



Kajian Reporting Point Helikopter Untuk Keteraturan Lalu Lintas Di Wilayah Jambi Control Zone

Helicopter Reporting Point Study For Traffic Order In Jambi Control Zone Area

Michellia Mulorrosrianti^{1,*}, Sukarman,², Imam Naufal Sanusi³

Politeknik Penerbangan Makassar

*Corresponding authors: airtrafficcontrollermakassar@gmail.com

SUBMITTED xxxx ACCEPTED xxxxxx PUBLISHED xxxxx

ABSTRACT Penelitian ini bertujuan untuk (1) mengetahui perlu atau tidaknya reporting point helikopter di wilayah Jambi control zone untuk memperlancar dan memelihara keteraturan arus lalu lintas di wilayah Jambi control zone. Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian ini menggunakan metode observasi. Sampel yang akan dimasukan berupa sampel penerbangan helikopter yang masuk dan keluar dari wilayah Jambi control zone. Pada penelitian ini penulis menggunakan metode observasi sebagai instrument penelitian. Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa perlunya kajian reporting point helikopter di wilayah Jambi control zone untuk memperlancar dan memelihara keteraturan arus lalu lintas di wilayah Jambi control zone.

KEYWORDS *Reporting point*, helikopter, dan Jambi Control Zone.

© The Author(s) 2020. This article is distributed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International license.

1 PENDAHULUAN

Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia atau yang disingkat Perum LPPNPI Cabang Jambi termasuk kedalam kategori airspace kelas C. Berdasarkan PKPS (2009), tentang Peraturan Lalu Lintas Udara pasal 170 menyatakan, kelas C melayani untuk penerbangan IFR dan VFR, pesawat IFR dan IFR diberikan separasi, pesawat IFR dan VFR diberikan separasi dan traffic info. Bandara Sultan Thaha melayani penerbangan schedule dan unschedule, baik pesawat komersil maupun un-comercil. Tidak hanya melayani traffic instrument flight namun juga melayani traffic visual flight. Contoh dari visual flight ialah pesawat un-schedule yaitu helikopter baik militer maupun sipil.

Penerbangan helikopter sering datang dan berangkat dari Bandar Udara Sultan Thaha, Jambi. Helikopter yang berada di wilayah Jambi control zone biasanya terbang untuk air patrol, refuel, dan lain-lain. Penerbangan helikopter di wilayah Jambi control zone lumayan tergolong cukup ramai namun, sampai saat ini helikopter yang datang dan pergi belum memiliki prosedur untuk memasuki maupun keluar dari wilayah Jambi control zone. Tidak adanya acuan yang bisa dijadikan pedoman bagi controller menangani traffic helikopter cukup merepotkan karena controller harus selalu menanyakan dimana posisi helikopter berada. Selain itu, masalah transmitter frekuensi juga cukup merepotkan controller, terkadang helikopter tidak dapat menjangkau frekuensi Thaha tower yang dimana sangat membingungkan controller dimana letak posisinya helikopter tersebut. Perlunya kajian reporting point sebagai check point untuk helikopter yang dapat digunakan sebagai acuan baik bagi controller maupun pilot helikopter untuk masuk ke wilayah control zone Thaha tower sangatlah diperlukan, agar tercapainya keteraturan arus lalu lintas penerbangan.

2 METODE

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian ini menggunakan metode observasi. Penelitian ini ditunjukkan untuk menambahkan reporting point helikopter di wilayah Jambi control zone.

Pada penelitian ini, penulis secara langsung berpartisipasi di dalam penelitian ini sebagai OJT (On The Job Training) selama lima bulan lebih untuk menemukan permasalahan yang biasa terjadi pada penerbangan helikopter di wilayah Jambi control zone.

Didalam penelitian ini, terdapat dua variabel yaitu independent dan dependent. Variabel independent yaitu reporting point helikopter dan dependent variabel yaitu arus lalu lintas di wilayah Jambi control zone.

Adapun populasi penelitian yaitu seluruh penerbangan yang masuk dan keluar dari wilayah Jambi control zone, sampel penelitian yaitu seluruh penerbangan helicopter.

Dalam hal penelitian ini, penulis memilih metode observasi sebagai teknik analisis data yang akan dikumpulkan. Penulis memilih instrument observasi/pengamatan yang dilakukan selama lima bulan lebih untuk mengamati kejadian-kejadian antar traffic helicopter yang bertemu dengan traffic pesawat lainnya, yang mana kejadian-kejadian ini, akan dituliskan dan diamati secara detail, sehingga menemukan hasil mengapa diperlukannya atau tidak sebuah reporting point helikopter di wilayah Jambi control zone.

Tempat dan waktu penelitian dilaksanakan di AIRNAV cabang Jambi yaitu pada unit Approach Control Procedure, pada bulan 20 September 2020 sampai dengan 4 Februari 2021.

3 HASIL

Thaha tower, merupakan penyedia jasa pelayanan navigasi, melayani jenis penerbangan reguler, maupun helicopter, membuat banyak traffic seperti helikopter untuk refuelling, airpatrol atau RON (remain overnight) sebelum melanjutkan penerbangan berikutnya. Jumlah traffic unscheduled helikopter yang datang maupun berangkat dari Bandar Udara Sultan Thaha tidak sedikit. Tidak hanya helikopter yang datang maupun berangkat dari Bandar Udara Sultan Thaha, terdapat juga helikopter yang hanya melintasi zona control dari Thaha Tower, misalnya helikopter militer yang digunakan untuk memantau wilayah Jambi Rute dari helikopter yang datang, berangkat, maupun hanya melintasi di zona control Thaha Tower, tidak sama setiap hari. Ada yang tujuannya ke Bandar Udara lain, dan ada yang hanya ke area tertentu.

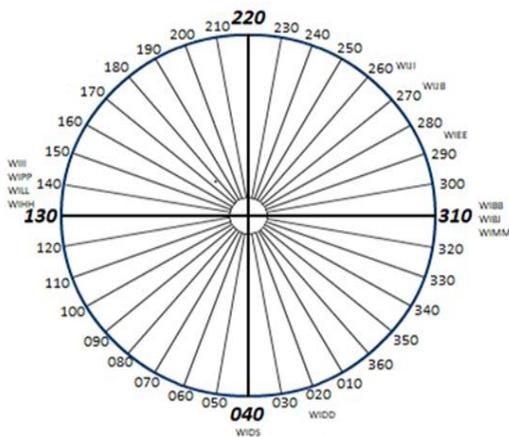
Namun, hingga saat ini belum adanya titik yang menjadi acuan untuk helikopter masuk ke circuit pattern. Oleh karena itu penulis mengangkat permasalahan yang berjudul "Kajian Reporting Point Helikopter sebagai jalur masuk dan keluar di wilayah udara Jambi"

Selama melaksanakan On the Job Training (OJT), penulis menemukan beberapa konflik berdasarkan hasil observasi yang berkaitan selama On the Job Training (OJT), salah satunya helikopter un-schedule PK URD yang datang dari area Perawang menuju JMB. Helikopter PK URD tersebut diminta oleh ATC untuk mereport 30 NM inbound VOR JMB, namun PK URD baru mengontak Thaha tower pada 15 NM inbound VOR JMB, dimana pada saat PK URD mengontak 15NM, ada traffic CTV 964 yang sudah leaving point IAF (Olvod) dan akan mendarat menggunakan runway 31.

Selain itu, ditemukan juga konflik traffic overflying ketika P3103, dari WIBB – WIPP dengan estimate kuala 08.44 UTC, JMB 09.06 UTC, dan WIPP 09.58 UTC, pada saat akan overflying Thaha tower juga memiliki traffic CTV 966 yang akan mendarat pada runway 31, dan waktu mendaratnya 09.37 UTC, disini kita bisa melihat ketika menit 09.30 UTC CTV 966 sudah meninggalkan point olvod dan dimana helikopter P3103 sudah outbound JMB, pentingnya reporting point disini untuk menjaga separasi dan membantu ATC dalam melayani lalu lintas udara di Bandara Sultan Thaha, Jambi. Kejadian tersebut menggambarkan belum adanya prosedur outbound dan inbound helikopter. Dimana penemuan masalah diatas berdampak pada safety traffic, dan mengharuskan ATC harus lebih pay attention untuk traffiknya. Reporting point berguna sebagai checkpoint outbound dan inbound helikopter. Dimana, reporting point ini menjadi titik acuan yang akurat helikopter dalam memberitahukan posisi dari helikopter tersebut. Sehingga dibutuhkanlah check point yang berfungsi sebagai transfer of control antara Thaha Tower dan unit bersangkutan, agar terciptanya arus keteraturan lalu lintas penerbangan.

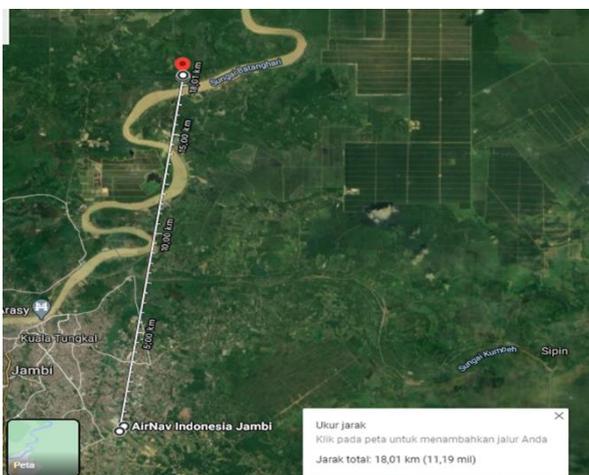
4 DISCUSSION

Dari permasalahan yang ada dibuatlah dua reporting point untuk helikopter yaitu point A dan point B, berdasarkan Document ICAO Annex 11 Air Traffic Service Chapter 1 Definitions, "Reporting point merupakan lokasi geografis tertentu yang berhubungan dengan pergerakan pesawat yang bisa dilaporkan." berdasarkan itu maka ketentuan dan syarat yang mencakupi untuk dijadikan sebagai reporting point seperti berupa Landmark yang dapat dilihat secara visual yang ada di sekitar vicinity Bandar Udara Sultan Thaha. Pada gambar di bawah ini, merupakan radial wilayah Jambi control zone, radial yang biasa dimasuki oleh pesawat-pesawat yang beroperasi di Jambi control zone.



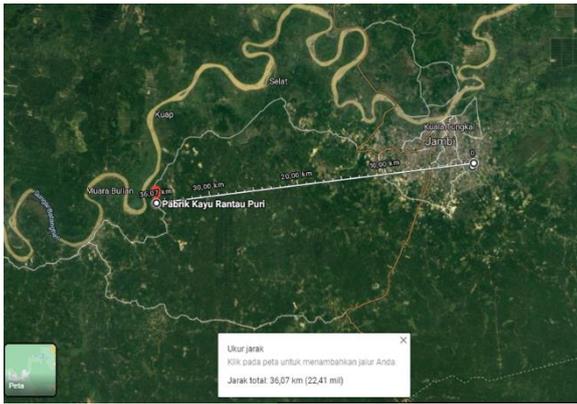
Gambar 1. Radial Wilayah Jambi Control Zone (Sumber: SOP AIRNAV Jambi)

Pada dua gambar di bawah ini, penulis membuat reporting point untuk helikopter pada area North East (Point A) dan South West (Point B) dari JMB, sebagai outbound dan inbound untuk helikopter di area Thaha tower control zone.



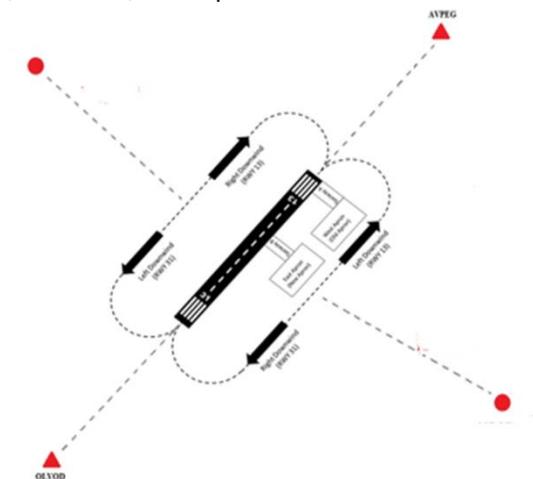
Gambar 2. Cek Point North East (Point A) (Sumber: Google Maps)

Pada gambar 2, di area North East penulis membuat point A di daerah Candi Muaro Jambi yang memiliki koordinat $10^{\circ}28'40.4''\text{S}$ $103^{\circ}40'01.6''\text{S}$. Point tersebut berjarak 17.67 km atau setara dengan 9.5 nm dari JMB, altitude below 2000 feet dan diperkirakan terletak di radial 020 dari JMB.



Gambar 3. Cek Point SouthWest (Point B) (Sumber: Google Maps)

Sedangkan pada gambar 3, di area Southwest, penulis membuat reporting point B di daerah pabrik kayu rantau puri yang terletak dikoordinat $1^{\circ}40'21.3''S$ $103^{\circ}19'28.1''E$ yang memiliki jarak 36,07 km atau setara dengan 19,49 nm dari JMB, altitude below 2000 feet dan diperkirakan terletak di radial 240 dari JMB. Gambar berikut merupakan gambaran dari design reporting point yang diusulkan untuk dibuat sebagai jalur masuk (inbound) dan keluarnya (outbound) helikopter di Sultan Thaha, Jambi.



Gambar 4. Design Reporting Point Helikopter

5 CONCLUSION

- Belum adanya local procedure outbound dan inbound helikopter;
- Belum adanya reporting point helikopter yang bisa dijadikan sebagai checkpoint untuk pergerakan helikopter dalam proses outbound maupun inbound helikopter.

Dari point-point diatas dapat disimpulkan bahwa perlunya kajian reporting point helikopter di wilayah Jambi control zone untuk memperlancar dan memelihara keteraturan arus lalu lintas diwilayah Jambi control zone. demi terlaksananya kelancaran dari pelayanan lalu lintas udara yang optimal, penulis menyarankan:

- Perlu adanya kajian reporting point helikopter sebagai checkpoint untuk pergerakan helikopter baik yang akan berangkat (departure) maupun yang akan mendarat (arrival) demi menciptakan kelancaran pelayanan lalu lintas penerbangan;
- Mengajukan rancangan reporting point kepada pihak Perum LPPNPI Kantor Cabang Jambi agar menjadikan reporting point helikopter tersebut dimasukkan dalam local procedure.

6. REFERENCES

Adeline. 2019. *Reporting Point Helikopter Sebagai Jalur Masuk Dan Keluar Di Wilayah Udara Pangkalpinang*. Indonesia: Pangkalpinang.

BPSDM Kementerian Perhubungan Indonesia. 2017. Buku Pedoman Pelaksanaan *On the Job Training* Program Studi Pemandu Lalu Lintas Udara.

Boulevard, R. 2016. *Document 4444: Air Traffic Management Sixteenth Edition. International Civil Aviation Organization, Canada.*

Directorate Civil Aviation Organization. 2017. AIP Indonesia (Vol. II). Jakarta: *Secretariat General.* (Last amended on 20 November 2008).

International Civil Aviation Organization. 2016. Annex 11, *Air Traffic Services*, 14th Edition.

International Civil Aviation Organization. 1984. Document 9426, *ATS Planning Manual, 1st Edition, Chapter IV-3.3*

Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil. 2009. No.170.

Sembiring, Nurainy.2020. Tinjauan Rencana Pembuatan *Visual Point* Demi Terciptanya Kelancaran Dan Keselamatan Pemanduan Lalu Lintas Udara Di Bandar Udara Sultan Thaha Jambi. Indonesia: Jambi.

Standard Operating Procedure (SOP). 2019. *Approach Control Procedure (APP)* Cabang Jambi AirNav Indonesia.

Sugiyono. 2019. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif, Edisi ke-2.*Bandung.

UU Indonesia. 2009. No.1, Pasal 1.