

# PERLUNYA PENINGKATAN PENGAMANAN DI DAERAH PERGERAKAN PESAWAT DEMI MENUNJANG KELANCARAN LALU LINTAS UDARA DI BANDAR UDARA BUDIARTO

**YUFRIDAN GANDOZ SITUMEANG, VICKY CHANDRA YANUAR**

**Dosen Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia Curug PO BOX 509 Tangerang (15001)**

**Abstract** : Aviation safety and security systems need to be supported by adequate infrastructure but it should not ignore the human factor as the executor. However, in its implementation, many obstacles are often found. The less optimal security system at airports, such as the author found in Budiarto Airport, is one of the barriers. There are a lot of number of pedestrian trespassing runway. They are laborers, domestic servants, scytheman grass, and many animals are herded cattle in the area. These definitely influence safety and smoothness of air traffic at Budiarto Airport. Lack of security officers compared with the area of the airport is factor that makes flight safety at the Airport less than optimal. From this point, security system need to be increased, for example informing, optimizing patrol, increasing the number of security personnel and support facilities (security fence). Based on the research, high security system will support security and smoothness in aviation especially at the Budiarto Airport.

**Abstrak** : Sistem keamanan dan keselamatan penerbangan perlu didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai dengan tidak mengabaikan faktor manusia sebagai pelaksana. Namun dalam pelaksanaannya di lapangan, seringkali ditemukan hal-hal yang menjadi penghambat. Hambatan tersebut salah satunya adalah kurang optimalnya sistem keamanan di bandar udara misalnya seperti yang penulis temukan di Bandar Udara Budiarto. Banyaknya penyeberang landasan pacu seperti pekerja, pembantu rumah tangga, penyabit rumput, dan banyaknya hewan ternak yang digembala di areal bandara sehingga menyebabkan pengaruh bagi keselamatan dan kelancaran lalu lintas udara di bandar udara budiarto. Kurangnya rasio petugas keamanan dengan luas bandara pun menjadi faktor yang menambah kurang optimalnya keamanan terbang di Bandara Budiarto. Memperhatikan masalah tersebut, maka perlu adanya peningkatan sistem keamanan pada Bandara Budiarto seperti melakukan penyuluhan, mengoptimalkan patroli, penambahan jumlah personil keamanan dan dukungan fasilitas penunjang keamanan seperti pagar. Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan maka dengan adanya peningkatan sistem keamanan maka dapat menunjang kelancaran dan keamanan penerbangan di Bandar Udara Budiarto

**Kata Kunci** : Pengamanan, Daerah Pergerakan Pesawat, Lalu Lintas Uda

## **PENDAHULUAN**

Situasi politik dan perekonomian negara yang tidak menentu diakibatkan oleh krisis moneter yang berkembang menjadi krisis ekonomi dan politik. Walaupun situasi politik dan perekonomian negara yang tidak menentu, tetap berusaha untuk tetap melanjutkan pembangunan disegala bidang guna mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur sesuai dengan cita-cita proklamasi kemerdekaan bangsa Indonesia. Demikian

halnya dengan pembangunan dibidang sarana transportasi. Dengan lancarnya transportasi akan mempercepat perkembangan suatu daerah. Keadaan geografis Negara Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau membutuhkan sarana transportasi yang baik untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya.

Sejalan dengan kemajuan teknologi yang semakin pesat, transportasi udara merupakan sarana perhubungan yang paling efisien

dalam pengangkutan manusia maupun barang. Peningkatan pelayanan transportasi udara yang handal akan sangat membantu proses pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia, terutama untuk daerah-daerah yang karena keadaan dalamnya tidak bisa dijangkau melalui jalan darat maupun laut. Oleh sebab itu, pelayanan transportasi udara merupakan yang memerlukan perhatian khusus. Salah satu perhatian tersebut adalah mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan. Sistem keamanan dan keselamatan penerbangan perlu didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai dengan tidak mengabaikan factor manusia sebagai pelaksana. Dengan demikian akan dapat tercipta suatu pelayanan angkutan udara yang aman, teratur, lancar, dan efisien bagi pengguna jasa transportasi udara. Namun dalam pelaksanaannya dilapangan, seringkali ditemukan hal-hal yang menjadi penghambat. Hambatan tersebut salah satunya adalah kurang optimalnya sistim keamanan di Bandar udara misalnya seperti yang penulis temukan di Bandar udara Budiarto yang merupakan suatu Bandar Udara yang melekat dengan kegiatan latihan para siswa penerbang STPI (Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia) yang ditinjau dari kemampuannya belum maksimal atau dalam tahap belajar. Para siswa latihan dan penerbangan ini merupakan objek utama yang mendapat jasa pelayanan lalu lintas udara dari unit ADC Bandar Udara Budiarto. Namun tidak menutup kemungkinan jasa pelayanan lalu lintas udara juga diberikan kepada penerbangan lain yang bermaksud mendarat ataupun melakukan latihan penerbangan di wilayah Bandar Udara Budiarto, karena Bandar Udara Budiarto termasuk Bandar Udara yang membererikan pelayanan jasa penerbangan umum. Keamanan Bandar Udara adalah syarat mutlak dalam mewujudkan transportasi udara yang

aman, nyaman, cepat, lancer, dan efisien. Pengaturan tentang pengamanan penerbangan sipil di Indonesia tetap mengacu pada International Standar yang telah ditentukan oleh ICAO. Pada fasilitas penunjang keamanan ketertiban di Bandar Udara Budiarto terdapat beberapa kendala yang dapat mempengaruhi keselamatan dan kelancaran lalu lintas udara misalnya banyak penyeberang landasan pacu diantaranya pekerja, pembantu rumah tangga, penyabit rumput, pencari burung, dan banyaknya hewan liar seperti anjing yang berkeliaran disekitar kawasan *air side*. Mereka semua mempunyai kecenderungan mencari kemudahan dengan melintas dan menerobos pagar pengaman sekitar Bandar udara. Juga ditemukan adanya pengembala ternak yang menganggap wilayah Bandar udara cocok untuk pengembalaan ternak mereka, karena banyaknya rumput disekitar Bandar udara.

#### **HASIL PENELITIAN**

Hasil dari penelitian ini ditemukan 3 hal penting yaitu

1. Pengaruh pengamanan Bandar Udara terhadap keselamatan penerbangan.
2. Sistem pengamanan yang diberlakukan di Bandar Udara Budiarto.
3. Upaya yang dapat dilakukan untuk peningkatan pengamanan di daerah pergerakan pesawat udara di Bandar udara Budiarto demi menunjang kelancaran lalu lintas udara.

#### **METODE**

Dalam penelitian penulis menggunakan metode studi kasus yaitu dengan meneliti beberapa kasus yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan di lokasi penelitian, kemudian mengupayakan pemecahannya dengan menggunakan teori – teori yang ada.

a. Observasi

Penulis mengadakan pengamatan dan penelitian secara langsung di lapangan selama penulis melaksanakan On The Job Training di Bandar Udara Budiarto Curug.

b. Metode Interview atau wawancara.

Yaitu dengan cara menanyakan kepada senior langsung di Bandar Udara Budiarto khususnya pemandu lalu lintas udara yang sedang bertugas serta instansi-instansi terkait dalam masalah ini .

c. Metode Kepustakaan

Untuk mendukung dan memperkuat landasan teori obyek yang diteliti penulis mengumpulkan data dari buku-buku yang berkaitan dengan masalah di atas sebagai referensi dan mempelajarinya untuk memecahkan masalah yang ada.

## PEMBAHASAN

### Landasan Teori

#### A. Pandangan Umum Pemanduan Lalu Lintas Udara

Pemanduan Lalu Lintas Udara adalah pengaturan, pengendalian bagi keselamatan, keteraturan dan kelancaran arus lalu lintas udara, bagi pergerakan pesawat udara yang akan tinggal landasan (take off), sedang berada di angkasa maupun pesawat yang akan mendarat (landing) sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Pelayanan pemanduan Lalu lintas udara ini diberikan oleh yang disebut Aerodrome Control Tower (ADC) yang di dalam pelaksanaan tugasnya selalu berpedoman kepada peraturan-peraturan yang ada di dalam Annex, Document ICAO (International Civil Aviation Organization) dan Airways Operation.

#### 1. Tanggung jawab Aerodrome Control Tower

Document 4444 – RAC/502 edisi ketigabelas tahun 1996 (hal. 5-1 : 1) menyatakan:

Aerodrome Control tower shall issue information and clearances to aircraft under their control to achieve a safe, orderly and expeditions flow of air traffic on and in vicinity of an aerodrome with the object of preventing collision between :

a. Aircraft flying in the aerodrome traffic circuits around an aerodrome.

b. Aircraft operating on the manoeuvring area.

c. Aircraft landing and take off.

d. Aircraft and vehicles operating on the manoeuvring area.

e. Aircraft on the manoeuvring area and obstruction in that area.”

Maksudnya, bahwa sebagai Aerodrome Control Tower harus memberikan informasi dan izin kepada pesawat yang di bawah tanggung jawabnya, untuk menjamin keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas udara pada daerah di sekitar Bandar udara dengan tujuan mencegah tabrakan antara :

a. Pesawat yang terbang di Aerodrome Traffic Control.

b. Pesawat yang beroperasi di Manoeuvring Area.

c. Pesawat yang mendarat dan tinggal landas.

d. Pesawat dengan kendaraan yang beroperasi di manoeuvring area.

e. Pesawat di Manoeuvring Area dengan penghalang di area tersebut.

Tujuan yang tertulis di document ICAO di atas merupakan relisasi dari Aerodrome Control Tower sebagai unit yang memberikan Aerodrome Control Service

#### 2. Tujuan Air Traffic Services

Menurut Annex II Air Traffic Services edisi kesepuluh Juli 1994 (Hal. 622), tujuan dari pelayanan lalu lintas udara adalah:

a. Mencegah tabrakan antara pesawat udara.

b. Mencegah tabrakan antara pesawat udara dengan rintangan di daerah pergerakan pesawat.

c. Menjaga kelancaran dan keteraturan arus lalu lintas udara.

d. Memberikan saran dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan.

e. Memberikan organisasi yang berwenang jika pesawat udara memerlukan bantuan pencarian dan pertolongan (SAR) dan membantu organisasi tersebut bila diperlukan.

### 3. Pelayanan Aerodrome Control

Pelayanan dalam tugas sebagai Aerodrome Controller harus diberikan kepada :

a. penerbangan yang berstatus VFR yang beroperasi dalam control zone.

b. Penerbangan yang berstatus IFR, bila pemindahan tanggung jawab ke unit tower diselesaikan dengan aturan yang ada.

c. Semua Aerodrome traffic yang beroperasi di manoeuvring area dari suatu Bandar udara. Seorang pemandu lalu lintas udara harus selalu mengikuti dan melaksanakan peraturan-peraturan tersebut diatas guna mencapai pelayanan yang baik bagi keselamatan penerbangan.

B. Peraturan-Peraturan Yang Berkaitan Dengan Pergerakan Orang Dan Kendaraan Annex II Traffic Services edisi kesepuluh, Juli 1994 (Hal. 19 : 3.8.1 ) menyebutkan :

“ the movement of vehicles including towed aircraft on the manoeuvring area of aerodrome shall be controlled by the aerodrome tower as necessary to avoid hazard to them or to aircraft landing, taxiing or taking off”.

Artinya : Pergerakan orang-orang atau kendaraan termasuk pesawat yang ditarik di daerah suatu bandara udara harus dibawa pemantuan aerodrome control tower, untuk keperluan menghindarkan bahaya pada mereka atau pada pesawat yang akan mendarat, yang sedang taxi, atau yang akan tinggal landas.

Menurut Document 4444 RAC/501 ketiga belas tahun 1996 ( Hal. 5-9 11) :

“ the movement of pedestrians or vehicles on the manoeuvring area shall be subject to authorization by the aerodrome control tower. Persons, including drivers of all vehicles, shall be required to obtain authorization from the aerodrome control tower before entry to the manoeuvring area. No without such an authorization, entry to a runway or runway strip or change in the operation authorized shall be subject to further specific authorization by the aerodrome control tower”.

Pengertian dari ketikan di atas adalah pergerakan orang dan kendaraan manoeuvring area harus berdasarkan izin dari aerodrome control tower. Orang-orang termasuk pengemudi dari kendaraan yang beroperasi di manoeuvring area harus mendapat izin dari aerodrome control tower sebelum memasuki landasan pacu atau runway strip atau mengubah pergerakan dari yang telah diizinkan sebelumnya harus mendapat izin dari aerodrome control tower.

Ground traffic (pejalan kaki, kendaraan dan peralatan konstruksi) harus dijauhkan dari pesawat yang bergerak di darat normalnya minimal harus berjarak 15 meter dari landasan yang sedang digunakan atau jika jarak 15 meter tersebut tidak terpenuhi maka pada jarak tertentu yang diyakini tidak menimbulkan bahaya terhadap pesawat yang datang maupun yang berangkat, selama pembangunan, perbaikan atau perawatan, pengecekan pesawat dan lain-lain, maka informasi tentang ground traffic harus diberitahukan kepada pesawat.

C. Tata Tertib Dan Peraturan Yang Menyangkut Tindakan Pengamanan Bandar Udara

Peraturan yang tersebut dalam Annex 17 security edisi ke-5 Desember 1992 (Hal. : 16,8,42) menyebutkan :

“ A fence or orther suitable barrier should be provided on an aerodrome to determine the in advertent or premeditated acces of an unauthorized person on to non public area of the aerodrome”.

Peraturan ini juga terdapat dalam annex 14 aerodrome edisi ke-2, Juli 1995 (Hal. 161 : 8,4,2).

Adapun artinya adalah pagar atau penghalang hendaknya diberikan pada uatu Bandar udara untuk mencegah supaya jangan ada yang masuk atau merencanakan terlebihdahulu jalan untuk orang yang tidak berwenang memasuki wilayah yang bukan untuk umum pada suatu Bandar udara.

#### **DAFR TAR PUSTAKA**

Budi S. Martono, Drs, dan Nursusanto,  
Drs.*Teori Penulisan Kertas Kerja,*

Pendidikan dan Latihan Penerbangan,  
Curug, 1982

International Civil Aviation Organization,  
Annex II, Air Traffic Services, Tenth Edition-  
July 1994

Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal  
Perhubungan Udara, Peraturan dan Tata  
Tertib Bandar Udara, No.  
SKEP/100/XI/1985, Jakarta, 1985

Directorat General of Air Communication,  
Indonesia, Airways Operations Instruction,  
Air Traffic Control Service Manual of  
Operation Procedurs, DOC.LU. 1.100.1.85.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor  
15 Tahun 1992, Tentang Penerbangan,  
Jakarta, 1992

International Civil Aviation Organization,  
Rules of The Air and Air Traffic Service,  
DOC. 4444. RAC/501, Thirteenth Edition,  
1996

International Civil Aviation Organization,  
Aerodrome, Annex 14 Second Edition-July  
1995