

OPTIMALISASI *LETTER OF OPERATIONAL COORDINATION AGREEMENT* ANTARA AMBON FSS DAN BIAK FSS TERHADAP EFEKTIVITAS PELAYANAN NAVIGASI PENERBANGAN DI PERUM LPPNPI AIRNAV INDONESIA CABANG AMBON

Rifqi Al Mahsyar

Jurusan Komunikasi Penerbangan, Fakultas Keselamatan Penerbangan, Politeknik Penerbangan Surabaya
Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236
Email: adivarachmadian7@gmail.com

Abstrak

Bandar Udara Sultan Hasanuddin merupakan bandar udara yang sangat sibuk dan juga menjadi gerbang dari bandar udara di bagian timur Indonesia. Pemberian pelayanan *flight information service* dilakukan oleh Unit FIC Perum LPPNPI MATSC. Komunikasi yang baik diperlukan antara pilot dan personel komunikasi penerbangan dimana personel komunikasi penerbangan harus memberikan informasi-informasi penting terkait penerbangan dan pemberian pelayanan *flight information service* lebih optimal. Penulis mendapati bahwa pemberian pelayanan *flight information service* di Unit FIC MATSC belum optimal karena masuknya gangguan-gangguan sinyal tambahan dari *family* frekuensi maupun yang lain-lain ke frekuensi Unit FIC yang mengganggu personel komunikasi penerbangan dalam pemberian pelayanan *flight information service* karena komunikasi antara personel komunikasi penerbangan dengan pilot tidak dapat berlangsung secara langsung, cepat dan bebas hambatan.

Kata Kunci : Interferensi, Komunikasi, Frekuensi

Abstract

Sultan Hasanuddin Airport is a very busy airport and also a gateway for airports in eastern Indonesia. Flight information service is provided by the LPPNPI MATSC Public Housing Unit FIC. Good communication is needed between pilots and flight communication personnel where flight communication personnel must provide important information related to aviation and providing more optimal flight information service. The author found that the provision of flight information service services in the MATSC FIC Unit was not optimal due to the inclusion of additional signal disturbances from the frequency family and others to the FIC Unit frequencies that disrupted flight communication personnel in providing flight information service services due to communication between flight communication personnel with pilots it cannot take place directly, quickly and without obstacles.

Keywords : *Interference, Communication, Frequency*

PENDAHULUAN

Bandar Udara Sultan Hasanuddin merupakan Bandar Udara yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dibawah PT. Angkasa Pura I (Persero) dan pelayanan navigasi dikelola oleh Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara

Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau yang dikenal dengan Airnav Indonesia sejak tanggal 16 Januari tahun 2013. Perum LPPNPI Makassar *Air Traffic Service Centre* (MATSC) di dalam struktur organisasinya, *General Manager* dibantu oleh para Manager dalam menjalankan tugas dan tanggung

jawabnya. Salah satunya, Manager Operasi memiliki tugas pokok dan fungsi utama adalah member Pelayan Navigasi Penerbangan yang meliputi Pelayan Lalu Lintas Penerbangan (*ATC Services*), Komunikasi Penerbangan (*Aeronautical Communication*), Mengelola *Air Traffic Flow Management*, Melayani Pelayan Informasi Meteorologi Penerbangan (*Aeronautical Meteorological Services/MET*), Pelayan Informasi Pencarian dan Pertolongan (*Search And Rescue/SAR*) di wilayah Makassar *Air Traffic Service Centre*.

Setiap pelaku industri penerbangan telah berkomitmen menciptakan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan penerbangan. Hal ini dibuktikan dengan adanya berbagai upaya dan kemajuan penerbangan dunia yang semakin fokus dalam mewujudkan pelayanan navigasi penerbangan. Kemajuan tersebut mendukung tercipta penerbangan yang teratur, efisien, dan ekonomis.

Dunia penerbangan Indonesia tumbuh pesat dalam beberapa tahun terakhir. Hal ini membuat frekuensi penerbangan dan penumpang angkutan udara bertambah. Peningkatan jumlah frekuensi penerbangan ini tentu harus diiringi dengan peningkatan mutu

pelayanan navigasi penerbangan. Sehingga tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan harus terpenuhi sesuai dengan ketentuan ICAO (*International Civil Aviation Organization*).

Petugas Komunikasi Penerbangan atau yang dikenal sebagai *Aeronautical Communication Officer* (ACO) adalah tenaga terdidik dalam dunia penerbangan yang dimana menurut ICAO *Annex 11* dalam *Five Objectives of Air Traffic Services* memiliki dua tugas utama yaitu member informasi (*information*) dan saran (*advice*) yang berguna demi keselamatan dan efisiensi penerbangan dan menginformasikan unit terkait berkenaan dengan kebutuhan akan pencarian dan pertolongan pertama serta bekerja sama dengan unit yang dibutuhkan.

Pemberian pelayanan navigasi di Indonesia dibagi pada dua ruang udara. *Flight Information Region* (FIR), yakni Jakarta di bagian barat dan Ujung Pandang di bagian timur. Ujung pandang FiR memiliki wilayah yang lebih luas dari Jakarta yaitu 2/3 wilayah Indonesia. Dalam hal ini, *Flight Information Region* Ujung Pandang di bagi menjadi beberapa sektor untuk membantu Ujung Pandang *Flight*

Information Center (FIC) dalam memberikan pelayanan Informasi Penerbangan dan Pelayanan Kesiagaan, yang pada jam tertentu menjadi tanggung jawab Ujung Pandang *Flight Information Center* (FIC).

METODOLOGI

Berdasarkan permasalahan yang diangkat, penulis melakukan analisa dengan memperhatikan teori dan data yang diperoleh serta indikator terkait melalui beberapa teknik pengumpulan data. Data yang telah didapatkan berupa hasil penelitian kemudian akan diolah dengan teknik pengolahan data menggunakan instrumen penelitian yang sesuai. Sehingga pada akhirnya dapat ditentukan pembahasan yang tepat dari analisa masalah tersebut.

Pembahasan

Berdasarkan hasil observasi, penulis menemukan banyaknya sinyal-sinyal tambahan yang tidak diinginkan yang masuk ke frekuensi UPG FIC. Rata – rata yang masuk biasanya berasal dari *family* frekuensi, radio-radio international dan lain-lain. Hal ini cukup mengganggu komunikasi antara pilot dan personel komunikasi penerbangan dimana hal ini terjadi hampir setiap hari.

Berdasarkan hasil pengumpulan kuesioner dengan 8 pertanyaan yang penulis sebarikan kepada total 24 responden yaitu semua personel komunikasi penerbangan dan Taruna OJT terdahulu di MATSC, penulis menganalisis hasil perhitungan kuesioner tersebut dengan menggunakan Skala Guttman yaitu seluruh responden menjawab Ya dengan diperlukannya penggantian frekuensi UPG FIC untuk meningkatkan pemberian pelayanan *flight information service*.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan personel komunikasi penerbangan menyatakan bahwa telah terjadi gangguan frekuensi di UPG FIC oleh sinyal-sinyal tambahan *family* frekuensi maupun lain-lain dimana hal ini cukup berpengaruh terhadap pemberian pelayanan *flight information service* di Perum LPPNPI Makassar *Air Traffic Service*. Di sisi lain, gangguan ini tidak berpengaruh selama interferensi ini terjadi di luar jam operasional sedang tidak ada *traffic* UPG FIR. Tetapi kedua narasumber tetap mengharapkan perbaikan bahkan penggantian frekuensi di Perum LPPNPI Makassar *Air Traffic Service Centre* agar kedepannya tidak terjadi lagi interferensi frekuensi.

Selain itu, dampak yang dapat timbul dari interferensi frekuensi ini antara lain :

1. Tidak dapat diterimanya informasi dengan baik oleh personel komunikasi penerbangan.
2. Pemberian pelayanan *flight information service* yang kurang optimal karena adanya *noise* yang disebabkan oleh sinyal-sinyal tambahan *family* frekuensi maupun lain-lain.
3. Personel komunikasi penerbangan dan pilot tidak dapat berkomunikasi 2 arah dengan bebas hambatan dan terus menerus dalam pemberian pelayanan *flight information service*.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] AIP Indonesia (Vol I) ENR
1.10 – 2
- [2] *International Civil Aviation Organization*. 2016. *Annex 10 Volume II Aeronautical Communication. Seventh Edition, July*.
- [3] *International Civil Aviation Organization*. 2013. *Annex 19 Safety Management. First Edition, July*.
- [4] *International Civil Aviation Organization*. 2016. *Document 4444*