

**OPTIMALISASI KOORDINASI KINERJA PERSONEL *ATS-RO*
DENGAN UNIT *ATFM* DAN *AIRLINE* TERHADAP PENGIRIMAN
BERITA *ATS-RO MESSAGE* DI PERUM LPPNPI CABANG JATSC**

Bagus Prasetya Triatma

Jurusan Komunikasi Penerbangan, Politeknik Penerbangan Surabaya
Jl. Jemur Andayani 1/73, Surabaya 60236
prazb7@gmail.com

Abstrak

Karya ilmiah ini menjelaskan kendala yang dihadapi penulis mengenai Optimalisasi koordinasi kinerja personel *ATS-RO* dengan unit *ATFM* dan *Airline* terhadap pengiriman berita *ATS Message* di Perum LPPNPI Cabang JATSC. Belum lancarnya koordinasi kinerja personel antara unit *ATS-RO* dengan *ATFM* maupun *Airline* mengakibatkan kurang efektifnya proses pengiriman berita *ATS Message* di unit *ATS-RO* sehingga hal tersebut berdampak pada terhambatnya arus lalu-lintas penerbangan. Munculnya kendala tersebut dikarenakan sering terlambatnya *Airline* dalam mengirimkan informasi mengenai perubahan *slot time* pada *ATS Message* yang baru melalui *Web Flight Plan (WBF)* sehingga proses pengiriman berita *ATS Message* oleh personel *ATS-RO* yang berdinasi akan terhambat, selain itu dengan *ATFM* memberikan informasi perubahan berita *ATS Message* yang sama dengan *Airline* membuat proses pengiriman berita *ATS Message* oleh unit *ATS-RO* menjadi berjalan dua kali, yang juga berdampak pada penambahan *workload* personel *ATS-RO*, menurut analisa penulis hal tersebut belum sesuai dengan *LOCA* yang ada. Tujuan penulisan karya ilmiah ini adalah untuk mengetahui cara mengoptimalkan koordinasi kinerja personel yang dianggap masih belum dapat berjalan secara maksimal antara unit *ATS-RO* dengan *ATFM* dan *Airline*. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif untuk menggambarkan kondisi dan fakta-fakta yang terjadi berdasarkan data yang diperoleh dengan melakukan observasi, kuesioner dan wawancara yang telah dilakukan selama lima bulan pada tanggal 04 Oktober 2019 – 28 Februari 2020. Penelitian ini menggunakan pengolahan data berupa skala likert yang mengacu pada sumber yang relevan dan memiliki kredibilitas. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan alternatif pemecahan masalah sehingga sebagai personel *ATS-RO* dapat memberikan pelayanan yang maksimal.

Kata kunci: *Optimalisasi, Koordinasi, LOCA.*

Abstract

*This article explains the constraints faced by the author regarding the optimization of the coordination of the performance of *ATS-RO* personnel with *ATFM* units and *Airline* on the delivery message of *ATS Message* at the Perum LPPNPI JATSC Branch. Not yet smooth coordination of personnel performance between the *ATS-RO* unit with *ATFM* and *Airline* resulted in the ineffective process of sending *ATS Message* at the *ATS-RO* unit so that it has an impact on the obstruction of flight traffic flow. The emergence of these constraints is due to the frequent delay of *Airline* in sending information about changes in slot time on the new *ATS Message* through the *Web Flight Plan (WBF)* so that the process of sending *ATS Message* news by *ATS-RO* personnel who are serving will be hampered, in addition, with *ATFM* providing information on news changes The same *ATS Message* as *Airline* makes the process of sending *ATS Message* by the *ATS-RO* unit to run twice, which also has an impact on the addition of *ATS-RO* personnel workload, according to the author's analysis it is not in accordance with the existing *LOCA*. The purpose of this thesis is to find out how to optimize the coordination of performance of personnel who are deemed unable to run optimally between the *ATS-RO* unit with *ATFM* and *Airline*. The method used is descriptive qualitative to describe the conditions and facts that occur based on data obtained by conducting observations, questionnaires and interviews that have been conducted for five months on October 4, 2019 - February 28, 2020. This article uses data processing in the form of a Likert scale that refers to relevant sources and has credibility. The results of this study are expected to provide alternative solutions to problems so that as *ATS-RO* personnel can provide maximum service.*

Keywords: *Optimization, Coordination, LOCA.*

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020
ISSN : 2548-8112

PENDAHULUAN

Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkn udara, navigasi penerbangan. Serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya (Indonesia, 2009). Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi meningkatkan tuntutan masyarakat akan kesadaran terhadap kebutuhan pelayanan transportasi udara yang aman (safe), cepat (expedite), efisien (efficient), ekonomis (economize) dan nyaman (comfortable). Peningkatan kesadaran masyarakat tersebut seiring dengan makin terbukanya teknologi informasi dan pengetahuan masyarakat sebagai pengguna jasa (service customer) akan pelayanan jasa transportasi udara yang ideal.

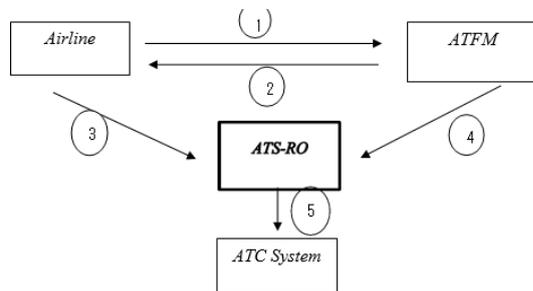
Aeronautical Communication Officer (ACO), dalam tugasnya memberikan pelayanan informasi pada pesawat yang bertujuan untuk keselamatan dan kelancaran lalu lintas penerbangan, tapi juga pengelolaan flight plan dan ATS Message seperti yang disebut PM 17 tahun 2016 Pasal 4a yang berbunyi “ketentuan pelaksanaan pengelolaan flight plan dan ATS Message dari personil pelayanan informasi Aeronautika kepada personil lalu lintas penerbangan dan pemandu komunikasi penerbangan” terutama pada saat berdinas di unit ATS Reporting Office (ARO). ATS-RO merupakan suatu unit yang didirikan dengan tujuan untuk menerima laporan mengenai Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan dan rencana-rencana penerbangan yang diserahkan sebelum keberangkatan. Sedangkan unit ATS-RO Perum LPPNPI Cabang JATSC memiliki tugas untuk memberikan

pelayanan dalam pengajuan Flight Plan dan penginputan data penerbangan juga pengiriman berita penerbangan seperti pengiriman Flight Plan, Delay Message, Cancel Message, dan Modification Message. Unit ATS-RO harus memberikan pelayanan secara optimal, lancar, dan efisien agar berita penerbangan dapat tersalurkan dengan segera. Untuk menunjang kinerja personel ATS-RO, Airline harus memberikan informasi terkait perubahan data Flight Plan kepada unit ATS-RO kemudian unit ATS-RO membuat berita penerbangan sesuai dengan perubahan data dari Flight Plan dan mengirimkan kepada unit ATS lain.

Berdasarkan pengalaman penulis saat OJT di Perusahaan Perum LPPNPI Cabang JATSC, Personel ATS-RO JATSC sering kali mendapat koordinasi baik dari unit Airline maupun ATFM perihal berita delay. Sesuai dengan LOCA antara Unit ATS-RO dan Airline menyebutkan bawah pihak Airline harus mendapat slot time dari unit ATFM perihal delay dimana setelah mendapat slot, Airline dapat mengirimkan berita delay di Web Flight Plan. ATFM dalam memberikan informasi kepada unit ATS-RO mengenai setiap perubahan data penerbangan seperti berita delay untuk segera diproses di ADPS. Personel ATS-RO sering kali mendapat koordinasi ganda berita delay yang sama baik dari Airline dan ATFM yang membuat personel ATS-RO mengirim berita tersebut dua kali. Hal ini membuat workload bertambah yang mengurangi efisiensi kinerja personel ATS-RO.

Untuk menggambarkan keadaan dilapangan mengenai proses koordinasi saat ini di Perum LPPNPI Cabang JATSC, penulis menggunakan gambar sebagai

berikut :



Gambar 1.1 Alur Koordinasi ATS-RO

Keterangan Gambar :

1. Airline mengajukan perubahan slot time ke unit ATFM
2. Apabila disetujui maka unit ATFM akan memberitahukan kepada Airline mengenai slot time yang terbaru
3. Airline menginformasikan terkait perubahan terbaru (delay) melalui telepon maupun e-mail ke unit ATS-RO
4. ATFM menginformasikan berita delay ke ATS-RO
5. ATS-RO mengirimkan/mendistribusikan berita ATS Message ke ATC system

Menurut Standar Operasional Prosedur AFS JATSC disebutkan bahwa optimalnya koordinasi berita delay cukup dilakukan sekali, dan untuk pengiriman berita delay dapat dilakukan melalui satu pintu yakni Web Based FPL atau Aeronautical Data Processing System (ADPS) . Hal ini menunjukkan bahwa optimalnya sebuah berita delay dapat dikoordinasikan cukup satu kali yakni oleh ATFM selaku penyeimbang slot time dan Airline setelah mendapat slot time terbaru dari ATFM cukup mengirimkan berita delay melalui Web Based FPL yang nantinya akan divalidasi oleh personel ATS-RO.

Berdasarkan latar belakang yang penulis paparkan diatas dan setelah

penulis analisa atas permasalahan yang terjadi, maka rumusan masalah yang dikemukakan oleh penulis adalah: “Bagaimana mengoptimalkan koordinasi kinerja personel ATS-RO dengan unit ATFM dan Airline terhadap pengiriman berita ATS Message di Perum LPPNPI Cabang JATSC?”

Dari penulisan diatas, penulis mengharapkan agar penelitian ini dapat memberikan manfaat menambah informasi serta referensi bagi penulis berkaitan tentang Optimalisasi Koordinasi Kinerja Personel ATS-RO dengan unit ATFM dan Airline terhadap pengiriman ATS Message di Perum LPPNPI Cabang JATSC.

Berikut ini adalah dokumen yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain adalah beberapa point dari Doc. 4444 yang mengacu pada ATS Message:

11.4.2.2.3.1 A DLA message shall be transmitted when the departure of an aircraft, for which basic flight plan data (FPL or RPL) has been sent, is delayed by more than 30 minutes after the estimated off-block time contained in the basic flight plan data.

Terjemahan:

11.4.2.2.3.1 Pesan DLA harus ditransmisikan ketika keberangkatan pesawat, yang data flight plan-nya telah dikirim, ditunda lebih dari 30 menit setelah EOBT yang terkandung dalam flight plan.

11.4.2.2.3.2 The DLA message shall be transmitted by the ATS unit serving the departure aerodrome to all recipients of basic Flight Plan data.

Terjemahan:

11.4.2.2.3.2 Pesan DLA harus ditransmisikan oleh ATS unit yang

melayani di bandara keberangkatan kepada semua penerima data penerbangan.

11.4.2.2.4 Modification (CHG) Messages
“A CHG message shall be transmitted when any change is to be made to basic flight plan data contained in previously transmitted FPL or RPL data. The CHG message shall be sent to those recipients of basic flight plan data which are affected by the change. Relevant revised basic flight plan data shall be provided to such affected entities not previously having received this.

Terjemahan:

11.4.2.2.4 Pesan Modifikasi (CHG) “Pesan CHG harus di transmisikan ketika perubahan dibuat untuk data rencana penerbangan dasar yang terkandung dalam data FPL atau RPL yang sebelumnya dikirimkan. Pesan CHG harus dikirim ke penerima data rencana penerbangan dasar yang dipengaruhi oleh perubahan.

Ketentuan mengenai pelaksanaan pengelolaan *flight plan* dan *ATS messages* tertulis dalam PM 17 Tahun 2016 Pasal 4a, yaitu:

- a. Ketentuan pelaksanaan pengelolaan *flight plan* dan *ATS messages* dari Personel Pelayanan Informasi Aeronautika kepada personel komunikasi penerbangan harus menyesuaikan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam peraturan ini paling lambat 12 (dua belas) bulan; dan
- b. Dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan, pengelolaan *flight plan* dan *ATS messages* tetap dilaksanakan oleh personel pelayanan informasi aeronautika, personel pemandu lalu lintas penerbangan dan personel

pemandu komunikasi penerbangan.

LOCA ATS-RO dengan Airline Perum LPPNPI Cabang JATSC mengatur koordinasi pada bab 3 point 7 & 8; Operator Penerbangan wajib memberitahu kepada petugas ARO terhadap perubahan – perubahan yang terdapat dalam FPL yang telah diajukan sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) menit sebelum EOBT

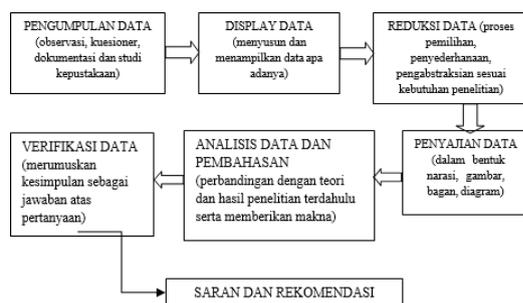
7) Operator Penerbangan wajib memberitahukan kepada petugas ATFM apabila FPL yang telah diajukan akan mengalami perubahan waktu terbang (Early/Delay) atau pembatalan sesuai aturan yang berlaku.

METODE

Metodologi penelitian dilakukan oleh peneliti dalam rangka untuk mengumpulkan informasi atau data serta mengolah pada data yang telah didapatkan. Metode penelitian memberikan gambaran rancangan penelitian yang meliputi prosedur dan langkah-langkah yang harus ditempuh, waktu penelitian, sumber data, dan dengan langkah apa data-data tersebut diperoleh dan selanjutnya diolah dan dianalisis.

Langkah-langkah yang diambil peneliti, termasuk dalam menentukan rancangan penelitian harus didasarkan atas permasalahan dan tujuan penelitian. Penulis menggunakan rancangan penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif akan lebih tepat kalau peneliti melakukan penjajakan atau penciuman lapangan terlebih dahulu. Rancangan penelitian kualitatif bersifat lentur dapat berkembang sesuai dengan keadaan lapangan, bersifat umum, berfungsi memberi firasat bagaimana peneliti melangkah dan melukiskan apa yang dilakukannya di lapangan.

Rancangan penelitian dalam penulisan tugas akhir ini menggunakan studi kasus observasi. (Rahardjo & Gudnanto, 2011) menyatakan studi kasus merupakan metode yang diterapkan untuk memahami individu lebih mendalam dengan dipraktekkan secara integratif dan komperhensif. Hal ini dilakukan supaya peneliti bisa mengumpulkan dan mendapatkan pemahaman yang mendalam mengenai individu yang diteliti, berikut masalah yang dihadapi supaya dapat terselesaikan dan membuat diri individu tersebut berkembang lebih baik. Ada beberapa rancangan penelitian yang dilakukan dalam melaksanakan penelitian kualitatif. Berikut adalah rancangan penelitian tersebut:



Populasi, Sampel dan Objek Penelitian, (Sugiyono, 2007) memberikan pengertian bahwa: “Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang menjadi kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi sasaran dalam penelitian ini adalah personil Aeronautical Communication Officer (ACO) pada unit ATS-RO di Perum LPPNPI Cabang JATSC sebanyak 15 Personil.

Sampel menurut (Hasan, 2002) adalah bagian dari populasi yang diambil

melalui cara-cara tertentu yang juga memiliki karakteristik tertentu, jelas, dan lengkap yang dianggap bisa mewakili populasi. Dengan kata lain sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang dapat diteliti. Dalam penelitian ini, sampel yang diambil adalah seluruh jumlah populasi dari personil ACO di Unit ATS-RO Perum LPPNPI Cabang JATSC yang berjumlah 15 orang.

Menurut (Sugiyono, 2009) menyatakan bahwa, definisi objek penelitian adalah merupakan suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Dalam penelitian ini, objek penelitian adalah peningkatan koordinasi antar unit ATFM, Airline dan ATS-RO di Perum LPPNPI Cabang JATSC. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti:

a. Observasi

Observasi biasa diartikan sebagai pengamatan dan pencakapan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian, observasi dilakukan terhadap objek ditempat terjadi atau langsung peristiwa, sehingga observasi bersama objek yang diselidikinya. Sedangkan observasi tidak langsung menurut (Nawawi, 2003) adalah pengamatan yang dilakukan tidak pada saat berlangsungnya suatu peristiwa yang akan diselidiki.

Observasi ini merupakan pengumpulan bahan penulisan Tugas Akhir dengan mengadakan pengamatan secara langsung di Perum LPPNPI Cabang JATSC yang berkenaan dengan

permasalahan Optimalisasi Koordinasi antar unit ATFM, Airline dan ATS-RO di Perum LPPNPI Cabang JATSC. Observasi ini penulis lakukan pada saat OJT di Perum LPPNPI Cabang JATSC pada tanggal 04 Oktober 2019 sampai 28 Februari 2020. Dari hasil observasi tersebut, penulis menemukan seringnya pihak dari Airline dan ATFM dalam berkoordinasi dengan unit ATS-RO JATSC mengenai informasi berita delay sehingga membuat personel ATS-RO harus memproses berita delay yang mana memungkinkan personel ATS-RO memproses berita delay yang sama di dua sistem yang berbeda yakni Web Flight Plan dan ADPS yang berdampak pada bertambahnya workload dari personel ATS-RO di Perum LPPNPI Cabang JATSC.

b. Wawancara

Menurut (Nawawi, 2003) pengertian wawancara yaitu usaha mengumpulkan informasi dengan mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan untuk dijawab secara lisan pula. Ciri utama dari wawancara adalah kontak langsung dengan tatap muka antara pencari informasi dengan sumber informasi. Dalam hal ini dilakukan tanya jawab dengan personil ATS-RO di Perum LPPNPI JATSC.

Dalam hal ini dilakukan Tanya Jawab berupa percakapan secara tidak langsung dengan personil ACO di unit ATS-RO di Perum LPPNPI Cabang JATSC yang bertujuan untuk memperoleh informasi mengenai Optimalisasi Koordinasi antar unit ATFM, Airline, dan ATS-RO Terhadap Kinerja Personel ATS-RO

di Perum LPPNPI Cabang JATSC.

c. Kuesioner

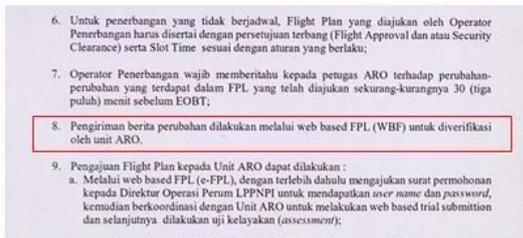
Kuesioner menurut (Kamus Besar Bahasa Indonesia) merupakan alat riset atau survey yang terdiri atas serangkaian pertanyaan tertulis, bertujuan mendapatkan tanggapan dari kelompok orang yang terpilih melalui wawancara pribadi atau melalui pos. Sedangkan menurut (Sukmadinata, 2010) merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Data kuesioner ini diperoleh berupa pendapat dari para objek dari penelitian yang dituangkan dalam sebuah lembaran angket untuk memperoleh hasil yang dapat dinilai. Kuesioner berisikan rangkaian pertanyaan mengenai suatu masalah atau bidang yang akan diteliti dan hasilnya dapat dinilai. Responden dalam pengajuan kuesioner adalah personel ATS-RO di Perum LPPNPI Cabang JATSC yang bertujuan menganalisis kurang optimlanya koordinasi antar unit ATFM, Airlines dan ATS- RO.

Metode kuesioner yang penulis ambil ini bertujuan untuk mendapatkan informasi yang relevan dengan permasalahan penulis. Dalam hal ini penulis menyebarkan kuesioner yang berisikan daftar pertanyaan masalah yang diteliti kepada para personel ATS- RO di Perum LPPNPI Cabang JATSC.

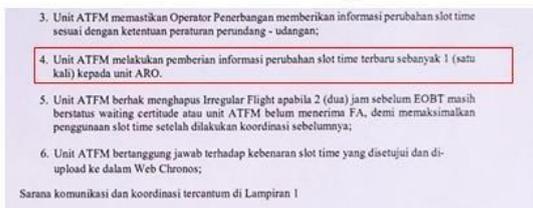
Menurut (Arikunto, 2003), metode yang digunakan dalam menganalisis untuk penulisan Tugas Akhir ini yaitu diskriptif kualitatif.

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020
ISSN : 2548-8112

Teknik analisis deskriptif kualitatif adalah metode pengumpulan data



Gambar 4.1 LOCA ATS-RO dengan Airline



Gambar 4.2 LOCA ATS-RO dengan ATFM

yang muncul berwujud kata-kata atau simbol, yang didapat melalui observasi, wawancara, dokumen yang disusun ke dalam teks yang diperluas. Metode deskriptif kualitatif menekankan pada deskripsi secara alami dan apa adanya, maka dengan sifatnya ini dituntut keterlibatan secara langsung di lapangan dalam melakukan pengamatan.

Dalam penelitian ini peneliti lebih banyak mencatumkan deskripsi dari permasalahan yang sedang diteliti. Metode penelitian yang digunakan penulis untuk mendapatkan masing-masing data adalah dengan menggunakan kuesioner yang hasilnya diolah dengan menggunakan skala likert yang kemudian di analisis secara deskriptif kualitatif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel Kondisi Koordinasi Unit ATS-RO dengan Unit Airline dan ATFM. Berdasarkan tabel berikut bahwasannya

koordinasi personel ATS-RO dengan unit Airline dan ATFM masih belum dapat dikatakan optimal dan efisien. Hal ini terjadi dikarenakan alur koordinasi yang berjalan masih belum sesuai dengan LOCA yang diterapkan. Sesuai dengan LOCA ATS-RO dengan ATFM pada BAB 3 poin

4 disebutkan "Unit ATFM melakukan pemberian informasi perubahan slot time terbaru sebanyak 1 (satu kali) kepada unit ARO". Dan pada LOCA ATS-RO dengan Airline pada BAB 3 poin 8 disebutkan "Pengiriman berita perubahan dilakukan melalui web based FPL (WBF) untuk diverifikasi oleh unit ARO."

Pada gambar 4.1 menunjukkan bahwasannya pengiriman berita perubahan dilakukan cukup satu sistem yaitu melalui WEB Flight Plan (WBF). Bila Airline sudah mengirimkan berita ATS Message ke WBF maka tidak perlu untuk mengirim lagi melalui ADPS. Namun yang terjadi saat ini, personel ATS-RO masih mengirim melalui dua sistem tersebut karena keterlambatan Airline mengirim berita ATS Message disamping ATFM telah memberikan informasi slot time terbaru kepada personel ATS-RO. Hal ini membuat personel ATS-RO berinisiatif mengirim berita ATS Message sesuai dengan slot time terbaru melalui sistem ADPS dan setelah Airline mengirim melalui WBF, personel ATS-RO mengirimkan kembali berita ATS Message yang sama melalui WBF. Hal ini membuat workload personel ATS-RO bertambah dalam proses pengiriman berita ATS Message.

Pada gambar 4.2 menunjukkan bahwa koordinasi berita hanya dilakukan oleh ATFM dimana dalam memberikan informasi perubahan slot time hanya diberikan oleh unit ATFM ke pada unit

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020
ISSN : 2548-8112

NO.	TIDAK OPTIMAL	OPTIMAL	DASAR TEORI
1	KOORDINASI BERITA LEBIH DARI SATU KALI	KOORDINASI BERITA SATU KALI	<i>LOCA ATS-RO</i> DENGAN <i>AIRLINE & ATFM</i>
2	PENGIRIMAN BERITA <i>DELAY(ATS MESSAGE)</i> MELALUI DUA SISTEM (<i>WBF & ADPS</i>)	PENGIRIMAN BERITA <i>DELAY</i> MELALUI SATU SISTEM (<i>WBF</i> ATAU <i>ADPS</i>)	<i>LOCA ATS-RO</i> DENGAN <i>AIRLINE & ATFM</i>

ATS-RO, namun yang terjadi adalah unit Airline juga berkoordinasi kepada ATS-RO dalam memberikan informasi perubahan slot time. Hal ini menyebabkan double coordination dimana personel ATS-RO mendapat dua informasi untuk satu berita yang sama. Hal ini mengurangi efisiensi koordinasi bagi personel unit ATS-RO dengan unit Airline dan ATFM.

Penulis melakukan penelitian dengan metode pengumpulan data wawancara. Wawancara telah dilakukan oleh penulis dengan 2 narasumber melalui aplikasi Whatsapp pada tanggal 04 dan 05 Juli 2020 dengan mengajukan 6 pertanyaan. Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber salah satu personel ATS-RO AirNav JATSC yaitu Angga Tegar, A.Md mengenai koordinasi personel ATS-RO dengan ATFM dan Airline di Perum LPPNPI Cabang JATSC.