

KAJIAN PENGGUNAAN *SINGLE FREQUENCY* BERBASIS *FAMILY FREQUENCY* TERHADAP PEMBERIAN PELAYANAN *FLIGHT INFORMATION SERVICE* DI AIRNAV INDONESIA DENPASAR

Citra Ayu Ratnasari

Jurusan Komunikasi Penerbangan, Fakultas Keselamatan Penerbangan Politeknik Penerbangan Surabaya

Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236

Email: citraaay@gmail.com

Abstrak

Flight Service station adalah *station* yang digunakan untuk *air to ground communication*. Di Bandar Udara Ngurah Rai Internasional Bali yang biasa disebut Bali Info yang memiliki lima alokasi *frequency* digunakan oleh *family frequency* yang beranggotakan Bali, Balikpapan, Kupang, dan Banjarmasin secara bersama. Dan yang terjadi di lapangan hanya satu *frequency* yang aktif yaitu 8882 KHz. *Unit Air Ground Communication* pada Bali FSS memiliki jumlah *traffic* yang sangat padat disaat jam-jam tertentu (*Peak hour*), hal ini dapat menimbulkan masalah dalam *family frequency*. Dalam pelayanan sering terjadi *blocking voice* sehingga apabila petugas komunikasi memberikan *info traffic*, saat melaporkan *point to point*, dan pilot melaporkan posisi *request level* suara dari petugas tidak dapat diterima oleh pilot begitu juga sebaliknya ketika petugas komunikasi tidak dapat diterima karena FSS lain sedang berkomunikasi. Penelitian ini menggunakan pengolahan data berupa wawancara, studi pustaka, observasi, kuisioner, dokumentasi serta pengamatan langsung yang mengacu dari beberapa sumber yang relevan. Dari hasil penelitian ditemukan bahwa penggunaan *single frequency* berbasis *family frequency* memiliki banyak kendala ketika memberikan pelayanan sehingga berkoordinasi dengan adjacent unit dan penggunaan *primary* serta *secondary frequency* dapat menjadi alternatif.

Kata kunci: FSS, *information traffic*, *blocking voice*, *frequency*.

Abstract

A flight Service station is a station used for air to ground communication. At Bali's Ngurah Rai International Airport commonly called Bali Info which has five frequency allocations used by family frequencies consisting of Bali, Balikpapan, Kupang, and Banjarmasin together. And what happens in the field is only one active frequency, which is 8882 kHz. Air-Ground Communication Unit in Bali FSS has a very dense amount of traffic during certain hours (Peak hour), this can cause problems in family frequency. In service, blocking voice often occurs so that when the communication officer provides traffic info, when reporting point to point, and the pilot reports that the position of the voice level request from the officer cannot be accepted by the pilot and vice versa when the communication officer cannot be received because another FSS is communicating. This research uses data processing in the form of interviews, literature studies, observations, questionnaires, documentation, and direct observations that refer to some relevant sources. The results of the study found that the use of family frequency-

based single frequency has many obstacles when providing services so that coordinating with adjacent units and the use of primary and secondary frequency can be an alternative.

Keywords: *FSS, information traffic, blocking voice, frequency.*

PENDAHULUAN

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali berada di Desa Tuban, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, terletak pada koordinat 08.44.51S dan 115.10.09E, yang berjarak 13 KM arah barat daya dari Denpasar dengan ketinggian 4,3 M di atas permukaan air laut.

Di dalam pemberian pelayanan lalu lintas penerbangan khususnya di dalam pelayanan FSS (*Flight Service Sector*) yang wilayah pertanggung jawabannya mulai dari MSL (*mean sea level*) atau *ground* sampai FL245.

Unit FSS di Bandar Udara Ngurah Rai Internasional Bali atau dengan panggilan *radiotelephony* BALI INFORMATION. FSS adalah *station* yang digunakan untuk *air to ground communication* yang dilengkapi dengan alokasi *frequency* sesuai *Aeronautical Information Publication* Vol II, yaitu :

1. 8882KHz
2. 11309KHz
3. 3416KHz
4. 6577KHz

5. 5574KHz

Dalam hal ini masalah yang dihadapi oleh *Unit Air Ground Communication* pada Bali FSS adalah *frequency* 11309KHz, 3416KHz, 6577KHz, dan 5574KHz tidak bisa digunakan karena alat HF rusak dan hanya satu *frequency* yang aktif yaitu *frequency* 8882KHz.

Unit Air Ground Communication pada Bali FSS memiliki jumlah *traffic* yang sangat padat disaat jam-jam tertentu (Peak hour) dengan *traffic* sehari dapat mencapai 90, hal ini dapat menimbulkan masalah dalam *family frequency*. *Family Frequency* adalah penggunaan satu *frequency* oleh beberapa stasiun dengan tujuan apabila satu stasiun tidak dapat menerima pesan atau mengirim pesan secara *voice* maka stasiun lain bisa menyampaikan. Akan tetapi pada kenyataannya penggunaan *family frequency* ini membuat pelayanan komunikasi yang dilakukan oleh Bali FSS menjadi belum optimal.

Dalam pelayanan sering terjadi *blocking voice* sehingga apabila petugas komunikasi memberikan *info traffic*, saat melaporkan *point to point*, dan pilot

melaporkan posisi *request level* suara dari petugas tidak dapat diterima oleh pilot begitu juga sebaliknya ketika petugas komunikasi tidak dapat diterima karena FSS lain sedang berkomunikasi. Saat pesawat akan terjadi *traffic* dan petugas harus segera menyampaikan *info traffic* sering terjadi hambatan karena harus menunggu FSS lain yang sedang berkomunikasi dengan pesawat dibawah tanggung jawabnya selesai.

METODOLOGI

Penelitian ini bertempat di Airnav Denpasar. Penelitian di laksanakan pada semester ganjil tahun 2019-2020 yaitu antara bulan Oktober 2019 sampai dengan bulan Januari 2020.

1. Desain Penelitian

Pertama peneliti melakukan perancangan penelitian. Yang kedua adalah melakukan observasi lapangan. Observasi adalah suatu teknik yang dilakukan dengan cara mengadakan pengamatan secara diteliti serta pencatatan secara sistematis. Selanjutnya merumuskan permasalahan dan mencari teori-teori/dokumen yang mendukung permasalahan. Selain teori dan dokumen, peneliti juga mengumpulkan data-data seperti hasil wawancara, hasil kuesioner dan hasil observasi yang dijabarkan

menggunakan uraian paragraf. Setelah semua data terkumpul dan dibandingkan dengan dokumen atau teori, peneliti dapat menganalisa dan mengambil pemecahan masalah.

2. Variabel Penelitian

Dalam penelitian kualitatif dapat dibedakan menjadi variabel independen (variabel X) dan variabel dependen (variabel Y) yang tidak dinyatakan dalam bentuk angka. Variabel independen adalah tipe variabel yang menjelaskan atau mempengaruhi variabel yang lain. Variabel dependen adalah tipe variabel yang dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel independen. Variabel independen (X) merupakan variabel bebas yang nantinya akan mempengaruhi variabel lainnya.

Dalam penelitian ini variabel independen adalah Penggunaan *single frequency* berbasis *family frequency*.

Variabel dependen (Y) adalah variabel yang keberadaannya dipengaruhi oleh variabel lainnya. Dalam penelitian ini variabel dependen adalah pemberian pelayanan *flight information service*.

3. Populasi, Sampel, Objek Penelitian

Populasi dari penelitian ini terdiri dari personel *Aeronautical*

Communication Officer (ACO) di Bandar Udara *International* Ngurah Rai Bali sebanyak 14, personel *Aeronautical Communication Officer (ACO)* di Bandar Udara *International* El Tari Kupang sebanyak 9, personel *Aeronautical Communication Officer (ACO)* di Bandar Udara *International* Syamsudin Noor sebanyak 9, personel *Aeronautical Communication Officer (ACO)* di Bandar Udara *International* Sultan Aji Muhammad Sepinggan sebanyak 10, dan 1 pilot Garuda. Sampel yang digunakan adalah seluruh populasi.

Dalam penelitian ini yang menjadi objek adalah meneliti adanya dampak *single frequency* berbasis *family frequency* terhadap pemberian pelayanan *flight information service* di Ainav Indonesia Denpasar.

4. Pembahasan

Berdasarkan jawaban dari para responden maka penulis dapat meninjau penggunaan *single frequency* berbasis *family frequency* terhadap pemberian pelayanan *flight information service* di Ainav Indonesia Denpasar. Adapun hasil yang didapatkan penulis yaitu : Berdasarkan dokumen AIP Indonesia VOL II *frequency* Bali adalah 11309,5574, 6577, 8882, 3415 KHz. Sedangkan yang aktif hanya 8882 yang digunakan oleh Balikpapan, Bali,

Banjarmasin, dan Kupang secara bersamaan. Berdasarkan laporan *daily traffic* menunjukkan banyak sekali *traffic* yang *contact* dan memungkinkan terjadinya *blocking voice* saat *peak hours* dikarenakan adanya komunikasi di *station* lain sehingga sulit untuk berkomunikasi secara bersamaan. Ketika sedang terjadi *blocking voice* kita dapat menyampaikan informasi melalui *adjacent unit* hanya saja ini memerlukan waktu sehingga tidak efisien.

1. Di dalam *Annex 10 VOL II Chapter 1* menyatakan bahwa “A group of *radiotelephony aeronautical stations* which operate on and guard frequencies from the same family and which support each other in a defined manner to ensure maximum dependability of air-ground communications and dissemination of air-ground traffic.” Penggunaan *frequency* yang sama ditujukan untuk saling membantu namun di lapangan masih sering kali terjadi *blocking voice* dan *Traffic* Kupang yang terkadang *contact* Bali menjadi beban tersendiri saat padat padatnya *traffic* Bali FSS, sedangkan *traffic* Bali sendiri banyak dijumpai *traffic* yang crucial dan harus diberikan info *traffic*. Ini menyebabkan komunikasi tertunda.

2. Karena terjadi *blocking voice* disaat *peak hours* pilot merasa terbebani karena

komunikasi yang tertunda, sedangkan *info traffic* sangat dibutuhkan pilot untuk memastikan *traffic* berpotensi atau tidak. Membutuhkan waktu pilot untuk memutuskan *decision* apakah harus *climb/descent* dan ini tidak efektif. Dalam memaksimalkan tujuan *air traffic services* di dalam Annex 11 *Air Traffic Services Chapter 2, point 2.2 "Provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights"* maka *primary* dan *secondary frequency* dapat menjadi alternative dalam berkomunikasi.

3. PENUTUP

3.1 Kesimpulan

Hasil dari terapan penelitian di lapangan maka penulis dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1) Ketika sedang terjadi *blocking voice* kita dapat menyampaikan informasi melalui *adjacent unit* hanya saja ini memerlukan waktu sehingga tidak efisien terlebih *blocking voice* disaat *peak hours* pilot merasa terbebani karena komunikasi yang tertunda, sedangkan *info traffic* sangat dibutuhkan pilot untuk memastikan *traffic* berpotensi atau tidak. Membutuhkan waktu pilot untuk memutuskan *decision* apakah harus *climb/descent* dan ini tidak.

2) *Primary* dan *secondary frequency* dapat menjadi alternative untuk mengurangi terjadinya *blocking voice*

3.2 Saran

Beberapa saran yang dapat penulis sampaikan dalam penulisan tugas akhir ini antara lain adalah:

1) Mengatur *traffic* secara intensif dengan *unit* FSS lainnya yang berada dalam *family frequency* serta koordinasi melalui *direct speech* dengan *adjacent unit* terkait

2) Diupayakan penambahan alat baru radio HF sehingga alternatif *frequency* lain berdasarkan AIP Indonesia VOL II ada lima yaitu 11309, 5574, 6577, 8882, 3416 KHz dapat berfungsi dengan baik. Maka penggunaan *primary* dan *secondary frequency* dapat digunakan. Memperbarui LOCA antara Bali FSS dengan anggota *family frequency* yang lain untuk menambahkan poin yang memuat tentang *frequency* yang dapat digunakan.

4. DAFTAR PUSTAKA

[1] International Civil Aviation Organization. 2001. Annex 10 Aeronautical Telecommunication

Volume II Sixth Edition October
2001.

[2] *International Civil Aviation Organization. 2005. Annex 2 Rules of the air Tenth Edition July 2005*

[3] *Document. 4444, Air Traffic Management*

[4] Arikunto, Suharsimi. 1998.
Prosedur Penelitian: suatu pendekatan praktik. Jakarta: Rineka Cipta

[5] Arikunto, Suharsimi. 2001.
Prosedur Penelitian: suatu pendekatan praktik. Jakarta: Bina Aksara