

**KAJIAN *LETTER OF OPERATIONAL COORDINATION AGREEMENT* ANTARA KUPANG DENGAN MAKASSAR
DALAM PELAYANAN LALU LINTAS PENERBANGAN DI
PERUM LPPNPI CABANG KUPANG**

Rieyo Budi Prakoso

Jurusan Komunikasi Penerbangan, Fakultas Keselamatan Penerbangan, Politeknik Penerbangan Surabaya
Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236
Email: rieyo.budi27@gmail.com

Abstrak

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, disebutkan bahwa keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Salah satu fasilitas penerbangan yang diperlukan yaitu *Direct Speech*. *Direct Speech* merupakan alat komunikasi antar station yang berfungsi membantu dalam berkoordinasi antara unit satu ke unit lainnya. Dalam penelitian ini populasi yang diambil adalah 9 personil *Aeronautical Communication Officer*. Metode penelitian yang digunakan yaitu melakukan teknik pengumpulan data yang diambil dari hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi, serta dengan menyebarkan kuisioner atau angket. Data yang telah diolah kemudian dianalisis secara deskriptif dan kualitatif. Dari data-data yang diperoleh serta analisis permasalahan, dapat ditarik kesimpulan bahwa hipotesis awal adalah benar bahwa diperlukan kajian untuk LOCA Kupang – Makassar dan pengadaan *Direct Speech* untuk meningkatkan efektivitas koordinasi dengan Makassar. Pemecahan masalah yang dianggap paling tepat menurut penulis adalah mengkaji ulang LOCA Kupang – Makassar untuk memudahkan dalam berkoordinasi ke Ujung ACC.

Kata kunci : Keselamatan Penerbangan, *Direct Speech*, Alat Komunikasi

Abstract

In Act Number 1 of 2009 concerning aviation, it is stated that aviation safety is a condition of fulfilling safety requirements in the utilization of airspace, aircraft, airport, air transport, flight navigation, and supporting facilities and other public facilities. One of the flight facilities needed is *Direct Speech*. *Direct Speech* is a communication tool between stations that serves to help coordinate between one unit to another unit. In this study the population taken was 9 *Aeronautical Communication Officer* personel. The research method used is conducting data collection techniques taken from observations, interviews, and documentation, as well as by distributing questionnaires or questionnaires. The data that has been processed are then analyzed descriptively and qualitatively. From the data obtained as well as the problem analysis, it can be concluded that the initial hypothesis is correct, that it is necessary to study LOCA Kupang - Makassar and procurement of *Direct Speech* to improve the effectiveness of coordination with Makassar. The solution to the problem that is considered the most appropriate according to the author is to review the Kupang - Makassar LOCA to make it easier to coordinate with the Ujung ACC.

Keywords: Aviation Safety, *Direct Speech*, Communication Equipment

PENDAHULUAN

Seiring dengan pertumbuhan lalu lintas udara yang dari tahun ke tahun

semakin meningkat dikarenakan saat ini dan yang akan datang pesawat udara menjadi salah satu alat transportasi unggulan karena

sangat efisien dalam hal waktu untuk menempuh jarak perjalanan yang jauh. Meningkatnya permintaan akan transportasi udara berarti semakin meningkat pula pelayanan navigasi udara dan pemanduan lalu lintas udara yang diberikan agar penerbangan dapat berjalan dengan aman, lancar, efisien, ekonomis, nyaman, teratur, dan tepat waktu.

Perum LPPNPI Cabang Kupang merupakan salah satu Unit Pelaksana yang memberikan pelayanan jasa transportasi udara di Bandar Udara El Tari Kupang. Berdasarkan hasil pengamatan penulis selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di unit Komunikasi Penerbangan Perum LPPNPI Cabang Kupang ditemukan kendala dalam berkoordinasi dengan Ujung Control terkait *request clearance* bagi penerbangan di atas *Flight Level 245* yang merupakan wilayah tanggung jawab dari *Ujung Control*, masalah tersebut berkaitan dengan efektifitas pelayanan lalu lintas udara.

Di dalam LOCA Kupang – Makassar dijelaskan mengenai prosedur meminta *Squawk Number* ke Makassar, melalui Kupang APP. Di LOCA Kupang – Makassar juga disebutkan bahwa koordinasi untuk *traffic departure* dilakukan *transfer estimate* ke *Ujung Control* sesegera mungkin.

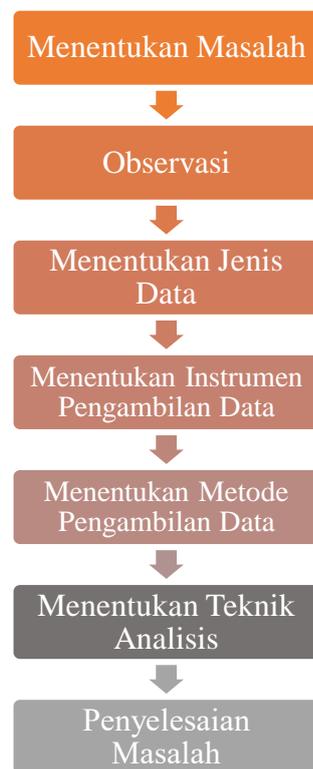
Tetapi kenyataannya, Kupang APP keberatan terhadap beban kerja yang ditambah oleh *traffic* Kupang FSS, karena dengan *Traffic* Kupang APP sendiri sudah banyak. Sering kali Kupang FSS meminta *squawk number* ke *ujung control* melalui Kupang APP. Respon dari Kupang APP sangat lambat, sehingga membuat penumpukan *traffic* yang ada bandara tersebut, sehingga pesawat sering diberikan *squawk number* langsung dari *ujung control* pada saat *in flight*. Kupang APP juga diharuskan melakukan *transfer airborne time* ke *ujung control* secepatnya melalui Kupang APP. Namun kenyataan dilapangan, Kupang APP tidak mau menerima *transfer* dari Kupang FSS. Sehingga *airborne time* tidak ditransfer ke *ujung control*, padahal semua penerbangan diatas FL245 harus meminta *squawk number* dan *transfer airborne time* ke *ujung control* melalui Kupang APP sesuai dengan LOCA yang berlaku antara Kupang dengan Makassar.

METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode dengan desain penelitian kualitatif. Desain penelitian kualitatif bersifat fleksibel dan berubah – ubah sesuai dengan kondisi di lapangan, tidak seperti desain riset penelitian kuantitatif yang bersifat tetap. Oleh karena itu, peranan penulis sangat dominan dalam

menentukan keberhasilan penelitian yang dilakukan. Model desain riset pendekatan kualitatif, sebagai berikut:

- a. Pernyataan masalah
- b. Desain riset yang meliputi: observasi, sampel, jenis data, instrument pengambilan data, metode pengambilan data, teknis analisis data, dan penyelesaian masalah, bagan dapat dilihat pada Gambar 3.1.



Gambar 1. Tahapan Penelitian

Metode yang digunakan dalam menganalisis data penulisan tugas akhir ini yaitu deskriptif kualitatif. Metode deskriptif kualitatif merupakan metode yang termasuk dalam jenis metode kualitatif. Teknik yang digunakan dalam menganalisis penulisan

tugas akhir ini yaitu teknik deskriptif kualitatif. Teknik ini merupakan suatu metode pengumpulan data yang muncul berwujud kata – kata atau simbol yang didapat melalui observasi, wawancara, dokumentasi, dan angket/kuesioner yang dituangkan ke dalam sebuah uraian kata yang diperluas agar menjadi sebuah pembahasan yang mudah untuk dibaca. Metode deskriptif kualitatif ini menekankan pada deskripsi secara alami dan apa adanya, maka dengan sifatnya ini dituntut keterlibatan secara langsung di lapangan dalam melakukan pengamatan (Arikunto, 2006:239).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada pembahasan ini penulis akan menguraikan satu persatu dari masing-masing data yang telah didapatkan melalui observasi, kuesioner, dan wawancara.

1. Berdasarkan hasil observasi, penulis menemukan adanya lepas tanggung jawab antara Kupang FSS dan Kupang APP terkait koordinasi ke Ujung ACC. Pada tanggal 17 November 2019 Kupang FSS tidak mendapatkan *squawk number* dari Kupang APP untuk pesawat AWQ645 penerbangan dari Labuan Bajo – Bali. Sehingga pesawat tersebut diberikan *squawk number* oleh Ujung ACC pada saat *in-flight*. Pada tanggal 26 November 2019 Kupang APP tidak mau menerima *estimate* dari Kupang FSS untuk pesawat GIA453

penerbangan dari Labuan Bajo – Jakarta, kejadian ini tentunya tidak sesuai dengan LOCA yang berlaku. Yang dimana sesuai LOCA yang ada sudah tertera pada poin 4 di bagian *departing traffic*. Kupang FSS harus mengirimkan *departure time* ke Ujung ACC secepat mungkin melalui Kupang APP.

2. Berdasarkan hasil kuesioner dengan 8 pertanyaan yang penulis sebarakan kepada total 9 responden terdiri dari 9 personel ACO Perum LPPNPI Cabang Kupang, penulis menganalisis hasil perhitungan kuesioner tersebut dengan menggunakan skala *likert* yaitu didapatkan persentase skor aktual yakni 90,5% dan hasilnya **SANGAT SETUJU** dengan kajian LOCA antara Kupang dengan Makassar terkait koordinasi penerbangan diatas FL245 di wilayah Kupang Sektor.

3. Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan beberapa personel ACO yang ada di Kupang menyatakan bahwa LOCA antara Kupang dengan Makassar yang digunakan saat ini masih belum sesuai dengan keadaan dilapangan terutama dalam hal penanganan *traffic* diatas FL245. Selanjutnya narasumber juga menambahkan bahwa kondisi yang ada harus disesuaikan dalam LOCA artinya LOCA harus diperbaharui agar nantinya personel dapat bekerja sesuai dalam wilayah tanggung jawabnya dan memiliki landasan hukum yang kuat,

sehingga pada saat berkoordinasi ke Ujung ACC berjalan dengan baik.

Kondisi tersebut mengharuskan adanya pembaruan LOCA terkait prosedur koordinasi dalam menangani *traffic* diatas FL245. Masalah tersebut belum dituangkan dalam LOCA yang berjalan saat ini sehingga belum ada legalitasnya (landasan hukum) jika terjadi sebuah kesalahan dalam penanganan *traffic* diatas FL245 yang dilakukan oleh Kupang FSS dan Kupang APP, maka perlu dilakukannya kajian LOCA yang berfungsi untuk menyempurnaan isi didalamnya.

Untuk itu perlu adanya penambahan item dibagian, *Departing/Arriving From/To Aerodrome Within Kupang FSS* yang memuat tentang kesepakatan terkait koordinasi ke Ujung ACC apabila Kupang FSS tidak dapat menelpon langsung ke Ujung ACC. Sehingga penulis memberikan saran untuk menambahkan poin yang memuat aturan berupa langkah koordinasi yang berkaitan dengan hal tersebut ke dalam LOCA yang sudah ada. Berikut merupakan poin yang penulis tambahkan ke dalam LOCA

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan kajian yang penulis lakukan dapat ditarik kesimpulan, dari

LOCA antara Kupang dengan Makassar yang ada saat ini belum memuat peraturan mengenai pengalihan tanggung jawab koordinasi ke Ujung ACC dari Kupang FSS ke Kupang APP. Penulis mengangkat masalah ini bertujuan untuk menyempurnakan LOCA yang ada dengan menambahkan poin yang memuat prosedur koordinasi berupa langkahlangkah yang berkaitan dengan hal tersebut ke dalam LOCA yang sudah ada.

Saran

Dengan memerhatikan kesimpulan yang penulis simpulkan di atas, dalam hal peningkatan kualitas pemberian pelayanan lalu lintas udara di Airnav Indonesia Cabang Kupang, kelengkapan sarana dan prasarana komunikasi dan koordinasi adalah salah satu hal yang penting khususnya di rute atau poin yang berpotensi terjadi *conflict traffic*. Saran yang dapat penulis ajukan antara lain :

1. Pembaruan LOCA antara Kupang FSS – Kupang APP – Ujung Pandang ACC agar saling mengoreksi dan menghasilkan LOCA yang dapat dijadikan pedoman dalam pemberian pelayanan informasi penerbangan.
2. Pengajuan untuk pengadaan alat komunikasi langsung (*Direct Speech*) untuk Kupang FSS – Ujung Pandang ACC agar terealisasi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] *Air Traffic Services-Letter of Operational Coordination Agreement (LOCA) Between Kupang – MATSC*
- [2] Arikunto, Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian: suatu pendekatan praktik*. Jakarta : Rineka Cipta
- [3] Basrowi, Suwandi. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Jakarta : Renika Cipta
- [4] Bungin.2007. *Metodologi Penelitian*. Jogjakarta : Rajawali Pers
- [5] Document 4444 Pans – *Air Traffic Management (ATM)*
- [6] ICAO. 2016. *Document 4444 Procedures of Air Navigation Services – Air Traffic Management*
- [7] *International Civil Aviation Organization, Annex 11, Air Traffic Service Chapter 6- Air Traffic Services Requirements Communications*
- [8] *International Civil Aviation Organization, Annex 10, Aeronautical Communication*
- [9] *International Civil Aviation Organization, Document 9426 – AN/924 Air Traffic Services Planning Manual*
- [10] KBBI. (2020). “Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)”,

- <http://kbbi.web.id/pusat>, diakses pada 10 Maret 2020
- [11] Kurnia, Ahmad. 2013. *Metodologi Riset untuk Bahasa*. Jakarta : Reconiascript Publishing
- [12] Nazir, Mohammad. 2005. *Metodologi Penelitian*. Bogor : Ghalia Indonesia
- [13] Pedoman Pembuatan Tugas Akhir (TA) Program Studi Komunikasi Penerbangan
- [14] Peraturan Direksi Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Nomor : PER.002/LPPNPI/11/2016 TENTANG PEDOMAN PENYUSUNAN PERATURAN DIREKSI, KEPUTUSAN DIREKSI, KESEPAKATAN BERSAMA, NOTA KESEPAHAMAN (*MEMORANDUM OF UNDERSTANDING*), PERJANJIAN BERSAMA, DAN *LETTER OF COORDINATION AGREEMENT (LOCA)* DI LINGKUNGAN PERUM LEMBAGA PENYELENGGARA PELAYANAN NAVIGASI PENERBANGAN INDONESIA
- [15] Sugiyono. 2007. *Metodologi Penelitian*. Bandung : Alfabeta
- [16] Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta
- [17] Sugiyono. 2014. *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- [18] Supriyati. 2011. *Metodologi Penelitian*. Bandung : Labkat press
- [19] Umi Narimawati. 2008. *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif, Teori dan Aplikasi*. Bandung : Agung Media
- [20] Pramesti, Ayik Ririn. 2019. Optimalisasi *Letter of Coordination Agreement* antara Unit *Air Traffic Service Reporting Office* dengan Unit *Fight Data Operator* Terhadap Kelancaran Pelayanan Lalu Lintas Udara di Perum LPPNPI Cabang Balikpapan
- [21] Metrika, Agfa Ines. 2019. Kajian *Letter of Coordination Agreement* antara Bali FSS dengan Kupang FSS untuk meningkatkan efektivitas koordinasi dengan Labuan Bajo di Perum LPPNPI Cabang Denpasar.