

**BAHAYA LAYANG-LAYANG TERHADAP AKTIVITAS
BANDAR UDARA BANYUWANGI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

Tanggal 01 Oktober 2023 – 16 Maret 2024



DISUSUN OLEH:

MOCHAMMAD FARIS DZAUDAN

NIT: 30322016

**PROGRAM STUDI DIII LALU LINTAS UDARA
ANGKATAN XIII
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN

BAHAYA LAYANG-LAYANG TERHADAP AKTIVITAS BANDAR UDARA BANYUWANGI

Oleh

MOCHAMMAD FARIS DZAUDAN

NIT: 30322016

Laporan *On The Job Training* telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian
On The Job Training

Disetujui oleh:

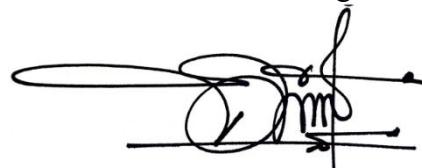
Supervisor/OJTI



SITI NUR KHASANAH

NIK. 10083962

Dosen Pembimbing



RIDHO RINALDI

NIP.198005222000121001

Mengetahui,
Kepala Cabang Pembantu Airnav Banyuwangi



ADITYA BAHTERA PUTRA

NIK. 10011075

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada Tanggal Bulan Tahun 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji,

Ketua



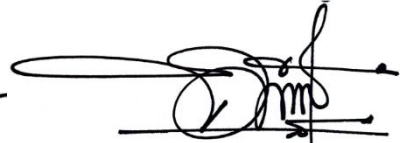
ADITYA BAHTERA PUTRA
NIK. 10011075

Sekretaris



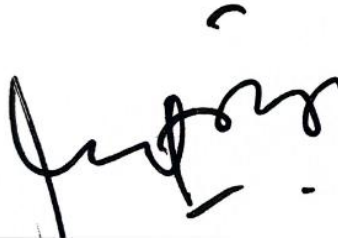
NUR NA'IMAH
NIK. 10083987

Anggota



RIDHO RINALDI
NIP.198005222000121001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Lalu Lintas Udara



MEITA MAHARANI SUKMA
NIP. 198005022009122002

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat serta karunianya penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) tepat pada waktunya. *On the Job Training* merupakan penerapan dari ilmu pengetahuan dan keterampilan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan yang bersifat teori maupun praktek di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Buku laporan *On the Job Training* ini dibuat untuk memenuhi tugas akhir setelah pelaksanaan OJT selama 6 bulan di Bandar Udara Banyuwangi, serta diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Pada kesempatan ini penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu kelancaran *On the Job Training* dan penyusunan laporan ini sehingga dapat terselesaikan dengan baik, khususnya kepada :

1. Kedua Orang Tua dan Keluarga saya
2. Bapak Aditya Bahtera Putra selaku Kepala Kantor Cabang Pembantu Banyuwangi
3. Bapak Made Arsawiguna Putra selaku ATC Checker
4. Bapak Achmad Teguh Ely Nuril Iman selaku ATC Checker
5. Ibu Nur Naimah selaku OJT instructor dalam pelaksanaan *On the Job Training*
6. Ibu Siti Nur Khasanah selaku OJT instructor dalam pelaksanaan *On the Job Training*
7. Ibu Ratih Yunisari selaku Senior ATC
8. Bapak Dian Adi Kurniawan selaku Senior ATC
9. Bapak Freshal Fitran selaku Senior ATC
10. Bapak Rafael Yonathan Brilian Pradana selaku Senior ATC
11. Ibu Meita Maharani Sukma, Selaku Ketua Program Studi Pemandu Lalu Lintas Udara
12. Seluruh karyawan ATS Operation Bandar Udara Banyuwangi

13. Teman-teman program studi DIII LLU XIII yang telah memberikan dukungan

Penulis menyadari bahwa laporan *On the Job Training* ini masih memiliki banyak sekali kekurangan di dalamnya, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi terciptanya laporan yang lebih baik lagi.

Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca serta masukan dan bahan pertimbangan dalam meningkatkan Pelayanan Lalu Lintas Udara di Bandar Udara Banyuwangi Blimbingsari.

Banyuwangi, 15 Januari 2024

Penulis,

Mochammad Faris Dzaudan
NIT. 30322016

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	1
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Singkat.....	5
2.2 Data Umum	8
2.2.1 Data Geografis	9
2.2.2 Landasan Pacu	10
2.2.3 Taxiway.....	11
2.2.4 Apron	11
2.2.5 Aeronautical Ground Light.....	12
2.2.6 Navigation and Landing Aid.....	12
2.2.7 ATS Unit	12
2.2.8 Ruang Udara	13
2.2.9 Training Area	14

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	18
BAB III TINJAUAN TEORI.....	20
3.1 Tinjauan Teori.....	20
3.2 Prosedur Pemberian Pelayanan Operasi Lalu Lintas Udara.....	21
3.2.1 Prosedur Umum	21
3.2.2 Flight Procedure.....	22
3.2.3 Procedure in aerodrome traffic circuit and altitude	22
3.2.4 Local Traffic Prosedure.....	23
3.2.5 Communication failure Procedure	25
3.2.6 Lost Position Procedure	29
3.2.7 Bad weather procedure	30
3.2.8 Stalling procedure	30
3.2.9 Emergency Procedure	31
3.2.10 Communication Procedure.....	36
3.3 Kegiatan Pelatihan Terbang.....	37
3.3.1 Jadwal kegiatan peatihan terbang	37
3.3.2 Jenis Kegiatan Pelatihan Terbang	38
3.3.3 Cross Country	44
3.3.4 VFR Night Flight	45
BAB IV PELAKSANAAN OJT.....	48
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	48
4.2 Jadwal.....	48
4.3 Permasalahan.....	50
4.4 Penyelesaian Masalah	56
BAB V PENUTUP.....	61

5.1 Kesimpulan.....	61
5.1.1 Kesimpulan Gangguan Komunikasi Bandar Udara Banyuwangi.....	61
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT.....	62
5.2 Saran.....	63
5.2.1 Saran Terhadap Gangguan Komunikasi Bandar Udara Banyuwangi	63
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT	63
DAFTAR PUSTAKA.....	64
LAMPIRAN.....	66

DAFTAR TABEL

Tabel 2.2.1 Runway	10
Tabel 2.2.2 Taxiway.....	11
Tabel 2.2.3 Apron	11
Tabel 2.2.4 Aeronautical Ground Light	12
Tabel 2.2.5 Navigation and Landing Light	12
Tabel 2.2.6 ATS Unit	13
Tabel 2.2.7 Ruang Udara	13
Tabel 2.2.8 Panggang Bay Area	14
Tabel 2.2.9 Plengkung Area	14
Tabel 2.2.10 Silir Stopan Area	15
Tabel 2.2.11 Sambirejo Area	16
Tabel 2.2.12 Cluring Area	16
Tabel 2.2.13 Genteng Area	17
Tabel 2.3.1 Struktur Organisasi Perusahaan	19
Tabel 3.3.1 Jadwal kegiatan pelatihan terbang	37
Tabel 3.3.2 Rute Cross Country	44
Tabel 3.3.3 VFR night flight	46
Tabel 4.2.1 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	50

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.1 Gedung Terminal dan Menara Pengawas.....	8
Gambar 2.2.1 VRP Panggang Bay	14
Gambar 2.2.2 VRP Plengkung	15
Gambar 2.2.3 VRP Silir Stopan	15
Gambar 2.2.4 VRP Sambirejo	16
Gambar 2.2.5 VRP Cluring	17
Gambar 2.2.6 VRP Genteng.....	18
Gambar 3.2.1 Standard Departure	24
Gambar 3.2.2 Standard entry	25
Gambar 4.3.1 Layang-layang di crosswind runway	52
Gambar 4.3.2 Layang-layang di left downwind runway 08	53
Gambar 4.3.3 Layang-layang di sayap kiri Batik Air	53
Gambar 4.3.5 Benang layang-layang yang tersangkut di propeller pesawat milik Akademi Penerbang Indonesia tahun 2019	55
Gambar 4.3.5 Benang layang-layang yang tersangkut di sayap pesawat milik Akademi Penerbang Indonesia tahun 2020	55
Gambar 4.3.6 Sosialisasi KKOP kepada masyarakat Kecamatan Cluring tahun 2020.....	56

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Aerodrome Chart	66
Lampiran 2 Instrument Approach Chart RNP RWY 08	67
Lampiran 3 Instrument Approach Chart RNP RWY 26	68
Lampiran 4 SID RWY 08	69
Lampiran 5 SID RWY 26	69
Lampiran 6 STAR RWY 08	70
Lampiran 7 STAR RWY 26	70
Lampiran 8 Training Area	71
Lampiran 9 VFR Route BALI CTZ	72
Lampiran 10 VFR Route SURABAYA CTZ	73
Lampiran 11 Jadwal Dinas OJT AirNav KCP Banyuwangi Oktober 2023.....	74
Lampiran 12 Jadwal Dinas OJT AirNav KCP Banyuwangi November 2023	74
Lampiran 13 Jadwal Dinas OJT AirNav KCP Banyuwangi Desember 2023.....	74
Lampiran 14 Jadwal Dinas AirNav KCP Banyuwangi Januari 2024.....	74
Lampiran 15 Jadwal Dinas AirNav KCP Banyuwangi Februari 2024.....	75
Lampiran 16 Jadwal Dinas AirNav KCP Banyuwangi Maret 2024.....	75
Lampiran 17 Trip report layang-layang 18 Desember 2023.....	76
Lampiran 18 Gambar terkait trip report lampiran 17.....	77

Lampiran 19 Trip report layang-layang 27 Agustus	
2020.....	78
Lampiran 20 Dokumentasi Lampiran19	
2023.....	79
Lampiran 21 Trip report layang-layang 22 Juni	
2020.....	80
Lampiran 22 Trip report layang-layang 22 Juni	
2020.....	81
Lampiran 23 Trip report layang-layang 28 November	
2019.....	82
Lampiran 24 Dokumentasi Lampiran	
23.....	83
Lampiran 25 Log book ATC terkait layang-layang 7 Desember	
2023.....	84
Lampiran 26 Log book ATC terkait layang-layang 2 Oktober	
2023.....	84
Lampiran 27 Log book ATC terkait layang-layang 3 Oktober	
2023.....	85
Lampiran 28 Log book ATC terkait layang-layang 11 Oktober	
2023.....	85
Lampiran 29 Log book ATC terkait layang-layang 13 Oktober	
2023.....	86

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training*

Saat ini perkembangan transportasi khususnya di bidang transportasi udara mengalami perkembangan yang pesat. Hal ini akibat adanya perkembangan zaman serta teknologi canggih yang mendorong peningkatan kebutuhan terhadap berbagai bidang transportasi untuk dapat memberikan pelayanan dengan cepat, aman, dan efisien. Untuk mengimbangi perkembangan tersebut baik dari segi pesawat yang makin canggih serta pelayanan yang dituntut untuk prima, maka kualitas sumber daya manusia di dunia penerbangan juga harus ditingkatkan. Di Indonesia terdapat beberapa lembaga untuk menunjang kegiatan operasional transportasi udara antara lain Perum LPPNPI, Angkasa Pura, perusahaan maskapai dan beberapa lembaga lainnya.

Kelancaran dan keselamatan adalah hal utama yang menjadi prioritas dalam penerbangan, maka penerbangan sangat tergantung dengan alat bantu navigasi dan pemandu lalu lintas udara yang sangat berperan dalam membantu mengatur kelancaran pergerakan pesawat di udara. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 77 Tahun 2012, Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia adalah badan usaha yang menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia. Perum LPPNPI atau lebih dikenal dengan sebutan Airnav selalu mengedepankan keselamatan, keteraturan dan kenyamanan sesuai dengan visi misi perusahaan. Salah satu unit yang membantu pencapaian visi misi adalah ATC atau *Air Traffic Controller*. *Air Traffic Controller* harus, mampu memberikan pelayanan secara cepat, aman, teratur dan efisien. Oleh karena itu *Air Traffic Controller* harus melakukan pendidikan keselamatan penerbangan yang terdiri dari

beberapa tahap, diantaranya tatap muka di kelas, praktek simulasi di laboratorium dan praktek kerja di lapangan (OJT).

Sesuai dengan tujuan untuk menciptakan keselamatan dan keteraturan penerbangan Indonesia, maka Politeknik Penerbangan Surabaya (poltekbang) berusaha untuk menghasilkan sumber daya manusia (di bidang ATC) yang berkualitas. Hal tersebut dilakukan dengan cara mengikut sertakan peserta didiknya untuk belajar langsung di lapangan (OJT) sehingga peserta didik mengetahui kondisi lapangan yang sebenarnya. *On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu metode pembelajaran setelah peserta didik menyelesaikan tahapan belajar teori dan praktek sebagaimana yang telah ditetapkan pada kurikulum Politeknik Penerbangan Surabaya.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) merupakan kewajiban bagi taruna program studi Pemandu Lalu Lintas Udara, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2014 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69 (CASR Part 69) tentang Lisensi, Rating, Pelatihan dan Kecakapan Personel Navigasi Penerbangan dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 287 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 69-01 tentang Lisensi, Rating, Pelatihan dan Kecakapan Personel Pemandu Lalu Lintas Penerbangan, maka peserta diklat kompetensi dibidang pemanduan lalu lintas penerbangan dan personel yang akan memperoleh rating untuk pertama kali pada suatu unit pelayanan lalu lintas penerbangan wajib melaksanakan Praktik Kerja Lapangan (*On the Job Training/ OJT*).

Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Banyuwangi sebagai provider ATS di Bandar Udara Internasional Banyuwangi merupakan cabang pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia yang menjadi salah satu lokasi *On the Job Training Aerodrome Control Tower* taruna Politeknik Penerbangan Surabaya.

Diharapkan pelaksanaan *On the Job Training* kurang lebih selama 5 bulan ini, taruna dapat mengaplikasikan teori dan praktek selama menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selain itu, taruna diharapkan dapat menerapkan ilmu bermasyarakat dan mengenali lingkungan kerja nantinya.

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training*

On the Job Training (OJT) merupakan kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Pelatihan dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pemanduan lalu lintas penerbangan.

On the Job Training (OJT) juga bertujuan untuk mendorong taruna untuk menjadi individual kompeten dari berbagai pengalaman baik pekerjaan maupun bermasyarakat.

Maksud dan manfaat *On the Job Training* ialah sebagai berikut:

a) Kegiatan *On the Job Training* dilaksanakan dengan maksud :

1. Taruna mampu mengaplikasikan prosedur pengaturan pesawat udara di wilayah *Aerodrome Traffic Zone*.
2. Taruna mampu memberikan pelayanan dan / atau mengawasi pelayanan *Aerodrome Control*.
3. Taruna mampu menjelaskan fungsi-fungsi manajemen sesuai dengan lingkungan kerja OJT dan wilayah kerja manajerial.
4. Taruna dapat mengenali lingkungan kerja sebagai *Aerodrome Controller*

b) Manfaat pelaksanaan *On the Job Training*:

1. Taruna mampu meningkatkan *technic control*, *phraseology*, *inisiatif*, *planning ahead*, dan melaksanakan prosedur yang berlaku seperti koordinasi

dengan unit terkait, kerjasama, disiplin dan tanggung jawab.

2. Menumbuh kembangkan sikap profesionalisme sesuai dengan peraturan keselamatan penerbangan.
3. Dalam pelaksanaan *On the Job Training*, taruna melakukan identifikasi dan menemukan masalah serta mampu mencari solusi untuk menyelesaikan masalah yang ada di lapangan.
4. Taruna mampu bersosialisasi dengan lingkungan sekitar serta menerapkan sikap disiplin dan tanggung jawab baik dalam pekerjaan maupun dalam kehidupan sehari-hari.

BAB II PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Kabupaten Banyuwangi adalah salah satu kabupaten yang terletak di Provinsi Jawa Timur yang menawarkan keindahan alam serta kekayaan budayanya, serta pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Banyuwangi yang cukup pesat memberi pengaruh terhadap mobilitas masyarakat di Kabupaten Banyuwangi atau sekitarnya. Kekayaan alam dan budaya yang dimiliki Kabupaten Banyuwangi menjadi salah satu pusat yang mempengaruhi akan berkembangnya Kabupaten Banyuwangi dan menjadi salah satu tempat yang banyak dikunjungi wisatawan lokal maupun mancanegara.

Selain menjadi salah satu sorotan sebagai tempat wisata dan meningkatnya mobilitas masyarakat di Kabupaten Banyuwangi dan sekitarnya, pada tahun 2003 Menteri Perhubungan mengeluarkan Penetapan Lokasi Bandar Udara di Kabupaten Banyuwangi provinsi Jawa Timur melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2003.

Keberadaan Bandar Udara Internasional Banyuwangi saat ini adalah merupakan buah gagasan dari Bupati Banyuwangi Purnomo Sidik (1991-2000) di periode akhir masa jabatannya pada saat itu. Sebenarnya rencana awal lokasi pembangunan bandara Banyuwangi ini adalah di kecamatan Glenmore bekas lokasi Lapangan terbang Blambangan. Lapangan terbang Blambangan itu sendiri adalah sebuah lapangan terbang pertanian yang dibangun pada dekade 1970an yang hanya digunakan untuk kegiatan pertanian yang salah satunya adalah digunakan sebagai landasan pesawat capung untuk menyemprot pestisida guna memberantas serangan hama wereng yang terjadi pada waktu itu.

Pada saat itu anggaran untuk proyek pembangunan bandara baru tersebut sudah disiapkan bahkan material bangunan sudah sempat dikirim menuju lokasi di Glenmore namun proyek itu urung terlaksana karena bupati Purnomo Sidik mengundurkan dari jabatannya karena dianggap tidak mampu menyelesaikan peristiwa pembunuhan orang-orang yang diduga dukun santet pada pertengahan tahun 1998 yang dikenal dengan peristiwa Pembantaian Banyuwangi 1998 yang terjadi waktu itu. Rencana pembangunan seterusnya dilanjutkan pada masa kepemimpinan Bupati penggantinya yaitu Samsul Hadi. Namun setelah melalui tahap kajian lebih lanjut ternyata lokasi bekas lapangan terbang Blambangan di Kecamatan Glenmore tersebut tidak layak untuk dijadikan bandar udara karena topografi wilayah kecamatan Glenmore yang bergunung-gunung. Kemudian, melalui keputusan menteri (Kepmen) No. 49 Tahun 2003, ditentukanlah lahan untuk pembangunan bandara yang baru yaitu berada di wilayah Desa Blimbingsari yang pada saat itu masih menjadi bagian dari wilayah Kecamatan Rogojampi.

Pembangunan bandara dilokasi baru ini memakan waktu bertahun-tahun karena proses pembebasan lahan yang tak kunjung selesai. Pembangunan bandara tetap berlanjut secara bertahap dalam kurun waktu 2004 hingga 2008 dengan pendanaan yang berasal dari APBN.

Pada tanggal 29 Desember 2008, Menteri Perhubungan Jusman Syafii Djamal melakukan kunjungan singkat ke Bandar Udara Blimbingsari Banyuwangi dengan didampingi oleh Bupati Ratna Ani Lestari beserta rombongan. Dalam kunjungan ini Menteri Perhubungan merasa optimis bahwa penerbangan di Kabupaten Banyuwangi dapat berkembang pesat dengan adanya bandar udara yang menurutnya cukup bagus dan ideal. Pada 23 Januari 2009, tim dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan evaluasi dan

verifikasi terhadap Bandar Udara Blimbingsari Banyuwangi. Beberapa waktu kemudian, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengeluarkan surat nomor 167/DBU/11/2009 tertanggal 9 Februari 2009 tentang pemanfaatan Bandar Udara Blimbingsari Banyuwangi yang garis besar isinya adalah bahwa bandara dapat digunakan untuk lepas landas dan mendarat pesawat jenis CASA. Tanggal 26 Desember 2010 dilakukan proving flight (uji kelayakan terbang) pesawat milik PT Sky Aviation oleh Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara sebagai salah satu syarat akan diadakannya penerbangan komersial dengan pesawat tersebut.

Pada tanggal 21 April 2009 bandara ini mulai digunakan oleh Bali International Flight Academy (BIFA) untuk keperluan pelatihan lepas landas dan mendarat bagi para calon pilot. Untuk penerbangan komersil, mulai dibuka pada 29 Desember 2010 oleh maskapai Sky Aviation setelah sebelumnya diadakan uji kelayakan terbang pada 26 Desember 2010 menggunakan pesawat C208 Grand Caravan. Penerbangan ini sekaligus menjadi tanda diresmikannya Bandara Blimbingsari sebagai bandara komersil. Penandatanganan prasasti peresmian dilakukan oleh Wakil Menteri Perhubungan saat itu Bambang Susantono, Gubernur Jawa Timur Soekarwo dan Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Anas.

Pada tahun 2017 bandara ini berubah nama menjadi Bandar Udara Internasional Banyuwangi, melalui surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 830 tahun 2017. Dan pada 22 Desember 2017, bandara ini dialihkan pengelolaannya ke Angkasa Pura II.



Gambar 2.1.1 Gedung Terminal dan Menara Pengawas

2.2 Data Umum

PERUM LPPNPI KCP Banyuwangi terletak di JL. Agung Wilis, Rogojampi Kab. Banyuwangi — Jawa Timur. Berada di daerah persawahan yang cukup datar dan berada di tepi selat Bali dengan suhu rata —rata 33°C. Mengacu berita acara verifikasi kelayakan teknis operasional pada tanggal 23 Januari 2009, nama bandar udara di Banyuwangi disebut Blimbingsari sesuai dengan nama Desa Blimbingsari berdasarkan mayoritas opini serta dukungan dari public yang dikembangkan oleh Pemerintah Kabupaten Banyuwangi. Namun pada Tahun 2017 Bandar Udara Blimbingsari berganti nama menjadi Bandar Udara Internasional Banyuwangi sesuai putusan Kementerian Perhubungan melalui Surat Keputusan Menhub No. KP 830 Tahun 2017.

Pada bulan September 2009, mulai disusun Rancangan Peraturan Pemerintah (RPP) sebagai landasan hukum berdirinya PERUM LPPNPI. Pada 13 September 2012, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menetapkan RPP menjadi PP 77 Tahun 2012 tentang Perusahaan Umum (PERUM) menjadi dasar hukum

terbentuknya PERUM LPPNPI. Setelah terbitnya PP 77 Tahun 2012 tentang PERUM LPPNPI ini, pelayanan navigasi yang sebelumnya dikelola oleh PT. Angkasa Pura I (PERSERO) dan PT. Angkasa Pura II (PERSERO) serta UPT Kementerian Perhubungan disertakan kepada PERUM LPPNPI atau yang lebih dikenal dengan Airnav Indonesia.

Pada tanggal 1 Oktober 2014 Kantor Pelayanan Navigasi Penerbangan resmi didirikan, termasuk berdirinya KPNP Banyuwangi yang bekerja sama dengan Unit Pelayanan Bandar Udara Banyuwangi. Kemudian KPNP Banyuwangi berganti nama menjadi PERUM LPPNPI KCP BANYUWANGI atau yang lebih dikenal Airnav Banyuwangi. Pelayanan yang diberikan berupa jasa Pelayanan Navigasi Penerbangan baik kepada pesawat komersil, overflying, penerbangan pesawat latih Cessna 172 Bali International Flight Academy (BIFA) dan Akademi Penerbang Indonesia Banyuwangi (APIB) serta melayani beberapa penerbangan unscheduled.

Jika dilihat dari situasi dan kondisi traffic rata — rata yang mencapai 150 pergerakan setiap harinya, memang cukup padat bagi PERUM LPPNPI Kantor Cabang Pembantu (KCP) Banyuwangi.

2.2.1 Data Geografis

- a. Name of Aerodrome / City : Bandar Udara Banyuwangi / Banyuwangi
- b. Location Indicator : WADY
- c. ARP Coordinates : 08°18'38"S 114°20'25"E
- d. Tower Coordinates : 08°18'38,165"S 114°20'24,265"E
- e. Elevation / Temperature : 124 ft / 33° C

- f. MAG VAR / Annual Change : 1°E (2020) / 0.05° decreasing
- g. ATS Administration : Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Banyuwangi
- h. Address : Gedung Tower Bandara Banyuwangi. Jl. Agung Wilis, Desa Blimbingsari, Kecamatan Rogojampi, Kabupaten Banyuwangi (68462)
- i. Telephone / Fax : (0333) 6370007 / 6370006
- j. AFTN : WADYYOYE
- k. e-fpl : WADYZPZX
- l. Jam Operasi : Senin – Minggu (00.00 UTC – 09.00 UTC)
- m. Rescue and Fire Fighting : Category VI refer to Notam C7715/17

2.2.2 Landasan Pacu

No	Description	Runway	
1	Designation	08	26
2	Coordinates	081842.66S 1141943.44E	081830.72S 1142102.52E
3	Length	2450 m	2450 m
4	Width	45 m	45 m
5	Strenght	56/F/C/X/T	56/F/C/X/T
6	Surface	Asphalt	Asphalt
7	Runway azimuth	081.38°	261.38°
8	Elevation	124	53
9	Slope	Longitudinal 1 - 1.5%	Transversal 0.6 – 1.3%
10	Turning area	100 x 28.8 m	100 x 28.8 m

Tabel 2.2.1 Runway

2.2.3 Taxiway

No	Name	Length	Width	Surface	Strength
1	Taxiway Alpha	136 m	7.5 m	Asphalt	2400lbs
2	Taxiway Bravo	151 m	7.5 m	Concrete	PCN 13/R/C/Y/T
3	Taxiway Charlie	140.35 m	15 m	Asphalt	PCN 47/F/C/X/T
4	Taxiway Delta	73 m	18 m	Asphalt	PCN 29/F/C/Y/T
5	Taxiway Echo	154.30 m	23 m	Asphalt	PCN 56/F/C/W/T
6	Taxiway Foxtrot	164.5 m	7.6 m	Concrete	PCN 15/R/B/Y/T

Tabel 2.2.2 Taxiway

2.2.4 Apron

No	Name	Dimension	Surface	Strength
1	Main Apron	80 x 40 m	Asphalt	PCN 21/F/C/Y/T
2	Apron Alpha	35 x 43 m	Asphalt	2400lbs
3	Apron Bravo	212.5 x 28.5 m	Concrete	PCN 15/R/B/Y/T
4	New Apron	405 x 94.5 m	Concrete	PCN 51/R/C/X/T

Tabel 2.2.3 Apron

2.2.5 Aeronautical Ground Light

No	LIGHTNING	INFORMATION	
		RWY 08	RWY 26
1	APCH LIGHT Type LEN	NIL	NIL
2	THR LGT Colour WBAR	Green	Green
3	VASIS (MEHT) PAPI	PAPI	PAPI
4	TDZ LGT LEN	NIL	NIL
5	RWY Centerline LGT Length Spacing Colour	NIL	NIL
6	RWY Edge LGT LEN Spacing Colour	White	White
7	RWY End LGT Colour WBAR	Red	Red
8	SWY LGT LEN (m) Colour	NIL	NIL
9	Remarks	NIL	NIL

Tabel 2.2.4 Aeronautical Ground Light

2.2.6 Navigation and Landing Aid

Type of Aid and Category	ID	Frequency	Hours of Operation	Site of Transmitting Antenna Coordinates	Elevation of DME Transmitting Antenna	Remarks
NDB	BS	395 kHz	2300 - 1100	08 18 48.7 S 114 20 06.5 E	197 ft/60 m	NIL

Tabel 2.2.5 Navigation and Landing Light

2.2.7 ATS Unit

Service Designator	call sign	Frequency	Hours of Operation	Remarks
--------------------	-----------	-----------	--------------------	---------

TWR	BLIMBINGSARI TOWER	118.35, 122.65* MHz	2300 - 1100	<i>*Secondary frequency</i>
-----	-----------------------	---------------------------	-------------	---------------------------------

Tabel 2.2.6 ATS Unit

2.2.8 Ruang Udara

1	Designation and lateral limits	BANYUWANGI ATZ: ATZ bounded by lines connecting the following points: 081600S 1140500E 081600S 1142500E 084700S 1142500E 084000S 1140500E 081600S 1140500E
2	Vertical limits	SFC Up to 4000 ft
3	Airspace classification	C
4	ATS unit call sign	Banyuwangi Tower
5	Language	English
6	Transition Altitude	11000 ft / FL 130
7	Hours of applicability	2300 - 1100
8	Remarks	NIL

Tabel 2.2.7 Ruang Udara

2.2.9 Training Area

1. Panggang Bay area

Area	Coordinate	Visual Reference Point	Coordinate Check Point	From BS NDB		Altitude	Border Check Point			
				Bearing	Distance		North	East	South	West
Panggang Bay	08 27 24.00 S 114 19 10.00 E 08 27 24.00 S 114 24 04.00 E 08 32 52.00 S 114 24 05.00 E 08 32 50.00 S 114 19 10.00 E 08 27 24.00 S 114 19 10.00 E	Panggang Bay	08 30 18.78 S 114 21 43.70 E	172 ⁰	11.6 NM	3000FT SFC	Head of the island	Outside coast line of panggang bay	Southern Curve	West Coast line

Tabel 2.2.8 Panggang Bay Area



Gambar 2.2.1 VRP Panggang Bay

2. Plengkung area

Area	Coordinate	Visual Reference Point	Coordinate Check Point	From BS NDB		Altitude	Border Check Point			
				Bearing	Distance		North	East	South	West
Plengkung	08 34 22.00 S 114 15 44.00 E 08 34 22.00 S 114 20 51.00 E 08 39 30.00 S 114 20 51.00 E 08 39 30.00 S 114 15 44.00 E 08 24 22.00 S 114 15 44.00 E	Coast line of Plengkung Beach	08 36 54.73 S 114 18 14.57 E	186 ⁰	18.1 NM	3000FT SFC	Plengkung river	coast line	Sea	Fisherman village

Tabel 2.2.9 Plengkung Area



Gambar 2.2.2 VRP Plengkung

3. Silir Stopan area

Area	Coordinate	Visual Reference Point	Coordinate Check Point	From BS NDB		Altitude	Border Check Point			
				Bearing	Distance		North	East	South	West
Silirstopan	08 35 35.00 S 114 10 11.00 E 08 35 35.00 S 114 15 15.00 E 08 40 35.00 S 114 15 15.00 E 08 40 35.00 S 114 10 11.00 E 08 35 35.00 S 114 10 11.00 E	Silirstopan clive	08 38 08.68 S 114 12 45.81 E	201 ^o	20.6 NM	3000FT SFC	Woods	Silirstopan clive	Sea	Silirstopan stone

Tabel 2.2.10 Silir Stopan Area



Gambar 2.2.3 VRP Silir Stopan

4. Sambirejo area

Area	Coordinate	Visual Reference Point	Coordinate Check Point	From BS NDB		Altitude	Border Check Point			
				Bearing	Distance		North	East	South	West
Sambirejo	08 34 40.00 S	Sambirejo City	08 32 11.75 S 114 13 04.02 E	208°	15 NM	3000FT SFC	Farmfield	Town	Farm field and woods across	Forest
	114 10 34.00 E									
	08 29 40.00 S									
	114 10 34.00 E									
	08 28 45.00 S									
	114 15 40.00 E									
	08 28 45.00 S									
	114 15 40.00 E									
	08 24 00.00 S									
	114 10 34.00 E									

Tabel 2.2.11 Sambirejo Area



Gambar 2.2.4 VRP Sambirejo

5. Cluring area

Area	Coordinate	Visual Reference Point	Coordinate Check Point	From BS NDB		Altitude	Border Check Point			
				Bearing	Distance		North	East	South	West
Cluring	08 24 00.00 S 114 11 38.00 E 08 24 00.00 S 114 16 00.00 E 08 28 45.00 S 114 16 00.00 E 08 28 45.00 S 114 11 38.00 E 08 24 00.00 S 114 11 38.00 E	Cluring city with river	08 26 38.00 S 114 14 20.00 E	221°	10 NM	3000FT SFC	Town	Little forest	Little hill	West forest

Tabel 2.2.12 Cluring Area



Gambar 2.2.5 VRP Cluring

6. Genteng area

Area	Coordinate	Visual Reference Point	Coordinate Check Point	From BS NDB		Altitude	Border Check Point			
				Bearing	Distance		North	East	South	West
Genteng	08 19 24.00 S 114 06 18.00 E 08 19 24.00 S 114 11 21.00 E 08 24 24.00 S 114 11 21.00 E 08 24 25.00 S 114 06 18.00 E 08 19 24.00 S 114 06 18.00 E	Genteng city	08 22 02.49 S 114 08 47.12 E	254 ⁰	11.6 NM	3000FT SFC	Three BTS tower	Rice field	Genteng settlement	West Hills path

Tabel 2.2.13 Genteng Area



Gambar 2.2.6 VRP Genteng

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan

1.	Kepala Airnav KCP Banyuwangi	Aditya Bahtera Putra
----	------------------------------	----------------------

2.	a. ATC Check Controller	Made Arsawiguna Putra
	b. ATC Check Controller	Achmad Teguh E.N.I.
	c. ATC OJT Instructor	Nur Na'imah
	d. ATC OJT Instructor	Siti Nur Khasanah
	e. ATC Pelaksana	Ratih Yuniasari
	f. ATC Pelaksana	Dian Adi Kurniawan
	g. ATC Pelaksana	Freshal Fitran
	h. ATC Pelaksana	Rafael Yonathan B.P.
3.	Aero Comm Officer (ACO)	Kholid Saifurrohman A.
4.	Teknisi Telekomunikasi dan Navigasi	Grazena Ulta Aley Andro Irawati Lestari
5.	Teknisi Listrik	Ardi Reka Putra R. Dimas Hero S.
6.	Aviation Security	Ibnu Sina Murti Mudori Munawir
7.	Pegawai Outsourcing	Mualim Dendy Wibowo

Tabel 2.3.1 Struktur Organisasi Perusahaan

BAB III TINJAUAN TEORI

3.1 Tinjauan Teori

Pelayanan pemanduan ruang udara di sekitar Bandar Udara Internasional Banyuwangi selama melaksanakan OJT selama 6 bulan di *Aerodrome Control Tower*. Daerah tanggung jawab dari Banyuwangi *Aerodrome Control Tower* adalah vicinity Bandar Udara Internasional Banyuwangi.

Fungsi pelayanan pemanduan ruang udara bandar udara yang dilaksanakan Banyuwangi *Aerodrome Control Tower* adalah memberikan informasi dan izin kepada pesawat udara yang berada dalam tanggung jawabnya untuk menjamin keselamatan, keteraturan serta kelancaran lalu lintas penerbangan di sekitar Bandar Udara Internasional Banyuwangi dengan tujuan mencegah tabrakan antara:

- a. pesawat udara yang terbang didalam zona lalu lintas Bandar Udara Internasional Banyuwangi dan daerah pergerakannya termasuk sirkuit lalu lintas bandar udara;
- b. pesawat udara yang beroperasi di daerah pergerakan;
- c. pesawat udara yang mendarat dan lepas landas;
- d. pesawat udara dengan kendaraan di daerah pergerakan; dan
- e. pesawat udara di daerah pergerakan dengan halangan di daerah tersebut.

Petugas pemandu lalu lintas penerbangan bandar udara harus secara terus menerus mengawasi operasi penerbangan di sekitar Bandar Udara Internasional Banyuwangi dan juga kendaraan serta orang-orang yang akan melintas di daerah pergerakan.

3.2 Prosedur Pemberian Pelayanan Operasi Lalu Lintas Udara

3.2.1 Prosedur Umum

- a. Personil ATS yang bertugas (TWR atau ATS RO) melakukan koordinasi operasional dengan Penyelenggara Sekolah Penerbang melalui koordinator latihan yang ditunjuk sebagai perwakilan;
- b. Dalam pelaksanaan kegiatan pelatihan terbang, seluruh personil harus mengikuti jadwal pelatihan yang telah ditetapkan pada BAB III SOP Pelayanan Kegiatan Pelatihan Terbang ini (contoh terlampir);
- c. Ijin diberikan berdasarkan kondisi traffic, berdasarkan analisa petugas ATC terkait keselamatan, dan kondisi cuaca;
- d. Sequence dalam kondisi normal diberikan kepada pesawat terbang komersil kemudian pesawat yang melakukan kegiatan pelatihan terbang;
- e. Hanya satu pesawat latih yang diijinkan menempati training area pada suatu waktu;
- f. Pesawat yang beroperasi pada overhead station harus dibedakan ketinggiannya;
- g. Pesawat latih yang terbang di training area, harus tetap berada di dalam boundary area tersebut selama kegiatan terbang latih;
- h. Reduce separasi vertical antar pesawat latih minimal 500 feet;
- i. Separasi vertical standard antara pesawat latih (VFR) dan non pesawat latih (IFR) adalah 1000 feet;
- j. Petugas ATC harus selalu memonitor pergerakan traffic pesawat dan memberikan traffic information apabila dalam pergerakannya pesawat diperkirakan conflict;
- k. Pesawat yang melakukan kegiatan pelatihan terbang dapat diijinkan take off tidak melalui beginning of the runway, hal

ini dapat menyesuaikan aircraft performance masing-masing pesawat dan untuk me-reduce separasi (between traffic departure and between arrival-departure).

3.2.2 Flight Procedure

a. Outbound procedure

- IFR: *No IFR traffic;*
- VFR: *After take-off intercept VFR route maintain or below 4000 feet or as instructed by ATC.*

b. Inbound Procedure

- IFR: *Follow NDB Approach Runway 26 or as instructed by ATC (terlampir).*
- VFR: *Follow VFR route maintain or below 4000 feet proceed to overhead station (put runway in use / left or right circuit) maintain 1500 feet then join aerodrome traffic circuit or as instructed by ATC.*

3.2.3 Procedure in aerodrome traffic circuit and altitude

a. Aerodrome Traffic Circuit

- Runway 08 : *Left and right-hand traffic circuit*
- Runway 26 : *Left and right-hand traffic circuit*
- Visual checkpoint : *(terlampir).*

b. Aerodrome Traffic Circuit for Rotary Wing Aircraft

- Direction 08 : *Left and right-hand traffic circuit*
- Direction 26 : *Left and right-hand traffic circuit*

c. Circuit Altitude

- *Non jet aircraft* : 1000 feet
 - *Jet aircraft* : 1500 feet
 - *Rotary wing A/C* : 500 feet (below 1000 feet)
- *refer to QNH

3.2.4 Local Traffic Prosedure

a. Start-up procedure

- Ijin untuk melakukan *start-up engine* dapat diberikan apabila pesawat telah melengkapi persyaratan administrasi (telah mengisi FPL, mendapat alokasi untuk dapat melaksanakan kegiatan pelatihan terbang);
- Informasi yang diberikan adalah berupa *approval start-up engine*, informasi *temperature* dan *dew point*, serta informasi lain yang diperlukan (dapat berupa *exercise* yang akan dilaksanakan dan POB).

b. Taxi procedure

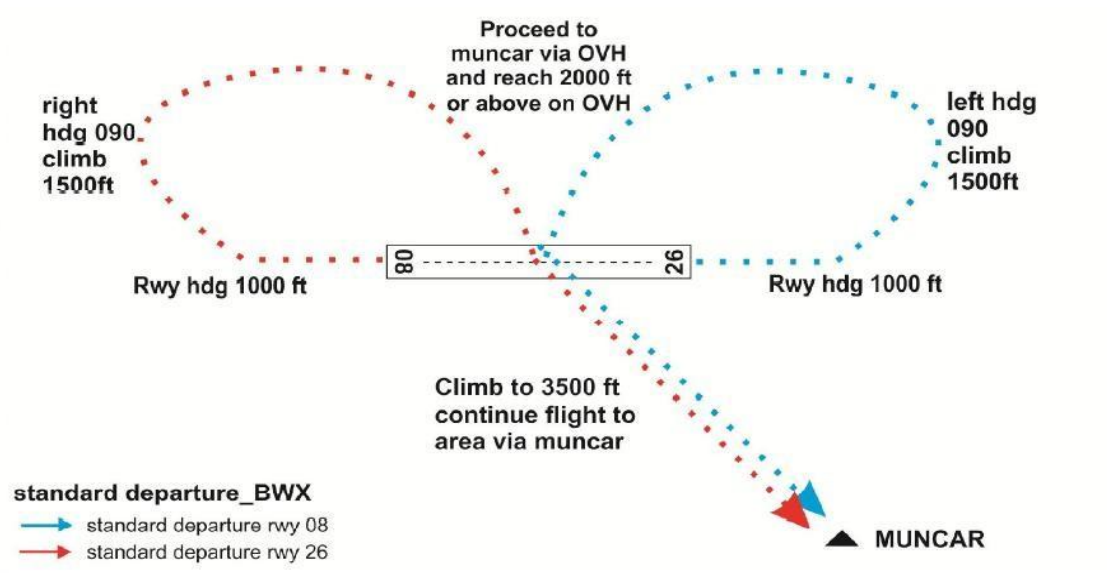
- Ijin *taxi* dapat diberikan ketika pesawat melapor siap untuk melakukan *taxi*;
- Ijin *line up* dapat diberikan ketika pesawat menyatakan *ready line up* maupun ketika kondisi *traffic* memungkinkan;
- Bagi *arrival traffic*, setelah *landing* agar segera diinstruksikan untuk meninggalkan *runway*.

c. Standard Departure Procedure (Fix Wing Traffic to Training Area)

- *Runway 08: After take-off maintain runway heading until 1000 feet make 0900 turn to the left climb to*

1500 feet proceed to training area via overhead at or above 2000 feet and gate point MUNCAR then climb at or below 3500 feet or as instructed by ATC;

- *Runway 26: After take-off maintain runway heading until 1000 feet make 0900 turn to the right climb to 1500 feet proceed to training area via overhead at or above 2000 feet and gate point MUNCAR and climb at or below 3500 feet or as instructed by ATC;*
- *Estimate time leaving maybe request when aircraft reach the training area.*

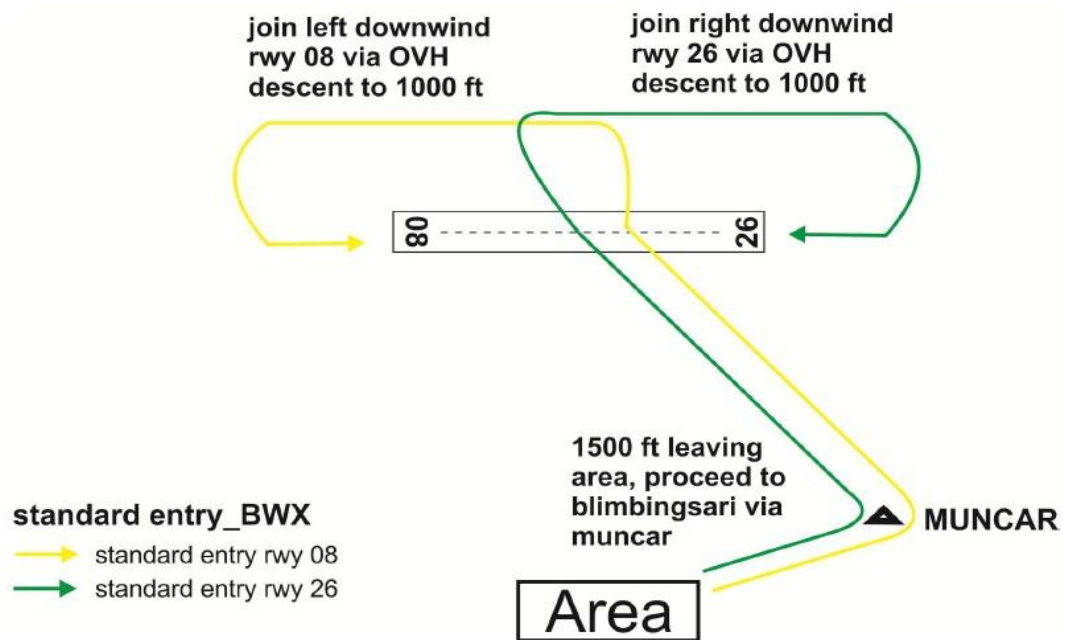


Gambar 3.2.1 Standard Departure

d. Standard Entry Procedure (Fix Wing Traffic from training area)

- *Runway 08 From Training Area: Proceed to overhead station via gate point MUNCAR maintain 1500 feet, then downwind leg maintain 1000 feet and decreasing, or as instructed by ATC.*

- *Runway 26 From Training Area: Proceed to overhead station via gate point MUNCAR maintain 1500 feet, then right downwind leg maintain 1000 feet and decreasing, or as instructed by ATC.*



Gambar 3.2.2 Standard entry

3.2.5 Communication failure Procedure

Apabila petugas ATC tidak dapat melakukan komunikasi sebagaimana mestinya dengan pesawat (diindikasikan communication failure), tindakan yang harus diambil adalah sebagai berikut:

- Setelah diindikasikan/diperkirakan bahwa hubungan komunikasi terputus, segera pastikan apakah pesawat dapat menerima pesan dari ATC atau tidak, yaitu dengan melakukan pengecekan radio “radio check procedure”, kemudian melakukan acknowledge procedure dengan menginstruksikan pesawat untuk rocking wing atau switching landing light ketika pesawat sudah berada di vicinity aerodrome. Hal ini

dapat dilakukan dengan menggunakan kalimat *“If You Read Me Acknowledge by Rocking your*

Wing” atau jika pesawat ada di final course area *“Acknowledge by*

Switching Your Landing Light Twice” sebagai isyarat acknowledge;

- b. Jika ada respon berarti pesawat hanya mengalami Transmitter Failure, pesawat dapat dihandle seperti normal. Jika tidak ada respon, berarti pesawat mengalami receiver failure atau dianggap total failure.
- c. Pesawat yang mengalami communication failure harus dipisahkan dengan pesawat lain. Asumsi yang digunakan oleh petugas ATC bahwa pesawat tersebut akan melakukan prosedur sebagai berikut:
 - Dalam kondisi cuaca VMC:
 - Pesawat akan terus terbang VMC
 - Mendarat di bandar udara terdekat dan sesuai ukurannya.
 - Segera melaporkan pendaratannya kepada unit ATC yang
 - Dalam kondisi IMC:
 - Pesawat terbang sesuai *Flight Plan* menuju NAVAID bandara tujuan, maintain ketinggian terakhir, lalu membuat holding diketinggian tersebut.
 - Mulai turun meninggalkan ketinggian terakhir pada waktu sedekat mungkin dengan ETA atau EAT (jika sudah diterima);
 - Melakukan Instrument Approach Procedure

- Mendarat, jika memungkinkan dalam kurun waktu 30 menit setelah ETA atau EAT mana yang lebih lambat. Jika dalam kurun waktu tersebut pesawat belum juga mendarat, dinyatakan kondisi darurat Uncertainty Phase.

d. Pesawat yang diasumsikan mengalami *Total Failure* dan *Transmitter Failure*, ketika telah memasuki *Vicinity Aerodrome* Bandar Udara Banyuwangi atau yang masih berada dalam area pergerakan Bandar Udara Banyuwangi dapat dihandle menggunakan *Lamp Signal* dari *Tower* dengan *signal* sebagai berikut:

Aircraft in Flight:

- *Steady Green* : *Cleared to Land.*
- *Steady Red* : *Give way to another aircraft and continue circling.*
- *Green Flashes* : *Return for Landing.*
- *Red Flashes* : *Aerodrome unsafe, do not land.*
- *White Flashes* : *Land at this aerodrome and proceed to apron.*

Aircraft on The Ground:

- *Steady Green* : *Cleared for Take Off.*
- *Steady Red* : *Stop.*
- *Green Flashes* : *Cleared to Taxi.*
- *Red Flashes* : *Taxi cleared of landing area in use.*
- *White Flashes* : *Return to starting point on the aerodrome.*

e. Menggunakan Bendera (Hijau – *Cleared*, Merah – *Go Around*);

f. Communication Failure from Training Area

Pilot:

- Setting Squawk 7600;

- Mencoba menghubungi Blimbingsari Tower via telepon (0333) 6370007 apabila dimungkinkan;
- Menuju ke aerodrome circuit pattern sisi selatan descend ke 1000 feet sesuai estimate time leaving training area;
- Menyampaikan informasi dan tindakan secara searah (transmission blind) dengan asumsi ATC masih bisa menerimanya.
- Di downwind leg lakukan orbit untuk memberikan waktu kepada ATC mengatur traffic dan separasi pesawat yang lain, perhatikan windshock dan pergerakan traffic yang ada di aerodrome circuit pattern untuk menentukan runway yang sesuai untuk landing;
- Setelah orbit selesai dan mengetahui kondisi traffic di aerodrome circuit pattern, ikuti visual signal dari ATC untuk landing clearance dan berikan isyarat (Rocking wing/Flashing landing light) sebagai tanda memahami (acknowledge);
- Laporkan pendaratan sesegera mungkin kepada ATS unit.

ATC:

- Memberikan separasi dan memisahkan antara pesawat udara yang mengalami communication failure dengan pesawat udara yang lain, berdasarkan anggapan bahwa pesawat udara yang mengalami communication failure mengikuti prosedur communication failure diatas;
- Informasi penting harus tetap disampaikan secara searah (blind transmission) dengan asumsi pesawat masih dapat menerimanya;

- Informasi terkait harus disampaikan kepada pesawat lain yang berada di sekitar pesawat udara yang mengalami communication failure;
- Penggunaan Gun Light sebagai alternatif komunikasi untuk memberikan landing clearance ketika pesawat berada di aerodrome traffic circuit.

g. One Way Communication Failure (transmitter failure)

PILOT:

Ikuti informasi, intruksi dan clearance yang diterima dari ATC dan lakukan isyarat (Rocking wing/flashing landing light) sebagai tanda menerimanya

ATC:

- Memberikan separasi antara pesawat udara yang mengalami communication failure dengan pesawat udara yang lain, berdasarkan informasi yang diterima dari pesawat tersebut;
- Bila diketahui pesawat dapat menerima berita, sampaikan informasi, intruksi dan clearance sebagaimana kondisi normal dengan tetap memperhatikan isyarat memahami (acknowledge) dari pesawat.

3.2.6 Lost Position Procedure

- a. Menginstruksikan kepada pesawat untuk melakukan prosedur *holding* pada posisi terakhir dengan ketinggian 3500 *feet* atau ketinggian lain yang memungkinkan dan dirasa paling aman;
- b. Memberitahukan dan berkoordinasi dengan operator terkait untuk memberikan pemanduan kepada pesawat tersebut;

- c. Meminta bantuan kepada *adjacent unit* yang terkait untuk mengetahui posisi pesawat, serta bantuan *radar vectoring* apabila dimungkinkan (Bali APP);
- d. Setelah posisi pesawat diketahui, pesawat dapat dipandu untuk kembali menuju Bandar Udara Banyuwangi baik secara langsung maupun dengan bantuan unit lain yang terkait dengan pelayanan lalu lintas penerbangan.
- e. Apabila pemanduan dirasa tidak dimungkinkan segera koordinasikan dengan flying school terkait untuk dilakukan penjemputan.

3.2.7 Bad weather procedure

Weather Below Minima (CASR Part 91, ATM Doc.)

- a. *Visibility*:
 - VFR *flight*: 4,8 Km
 - IFR *Flight*:
 - Aircraft with 2 engines or less except helicopter: 1,6 km (*take off*)
 - Aircraft with more than 2 engines: 800 m (*take off*)
 - Helicopter: 800 m (*take off*)
- b. Jika kondisi weather below minima diperkirakan akan terjadi, koordinator sekolah terbang latih harus saling berkoordinasi dengan ATC yang bertugas memanggil pulang seluruh pesawat latih kembali ke Bandar Udara Banyuwangi untuk landing.

3.2.8 Stalling procedure

Prosedur ketinggian ini hanya berlaku pada wilayah vicinity, dimana petugas ATC dimungkinkan melihat pesawat yang ada

diwilayah aerodrome traffic circuit. Hal- hal yang perlu dilakukan apabila didapati pesawat diperkirakan mengalami stall / kehilangan ketinggian:

- a. Petugas ATC harus selalu memonitor pergerakan pesawat yang ada di aerodrome traffic circuit khususnya wilayah final dan upwind;
- b. Apabila didapati pesawat yang diindikasikan kehilangan ketinggian / stall petugas ATC segera melakukan konfirmasi kepada pesawat yang bersangkutan dengan menanyakan apakah sedang dalam exercise atau butuh assistant (bantuan) karena suatu permasalahan;
- c. Petugas ATC memberikan prioritas kepada pesawat yang sedang mengalami stall;
- d. Petugas ATC menginformasikan dan menjauhkan pesawat lain disekitar pesawat yang mengalami stall;
- e. Petugas ATC berkoordinasi dengan pihak-pihak lain yang bersangkutan untuk memberikan bantuan / assist (PKPPK, MEDIC, OPERATOR, ETC);
- f. Petugas ATC membuat catatan / laporan kejadian.

3.2.9 Emergency Procedure

Keadaan yang dikategorikan sebagai fase emergency dapat ditentukan dalam beberapa fase, yaitu:

- a. Uncertainty phase atau INCERFA:
 - Bila dalam waktu 30 menit atau dari sejak pertama kali usaha berkomunikasi dilakukan, tidak ada berita tentang pesawat udara tersebut.
 - Bila dalam waktu 30 menit dari Estimated Time of Arrival (ETA) belum/gagal mendarat.

b. Alert phase atau ALERFA

- Usaha-usaha untuk berkomunikasi dengan pesawat udara dan mencari informasi dari sumber lain tidak berhasil.
- Telah diterima informasi yang menyatakan bahwa pesawat udara telah mengalami kerusakan, namun tidak sampai memerlukan pendaratan darurat.
- Diketahui/diyakini bahwa pesawat udara mengalami gangguan yang membahayakan operasi penerbangan.
- Pesawat udara telah diberikan landing clearance, namun belum/gagal mendarat dalam waktu 5 menit dari perkiraan waktu mendarat dan tidak ada lagi hubungan komunikasi radio dengan pesawat udara tersebut.

c. Distress phase atau DESTRESFA

- Usaha-usaha lebih lanjut untuk berkomunikasi dengan pesawat udara dan mencari informasi dari sumber lain tidak berhasil serta telah sampai pada perkiraan bahwa kemungkinan pesawat udara dalam keadaan bahaya (distress).
- Diperkirakan bahan bakar pesawat udara telah habis atau tidak cukup bagi pesawat udara tersebut untuk mencapai tujuan/tempat pendaratan alternatif.
- Telah diterima informasi yang menyatakan bahwa pesawat terbang telah mengalami kerusakan dan akan melakukan pendaratan darurat.

- Telah diterima informasi atau telah mendapat kepastian bahwa pesawat udara akan/telah mengadakan pendaratan darurat kecuali apabila ada kepastian bahwa pesawat udara beserta isinya tidak terancam bahaya dan tidak memerlukan pertolongan segera.

d. Pesawat udara dapat diduga atau dianggap mengalami emergency apabila:

- Tidak ada hubungan radio komunikasi pada saat seharusnya hubungan komunikasi radio terjadi.
- Hubungan komunikasi terputus.
- Ada laporan penerbang bahwa terjadi mal-fungsi atas instrumen di pesawat udara.
- Adanya ancaman bom
- Ada ancaman/tindakan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum (unlawful interference);
- Ada keterlambatan tiba di posisi yang telah ditentukan atau keterlambatan tiba di satu bandara tujuan tanpa ada berita.
- Adanya kode berita penerbangan atau komunikasi radio yang diawali dengan kata-kata:

MAY DAY, MAY DAY untuk *distress communication*.

PAN PAN atau PAN PAN MEDICAL untuk
urgency communication

- e. Pesawat udara yang sedang mengalami situasi *emergency* atau patut diduga sedang mengalami situasi *emergency* harus diberikan prioritas utama (*priority*).
- f. Dalam menghadapi situasi *emergency* petugas ATC harus melakukan koordinasi dengan unit-unit terkait dan melaporkan kejadian tersebut pada kesempatan pertama kepada *Supervisor/ Senior ATC on duty/ chief of ATC/ Kepala Cabang* untuk diteruskan informasinya kepada pihak-pihak terkait;
- g. Jika diketahui suatu pesawat udara sedang mengalami situasi *communication failure*, petugas ATC memberi tahu *adjacent* ATS unit yang akan dilewati dan memberi prioritas kepada pesawat udara dimaksud;
- h. Bilamana diterima laporan dari penerbang yang menerima/ menangkap adanya signal *Emergency Locator Beacon* (ELBA) dipesawatnya, petugas ATC wajib mencatat posisi dan waktu signal tersebut diterima serta segera melaporkan hal tersebut kepada pihakpihak berwenang (BASARNAS, KNKT, Chief Of ATC).
- i. Berikut adalah informasi yang harus disampaikan dalam keadaan *emergency*:

Pilot:

- Sifat atau jenis *emergency*
- Permintaan pilot
- Posisi ketinggian dan arah (*heading*)
- Penunjuk yang dapat terlihat

- Jumlah penumpang di pesawat
- Jumlah fuel (bahan bakar) yang tersisa

ATC:

Respon seorang ATC terkait situasi darurat akan bervariasi sesuai dengan situasi yang terjadi. ATC perlu melakukan tindakan-tindakan yang relevan dengan situasi tersebut. Berikut adalah tindakantindakan yang dapat diambil mengenai pesawat dalam keadaan emergency (darurat):

- Menerima dan menanggapi pernyataan situasi *emergency* (darurat) pilot dengan segera;
 - Memberikan prioritas pelayanan kepada pesawat yang mengalami keadaan *emergency* (darurat);
 - Memberikan instruksi sesuai dengan keadaan, dan instruksi tersebut disampaikan dengan cara yang sederhana agar mudah dipahami;
 - Mencatat informasi yang diterima, tindakan yang diambil dan waktu kejadian tersebut;
 - Mendistribusikan informasi keadaan *emergency* (darurat) pesawat kepada:
 - a. Unit penyelamatan dan pemadam kebakaran (PKP-PK).
 - b. Kepala Cabang/ *Chief of ATC/ Supervisor/* Senior ATC yang bertugas.
 - c. Sekolah terbang terkait.
- j. Unit ATS harus selalu berkoordinasi dengan berbagai unit terkait, dan berupaya semaksimal mungkin untuk membantu setiap pesawat yang mengalami situasi emergency (darurat).

3.2.10 Communication Procedure

Komunikasi dilakukan menggunakan peralatan radio yang terstandarisasi, serta menggunakan English language sesuai dengan phraseology yang ditentukan pada *document 4444 chapter 12* (terlampir).

1) Laporan Pilot Kepada ATC

- Berada di reporting point atau gate point.
- Mencapai dan Meninggalkan area latihan (pilot juga diharuskan memberitahu estimate time leaving area).
- Melaporkan kondisi secara priodik setiap 30 menit selama di area latihan.
- Di setiap titik yang diminta oleh ATC untuk keperluan separasi, atau pemberian traffic info.

2) Isi Laporan

- Call Sign
- Ketinggian terbang
- Posisi di/ mendekati/ mencapai/ meninggalkan area latihan / reporting point
- Heading atau crossing radial
- Informasi lain yang dianggap perlu atau yang diminta oleh ATC

3.3 Kegiatan Pelatihan Terbang

3.3.1 Jadwal kegiatan pelatihan terbang

No	Hari	Waktu	Keterangan
1	Senin – Jumat	23.00 – 09.00 UTC	*Kegiatan pelatihan terbang touch and go (Circuit) tidak diperbolehkan pada waktu sholat jumat; *Kegiatan pelatihan terbang VFR night flight mengacu pada point “3.4 VFR Night Flight”
2	Sabtu	23.00 – 05.00 UTC	*Kegiatan pelatihan terbang diuar jam yang telah ditentukan, dapat dikoordinasikan terlebih dahulu.
3	Minggu dan hari libur nasional	-	*Tidak ada kegiatan pelatihan terbang; *Jika penyelenggara sekolah penerbang ingin melakukan kegiatan terbang latih pada hari tersebut, dapat mengajukan kepada pihak-pihak terkait sesuai prosedur yang berlaku.

Tabel 3.3.1 Jadwal kegiatan pelatihan terbang

Keterangan :

- a. Jadwal harian terbang latih yang dikirimkan perwakilan penyelenggara sekolah penerbang kepada ATS Reporting Office Unit PERUM LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Banyuwangi, paling lambat 1 hari sebelum pelaksanaan (paling lambat pukul 09.00 UTC) untuk kemudian diproses menjadi jadwal terbang esok hari;

- b. Kegiatan terbang latih dapat dilaksanakan jika kondisi traffic, dan cuaca memungkinkan (VMC);
- c. Segala perubahan jadwal terbang latih harus diinformasikan paling lambat 1 jam sebelumnya.

3.3.2 Jenis Kegiatan Pelatihan Terbang

a. *Engine Fail After Take Off* (EFATO)

Yaitu pelatihan bagi awak pesawat dengan diasumsikan pada kondisi mesin pesawat mati (*engine fail*) sesaat setelah pesawat *take off* dengan tetap menyesuaikan kondisi traffic yang ada. Awak pesawat harus menginformasikan kepada ATC on duty saat melaksanakan kegiatan (*exercise*), apabila tidak didapati informasi petugas ATC dapat mengkonfirmasi apakah pesawat sedang melakukan kegiatan (*exercise*) ini.

a) Penggunaan runway 08

Setelah pesawat *touch and go* atau *take off* melakukan kegiatan (*exercise*) ini hingga pesawat pada posisi *upwind* dan *crosswind leg / right crosswind leg* lalu kembali pada kondisi normal (*circuit altitude*) pada posisi *downwind leg / right downwind leg*.

b) Penggunaan runway 08

Setelah pesawat *touch and go* atau *take off* melakukan kegiatan (*exercise*) ini hingga pesawat pada posisi *upwind* dan *right crosswind leg / crosswind leg* lalu kembali pada kondisi normal (*circuit altitude*) pada posisi *right downwind leg / downwind leg*

b. *Low Level Circuit*

Yaitu pelatihan bagi awak pesawat untuk terbang pada ketinggian (500 *feet refer to QNH*) atau (700 *feet refer to QFE*) pada *aerodrome traffic circuit* dan dengan jarak per bagian dalam *circuit pattern* yang lebih pendek, hal ini dapat dilakukan apabila kondisi traffic memungkinkan.

a) Penggunaan runway 08

Pelaksanaan bagi pesawat *take off*,
Apabila pesawat yang akan melakukan pelatihan ini meminta ijin kepada petugas ATC, maka ijin dapat diberikan apabila kondisi traffic dirasa memungkinkan oleh petugas ATC. Pelaksanaan pelatihan ini dapat menggunakan *left circuit pattern* maupun *right circuit pattern*.

Pelaksanaan bagi pesawat *touch and go*,
Apabila pesawat yang akan melakukan pelatihan ini meminta ijin kepada petugas ATC (normalnya di posisi di *downwind*), maka ijin dapat diberikan apabila kondisi traffic dirasa memungkinkan oleh petugas ATC. Pelaksanaan pelatihan ini dapat menggunakan *left circuit pattern* maupun *right circuit pattern*

b) Penggunaan runway 26

Pelaksanaan bagi pesawat *take off*,
Apabila pesawat yang akan melakukan pelatihan ini meminta ijin kepada petugas ATC, maka ijin dapat diberikan apabila kondisi traffic dirasa

memungkinkan oleh petugas ATC. Pelaksanaan pelatihan ini dapat menggunakan *left circuit pattern* maupun *right circuit pattern*.

Pelaksanaan bagi pesawat *touch and go*,
Apabila pesawat yang akan melakukan pelatihan ini meminta ijin kepada petugas ATC (normalnya di posisi di *downwind*), maka ijin dapat diberikan apabila kondisi traffic dirasa memungkinkan oleh petugas ATC. Pelaksanaan pelatihan ini dapat menggunakan *left circuit pattern* maupun *right circuit pattern*

c. Short Approach

Yaitu pelatihan bagi awak pesawat dengan pendekatan pada jarak lebih pendek dari pada jarak pendekatan normal sebagai simulasi saat keadaan darurat. Hal ini dapat dilakukan apabila kondisi traffic dirasa memungkinkan oleh petugas ATC. Ijin untuk pelatihan ini dapat diberikan apabila:

- Separasi antar pesawat dapat dijaga;
- Pesawat visual dengan traffic yang ada;
- Petugas ATC visual dengan pesawat dan traffic disekitarnya;
- *Traffic information* telah diberikan.

d. Force Landing

Yaitu pelatihan bagi awak pesawat untuk melakukan pendaratan darurat, hal ini dapat dilakukan dengan memperhatikan kondisi traffic terkini, dengan ketentuan:

- Dalam pelaksanaan pelatihan *force landing* harus mendapatkan *released* atau persetujuan ATC on duty terlebih dahulu;
- Ijin pelaksanaan pelatihan *force landing* / pendaratan darurat dapat diberikan apabila terdapat maksimal traffic di circuit adalah 3 pesawat;
- Petugas ATC harus memastikan separasi antar pesawat dapat dijaga dan memberikan *traffic information* kepada traffic yang ada;

a) Penggunaan runway 08

Pesawat meminta ijin melakukan pelatihan ini saat pada ketinggian 3000 feet di atas bandara / *Overhead Station* / *Over* NDB BS. Setelah mendapatkan ijin, pesawat melakukan pelatihan pendaratan darurat dengan meninggalkan ketinggian 3000 *feet* menuju *circuit altitude* pada daerah *final* melalui *right base* dengan memperhatikan traffic yang ada di normal *circuit pattern*. Pelaksanaan pelatihan ini membutuhkan waktu rata-rata 3 menit dengan traffic maksimal 3 pesawat di *circuit*.

b) Penggunaan runway 26

Pesawat meminta ijin melakukan pelatihan ini saat pada ketinggian 3000 *feet* di atas bandara / *Overhead Station* / *Over* NDB BS. Setelah mendapatkan ijin, pesawat melakukan pelatihan pendaratan darurat dengan meninggalkan ketinggian 3000 *feet* menuju *circuit altitude* pada daerah *final* melalui *base leg* dengan

memperhatikan traffic yang ada di *right hand circuit pattern*. Pelaksanaan pelatihan ini membutuhkan waktu rata-rata 3 menit dengan traffic maksimal 3 pesawat di *circuit*.

e. *Stop and Go*

Adalah pelatihan pesawat untuk melakukan *landing / full stop* dan menuju ke *line up position* lagi serta dilanjutkan dengan *take off*. Hal ini bisa dilakukan saat traffic dibelakangnya berada paling dekat di *base leg* atau *right base leg*. Pelatihan ini hanya bisa dilakukan sekali dan langsung dilanjutkan dengan *take off* sesuai ijin ATC.

f. *Aborted Take Off*

Pelatihan bagi awak pesawat untuk melakukan simulasi gagal tinggal landas dikarenakan berbagai sebab seperti penunjuk instrumen yang tidak sesuai dengan ketentuan dalam pedoman penerbangan atau ada hambatan di tengah landasan baik berupa orang maupun kendaraan yang sedang menyeberang dan lain-lain. Pelatihan ini bisa dilakukan maksimum 3 kali sepanjang runway, dalam pelaksanaan pelatihan ini harus ada jaminan bahwa pesawat yang di belakang masih berada maksimum di *downwind* atau *rightdown wind* serta harus mendapat ijin ATC terlebih dahulu.

g. *Touch and Go*

Dalam pelaksanaan pelatihan *touch and go* jumlah maksimal traffic yang diijinkan di *circuit* adalah 3 pesawat dan setiap awak pesawat harus memonitor pergerakan traffic di *circuit*.

Jika dalam pelaksanaannya terdapat komersil flight yang akan mendarat menggunakan visual approach, maka:

- a) Penggunaan runway 08 saat terdapat penerbangan komersil Pesawat komersil menggunakan right hand circuit dan pesawat latih berada di left hand circuit dengan maksimal jumlah traffic adalah 2 untuk holding diketinggian yang sama. Kondisi lain dapat berbeda dan menyesuaikan instruksi ATC on duty dengan tetap memperhatikan kaidah separasi.
- b) Penggunaan runway 26 saat terdapat penerbangan komersil Pesawat komersil menggunakan left hand circuit dan pesawat latih berada di right hand circuit dengan maksimal jumlah traffic adalah 2 untuk holding diketinggian yang sama. Kondisi lain dapat berbeda dan menyesuaikan instruksi ATC on duty dengan tetap memperhatikan kaidah separasi.

h. Instrument Approach Training

Kegiatan instrument approach training dapat dilakukan dengan kondisi:

- Jumlah maksimal traffic di circuit pattern adalah dua pesawat;
- Pesawat yang melaksanakan instrument approach training mengikuti NDB approach chart yang berlaku (terlampir);
- Pesawat yang melaksanakan instrument approach training (NDB approach) dengan runway in use 08,

melanjutkan dengan circling procedure melalui south circuit pattern atau sesuai instruksi petugas ATC;

- Petugas ATC harus selalu memonitor pergerakan traffic dan memberikan traffic information.

3.3.3 Cross Country

Kegiatan pelatihan pesawat terbang menuju bandara lain sesuai dengan silabus pendidikan dapat diklasifikasikan menjadi short distance, medium distance dan long distance. Seluruh penerbangan cross country yang dilakukan harus:

- Melalui VFR corridor / VFR Route yang telah ditetapkan.
- Mendapatkan ijin dari ATS unit bandara setempat, dan bandara tujuan.
- Menyampaikan secara lengkap checkpoint yang akan dilalui ketika mengisi FPL.

NO	ROUTE	DISTANCE	REMARK
1	WADY-WART	±94 NM	Short Cross Country
2	WADY-KUBUTAMBAHAN-WADY	±92 NM	Short Cross Country
3	WADY-WARR	±151 NM	Medium Cross Country
4	WADY-WADL	±134 NM	Medium Cross Country
5	WADY-WADS	±190 NM	Medium Cross Country
6	WADY-TANJUNG BATU TIGA-WADY	±191 NM	Medium Cross Country
7	WADY-TEDJAKULA-WADY	±133 NM	Medium Cross Country
8	WADY-PROBOLINGGO-WADY	±204 NM	Long Cross Country
9	WADY-WAHS	±275 NM	Long Cross Country

Tabel 3.3.2 Rute Cross Country

- * *Short Cross Country* (50-100 NM)
- * *Medium Cross Country* (101-200 NM)
- * *Long Cross Country* (*more than 200 NM*)

3.3.4 VFR Night Flight

Kegiatan terbang latihan malam atau training VFR night flight adalah kegiatan latihan touch and go di sekitar wilayah Bandar Udara Banyuwangi (circuit area) yang dilakukan setelah kondisi sunset sesuai dengan peraturan CASR part 61, 91, 121, dan 135. Dengan persyaratan:

- a. Penyelenggara sekolah penerbang harus dipastikan mendapatkan waiver dari DGCA (sifat waiver sekali dan berlaku untuk kegiatan selanjutnya);
- b. Harus mendapatkan persetujuan dari Penyedia Pelayanan Jasa Bandar Udara Banyuwangi dan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan PERUM LPPNPI KCP Banyuwangi;
- c. Penyelenggara sekolah penerbang harus dipastikan mengajukan surat permohonan sebagai dasar penerbitan NOTAM, diajukan kepada Penyedia Pelayanan Bandar Udara Banyuwangi dan mengisi form permohonan raw data Perum LPPNPI KCP Banyuwangi sebagai dasar perpanjangan jam operasi bandar udara, selambat-lambatnya satu jam sebelum pelaksanaan;

- d. Kegiatan pelatihan terbang dapat dilaksanakan dari kondisi sunset hingga waktu yang telah disepakati oleh pihak Penyedia Pelayanan Jasa Bandar Udara Banyuwangi dan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Perum LPPNPI KCP Banyuwangi;
- e. Kegiatan pelatihan terbang hanya dilakukan untuk touch and go di circuit pattern dan siswa penerbang wajib didampingi instruktur on duty;
- f. Jumlah Traffic maksimal yang diperbolehkan dalam satu waktu adalah tiga pesawat training;
- g. Runway yang digunakan adalah runway 26 dan runway 08, dengan diutamakan north circuit pattern serta fasilitas Air Field Lighting System;
- h. Visual Reference Point untuk terbang malam adalah sebagai berikut:

Position	Check point runway 08	Check point runway 26	Altitude	Time lapsed
Upwind		Village Light	500 ft	1 Minute
Right Crosswind		Rogojampi Highway	700 – 800 ft	40 Second
Right Downwind		Dark Side Between Fish Ponds's Light	1000 ft	1 Minute 30 Second

Right Base		Over The Sea	800 ft	1 Minute 20 Second
Final		Coastline	400 ft	50 Second

Tabel 3.3.3 VFR night flight

- i. Kegiatan terbang latih hanya dapat dilakukan apabila keadaan cuaca memungkinkan (VMC) sesuai dengan CASR Part 91 point 91.155;
- j. Apabila kondisi diyakini atau diperkirakan weather below minima, Petugas ATC segera menginstruksikan pesawat untuk melakukan pendaratan.

BAB IV PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

PERUM LPPNPI KCP BANYUWANGI yang memiliki tanggung jawab terhadap pelayanan lalu lintas penerbangan di Bandar Udara Banyuwangi yang terdiri dari:

- a. Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan (*Aerodrome Control Service*)
- b. Pelayanan Telekomunikasi dan Navigasi Penerbangan

Di dalam Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan (*Aerodrome Control Services*), PERUM LPPNPI KCP BANYUWANGI memiliki tanggung jawab terhadap pemberian izin dan informasi yang berada dalam lingkup ruang udara Banyuwangi sehingga terciptanya keamanan, kelancaran serta keteraturan pergerakan lalu lintas udara dengan tujuan mencegah tabrakan antara:

1. Pesawat yang terbang di area tanggung jawab dari *Aerodrome Control Services*, termasuk dengan yang berada di *Aerodrome Circuits*
2. Pesawat yang beroperasi pada *manouvering area*
3. Pesawat yang akan *landing* maupun *take-off*
4. Pesawat yang berada pada *manouvering area* dan rintangan di area tersebut

Selain dari pemberian Pelayanan Lalu Lintas Udara, Unit ATC bandara Banyuwangi memiliki tugas untuk memeriksa dan mengirim dokumen berupa *Flight Plan* ketika akan melaksanakan penerbangan dikarenakan terbatasnya *Briefing Officer*.

4.2 Jadwal

Adapun jadwal pelaksanaan kegiatan OJT (*On the Job Training*) Program Diklat Diploma III Lalu Lintas Udara angkatan

XIII Politeknik Penerbangan Surabaya yang dilaksanakan selama kurang lebih empat (6) bulan di Bandar Udara Banyuwangi adalah sebagai berikut:

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	1 Oktober 2023	Taruna tiba di lokasi <i>On the Job Training</i> , sekaligus Taruna menghadap Kepala PERUM LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Banyuwangi, <i>ATS Coordinator, Trainer, OJT Instructor</i> .	PERUM LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Banyuwangi
2	3 Oktober 2023	Penyerahan taruna dan pembukaan OJT dari pihak Poltekbang Surabaya kepada AirNav KCP Banyuwangi secara online	Lokasi pertemuan ruang <i>briefing</i> , Gedung LPPNPI KCP Banyuwangi
3	2-9 Oktober 2023	Observasi di Tower AirNav KCP Banyuwangi, sekaligus Taruna melaksanakan Ground School pengenalan mengenai SOP ATS Bandar Udara Banyuwangi dengan Pihak PERUM LPPNPI KCP Banyuwangi	Lokasi AirNav KCP Banyuwangi

4	10 Oktober 2023 s/d 8 Maret 2024	Taruna melaksanakan dinas harian secara normal sesuai jadwal dinas yang dibuat OJT Instructor dan seterusnya	Jadwal Terlampir
---	-------------------------------------	--	------------------

Tabel 4.2.1 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

4.3 Permasalahan

Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Banyuwangi terletak di Desa Blimbingsari provinsi Jawa Timur dengan kode ICAO WADY. Selama melaksanakan *On The Job Training* di Bandar Udara Banyuwangi selama 6 (enam) Bulan Dimulai Tanggal 1 Oktober 2023 sampai 16 Maret 2024, terdapat masalah yang di temukan penulis, yaitu laporan pilot tentang adanya gangguan layang-layang yang dapat membahayakan pesawat dan menjadikan kurangnya konsentrasi hingga kehilangan fokus pilot saat sedang mengemudikan pesawat dan dari sisi ATC *on duty* pada saat kondisi tersebut harus lebih *extra* fokus dan konsentrasi pada saat memberikan pelayanan lalu lintas udara di tower Banyuwangi kepada pesawat tersebut, pesawat yang akan *landing, take off, circuit* maupun yang berada di *training area* agar arus lalu lintas udara yang sedang dipandu berjalan lancar dan aman.

Kondisi seperti diatas sering terjadi selama Proses pemberian pelayanan lalu lintas udara berlangsung dan mengakibatkan terganggunya kinerja ATC *on duty*. Dari permasalahan di atas penulis membuat laporan yang berjudul :

“BAHAYA LAYANG-LAYANG TERHADAP AKTIVITAS BANDAR UDARA BANYUWANGI”

Unit ATS merupakan salah satu unit yang menunjang dalam terciptanya keselamatan. *Unit ATS* atau biasa disebut dengan *controller* bertugas memberikan pelayanan informasi yang dibutuhkan dalam penerbangan agar tercapainya kelancaran,

keteraturan, dan keselamatan dalam penerbangan. Dalam upaya menunjang keselamatan penerbangan di Bandar Udara, seorang *controller* diwajibkan untuk bekerja maksimal dan profesional dalam memberikan pelayanan. Mendengar, bicara, dan menulis adalah hal dasar yang harus dilakukan bersamaan bagi seorang *controller* untuk mencapai efisiensi dan kelancaran Lalu Lintas Udara seperti yang tercantum dalam *five objectives*;

1. *Prevent collision between aircraft*
2. *Prevent collision between aircraft on the manoeuvring area and obstruction on that area*
3. *Expedite and maintain an orderly flow of air traffic*
4. *Provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flight*
5. *Notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required*

Konsentrasi merupakan salah satu kunci utama yang dibutuhkan bagi seorang *controller* dalam memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan. Pelayanan optimal tentu sangat diharapkan bagi setiap penerbangan. Banyak faktor yang dapat mendukung seorang *controller* dalam berkonsentrasi saat pemberian pelayanan, seorang *controller* dapat bekerja maksimal dan profesional di dalam lingkungan yang nyaman. Memfokuskan konsentrasi kepada pelayanan, mendengarkan pilot lewat radio komunikasi, menulis data setiap pesawat, dan memberikan instruksi yang jelas kepada pilot agar tidak terjadinya *miss communication*. Dalam meningkatkan kualitas pemberian pelayanan lalu lintas penerbangan di Bandar Udara Banyuwangi.

Selama menjalankan *On the Job Training* kegiatan pelayanan lalu lintas udara yang telah dijalankan di Bandar Udara Banyuwangi telah berjalan cukup baik namun ada juga beberapa hal seperti kendala dilapangan yang ditemukan selama masa *On The Job Training*, dimana kendala tersebut dapat menyebabkan hambatan saat memberikan pelayanan lalu lintas. Beberapa kendala yang dihadapi penulis saat melaksanakan *On the Job Training*, berdasarkan pengamatan penulis sebagai berikut:



Gambar 4.3.1 Layang-layang di crosswind runway 08

Contoh kasus seperti gambar di atas layang-layang di crosswind runway 08 saat itu ada PK-ROV, PK-ROZ, PK-ROE sedang *training circuit* PK-ROV hendak join ke left downwind runway 08 melaporkan kepada ATC *on duty* adanya layang-layang tersebut.



Gambar 4.3.2 Layang-layang di left downwind runway 08

Contoh kasus layang-layang lebih tepatnya di end of left downwind runway 08 saat itu masih sama pesawat yang sedang training di circuit yakni PK-ROV, PK-ROZ, PK-ROE dan saat itu PK-ROE melaporkan adanya layang-layang di lokasi tersebut.

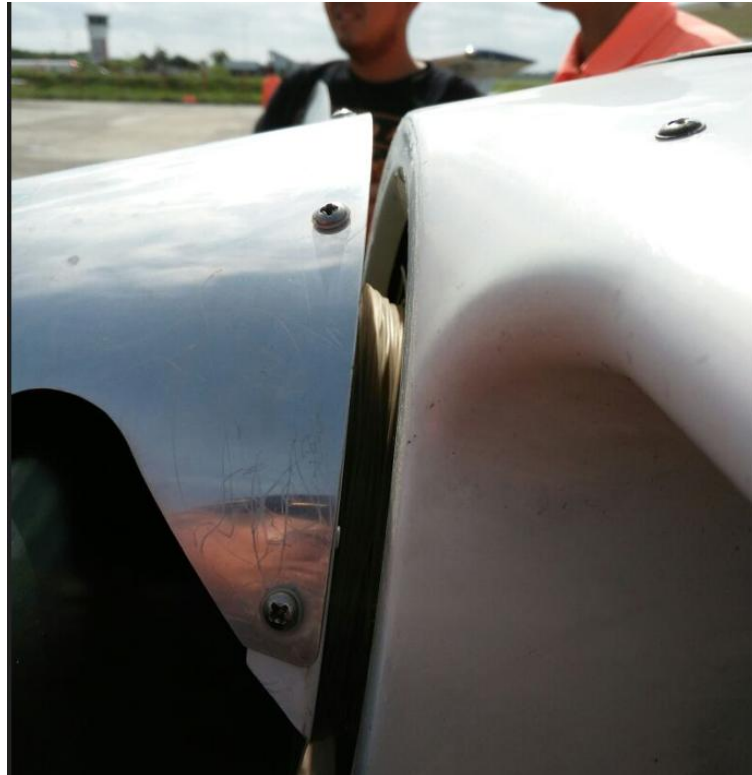


Gambar 4.3.3 Layang-layang di sayap kiri Batik Air

Contoh kasus layang-layang di sayap kiri Batik Air PK-LUU/BTK 6590 tersangkut dan terbawa sampai *landing*, ATC *insight* posisi saat pesawat akan *vacate runway exit taxiway* echo menuju new apron parking stand 4, namun saat itu dari pihak Batik Air/Pilot tidak membuat *trip report*.

Dengan banyaknya jumlah penerbangan training dan semakin meningkatnya penerbangan komersil dari dan ke Bandar Udara Banyuwangi tentunya sangat berbahaya apabila di daerah Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) khususnya area *runway 08 dan 26* dan tidak hanya itu daerah Banyuwangi pun tidak menutup kemungkinan karena banyak digunakan sebagai training area dan juga jalur pesawat yang dari dan ke Bandar Udara Banyuwangi. Hal tersebut dapat membahayakan dan mengganggu kelancaran lalu lintas udara dan keselamatan penerbangan karena layang-layang tersebut dapat tertarik ke dalam mesin atau terhisap ke dalam mesin *jet* atau *propeller* pesawat terbang yang mengakibatkan mesin terganggu, terhenti, bahkan rusak. Sehingga dapat menimbulkan kecelakaan penerbangan.

Adapun penulis menambahkan dokumentasi kejadian layang-layang terhadap pesawat di Bandar Udara Banyuwangi dari tahun ke tahun sebagai berikut :



Gambar 4.3.4 Benang layang-layang yang terlilit di propeller pesawat milik Akademi Penerbang Indonesia tahun 2019



Gambar 4.3.5 Benang layang-layang yang tersangkut di sayap pesawat milik Akademi Penerbang Indonesia tahun 2020

Upaya yang sudah dilakukan dan terdokumentasikan ada dibawah ini dalam bentuk sosialisasi kepada masyarakat sebetulnya pembuatan pamphlet, slogan, spanduk sudah di pernah di adakan akan tetapi tidak ada dokumentasi dan saat penulis melaksanakan *On the Job Training* hal tersebut sudah tidak terlihat lagi.



Gambar 4.3.6 Sosialisasi KKOP kepada masyarakat Kecamatan Cluring pada tahun 2020

Selain itu masih banyak lagi kasus layang-layang di Bandar Udara Banyuwangi selama penulis melaksanakan *On the Job Training* dari report-an sang pilot kepada ATC akan tetapi banyak yang tidak di dokumentasikan dan dibuatkan trip report hanya saja sekedar di infokan kepada Polisi Bandar Udara Banyuwangi/ pihak terkait untuk di tindak lanjuti kepada oknum yang bermain layang-layang tersebut.

4.4 Penyelesaian Masalah

Dari permasalahan di atas penulis pun mempunyai penyelesaian masalah yang berbentuk solusi untuk meminimalisir dan mencegah permasalahan yang penulis tulis di atas untuk

berjalannya lalu lintas udara di Bandar Udara Banyuwangi berjalan dengan safety dan kondusif sebagai mana berpedoman di 5 *Objective Of Afs* yang digunakan oleh sang pemandu lalu lintas udara atau yang biasa disebut ATC, berikut hal-hal yang mungkin bisa menjadi solusi untuk permasalahan di atas:

1. Lebih mengingatkan untuk menyadarkan kepada masyarakat bahaya layang-layang karena layang-layang sudah menjadi permainan adat dan terhitung mudah dimainkan oleh masyarakat Banyuwangi.
2. Memberi penjelasan mengenai regulasi/aturan yang berlaku di kawasan keselamatan operasi penerbangan (KKOP) kepada masyarakat di Kabupaten Banyuwangi tidak hanya di satu kecamatan maupun masyarakat yang dekat dengan Bandar Udara Banyuwangi untuk meningkatkan kesadaran masyarakat akan keselamatan penerbangan dan sosialisasi lebih mendalam karena tidak menutup kemungkinan yang tidak dekat dengan Bandar Udara Banyuwangi tidak mengganggu aktivitas penerbangan karena di area Banyuwangi sendiri banyak digunakan sebagai *training area* oleh flying school sebagaimana di Gambar 4.3.4 sosialisasi tentang KKOP di Kecamatan Cluring tahun 2020 dan hingga sekarang penulis melakukan *On The Job Training* dari Oktober 2023 sampai Februari 2024 hal tersebut masih banyak oknum-oknum yang berarti masih kurang mendalam dan menyuluruh hal tersebut di lakukan.
3. Mengumpulkan stakeholder sebanyak-banyaknya untuk memperkuat pengajuan kepada pemerintah daerah untuk dibuatkan aturan tentang layang-layang

atau permainan sebagainya di Kabupaten Banyuwangi agar memperkuat dasar hukum akan hal tersebut, sebagaimana contohnya seperti NOMOR: 117 TAHUN: 2000 SERI: C NO.8 PERATURAN DAERAH PROPINSI BALI NOMOR 9 TAHUN 2000 TENTANG LARANGAN MENAIKKAN LAYANG-LAYANG DAN PERMAINAN SEJENIS DI BANDARA UDAYA NGURAH RAI DAN SEKITARNYA.

4. Membuat slogan, pamphlet, spanduk sebanyak-banyaknya di Kabupaten Banyuwangi terlebihnya di area/kawasan sekitar Bandara Banyuwangi kemungkinan hal ini sudah dilakukan akan tetapi penulis melihat selama melaksanakan *On The Job Training* hal tersebut jarang terlihat kemungkinan rusak dsb.
5. Memberikan fasilitas kepada Masyarakat peng-hobby layang-layang untuk di selenggarakannya event/perlombaan serta memberikan waktu di hari tertentu dan di sediakannya tempat yang tidak menjadi jalur penerbangan maupun yang terlintas oleh pesawat yang ke maupun dari Bandar Udara Banyuwangi dan area di sekitarnya.
6. Penyebaran informasi bahaya layang-layang terhadap penerbangan melalui media audio (radio FM), media audio visual (televisi), media sosial (instagram, facebook, twitter dll).

Sebagaimana di tetapkan dalam Undang undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pasal 421 ayat 2. Dalam aturan itu, setiap orang yang membuat halangan, dan atau melakukan kegiatan

lain di KKOP bakal dipidana dengan penjara paling lama 3 tahun dan atau denda paling banyak Rp 1.000.000.000.

Pasal 210 ayat (2) UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
Pasal 210: Setiap orang dilarang berada di daerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (obstacle), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara.

Annex 14 Volume 1 chapter 1.1 dijelaskan mengenai pengertian dari obstacle

“obstacle.All fixed (weather temporary or permanent) and mobile objects, or parts thereof, that:

- a). Are located on an area intended for the surface movement of aircraft : or*
- b). Extend above a defined surface intended to protect aircraft in flight : or*
- c). Stand outside those defined surface and that have been assesned as being a hazard to air navigation”.*

Yang berarti obstacle memiliki pengertian yaitu semua objek tetap (baik sementara atau permanent) dan objek-objek bergerak yang :

- a) Terletak diarea yang digunakan untuk pergerakan pesawat dipermukaan;
- b) Yang berada diatas permukaan yang telah ditentukan untuk melindungi pesawat yang sedang melakukan penerbangan;
- c) Yang berada diarea permukaan diluar dari yang telah ditentukan dan yang telah dianggap bisa menimbulkan bahaya terhadap navigasi udara.

Pada Annex 14 Volume 1 Chapter 4 note 1 yang menyatakan “the objectives of the specification in this chapter are to define the airspace the airspace around aerodromes to be maintained free from obstacle so as to permit the intended aeroplane operations at the aerodromes to be conducted safely and to prevent the aerodromes from becoming unusable by the growth of obstacle around the aerodromes. This is achieved by establishing a series of obstacle limitation surfaces that define the limits to which objects may project into the airspace”.

Yang berarti bahwa pendirian dari *obstacle limitation surfaces* (permukaan konseptual **imajiner** yang berhubungan dengan runway dan mengidentifikasi batas bawah dari ruang udara **airspace** bandara di atas objek yang menjadi **obstacle** untuk operasi pesawat udara, dan harus dilaporkan ke DITJEN HUBUD) bertujuan untuk menjelaskan sisi udara sekitar bandar udara harus dijaga agar terbebas dari *obstacle* sehingga memungkinkan pesawat yang beroperasi di bandar udara menjadi aman dan mencegah bandar udara dari status tidak dapat dioperasikan karena *obstacle* di sekitar bandar udara tersebut.

BAB V PENUTUP

Demikian laporan *On The Job Training* yang dilaksanakan di Bandar Udara Banyuwangi yang telah dilaksanakan selama kurang lebih 6 bulan terhitung mulai dari tanggal 1 Oktober 2023 – 16 Maret 2024 telah dilaksanakan dengan semaksimal mungkin. Diharapkan laporan ini bisa ditanggapi secara positif dan berguna bagi peningkatan pelayanan di Bandar Udara Banyuwangi demi terciptanya suatu pelayanan penerbangan yang nyaman dan aman.

Meskipun banyak tantangan yang penulis hadapi saat menjadi controller di Bandar Udara Banyuwangi, Para senior tetap memberi support dan arahan yang membangun agar penulis dapat mengatasi dan menghadapi tantangan tersebut, karena bagaimanapun penulis dan teman-teman taruna/ taruni lainnya harus siap dalam menghadapi berbagai situasi yang akan terjadi di kemudian hari sebagai seorang *Air Traffic Controller*.

Akhir kata penulis ucapkan terima kasih terhadap semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On The Job Training* dan penyusunan laporan ini sehingga dapat berjalan dengan baik dan lancar. Serta kepada rekan-rekan senior yang tidak segan-segan membantu penulis dalam belajar menjadi seorang *Air Traffic Controller* yang baik.

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB IV

Permasalahan yang penulis temukan selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Perum LPPNPI Cabang Pembantu Banyuwangi di Bandar Udara Banyuwangi sebagai penyedia pelayanan navigasi udara saat ini masih banyak adanya warga sekitar maupun yang jauh dari bandara melakukan kegiatan yang membahayakan keselamatan penerbangan seperti melakukan aktivitas dengan bermain layang-layang.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Bandar Udara Banyuwangi merupakan bandara yang baru didirikan pada tahun 2003 dan sesuai Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. 1 Tahun 2014, mulai tanggal 1 Oktober 2014 pada pukul 22.00 WIB, Kantor Pelayanan Navigasi Penerbangan (KPNP) resmi didirikan setelah Perum LPPNPI atau lebih dikenal dengan sebutan AirNav Indonesia selaku pihak penyelenggara navigasi penerbangan bekerja sama dengan Unit Pelayanan Bandar Udara Blimbingsari dan sesuai Peraturan Direksi Perum LPPNPI No. PER.018/LPPNPI/XI/2016 tentang Organisasi dan Tata Laksana Cabang Serta Unit Pelayanan Navigasi Penerbangan Perum LPPNPI menetapkan KPNP Banyuwangi menjadi KCP Banyuwangi.

Semua unit kerja Airnav KCP Banyuwangi bekerja sama dengan baik dan terorganisir sehingga kami selaku taruna yang menjalani On the Job Training di KCP banyuwangi dapat melaksanakan tugas dengan suasana kerja yang nyaman dan kondusif, dimana kami para taruna dituntut untuk dapat menangani dan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan kelancaran lalu lintas penerbangan sesuai dengan Annex 11, Air Traffic Services, chapter 2, section 2.2. Teknik kontrol yang baik, kecepatan dan ketepatan juga serta selalu berkonsentrasi dalam pemberian pelayanan lalu lintas udara. Secara keseluruhan pelayanan yang diberikan di Airnav KCP Banyuwangi sudah cukup baik. Akan tetapi penulis merasa bahwa dalam kondisi traffic tertentu, pelayanan lalu lintas udara yang diberikan menjadi tidak maksimal.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap BAB IV

Peningkatan kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan penerbangan hendaknya dilakukan dengan cara pendekatan komunikasi berupa mediasi atau sosialisasi antara pihak bandara selaku pemegang otoritas, bekerja sama dengan pihak terkait serta masyarakat itu sendiri. Hal itu dilakukan supaya baik peraturan-peraturan terkait atau penunjang keselamatan lainnya bisa terwujud ke arah yang lebih baik untuk kedepannya.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT

Penulis ingin memberikan saran yang sifatnya membangun, untuk meningkatkan mutu dan kualitas pelayanan lalu lintas penerbangan di KCP Banyuwangi. Dengan semakin padatnya traffic di Bandar Udara Banyuwangi penulis menyaran agar dapat mengurangi atau bahkan menghilangkan hambatan dan masalah yang terjadi di Bandar Udara Banyuwangi. Dengan berkurang atau bahkan menghilangnya masalah di Bandar Udara Banyuwangi penulis berharap arus lalu lintas Penerbangan akan semakin lancar dan para-ATC dapat dengan mudah berkonsentrasi pada traffic yang ada tanpa memikirkan hambatan yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

*Standard Operational Procedure (S.O.P.) Bandar Udara
Blimbingsari Banyuwangi*

*Standard Operational Procedure (S.O.P.) Training Flight 3rd
edition*

*Buku Panduan On the Job Training (OJT) Politeknik
Penerbangan Surabaya*

WADY Aerodrome AIRAC AIP Amendment 98 31 December 2020

Undang undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

*Annex 14 Volume 1 chapter 1.1 dan Annex 14 Volume 1 chapter 4
note 1*

Achmad, Fauzi. 2020.” Bahaya Bermain Layang-layang di Dekat
Bandara, Ada Sanksi: Penjara 3 Tahun”

Agus, Yozami. 2018.” Kenali Sanksi Hukum Bermain Layang-
layang di Area Bandara”

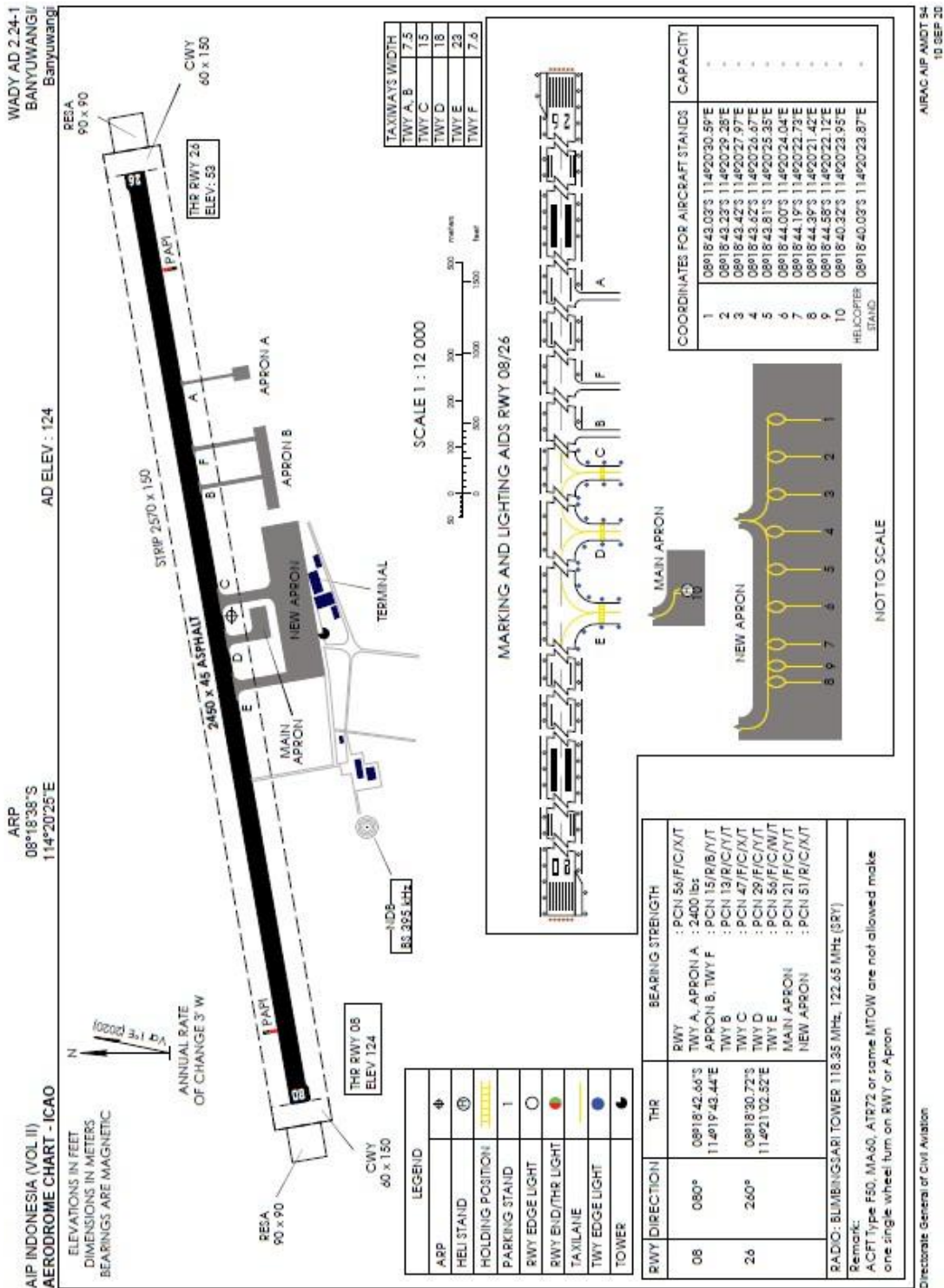
Thresa, Sandra, Desfika. 2020.” AirNav Indonesia Peringatkan
Bahaya Layangan Bagi Penerbangan”

Ardian, Fanani. 2020.” Banyak Pesawat Tabrak Layang-layang di
Banyuwangi”

Instagram@airnavkcpbanyuwangi

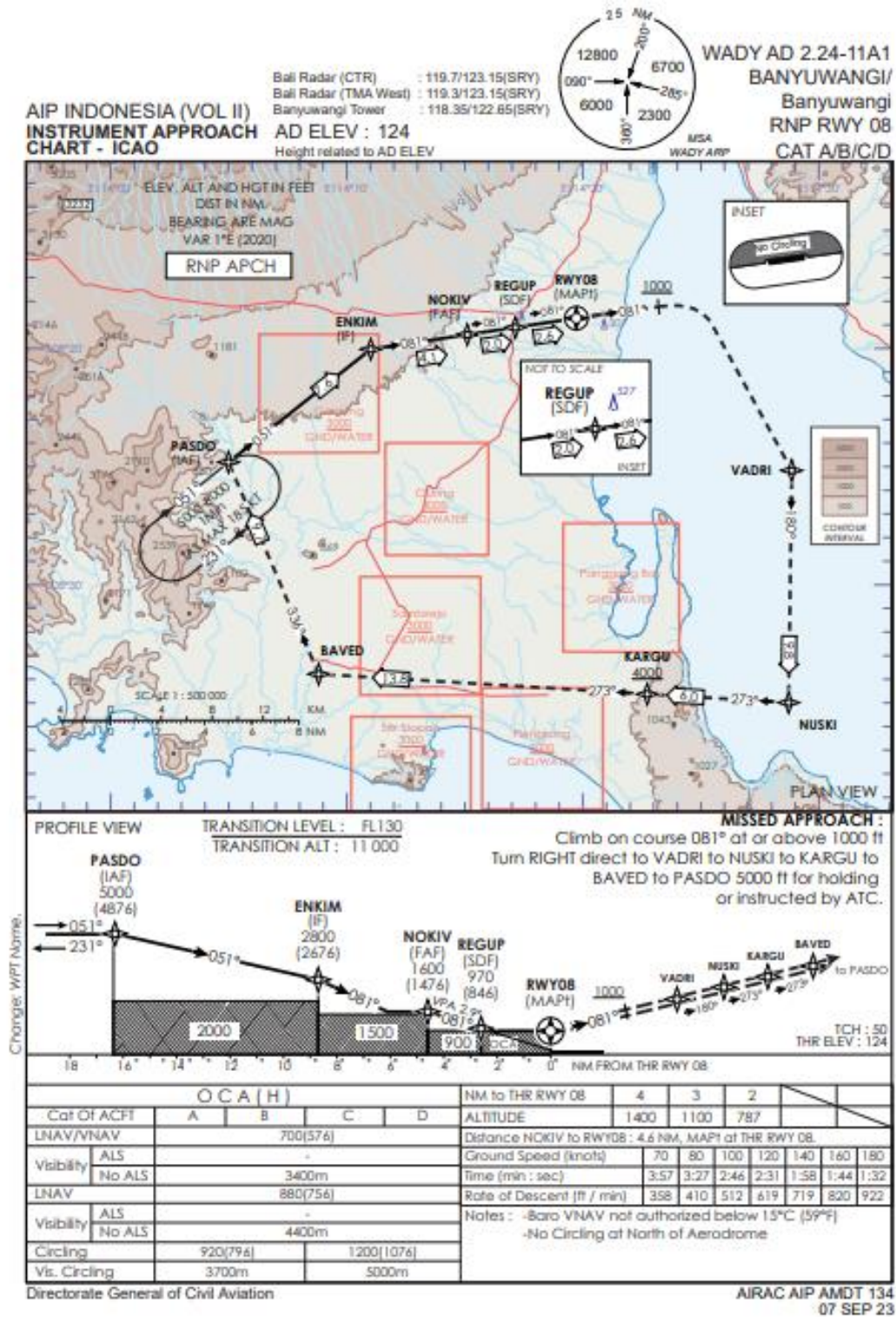
LAMPIRAN

1 Aerodrome Chart



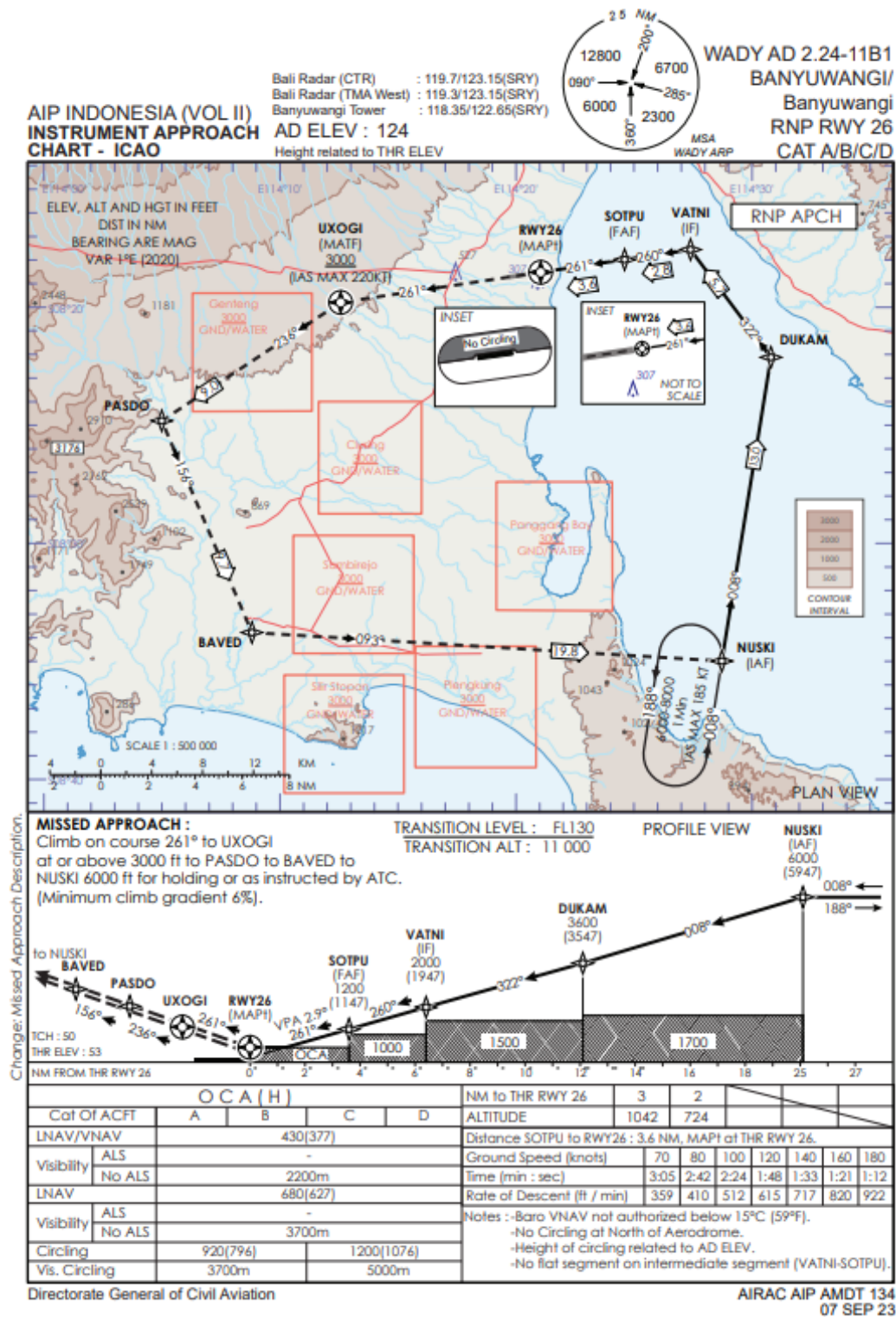
Lampiran

2 Instrument Approach Chart RNP RWY 08



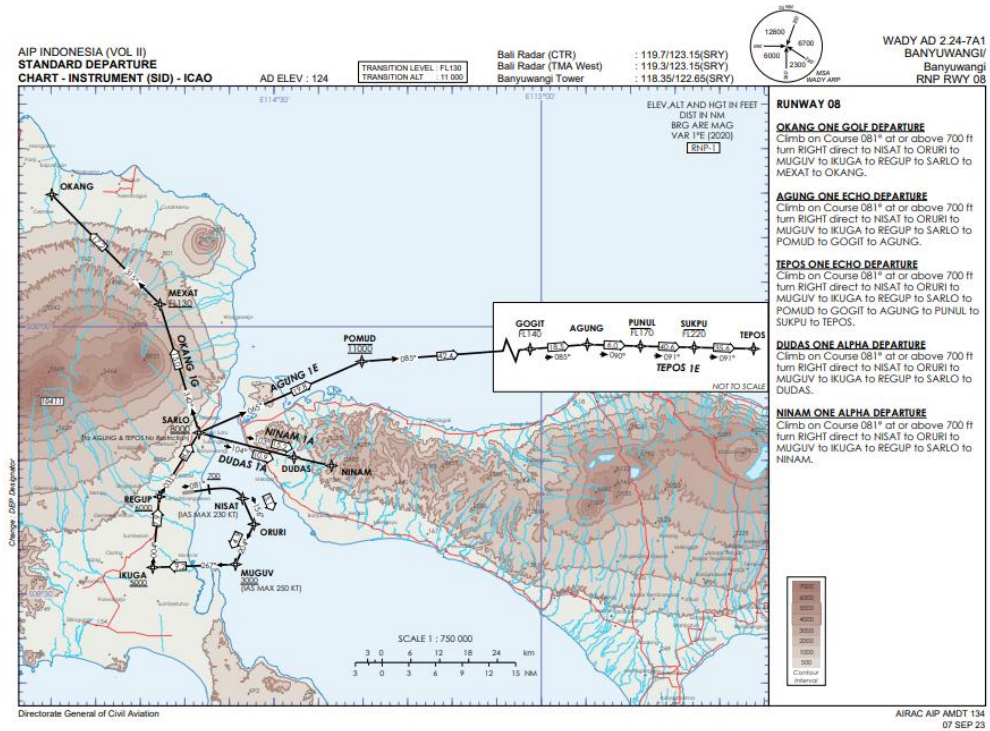
Lampiran

3 Instrument Approach Chart RNP RWY 26

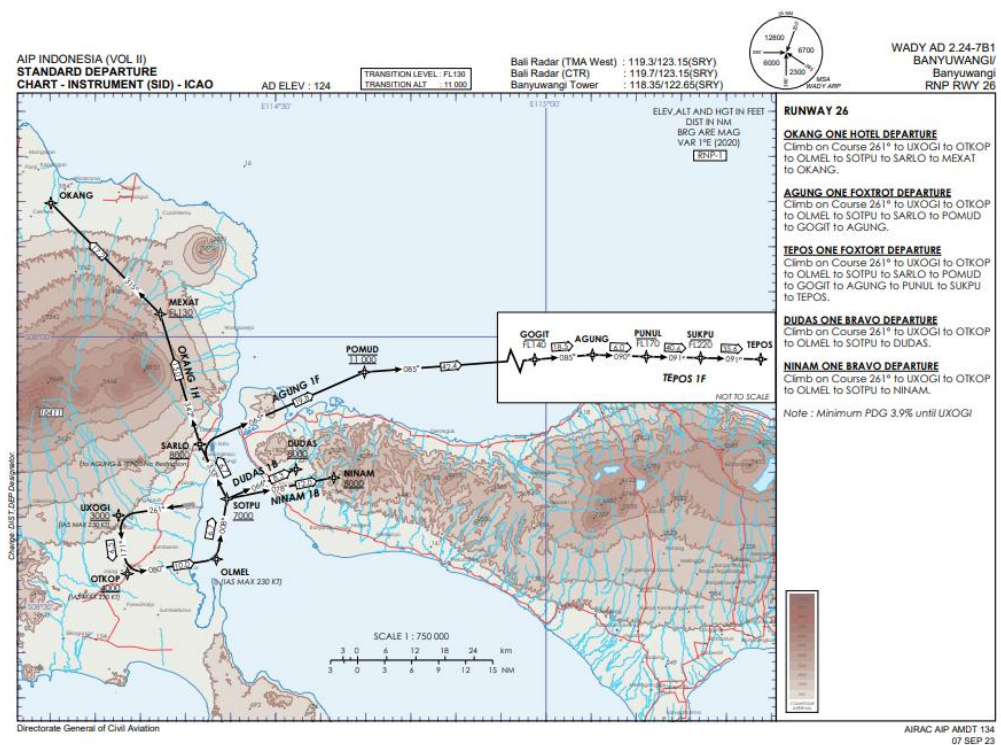


Lampiran

4 SID Runway 08 Banyuwangi

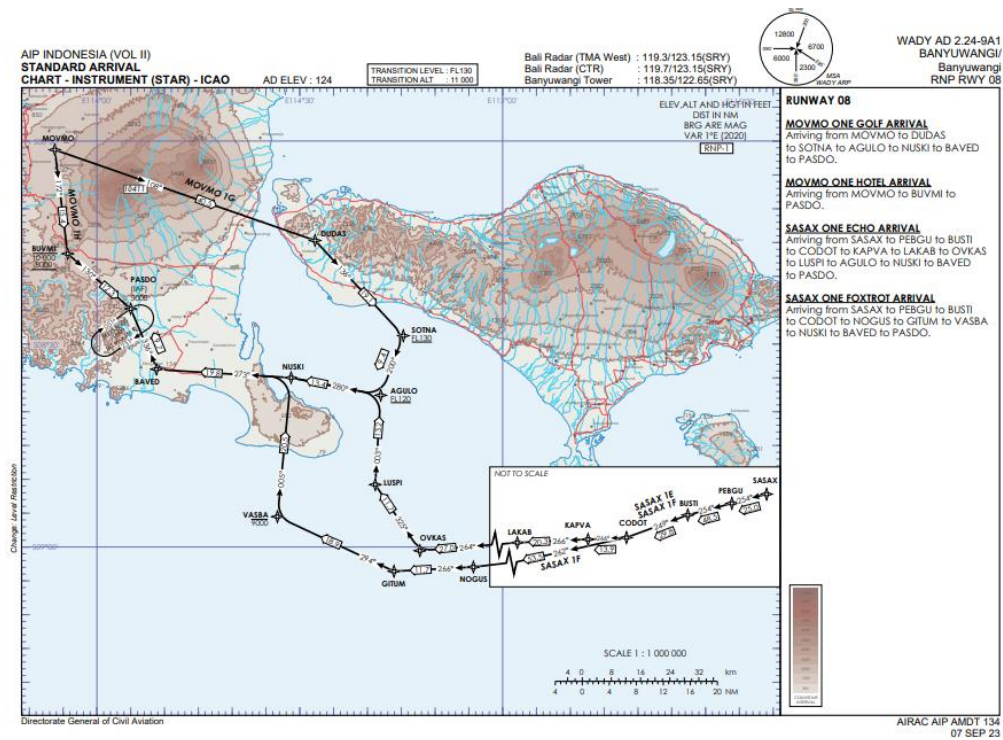


5 SID Runway 26 Banyuwangi

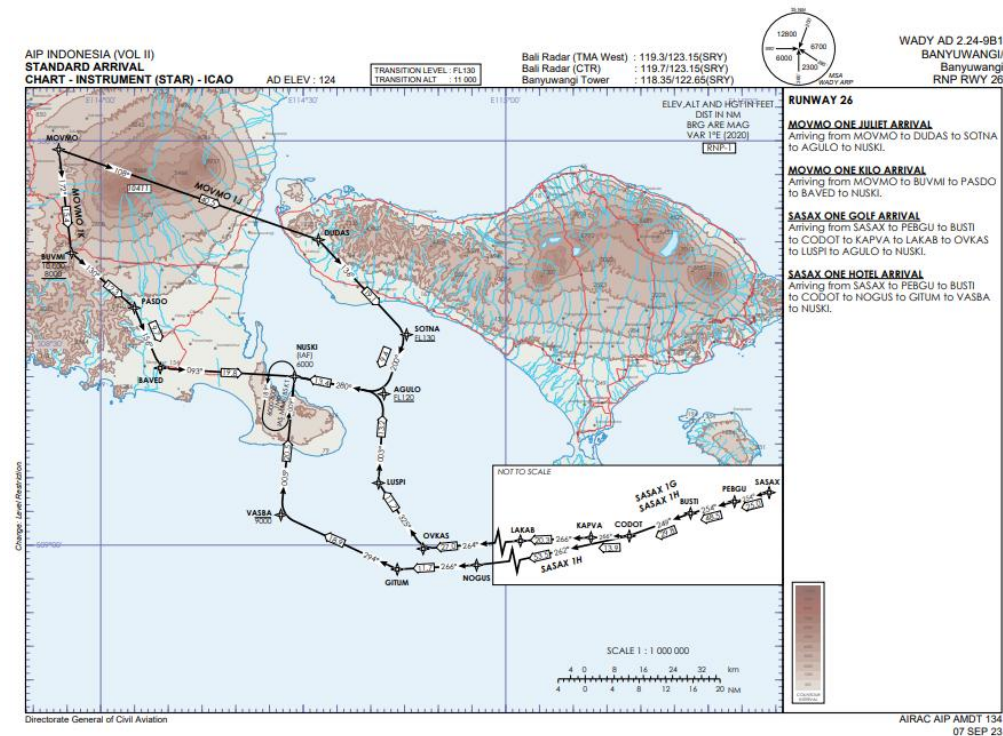


Lampiran

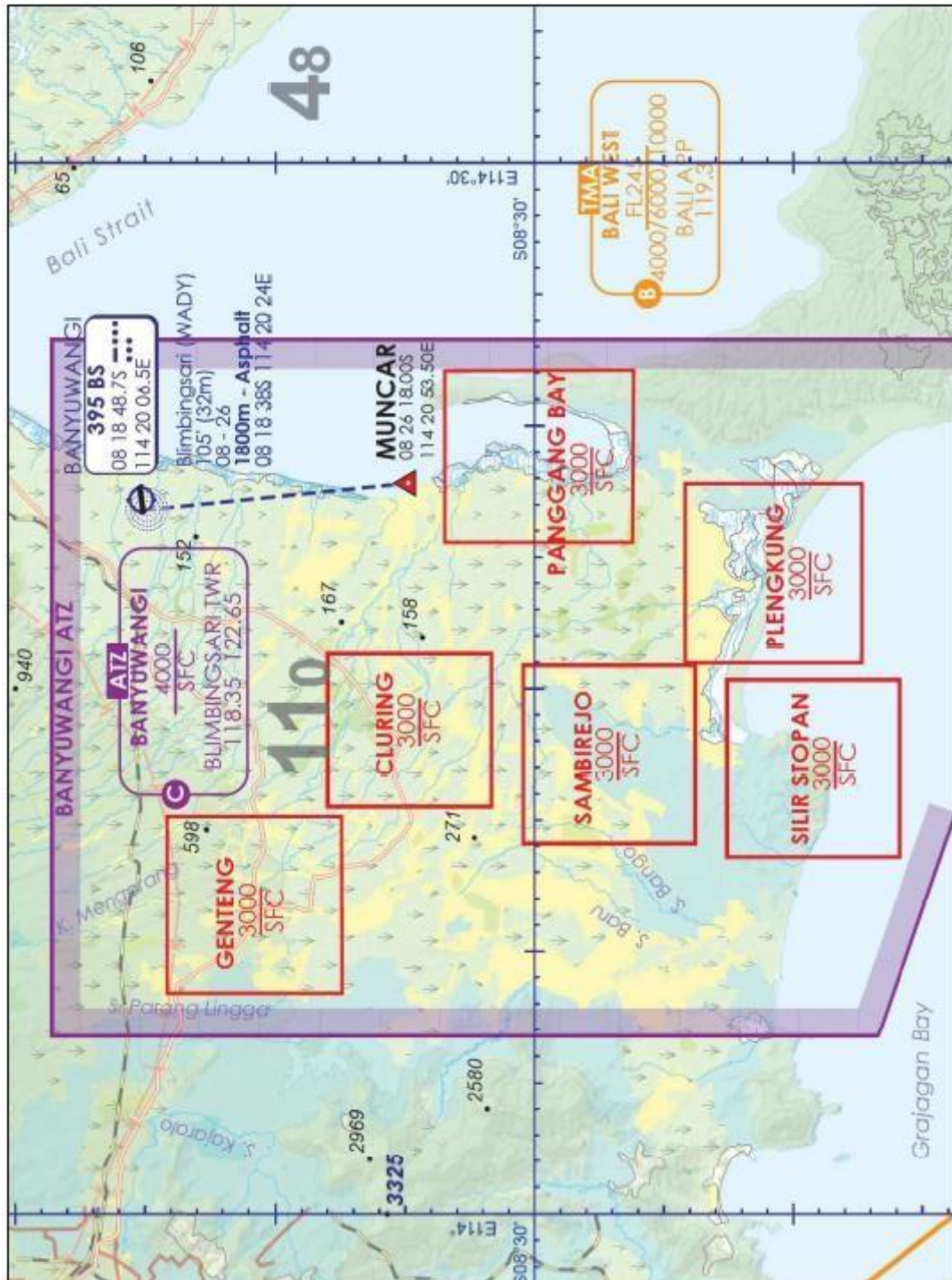
6 Lampiran STAR Runway 08 Banyuwangi



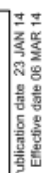
7 STAR Runway 26 Banyuwangi



8 Training Area



9 VFR Route BALI CTZ



11 Jadwal Dinas OJT AirNav KCP Banyuwangi Oktober 2023

12 Jadwal Dinas OJT AirNav KCP Banyuwangi November 2023

13 Jadwal Dinas OJT AirNav KCP Banyuwangi Desember 2023

14 Jadwal Dinas OJT AirNav KCP Banyuwangi Januari 202474

Lampiran

15 Jadwal Dinas OJT AirNav KCP Banyuwangi Februari 2024

INFORMASI

JDL OJT POLTK SUB

18 Jan: Png PLN LAP. OJT

19-23 ^{Jan}: REVISI

24 ^{Jan}: TTD. KACAP

01-02 ^{FEB}: UJIAN TEORI

05-16 ^{FEB}: UJIAN CONTROL + RECHECK

19-23 ^{FEB}: PENILAIAN AKHIR

PENENTUAN LULUS / TIDAK

16 Jadwal Dinas OJT AirNav KCP Banyuwangi Maret 2024

[illegible]

Lampiran

17 Trip report layang-layang 18 Desember 2023

 PERUM LPPNPI / AirNav Indonesia
Kantor Pelayanan Navigasi Penerbangan
BANYUWANGI

TRIP-REPORT

A. DATA PENERBANGAN / FLIGHT INFORMATION.

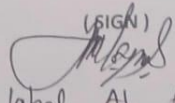
DATE	18-12-2023.
CALL SIGN/REG	PF - APE
AIRCRAFT TYPE	Cessna 172 SP
ROUTE	WADY TO WADY
ATD	08:40 UTC
ATA	08:49 UTC
OPERATOR	API BANYUWANGI.
WEATHER COND.	
RUNWAY IN USE	08
FA. NUMBER	

B. AWAK PESAWAT / FLIGHT CREW.

PILOT IN COMMAND	Mr ACH IQBAL AL HAERY
CO PILOT	Ta GABRIEL.
CABIN CREW	1 - 2 -
ENGINEER	

C. LAPORAN KERJADIAN / REPORT DESCRIPTION.

- Several obstacle were found at Right downwind R/W 08.
That was 2 kites at middle Right downwind R/W 08 about 1000-1200 ft
At the same time 2 aircraft : PF - APE & PF - APL
was holding.


(Ach Iqbal AL Haery)
KAPTEN PNR. / PILOT IN COMMAND

Lampiran

18 Gambar terkait trip report lampiran 17



Lampiran

19 Trip report layang-layang 27 Agustus 2020



PERUM LPPNPI / AirNav Indonesia
Kantor Pelayanan Navigasi Penerbangan
BANYUWANGI

TRIP-REPORT

A. DATA PENERBANGAN / FLIGHT INFORMATION

DATE	Kamis, 27 Agustus 2020
CALL SIGN/REG	PK - APL
AIRCRAFT TYPE	CESSNA 172 SP
ROUTE	WADY TO CLURING
ATD	02.11 ZTC
ATA	03.13 UTC
OPERATOR	API BANYUWANGI
WEATHER COND.	SCT 1900 ft, Vis 8km, TP/DP. 27/22
RUNWAY IN USE	090°
FA. NUMBER	

B. AWAK PESAWAT / FLIGHT CREW

PILOT IN COMMAND	Mr. HANDRIO ENDO MARTONO
CO PILOT	ABUNG WIAKSONO
CABIN CREW	1. 2.
ENGINEER	Mr. YOSUA MANGGALA

C. LAPORAN KERJADIAN / REPORT DESCRIPTION

Pada hari Kamis, 27 Agustus 2020 saya terbang dengan Mas Endo pada pukul 09.00 WIB dengan pesawat Cessna 172 SP Registrasi PK-APL take off runway 09 menuju AREA CLURING, saat perjalanan normal dan di area CLURING normal di ketinggian 2000 ft.

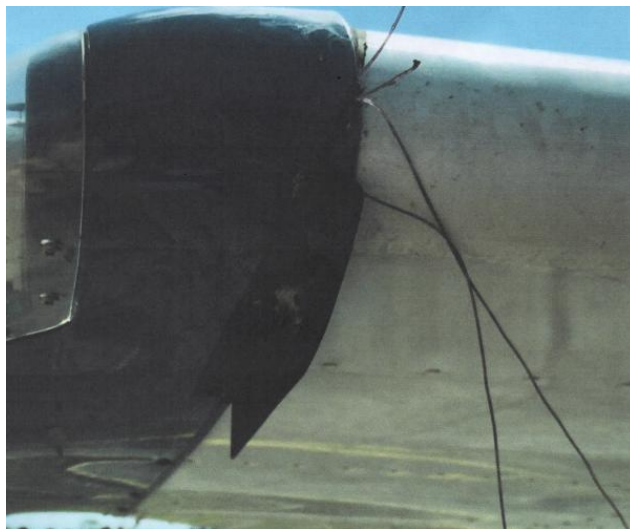
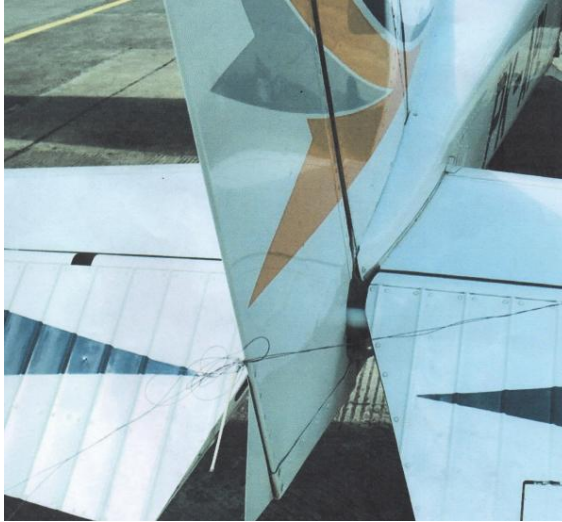
Saat kembali ke Bandara Blimbing Sari dengan instruksi ATC ketinggian 2000 ft sekitar 6 Nm dari Blimbing Sari saya melihat layang-layang di sebelah kanan, kami langsung menghindari ke arah kiri. Setelah landing di WADY kami melihat Benang Layangan yang tersangkut di wing sebelah kanan dan merobek wingtip sebelah kanan.

KAPTEN PNR. / PILOT IN COMMAND
Banyuwangi, 27 Agustus 2020


 Handrio Endo M

Lampiran

20 Dokumentasi Lampiran 19



Lampiran

21 Trip report layang-layang 22 Juni 2020



PERUM LPPNPI / AirNav Indonesia
Kantor Pelayanan Navigasi Penerbangan
BANYUWANGI

TRIP-REPORT

A. DATA PENERBANGAN / FLIGHT INFORMATION.

DATE	: 22-07-2020
CALL SIGN/REG	: PK-BY6
AIRCRAFT TYPE	: C172 SP
ROUTE	: WADY TO AREA CENENGKUNG
ATD	: 00.20 Z
ATA	: 01.20 Z
OPERATOR	: API BANYUWANGI
WEATHER COND.	: NORMAL
RUNWAY IN USE	: 08
FA. NUMBER	:

B. AWAK PESAWAT / FLIGHT CREW.

PILOT IN COMMAND	: MR. SATRIA LAKSMANA P.
CO PILOT	: TA. HAMAD MIRZA I. F.
CABIN CREW	: 1.
	: 2.
ENGINEER	:

C. LAPORAN KERJADIAN / REPORT DESCRIPTION.

When leaving Plengkung via Muncar 1500ft,
There was about 8 Pretty Big Kites at 1500ft until
2000 ft from South of muncar until over point
Muncar


HAMAD MIRZA I. F.
KAPTEN PNR. / PILOT IN COMMAND

22 Trip report layang-layang 22 Juni 2020



PERUM LPPNPI / AIRNAV INDONESIA
KCP BANYUWANGI

TRIP-REPORT

A. DATA PENERBANGAN / FLIGHT INFORMATION.

DATE : 22 - 07 - 20
CALL SIGN/REG : PK-APN
AIRCRAFT TYPE : C172 SP
ROUTE : WADY TO
ATD : 02.50
ATA : 02.00
OPERATOR : API BWI
WEATHER COND. : Normal
RUNWAY IN USE : 08
FA NUMBER :

B. AWAK PESAWAT / FLIGHT CREW.

PILOT IN COMMAND : TA. MUH. FAIZ A. A.
CO PILOT : TA. SUTAN M. ZAKY
CABIN CREW : 1.
2.
ENGINEER :

C. LAPORAN KERJADIAN / REPORT DESCRIPTION.

Flight to Plengkung via muncar at 1000ft
We saw total of 19 Kites from 1500ft
to 2500ft. The Kites were Scattered
around Muncar, east of sambirejo and
north of Plengkung.

Name of Pilot/Sign

SUTAN M. ZAKY

Lampiran

23 Trip report layang-layang 28 November 2019

 **PERUM LPPNPI / AirNav Indonesia**
Kantor Pelayanan Navigasi Penerbangan
BANYUWANGI

TRIP-REPORT

A. DATA PENERBANGAN / FLIGHT INFORMATION

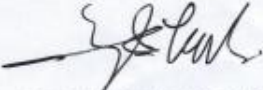
DATE	28-11-19.
CALL SIGN/REG	PK-BYH
AIRCRAFT TYPE	C172 SP
ROUTE	CIRCUIT TO
ATD	11.00 UTC
ATA	12.00 UTC
OPERATOR	API BANYUWANGI
WEATHER COND.	
RUNWAY IN USE	08.
FA. NUMBER	

B. AWAK PESAWAT / FLIGHT CREW

PILOT IN COMMAND	Mr. Satria Laksono Putra
CO PILOT	Ta. Muhammad Gbol Saputra
CABIN CREW	1. 2.
ENGINEER	

C. LAPORAN KERJADIAN / REPORT DESCRIPTION

→ kejadian terjadi pada saat touch & go training night flight, pada saat putaran circuit terakhir, belok menuju left base, tiba-tiba pesawat mengalami ~~sesuatu~~ sesuatu dan seketika pesawat mengendat beberapa detik, lalu request pull stop, dan ternyata setelah di ~~cek~~ cek, terdapat benang layangan yang menyangkut di propeller dan sebagian masuk engine.


KAPTEN PNR. / PILOT IN COMMAND

24 Dokumentasi Lampiran 23

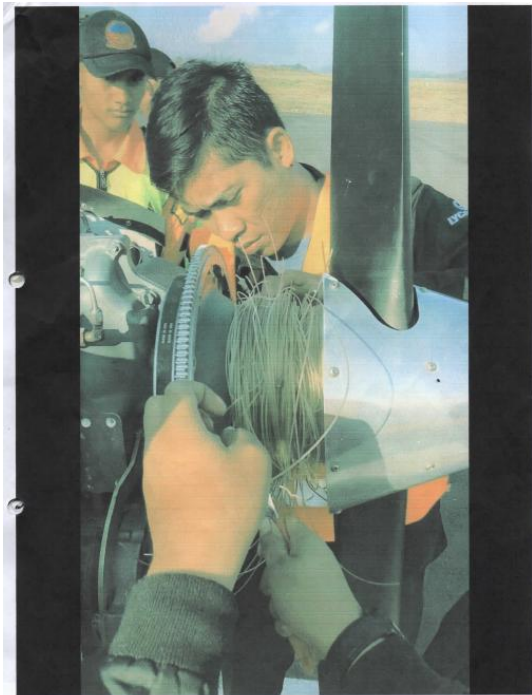


PK- BYH.

TEAM MELAKSANAKAN INSPEKSI PROPELLER DAN ENGINE.

PADA tanggal 29 NOV 2019 Jam 06:00 WIB. DI MAIN

APRON AIRPORT BANYUWANGI



Lampiran

25 Log book ATC terkait layang-layang 7 Desember 2023

AIRNAV INDONESIA										TWR OPERATIONAL LOG BOOK									
Date/ Day/ Shift : DESEMBER 7TH 2023 / AFTERNOON/ THURSDAY										KANTOR CABANG PEMBANTU BANYUWANGI									
Persons on Duty : SITI NUR KHASANAH (ST), RAFAEL YONATHAN BRILYAN PERDANA (EL)																			
No.	Radio Comm Facility	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C		
1	VHF 118.35 MHz	5	6	R/VY Light 08/26	G	12	Headphone	G	18	Binocular	G	24	PAPI 08	G	30	PAPI 26	G		
2	VHF 122.65 MHz	5	7	PABX	G	13	Direct speech with Ball	G	19	Controller Desk	G	25	PAPI 26	G	31	PAPI 26	G		
3	VHF 121.5 MHz	5	8	Loc telp	G	14	AWOS (SIMO)	G	20	Gen Light	G	26	AFTN	G	32	AFTN	G		
4	HT ICOM	5	9	TWY Light C	G	15	Wind Cone	G	21	Stairs	G	27		G	33		G		
5	HT MOTOROLA	5	10	TWY Light D	G	16	Rotating Beacon	G	22	Crack Ball	G	28		G	34		G		
			11	TWY Light E	G	17	Lighting Ctrl Desk	G	23	Digital Clock	G	29		G	35		G		

UNIT FACILITIES				ACTIVE NOTAM			
No.	Facilities/ Descrip	Since	Finished	No.	NOTAM	Substances	
1				1	B2367/23	DUE TO OPERATIONAL REASON, AD HOURS OF SERVICE CHANGED TO 0000-0900. 30 NOV 23:00 2023 UNTIL 23 FEB 11:00 2024	

LOG POSITIONS								WATCH SUPERVISOR				ATC SUPERVISOR			
TIME	CONTROLLER	ASSISTANCE	REST	From	Until	Initial	Signature	From	Until	Initial	Signature	From	Until	Initial	Signature
05:00	ST	EL	-	05:00	12:00	ST									
07:00	EL	ST	-												
10:00	ST	EL	-												
11:00	EL	ST	-												

Time		ADC Operational LogBook	
Time	Operational Description		
05:00	ACCEPT CONTROL FROM PREVIOUS DUTY R/WY 08 WITH T TRAFFIC (PKARY PB, PKAPK SS, PKROA PL, PKAPE CCT, PKBYD CCT, PKROS CCT, PKR02 CCT)		
10:42	REPORT BY PKAPL KITE ON BASELEG R/WY 08		
12:00	AERODROME CLOSE		

Head Overing ATC Supervisor : RT	Time/ Int : 05:00 / RT	Team Leader	Checked	KEPALA KANTOR CABANG PEMBANTU
Take overing ATC Supervisor : ST	Time/ Int : 05:00 / ST			

26 Log book ATC terkait layang-layang 2 Oktober 2023

AIRNAV INDONESIA										TWR OPERATIONAL LOG BOOK									
Date/ Day/ Shift : OCTOBER 2ND 2023 / AFTERNOON / MONDAY										KANTOR CABANG PEMBANTU BANYUWANGI									
Persons on Duty : MADE ARSAWIGUNA PUTRA (AR), FRESHAL FITRAN (FF)																			
No.	Radio Comm Facility	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C		
1	VHF 118.35 MHz	5	6	R/VY Light 08/26	G	12	Headphone	G	18	Binocular	G	24	PAPI 08	G	30	PAPI 26	G		
2	VHF 122.65 MHz	5	7	PABX	G	13	Direct speech with Ball	G	19	Controller Desk	G	25	PAPI 26	G	31	PAPI 26	G		
3	VHF 121.5 MHz	5	8	Loc telp	G	14	AWOS (SIMO)	G	20	Gen Light	G	26	AFTN	G	32	AFTN	G		
4	HT ICOM	5	9	TWY Light C	G	15	Wind Cone	G	21	Stairs	G	27		G	33		G		
5	HT MOTOROLA	5	10	TWY Light D	G	16	Rotating Beacon	G	22	Crack Ball	G	28		G	34		G		
			11	TWY Light E	G	17	Lighting Ctrl Desk	G	23	Digital Clock	G	29		G	35		G		

UNIT FACILITIES				ACTIVE NOTAM			
No.	Facilities/ Descrip	Since	Finished	No.	NOTAM	Substances	
1				1	B1730/23	TO AVOID THE SPREAD OF COVID-19, AD HOURS OF SERVICE CHANGED TO 0000-0900. 31 AUG 22-44 2023 UNTIL 30 NOV 11:00 2023	
				2	B1671/23	TRIGGER NOTAM - PERM AIRAC AIP AMDT 134 VEF 07 SEP 2023 CHANGES INFORMATION OF AD DATA AT BANYUWANGI AP - BANYUWANGI	
				3	B1513/23	TEPOS IA SHALL BE READ TEPOS IE, TEPOS IB SHALL BE READ TEPOS IF, ORIGIN R/WY 08 SHALL BE READ YAGRI 13/01/2023 UNTIL 08/09/2023	

LOG POSITIONS								WATCH SUPERVISOR				ATC SUPERVISOR			
TIME	CONTROLLER	ASSISTANCE	REST	From	Until	Initial	Signature	From	Until	Initial	Signature	From	Until	Initial	Signature
05:00	FF	AR	-	05:00	09:00	FF									
07:00	AR	FF	-												

Time		ADC Operational LogBook	
Time	Operational Description		
05:00	TRANSFER TO NEXT DUTY R/WY 08		
08:06	TERPANTAU LAYANG-LAYANG DI UP/WIND R/WY 08, DAN SUDAH BERKOORDINASI DENGAN UNIT PATROLI		

Head Overing ATC Supervisor : ST	Time/ Int : 05:00 / ST	Team Leader	Checked	KEPALA KANTOR CABANG PEMBANTU
Take overing ATC Supervisor : FF	Time/ Int : 05:00 / FF			

Lampiran

27 Log book ATC terkait layang-layang 3 Oktober 2023

AIRNAV INDONESIA										TWR OPERATIONAL LOG BOOK KANTOR CABANG PEMBANTU BANYUWANGI									
Date/Day/Shift : OCTOBER 3RD 2023 / AFTERNOON / TUESDAY																			
Person on Duty : FRESHAL FITRAN (FF), RAFAEL YONATHAN B P (EL)																			
FACILITIES CONDITION : Serviceable (G), Unserviceable (X); RADIO COMM FACILITIES CONDITION : UNREADABLE (1) READABLE NOW AND THEN (2) READABLE WITH DIFFICULTY (3) READABLE (4) PERFECTLY READABLE (5)																			
No.	Radio Comm Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C		
1	VHF 118.35 MHz	5	5	6	RWY Light 08/26	G	G	12	Handphone	G	G	18	Binocular	G	G	24	PAPI 08	G	G
2	VHF 122.65 MHz	5	5	7	PABX	G	G	13	Direct speech with Ball	G	G	19	Controller Desk	G	G	25	PAPI 26	G	G
3	VHF 121.5 MHz	5	5	8	Loc telp	G	G	14	AVOS (SIMO)	G	G	20	Gun Light	G	G	26	AFTN	G	G
4	HT ICOM	5	5	9	TVY Light C	G	G	15	Wind Cone	G	G	21	Strobe	G	G				
5	HT MOTOROLA	5	5	10	TVY Light D	G	G	16	Rotating Beacon	G	G	22	Crash Ball	G	G				
				11	TVY Light E	G	G	17	Lighting Ctrl Desk	G	G	23	Digital Clock	G	G				

UNIT FACILITIES				ACTIVE NOTAM			
No.	Facilities/ Descrip	Since	Finished	No.	NOTAM	Substances	
				1	B1730/23	TO AVOID THE SPREAD OF COVID-19, AD HOURS OF SERVICE CHANGED TO 0000-0300. 31 AUG 22-44 2023 UNTIL 30 NOV 1100 2023	
				2	B1617/23	TRIGGER NOTAM - PERM AIRAC AIR AMDT 134 VEF 07 SEP 2023 CHANGES INFORMATION OF AD DATA AT BANYUWANGI AP - BANYUWANGI	
				3	B1313/23	TEPOS 1A SHALL BE READ TEPOS 1E, TEPOS 1B SHALL BE READ TEPOS 1F, ORURI ON RNP RWY 08 SHALL BE READ VADRI 1310/23 UNTIL 06/09/2023	

LOG POSITIONS				WATCH SUPERVISOR				ATC SUPERVISOR			
TIME	From	Until	Signature	TIME	From	Until	Signature	TIME	From	Until	Signature
05:00	07:00	EL	FF	05:00	07:00	FF					
07:00	09:00	FF	EL								
09:00	10:00	EL	FF								

ADC Operational LogBook		OPERATIONAL DESCRIPTION	
05:00	TRANSFER TO NEXT DUTY RWY 08		
06:17	TERPANTAU LAYANG-LAYANG DIATAS BANDARA DAN SUDAH BERKOORDINASI DENGAN PIKIR BANDARA		

Page 1		Page 3		Page 5		Page 7	

Page 2		Page 4		Page 6		Page 8	

Team Leader		Checked	

28 Log book ATC terkait layang-layang 11 Oktober 2023

AIRNAV INDONESIA										TWR OPERATIONAL LOG BOOK KANTOR CABANG PEMBANTU BANYUWANGI									
Date/Day/Shift : OCTOBER 11TH 2023 / AFTERNOON / WEDNESDAY																			
Person on Duty : MADE ARSANGUNA PUTRA (AR), FRESHAL FITRAN (FF)																			
FACILITIES CONDITION : Serviceable (G), Unserviceable (X); RADIO COMM FACILITIES CONDITION : UNREADABLE (1) READABLE NOW AND THEN (2) READABLE WITH DIFFICULTY (3) READABLE (4) PERFECTLY READABLE (5)																			
No.	Radio Comm Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C	No.	Facilities	C		
1	VHF 118.35 MHz	5	5	6	RWY Light 08/26	G	G	12	Handphone	G	G	18	Binocular	G	G	24	PAPI 08	G	G
2	VHF 122.65 MHz	5	5	7	PABX	G	G	13	Direct speech with Ball	G	G	19	Controller Desk	G	G	25	PAPI 26	G	G
3	VHF 121.5 MHz	5	5	8	Loc telp	G	G	14	AVOS (SIMO)	G	G	20	Gun Light	G	G	26	AFTN	G	G
4	HT ICOM	5	5	9	TVY Light C	G	G	15	Wind Cone	G	G	21	Strobe	G	G				
5	HT MOTOROLA	5	5	10	TVY Light D	G	G	16	Rotating Beacon	G	G	22	Crash Ball	G	G				
				11	TVY Light E	G	G	17	Lighting Ctrl Desk	G	G	23	Digital Clock	G	G				

UNIT FACILITIES				ACTIVE NOTAM			
No.	Facilities/ Descrip	Since	Finished	No.	NOTAM	Substances	
				1	B1730/23	TO AVOID THE SPREAD OF COVID-19, AD HOURS OF SERVICE CHANGED TO 0000-0400 31 AUG 22-44 2023 UNTIL 30 NOV 1100 2023	
				2	B1617/23	TRIGGER NOTAM - PERM AIRAC AIR AMDT 134 VEF 07 SEP 2023 CHANGES INFORMATION OF AD DATA AT BANYUWANGI AP - BANYUWANGI	
				3	B1313/23	TEPOS 1A SHALL BE READ TEPOS 1E, TEPOS 1B SHALL BE READ TEPOS 1F, ORURI ON RNP RWY 08 SHALL BE READ VADRI 1310/23 UNTIL 06/09/2023	

LOG POSITIONS				WATCH SUPERVISOR				ATC SUPERVISOR			
TIME	From	Until	Signature	TIME	From	Until	Signature	TIME	From	Until	Signature
05:00	07:00	AR	FF	05:00	09:00	FF					
07:00	09:00	FF	AR								

ADC Operational LogBook		OPERATIONAL DESCRIPTION	
05:00	TRANSFER TO NEXT DUTY RWY 08 WITH 2 TRAFFIC PKROY UP WIND, PKR02 FINAL		
07:15	KITE ON DOWNWIND RWY 08		
07:23	RADIO INTERFERENCE ON SHORT FINAL AROUND 300 FT REPORTED BY PKROY		

Page 1		Page 3		Page 5		Page 7	

Page 2		Page 4		Page 6		Page 8	

Team Leader		Checked	

Lampiran

29 Log book ATC terkait layang-layang 13 Oktober 2023

[illegible]