyelenggarakan pelatihan Bahasa Inggris untuk ATC agar apabila dalam suatu kesempatan terjadi penggunaan non-standard phraseology maupun Bahasa Inggris umum, dapat dipahami oleh (Pilot) sehingga komunikasi tetap lancar,

3. Penambahan jumlah personel Air Traffic Controller untuk mengurangi beban kerja.

4. Menyelenggarakan pelatihan Budaya Kerja dan Etos Kerja.

Traffic Services Operational Procedures.

[6]. Keputusan Menteri, 2009 Nomor 11 Civil Aviation Safety Regulation (CASR) 172, *Air Traffic Service Provider*

[7]. Perum LPPNPI Cabang Pembantu Pangkalan Bun 2018. *Standard Operating Procedure Approach Control Service.*

[8]. Fahrudin Mohamad, Politeknik Penerbangan Surabaya, 2011 *DAMPAK NON-STANDARD PHRASEOLOGY TERHADAP KINERJA AIR TRAFFIC CONTROLLER DI BANDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA*

[9]. Politeknik Penerbangan Surabaya, 2018 *Pedoman Tugas Akhir*

DAFTAR PUSTAKA

[1]. International Civil Aviation Organization 2001. Annex 11 *Air Traffic Services* Thirteenth Edition.

[2]. International Civil Aviation Organization 2016 Doc. 4444, *Air Traffic Management*, Sixteenth Edition.

[3]. International Civil Aviation Organization 2007 Doc. 9432, *Manual of Radiotelephony*, Ffourth Edition.

[4]. International Civil Aviation Organization 1984 Doc. 9426, *ATS Planning Manual*, First Edition.

[5]. Department of Tranportations Directorate General of Civil Aviation of Republic Indonesia 2009 Civil Aviation Safety Regulation (CASR) Advisory Circular AC 170 – 02 *Manual of Air*