

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*
APPROACH CONTROL PROCEDURAL
PERUM LPPNPI CABANG AMBON**



Oleh:

ERSHANDA ARDINI PUTRI

NIT. 30322007

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 LALU LINTAS UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

**ANALISIS LOKASI GEOGRAFIS *ENTRY GATE*
UNTUK LEGALITAS *VISUAL APPROACH* DI
PERUM LPPNPI CABANG AMBON**



Oleh:

ERSHANDA ARDINI PUTRI

NIT. 30322007

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 LALU LINTAS UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

“ANALISIS LOKASI GEOGRAFIS *ENTRY GATE* UNTUK LEGALITAS *VISUAL APPROACH* DI PERUM LPPNPI CABANG AMBON”

Disusun Oleh:

TIR. ERSHANDA ARDINI PUTRI
NIT. 30322007

Disetujui Oleh :

OJT INSTRUCTOR

DOSEN PEMBIMBING 1

DOSEN PEMBIMBING 2



BRIAN BIMA TORO Y. H.
NIK. 10012554



AHMAD BAHRAWI, S.E., M.T.
NIP. 19800517 200012 1 003

WACHIDAH R. P., A.Md.
NIP. 19980102 202012 2 006

Mengetahui,

PH. GENERAL MANAGER AIRNAV
KANTOR CABANG AMBON



RUDOLF W. SOMNAIKUBUN
NIK. ASN83901

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengesahan pada tanggal 28 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

OJT INSTRUCTOR



BRIAN BIMA TORO H.
NIK. 10012554

DOSEN PEMBIMBING 1



AHMAD BAHRAWI, S.E., M.T.
NIP. 19800517 200012 1 003

DOSEN PEMBIMBING 2

WACHIDAH R. P., A.Md.
NIP. 19980102 202012 2 006

Mengetahui,

KETUA PROGRAM STUDI
DIPLOMA 3 LALU LINTAS UDARA

MEITA MAHARANI SUKMA
NIP. 19800502 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkat, rahmat, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyusun laporan sekaligus menyelesaikan program *On the Job Training* yang dilaksanakan selama 5 bulan di Bandar Udara Pattimura Ambon.

On the Job Training merupakan model pembelajaran wajib yang diterapkan pada setiap program studi di Politeknik Penerbangan Surabaya, khususnya program studi Lalu Lintas Udara. Program ini bermaksud agar taruna dapat menerapkan ilmu yang diperoleh di pendidikan sesuai dengan prosedur yang ada, khususnya di Bandar Udara Pattimura Ambon.

Laporan *On the Job Training* disusun untuk melaksanakan salah satu kurikulum pendidikan Diploma 3 Lalu Lintas Udara. Penulisan laporan *On the Job Training* telah melibatkan banyak pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini saya mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang terlibat dalam memberikan arahan dalam pembuatan laporan ini, terutama kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa, Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* tepat waktu;
2. Bapak Ari Nugraha Harsawardhana selaku General Manager Perum LPPNPI Kantor Cabang Ambon;
3. Bapak Nanto Alam selaku Manager Operasi Perum LPPNPI Kantor Cabang Ambon;
4. Bapak Ahamad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya dan dosen pembimbing 1 laporan *On the Job Training*;
5. Ma'am Meita Maharani Sukma M.Pd. selaku Ketua Program Studi Diploma 3 Lalu Lintas Udara Politeknik Penerbangan Surabaya;

6. Mbak Wachidah R. P., A.Md. selaku dosen pembimbing 2 penulis yang selalu membimbing penulis dalam menyusun laporan *On the Job Training* ini;
7. Bang Brian Bima Toro Y. H. selaku *On the Job Training Instructor* (OJTI) penulis yang selalu membimbing penulis selama pelaksanaan *On the Job Training*;
8. Kak Shinta, Kak Lili, Bang Lutfhi, Kak Azisah, Mas Tabah, dan Bang Rifqi selaku senior ATC kelompok penulis yang selalu membantu dan membimbing penulis selama melaksanakan *On the Job Training*;
9. Seluruh senior ATC Perum LPPNPI Cabang Ambon;
10. Berbagai sumber, dokumen, jurnal, dan literatur yang turut mendukung dalam penulisan laporan *On the Job Training* penulis;
11. Seluruh teman-teman seperjuangan penulis, Diploma 3 LLU 13 yang selalu kompak untuk saling memberikan dukungan dan semangat satu sama lain selama melaksanakan *On the Job Training*.

Penulis menyadari di dalam penulisan laporan ini masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik, saran, dan sumbangan pikiran yang sifatnya membangun agar di kemudian hari penulis dapat mengembangkan segala aspek ilmu pengetahuan lebih dalam lagi. Penulis berharap semoga laporan *On the Job Training* ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Ambon, 23 Februari 2025

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	13
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	13
1.2 Tujuan dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	14
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>	17
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Pattimura Ambon.....	17
2.2 Data Umum Bandar Udara Pattimura Ambon	19
2.2.1 Data <i>Aerodrome</i>	19
2.2.2 Fasilitas/ <i>Equipment Check</i>	28
2.2.3 Unit Pelayanan, Fungsi, dan Wilayah Tanggung Jawab	28
2.2.4 Jam Operasional dan Jadwal Tugas	30
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	31
BAB III TINJAUAN TEORI	33
3.1 Dasar Pelaksanaan OJT	33
3.2 Landasan Teori.....	34
BAB IV PELAKSANAAN OJT	43
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	43
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	43
4.3 Permasalahan.....	44
4.4 Penyelesaian Masalah.....	46
BAB V PENUTUP	51
5.1 Kesimpulan	51
5.1.1 Kesimpulan terhadap Bab IV	51
5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan OJT secara Keseluruhan	51

5.2	Saran	52
5.2.1	Saran terhadap Bab IV	52
5.2.2	Saran terhadap Pelaksanaan OJT secara Keseluruhan	52
DAFTAR PUSTAKA		53
LAMPIRAN.....		54

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Unit Pelayanan Ambon APP	28
Tabel 2. 2 Wilayah Tanggung Jawab Ambon APP	29
Tabel 2. 3 Jadwal Tugas.....	30
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT	43
Tabel 4. 2 Lokasi <i>Visual Entry Gate Point</i>	49

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Pattimura	17
Gambar 2. 2 <i>Layout</i> Bandar Udara Pattimura	19
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Cabang Ambon	32
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Operasi Cabang Ambon	32
Gambar 4. 1 Pesawat Trigana Arrival Via Cape Alang	45
Gambar 4. 2 Pesawat Militer Arrival Via Nusaniwe	45
Gambar 4. 3 Pesawat Trigana Arrival Via Nusaniwe	45
Gambar 4. 4 Pesawat Trigana Arrival Via Passo	45
Gambar 4. 5 Pesawat Smart Air Arrival Via Passo	46
Gambar 4. 6 Gambar <i>Visual Entry Gate Point</i>	47
Gambar 4. 7 <i>Google Earth Entry Gate Point</i> AMN	48
Gambar 4. 8 <i>Google Earth Entry Gate Point</i> Passo	48
Gambar 4. 9 <i>Google Earth Entry Gate Point</i> Ambon Town	48
Gambar 4. 10 <i>Google Earth Entry Gate Point</i> Nusaniwe.....	49
Gambar 4. 11 <i>Google Earth Entry Gate Point</i> Cape Alang.....	49

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 SK Pelaksanaan On the Job Training	54
Lampiran 2 Hasil Wawancara Pilot Smart Air	56
Lampiran 3 Hasil Wawancara Pilot Trigana	59
Lampiran 4 Jadwal Dinas OJT	61
Lampiran 5 Data Personel ATC Perum LPPNPI Cabang Ambon	63
Lampiran 6 AIP Bandar Udara Pattimura Ambon.....	64
Lampiran 7 Data Operator Penerbangan yang Beroperasi di Bandar Udara Pattimura Ambon	74

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training*

Industri penerbangan di Indonesia terus mengalami perkembangan dan pertumbuhan sejak berakhirnya masa pandemi virus corona dua tahun lalu. Perkembangan dan pertumbuhan tersebut tidak hanya terbatas pada teknologi saja tetapi juga harus diiringi dengan sumber daya manusia (SDM) yang memadai dalam hal kualitas dan kuantitas terutama di bidang keselamatan penerbangan. Salah satu pihak yang berperan dalam menyelenggarakan keselamatan penerbangan adalah seorang pemandu lalu lintas udara atau ATC (*Air Traffic Control*). Dalam memenuhi kebutuhan seorang *Air Traffic Controller*, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan telah menyiapkan sekolah tinggi untuk mendidik putra-putri terbaik bangsa menjadi seorang *Air Traffic Controller* yang profesional.

Dunia penerbangan sangat erat kaitannya dengan kinerja seorang pemandu lalu lintas udara atau *Air Traffic Controller* (ATC). Seorang ATC bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan penerbangan. Dalam pelaksanaannya seorang ATC wajib melalui pelatihan tertentu seperti sebagaimana tercantum dalam peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 287 tahun 2015 yang berisi tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 69-01 tentang lisensi, rating, pelatihan, dan kecakapan personel pemandu lalu lintas udara. Dengan demikian, peserta diklat kompetensi di bidang pemandu lalu lintas udara yang akan memperoleh rating untuk pertama kali pada satu unit pelayanan lalu lintas udara wajib melaksanakan praktik kerja lapangan atau *On the Job Training* (OJT).

Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai salah satu badan pendidikan dan pelatihan pada kelompok keselamatan penerbangan telah menyelenggarakan program studi Lalu Lintas Udara (LLU) yang di dalamnya terdapat pendidikan selama 3 tahun terdiri dari 6 semester baik pelajaran teori maupun praktik. Semester 3 dan 5 akan dilaksanakan *On the Job Training* untuk memenuhi standar kecakapan pembelajaran di program studi Lalu Lintas Udara. Pelaksanaan OJT merupakan

kesempatan yang diberikan kepada taruna untuk lebih memahami materi yang telah didapat selama menempuh pendidikan.

Dengan praktik kerja lapangan atau *On The Job Training* (OJT) ini, taruna Diploma 3 LLU dipersiapkan sebagai *controller* yang handal dan bertanggung jawab di bidang keselamatan penerbangan sehingga pada saatnya nanti diharapkan mampu mewujudkan pelayanan keselamatan operasi penerbangan secara efisien, teratur, dan lancar pada instansi masing-masing serta menjadi tenaga ATC profesional yang siap pakai dan mampu bekerja dengan baik di lapangan yang sesungguhnya. Penulis sendiri melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Perum LPPNPI Cabang Ambon, dalam hal ini *Approach Control Procedural*. Selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Perum LPPNPI Cabang Ambon, penulis mengalami beberapa masalah, salah satunya yang akan diangkat menjadi judul pada laporan kali ini.

1.2 Tujuan dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training*

Adapun tujuan dan manfaat dilaksanakannya kegiatan *On the Job Training* ini adalah:

1.2.1 Tujuan Umum Pelaksanaan *On the Job Training*

- a. Setelah melaksanakan OJT, diharapkan taruna akan memperoleh pengalaman nyata dari perusahaan/industri sebagai upaya pengembangan ilmu pengetahuan;
- b. *Workshop* IPTEK yang pada gilirannya akan dapat mengevaluasi diri setelah melihat kemampuan IPTEK dari masyarakat atau perusahaan/industri.

1.2.2 Tujuan Khusus Pelaksanaan *On the Job Training*

- a. Memperoleh pengalaman kerja yang sebenarnya di lokasi OJT;
- b. Menerapkan kompetensi dan keterampilan yang telah dipelajari di program studi;
- c. Memantapkan disiplin dan tanggung jawab melaksanakan tugas;
- d. Memperluas wawasan sebagai calon tenaga kerja perusahaan/industri;

- e. Mengenal tipe-tipe organisasi, manajemen dan operasi kerja perusahaan/industri serta budaya perusahaan/industri;
- f. Memperoleh umpan balik dari perusahaan/industri untuk pemantapan pengembangan kurikulum di program studi.

1.2.3 Manfaat Pelaksanaan OJT Bagi Taruna

- a. Dapat memperoleh wawasan, pengetahuan, dan keterampilan yang relevan untuk meningkatkan kompetensi serta memiliki pengalaman yang nyata;
- b. Berkesempatan untuk belajar menerapkan pengetahuan teoritis yang diperoleh di program studi dalam berbagai kasus riil di lapangan;
- c. Mengetahui teknologi terapan di dunia kerja secara langsung;
- d. Mampu beraktualisasi pada ilmu yang dimiliki dan berkomunikasi dalam lingkungan kerja;
- e. Menjadi bahan persiapan menghadapi dunia kerja dan menyiapkan langkah-langkah yang diperlukan untuk menyesuaikan diri dalam lingkungan kerja di masa mendatang;
- f. Memiliki kemampuan membuat laporan tertulis dengan baik sesuai dengan pedoman, dengan menyajikan hasil-hasil yang diperoleh selama OJT dalam bentuk laporan *On The Job Training*;
- g. Dapat menggunakan hasil atau data data yang diperoleh selama kegiatan *On The Job Training* untuk dikembangkan menjadi Tugas Akhir.

1.2.4 Manfaat pelaksanaan OJT Bagi Perum LPPNPI

- a. Sebagai sarana untuk menjalin kerja sama yang baik antara perusahaan dengan Politeknik Penerbangan Surabaya khususnya program studi Diploma 3 Lalu Lintas Udara;
- b. Memberikan kesempatan kepada Perum LPPNPI untuk berpartisipasi dalam pola *link and match* dalam mempersiapkan tenaga kerja yang siap pakai;

- c. Memperoleh masukan tentang standar rekrutmen tenaga kerja sesuai dengan perkembangan dunia pendidikan terkini;
- d. Sebagai sarana peningkatan dan pengembangan kualitas SDM terutama calon personel pemanduan lalu lintas penerbangan sebagai bentuk program sosial kepada masyarakat.

1.2.5 Manfaat Pelaksanaan OJT Bagi Politeknik Penerbangan

Surabaya

- a. Memperoleh umpan balik bagi pengembangan kurikulum, materi perkuliahan, dan metode pembelajaran yang terkait bidang pemanduan lalu lintas penerbangan;
- b. Meningkatkan, memperluas dan mempererat kerjasama dengan Perum LPPNPI;
- c. Perluasan sosialisasi eksistensi Politeknik Penerbangan Surabaya yang terkait kelembagaan, bidang keilmuan yang dikembangkan, dan sumber daya manusia yang dimiliki.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Pattimura Ambon



Gambar 2. 1 Bandar Udara Pattimura

Bandar Udara Pattimura, yang secara internasional dikenal sebagai Pattimura Airport, merupakan salah satu infrastruktur transportasi udara utama di wilayah timur Indonesia. Terletak di Pulau Ambon, Provinsi Maluku, bandara ini berfungsi sebagai pintu gerbang utama bagi mobilitas penumpang dan barang di kawasan Maluku, baik untuk penerbangan domestik maupun beberapa rute internasional tertentu pada masa lalu. Bandar udara ini memiliki jarak sekitar 35 kilometer dari pusat Kota Ambon dengan waktu tempuh perjalanan darat sekitar 30 hingga 45 menit. Fasilitas yang tersedia mencakup layanan imigrasi, karantina, bea cukai, gedung kargo, restoran, telepon umum, dan kantor pos, menjadikannya salah satu bandara yang cukup lengkap dalam mendukung kebutuhan pengguna jasa penerbangan.

Secara geografis, Bandar Udara Pattimura berada di lokasi yang sangat strategis, yaitu di Pulau Ambon, Provinsi Maluku, dengan koordinat astronomis pada 03° 42' 25" Lintang Selatan dan 128° 05' 23" Bujur Timur. Bandara ini dikelilingi oleh Laut Seram di sebelah utara, Laut Banda di sebelah selatan, dan Laut Arafuru di sebelah timur. Posisi strategis ini tidak hanya memberikan keuntungan geografis, tetapi juga mendukung peran Maluku sebagai penghubung

transportasi udara di kawasan timur Indonesia, yang terdiri atas dua provinsi, yakni Maluku dan Maluku Utara.

Pembangunan bandara ini dimulai pada tahun 1939 oleh Pemerintah Kolonial Belanda dengan nama Lapangan Terbang Laha Ambon. Pada masa Perang Dunia II, tepatnya pada tahun 1942, lapangan terbang ini dikuasai oleh militer Jepang dan digunakan sebagai salah satu pangkalan strategis dalam melawan sekutu. Setelah kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945, pengelolaan lapangan terbang ini dialihkan kepada Pemerintah Republik Indonesia sebagai bagian dari infrastruktur strategis nasional.

Pada tahun 1975, berdasarkan surat keputusan bersama antara Menteri Pertahanan Keamanan, Menteri Perhubungan, dan Menteri Keuangan, Lapangan Terbang Laha Ambon ditetapkan sebagai pangkalan udara milik TNI Angkatan Udara dengan nama Pangkalan Udara Pattimura. Bandara ini kemudian berfungsi sebagai *enclave* sipil, yang memungkinkan penggunaannya secara bersama antara militer dan penerbangan sipil. Ketentuan ini diperkuat melalui Sertifikat Hak Pakai Nomor 06 Tahun 2010 serta nota kesepahaman antara TNI Angkatan Udara, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan PT Angkasa Pura I (Persero). Dalam periode ini, bandara juga melayani rute penerbangan internasional, seperti Airnorth dari Darwin, Australia, hingga tahun 1998.

Pengelolaan Bandar Udara Pattimura secara resmi diserahkan kepada PT Angkasa Pura I (Persero) pada tanggal 11 Oktober 1995. Bandara ini kemudian ditetapkan sebagai bandar udara kelas I, dengan pengelolaan sebagian aset masih berada di bawah Pangkalan TNI AU Pattimura. Untuk mendukung pengembangan kapasitas dan pelayanan, proyek pengembangan bandara ini diresmikan pada tanggal 3 Maret 2004 oleh Presiden Republik Indonesia.

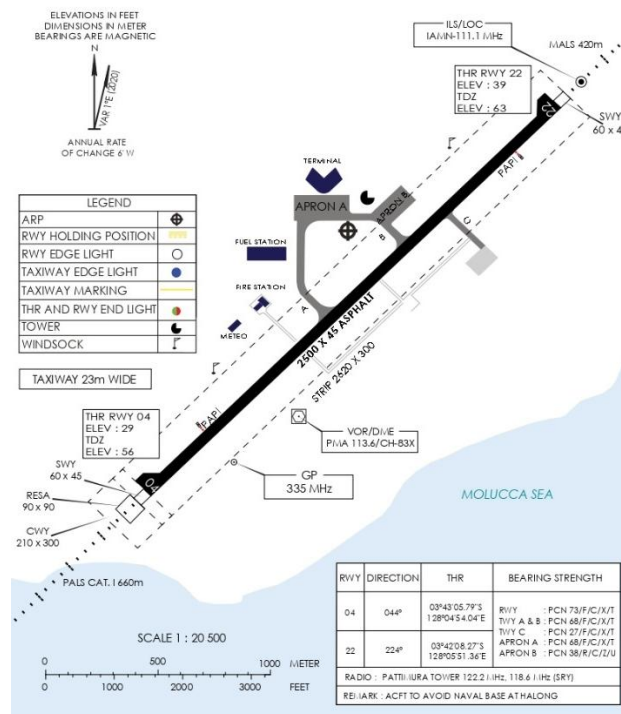
Dalam perkembangannya, Bandar Udara Pattimura telah melampaui kapasitas desain awalnya yang dirancang untuk 800 ribu penumpang per tahun. Hingga saat ini, bandara telah melayani lebih dari 1,3 juta penumpang setiap tahun. Dengan meningkatnya kebutuhan pengguna jasa penerbangan, PT Angkasa Pura I (Persero) merencanakan pengembangan lebih lanjut, termasuk pembangunan

terminal baru, gerbang keberangkatan dan kedatangan, serta penambahan fasilitas garbarata.

Rencana pengembangan ini dilaksanakan dengan persetujuan dari Pangkalan TNI AU Pattimura, selaku pengelola aset negara di kawasan bandara, yang telah terdaftar dalam Inventaris Kekayaan Negara (IKN) di bawah pengelolaan Kementerian Keuangan Republik Indonesia. Dengan sejarah panjang dan peran strategisnya, Bandar Udara Pattimura tidak hanya menjadi simbol penting bagi transportasi udara di Maluku, tetapi juga berkontribusi signifikan terhadap pembangunan ekonomi dan sosial di kawasan timur Indonesia.

2.2 Data Umum Bandar Udara Pattimura Ambon

2.2.1 Data Aerodrome



Gambar 2.2 Layout Bandar Udara Pattimura

AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

WAPP – AMBON / Pattimura

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

<i>ARP coordinates and site at AD</i>	034227S 1280522E
<i>Direction and distance from (City)</i>	223°, 21 km from Ambon
<i>Elevation/Reference Temperature</i>	62ft / 19°C - 34°C
<i>Geoid undulation at AD ELEV PSN</i>	NIL
<i>MAG VAR/Annual Change</i>	1°E (2020) / 0.10°
<i>Decreasing</i>	
<i>Tel</i>	(+62911) 323770
<i>Telefax</i>	(+62911) 323773
<i>E-mail</i>	humas.amq@apl.co.id
<i>AFS</i>	WAPPYSYE
<i>Website</i>	www.pattimura-airport.co.id
<i>Type of traffic permitted</i>	IFR/VFR

OPERATIONAL HOURS

<i>Aerodrome Operator</i>	22.00 – 08.00
<i>Custom and immigration</i>	On Request
<i>Health and sanitation</i>	22.00 – 08.00
<i>AIS Briefing Office</i>	NIL
<i>ATS Reporting Office</i>	22.00 – 14.00
<i>MET Briefing Office</i>	H24
<i>ATS</i>	22.00 – 14.00
<i>Fuelling</i>	21.00 – 08.00
<i>Handling</i>	22.00 – 08.00
<i>Security</i>	H24
<i>De-Icing</i>	Not Applicable
<i>Remarks</i>	- Local Time: UTC + 9 HR - AIS Available at AIS Manado Regional Office H24

HANDLING SERVICE AND FACILITIES

<i>Cargo - Handling facilities</i>	<i>NIL</i>
<i>Fuel/oil types</i>	<i>Jet A1 AVTUR</i>
<i>Fuelling facilities/Capacity</i>	<i>4 units Fuel Truck</i>
<i>Hangar space for visiting aircraft</i>	<i>NIL</i>
<i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	<i>NIL</i>
<i>Remarks</i>	<i>NIL</i>

PASSENGER FACILITIES

<i>Hotels</i>	<i>In the city</i>
<i>Restaurants</i>	<i>At aerodrome</i>
<i>Transportation</i>	<i>Taxis</i>
<i>Medical facilities</i>	<i>First aid, rest room and ambulance at aerodrome Hospital in the vicinity of aerodrome</i>
<i>Bank and Post Office</i>	<i>In the city</i>
<i>Tourist Office</i>	<i>At aerodrome</i>
<i>Tel</i>	<i>(+62911) 3828873</i>
<i>Remarks</i>	<i>NIL</i>

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

<i>AD category for fire fighting</i>	<i>Category 7</i>
<i>Rescue equipment</i>	<i>2 units Foam Tender Type I 1 units Commando Car 2 units Ambulance 1 units Rescue Boat 1 units Utility Car</i>
<i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	<i>NIL</i>
<i>Remarks</i>	<i>1 units Salvage for B737 series and A330</i>

*Removal of disabled aircraft
available at Sultan
Hasanuddin
International Airport
Tel : (+62411) 550123 EXT
5000, 5010, 5014*

SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

<i>Types of clearing equipment</i>	<i>Not Applicable</i>
<i>Clearance priorities</i>	<i>Not Applicable</i>
<i>Remarks</i>	<i>Not Applicable</i>

AERODROME OBSTACLES

<i>In Area 2</i>					
<i>OBST ID/ Designation</i>	<i>OBST type</i>	<i>OBST position</i>	<i>ELEV/HGT</i>	<i>Markings/ Type, colour</i>	<i>Remarks</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
NIL	Antenna	034220.0S 1280546.0E	89 ft / NIL	NIL	NIL
NIL	Antenna	034221.0S 1280545.0E	85 ft / NIL	Lighted	NIL
NIL	Hill	033914.0S 1280815.0E	1.286 ft / NIL	NIL	NIL
NIL	Hil	034231.0S 1280458.0E	256 ft / NIL	NIL	NIL
NIL	Hill	034638.0S 1280624.0E	728 ft / NIL	NIL	NIL
NIL	Antenna	034044.0S 1281152.0E	583 ft / NIL	NIL	NIL
NIL	Antenna	034324.0S	1.358 ft / NIL	NIL	NIL

		1281251.0E			
NIL	Hill	034237.0S 1281304.0E	1.526 ft / NIL	NIL	NIL
NIL	Antenna	034259.0S 1281006.0E	938 ft / NIL	NIL	NIL
NIL	Antenna	034311.0S 1280951.0E	1.381 ft / NIL	NIL	NIL
NIL	Antenna	034328.0S 1280596.0E	1.627 ft / NIL	NIL	NIL
NIL	Antenna	034348.0S 1280948.0E	1.762 ft / NIL	Lighted	NIL
NIL	Mountain	034420.0S 1280850.0E	1.325 ft / NIL	NIL	NIL

<i>In Area 3</i>					
<i>OBST ID/ Designation</i>	<i>OBST Type</i>	<i>OBST Position</i>	<i>ELEV/HGT</i>	<i>Markings/ Type, Colour</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

Associated MET Office

MET Station Pattimura

Hours of service

H24

MET Office outside hours

NIL

Office responsible for TAF preparation

MET Station Pattimura

Periods of validity

H24

Trend forecast

TREND

<i>Interval of issuance</i>	<i>2 Hours</i>
<i>Briefing/consultation provided</i>	<i>Personal Consultation and Telephone</i>
<i>Flight documentation</i>	<i>Charts, Abbreviated plain language texts</i>
<i>Language(s) used</i>	<i>English</i>
<i>Charts and other information available for briefing or consultation</i>	<i>S, U, Radar images, Satellite images</i>
<i>Supplementary equipment available for providing information</i>	<i>AWOS, Weather Radar</i>
<i>ATS units provided with information</i>	<i>Pattimura TWR, Ambon APP</i>

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

<i>Designated RWY</i>	<i>04</i>	<i>22</i>
<i>True BRG</i>	<i>045.03°</i>	<i>225.03°</i>
<i>Dimensions of RWY</i>	<i>2.500 x 45</i>	
<i>PCN and Surface of RWY and SWY</i>	<i>73/F/C/X/T Asphalt</i>	
<i>THR coordinate RWY end coordinates THR geoid undulation</i>	<i>THR 034305.79S 1280454.04E</i>	<i>THR 034208.27S 1280551.36E</i>
<i>THR elevation and highest elevation of TDZ of</i>	<i>THR 29 ft TDZ 55.7 ft</i>	<i>THR 39 ft TDZ 62.5 ft</i>

<i>precision APP</i>		
<i>RWY</i>		
<i>Slope of RWY-SWY</i>	<i>0.90%</i>	<i>0.77%</i>
<i>SWY dimensions</i>	<i>60 x 45</i>	
<i>CWY dimensions</i>	<i>NIL</i>	<i>210 x 300</i>
<i>Strip dimensions</i>	<i>2.620 x 300</i>	
<i>RESA dimensions</i>	<i>NIL</i>	<i>90 x 90</i>
<i>Location and description of arresting system</i>	<i>NIL</i>	
<i>OFZ</i>	<i>Cape Alang 7 NM from RWY 04</i>	<i>Hills distance 2.8 NM Height 500 ft</i>
<i>Remarks</i>	<i>NILL</i>	

DECLARED DISTANCES

<i>RWY Designator</i>	<i>04</i>	<i>22</i>
<i>TORA</i>	<i>2.500</i>	
<i>TODA</i>	<i>2.500</i>	<i>2.710</i>
<i>ASDA</i>	<i>2.560</i>	
<i>LDA</i>	<i>2.500</i>	
<i>Remarks</i>	<i>NIL</i>	

ATS AIRSPACE

Designation and lateral limits

AMBON CTR:

A Circle with Radius of 30 NM centred on "AMN" VOR

AMBON ATZ:

A Circle with Radius of 5 NM centred on ARP

Vertical limits

ATZ : SFC up to 2.500 ft MSL

<i>Airspace classification</i>	<i>CTR: SFC up to 6.000 ft MSL</i>
	<i>ATZ : C</i>
	<i>CTR: C</i>
<i>ATS unit call sign</i>	<i>ATZ : Pattimura Tower</i>
	<i>CTR: Ambon Approach</i>
<i>Language(s)</i>	<i>English</i>
<i>Transition Altitude</i>	<i>11.000 ft/FL 130</i>
<i>Hours of applicability</i>	<i>2100 - 1400</i>
<i>Remarks</i>	<i>NIL</i>

ATS COMMUNICATION FACILITIES

APP Unit

<i>Call Sign</i>	<i>Ambon Approach</i>
<i>Primary Frequency</i>	<i>121.0 MHz</i>
<i>Secondary Frequency</i>	<i>123.4 MHz</i>
<i>Hours of operation</i>	<i>21.00 – 14.00</i>

TWR Unit

<i>Call Sign</i>	<i>Pattimura Tower</i>
<i>Primary Frequency</i>	<i>122.2 MHz</i>
<i>Secondary Frequency</i>	<i>118.6 MHz</i>
<i>Hours of operation</i>	<i>21.00 – 14.00</i>

Remarks:

ATIS on FREQ 125.4 MHz with Operating Hours 21.00 – 14.00

RADIO NAVIGATION AND LANDING AID

VOR / DME

<i>ID</i>	<i>AMN</i>
<i>Frequency</i>	<i>115.5 MHz / CH102X</i>
<i>Hours of operation</i>	<i>H24</i>
<i>Coordinate location</i>	<i>033653.7S 1281109.8E</i>

Remarks

*VOR “AMN” Unusable areas
beyond 40 NM:*

030° - 070° BLW 1.200 ft

070° - 220° BLW 3.000 ft

220° - 270° BLW 9.000 ft

270° - 030° BLW 3.000 ft

VOR / DME

ID

PMA

Frequency

113.6 MHz / CH83X

Hours of operation

21.00 – 14.00

Coordinate location

034254.4S 1280515.1E

Remarks

NIL

RADAR HEAD

ID

NIL

Frequency

NIL

Hours of operation

NIL

Coordinate location

034346.2S 1280947.4E

Remarks

NIL

ILS / Localizer

ID

IAMN

Frequency

111.1 MHz

Hours of operation

21.00 – 14.00

Coordinate location

034205.0S 1280554.2E

Remarks

NIL

GP

ID

NIL

Frequency

335 MHz

<i>Hours of operation</i>	21.00 – 14.00
<i>Coordinate location</i>	034302.5S 1280502.8E
<i>Remarks</i>	NIL

2.2.2 Fasilitas/Equipment Check

Fasilitas yang ada pada ruang operasional adalah sebagai berikut:

- a. *Uninterrupted Power Supply (UPS)*;
- b. Fasilitas komunikasi VHF A/G;
- c. Fasilitas komunikasi antar ATS unit;
- d. *Intercom / PABX /telephone*
- e. *AWOS (Automated Weather Observing System)*
- f. *FPS (Flight Data Progress Strip)*
- g. *AC (Air Conditioner)*
- h. Komputer
- i. AFTN
- j. Jam
- k. Kursi

2.2.3 Unit Pelayanan, Fungsi, dan Wilayah Tanggung Jawab

A. Unit Pelayanan

Pelayanan *Approach Control Service* diberikan oleh unit Ambon APP pada cabang Ambon dengan identifikasi sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Unit Pelayanan Ambon APP

No.	Sektor	<i>Call Sign</i>	<i>Radio Frequency</i>
1	APP	Ambon Approach	121.0
2	TMA	Ambon Approach	121.0

B. Fungsi

- a. Tujuan Pelayanan lalu lintas penerbangan adalah sebagai berikut:
 1. Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di udara.
 2. Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstruction*) di *manoeuvring area*.

3. Memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan; dan
 4. Memberikan notifikasi (informasi) kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*) dan membantu organisasi tersebut bila diperlukan.
 5. Membantu pihak berwenang sesuai kebutuhan jika pesawat membutuhkan bantuan pencarian dan penyelamatan
- b. Pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan Ambon APP adalah pemberian fungsi pelayanan *approach control service* pada pesawat udara yang berada dalam tanggung jawabnya untuk menjamin keselamatan, keteraturan, kelancaran lalu lintas penerbangan dan mencegah terjadinya tabrakan:
1. Seluruh pesawat udara yang berangkat dari bandar udara Pattimura melalui rute yang terdapat di dalam wilayah udara Ambon APP/TMA
 2. Seluruh pesawat udara yang berangkat dari bandar udara Pattimura melalui rute yang terdapat di dalam wilayah udara Ambon APP/TMA
 3. Seluruh pesawat udara yang berangkat dari bandar udara Pattimura melalui rute yang terdapat di dalam wilayah udara Ambon APP/TMA

C. Wilayah Tanggung Jawab

Wilayah tanggung jawab dari unit APP Kantor Cabang Ambon adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Wilayah Tanggung Jawab Ambon APP

<i>Unit/Sector</i>	<i>Area Boundary</i>			<i>Airspace Class</i>	<i>Callsigns</i>
	<i>Lateral Limit</i>	<i>Upper Limit</i>	<i>Lower Limit</i>		
Ambon CTR	30 NM <i>centred at</i>	6000 ft	Ground/ <i>Water</i>	Class C	Ambon Approach

	"AMN" VOR/DME				
Ambon TMA	100 NM centred at "AMN" VOR/DME	FL245	6000 ft	Class B	Ambon Approach

2.2.4 Jam Operasional dan Jadwal Tugas

A. Jam Operasional

Jam operasi pelayanan lalu lintas penerbangan yaitu dari pukul 06:00 WIT (21:00 UTC) s/d 23:00 WIT (14:00) yang dibagi menjadi 2 (dua) *shift* per hari, *extend* dan *advance* jam operasi akan diberikan bila mendapat izin dari Penyelenggara Bandar Udara.

B. Jadwal Tugas

Adapun jadwal tugas jaga (*shift*) adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 3 Jadwal Tugas

Dinas	Jadwal Dinas	keterangan
<i>Shift</i> Pagi	06.00 – 12.00 WIT (21.00 – 03.00 UTC)	Pada setiap pergantian <i>shift</i> diperlukan waktu untuk <i>transfer of duty</i> selama 15 menit
<i>Shift</i> Siang	12.00 – 17.00 WIT (03.00 – 08.00 UTC)	
<i>Shift</i> Malam	-	

Shift malam melayani apabila ada permintaan pengoperasian jam operasi bandara lebih awal (*advance*) dan melayani apabila ada permintaan *extend* pengoperasian jam operasi bandara. Pada setiap pergantian *shift* diperlukan waktu *transfer of duty* selama 15 menit.

Perpanjangan Jam Operasi

- Penambahan jam operasi setelah pukul 17.00 WIT (08.00 UTC) dapat dilakukan apabila ada permintaan secara tertulis dari pihak *airline/operator* kepada General Manager Ambon selambat-lambatnya 2 jam sebelum jam operasional berakhir dan

dilaksanakan atas perintah dan persetujuan dari General Manager atau Pejabat yang ditunjuk.

- b. Pelayanan Lalu lintas Udara yang dilaksanakan lebih awal dari *operating hour* dapat dilakukan apabila ada permintaan secara tertulis dari pihak *airline/operator* kepada General Manager selambat-lambatnya 13 jam sebelum jam operasi di mulai dan dilaksanakan atas perintah dan persetujuan dari General Manager atau pejabat yang ditunjuk.

Pemanduan personel ATC dilakukan paling lama selama 2 (dua) jam berturut – turut maka harus diberikan jeda waktu istirahat selama 1 (satu) jam. Jam pemanduan dan jam kerja personel ATC adalah sebagai berikut:

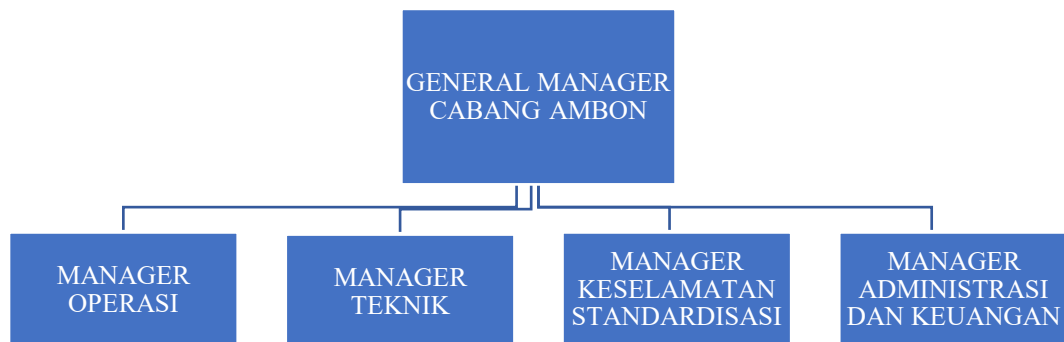
- a. Dalam 1 (satu) minggu jam pemanduan tidak lebih dari 24 (dua puluh empat) jam dan jam kerja tidak lebih dari 32 (tiga puluh dua) jam;
- b. Dalam 1 (satu) hari jam pemanduan tidak lebih dari 6 (enam) jam dan jam kerja tidak lebih dari 8 (delapan) jam.

Assistant pemanduan dilakukan paling lama selama 3 (tiga) jam berturut – turut maka harus diberikan jeda waktu istirahat selama 1 (satu) jam, sehingga Jam pemanduan dan jam kerja *assistant controller* adalah sebagai berikut:

- a. Dalam 1 (satu) minggu jam *assistant* pemanduan tidak lebih dari 24 (dua puluh empat) jam dan jam kerja tidak lebih dari 32 (tiga puluh dua) jam;
- b. Dalam 1 (satu) hari jam *assistant* pemanduan tidak lebih dari 6 (enam) jam dan jam kerja tidak lebih dari 8 (delapan) jam.

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan

Sesuai dengan Peraturan Direksi Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Nomor : 036/LPPNPI/X/2017 tentang Perubahan Atas tentang Organisasi Dan Tata Laksana Cabang Ambon.



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Cabang Ambon



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Operasi Cabang Ambon

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Dasar Pelaksanaan OJT

- 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 43 Tahun 2016 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 143 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 143*) tentang Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan Bidang Navigasi Penerbangan (*Air Navigation Training Provider*)
- 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 Tahun 2019 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69 (CASR Part 69) tentang Lisensi, Rating, Pelatihan dan Kecakapan Personel Navigasi Penerbangan.
- 3 Peraturan Direktur Jendral 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.
- 4 Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor : 428 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 143-01 (*Advisory Circular Part 143-01*) Sertifikasi Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan Bidang Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Service Training Provider*)
- 5 Surat Edaran Direktur Jendral Nomor SE 20 Tahun 2015 tentang Pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (*On the Job Training/OJT*) di Bidang Pemanduan Lalu Lintas Penerbangan.
- 6 Peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor PK. 09/BPSDMP-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan.
- 7 Kalender Diklat Program Studi Pemanduan Lalu Lintas Udara.

3.2 Landasan Teori

1. UU No 1 Tahun 2009, Pasal 278 yang berbunyi “Pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 270 huruf a mempunyai tujuan:
 - a. Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di udara;
 - b. Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver (*manouvering area*);
 - c. Memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan;
 - d. Memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan; dan
 - e. Memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*).”
2. ICAO Annex 11 *Air Traffic Services, Chapter 2 General, Point 2.6 Classification of airspace* yang berbunyi,

“

2.6.1 *ATS airspace shall be classified and designated in accordance with the following:*

Class A. IFR flights only are permitted, all flights are provided with air traffic control service and are separated from each other.

Class B. IFR and VFR flights are permitted, all flights are provided with air traffic control service and are separated from each other.

Class C. IFR and VFR flights are permitted, all flights are provided with air traffic control service and IFR flights are separated from other IFR flights and from VFR flights. VFR flights are separated from IFR flights and receive traffic information in respect of other VFR flights.

Class D. IFR and VFR flights are permitted and all flights are provided with air traffic control service, IFR flights are separated from other IFR flights and receive traffic information in respect of VFR flights, VFR flights receive traffic information in respect of all other flights.

Class E. IFR and VFR flights are permitted, IFR flights are provided with air traffic control service and are separated from other IFR flights. All flights receive traffic information as far as is practical. Class E shall not be used for control zones.

Class F. IFR and VFR flights are permitted, all participating IFR flights receive an air traffic advisory service and all flights receive flight information service if requested.

Note.— Where air traffic advisory service is implemented, this is considered normally as a temporary measure only until such time as it can be replaced by air traffic control. (See also the PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 9.)

Class G. IFR and VFR flights are permitted and receive flight information service if requested.”

Diterjemahkan sebagai berikut,

2.6.1 Ruang udara ATS (*Air Traffic Services*) harus diklasifikasikan dan ditetapkan sesuai dengan ketentuan berikut:

Kelas A: Hanya penerbangan IFR (*Instrument Flight Rules*) yang diizinkan, semua penerbangan diberikan layanan pengendalian lalu lintas udara dan dipisahkan satu sama lain.

Kelas B: Penerbangan IFR dan VFR (*Visual Flight Rules*) diizinkan, semua penerbangan diberikan layanan pengendalian lalu lintas udara dan dipisahkan satu sama lain.

Kelas C: Penerbangan IFR dan VFR diizinkan, semua penerbangan diberikan layanan pengendalian lalu lintas udara. Penerbangan IFR dipisahkan dari penerbangan IFR lainnya dan dari penerbangan VFR. Penerbangan VFR dipisahkan dari penerbangan

IFR dan menerima informasi lalu lintas terkait penerbangan VFR lainnya.

Kelas D: Penerbangan IFR dan VFR diizinkan, semua penerbangan diberikan layanan pengendalian lalu lintas udara. Penerbangan IFR dipisahkan dari penerbangan IFR lainnya dan menerima informasi lalu lintas terkait penerbangan VFR. Penerbangan VFR menerima informasi lalu lintas terkait semua penerbangan lainnya.

Kelas E: Penerbangan IFR dan VFR diizinkan. Penerbangan IFR diberikan layanan pengendalian lalu lintas udara dan dipisahkan dari penerbangan IFR lainnya. Semua penerbangan menerima informasi lalu lintas sejauh memungkinkan. Kelas E tidak boleh digunakan untuk zona kontrol (*Control Zone/CTR*).

Kelas F: Penerbangan IFR dan VFR diizinkan. Semua penerbangan IFR yang berpartisipasi menerima layanan nasihat lalu lintas udara, dan semua penerbangan menerima layanan informasi penerbangan jika diminta.

Catatan: Jika layanan nasihat lalu lintas udara diterapkan, ini biasanya dianggap sebagai langkah sementara sampai layanan tersebut dapat digantikan oleh layanan pengendalian lalu lintas udara. (Lihat juga PANS-ATM (Dokumen 4444), Bab 9.)

Kelas G: Penerbangan IFR dan VFR diizinkan dan menerima layanan informasi penerbangan jika diminta.

3. ICAO Annex 11 *Air Traffic Services, Appendix 2. Principles Governing the Establishment and Identification of Significant Points, nomor 1. Establishment of Significant Points* yang berbunyi,

“

1.1 Significant points should, whenever possible, be established with reference to ground-based or space-based radio navigation aids, preferably VHF or higher frequency aids.

1.2 *Where such ground-based or space-based radio navigation aids do not exist, significant points shall be established at locations which can be determined by self-contained airborne navigation aids, or, where navigation by visual reference to the ground is to be effected, by visual observation. Specific points may be designated as "transfer of control" points by agreement between adjacent air traffic control units or control positions concerned."*

Diterjemahkan sebagai berikut,

1.1 Titik-titik signifikan sebaiknya, jika memungkinkan, ditetapkan dengan merujuk pada alat bantu navigasi radio berbasis darat atau berbasis satelit, diutamakan yang menggunakan frekuensi VHF atau lebih tinggi.

1.2 Jika alat bantu navigasi radio berbasis darat atau berbasis satelit tersebut tidak tersedia, titik-titik signifikan harus ditetapkan di lokasi yang dapat ditentukan oleh alat bantu navigasi udara mandiri, atau, jika navigasi dilakukan dengan referensi visual ke darat, melalui pengamatan visual. Titik-titik tertentu dapat ditetapkan sebagai titik "transfer of control" berdasarkan kesepakatan antara unit pengendalian lalu lintas udara yang berdekatan atau posisi pengendalian yang bersangkutan.

3. ICAO Doc. 4444, *Chapter 1 Definition* yang berbunyi,

“

- *Instrument meteorological conditions (IMC). Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, less than the minima specified for visual meteorological conditions.*

Note 1. The specified minima for visual meteorological conditions are contained in Chapter 4 of Annex 2.

Note 2. In a control zone, a VFR flight may proceed under instrument meteorological conditions if and as authorized by air traffic control.

- *Reporting point. A specified geographical location in relation to which the position of an aircraft can be reported.*
- *Special VFR flight. A VFR flight cleared by air traffic control to operate within a control zone in meteorological conditions below VMC.*
- *VFR. The symbol used to designate the visual flight rules.*
- *VFR flight. A flight conducted in accordance with the visual flight rules.*
- *Visual approach. An approach by an IFR flight when either part or all of an instrument approach procedure is not completed and the approach is executed in visual reference to terrain.*
- *Visual meteorological conditions. Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, equal to or better than specified minima.*

Note. The specified minima are contained in Annex 2, Chapter 4.”

Diterjemahkan sebagai berikut,

- Kondisi meteorologi instrumen (IMC). Kondisi meteorologi yang dinyatakan dalam hal jarak pandang, jarak dari awan, dan ketinggian langit-langit, kurang dari batas minimum yang ditentukan untuk kondisi meteorologi visual.

Catatan 1: Batas minimum yang ditentukan untuk kondisi meteorologi visual tercantum dalam Bab 4 Lampiran 2.

Catatan 2: Dalam zona kontrol, penerbangan VFR dapat dilakukan di bawah kondisi meteorologi instrumen jika dan sebagaimana diizinkan oleh pengendalian lalu lintas udara (ATC).

- Titik pelaporan (*Reporting Point*). Lokasi geografis tertentu yang digunakan untuk melaporkan posisi pesawat udara.
- Penerbangan VFR khusus (*Special VFR Flight*). Penerbangan VFR yang diizinkan oleh pengendalian lalu lintas udara untuk beroperasi dalam zona kontrol di bawah kondisi meteorologi yang kurang dari VMC (*Visual Meteorological Conditions*).

- VFR. Simbol yang digunakan untuk menunjukkan aturan penerbangan visual (*Visual Flight Rules*).
- Penerbangan VFR (*VFR Flight*). Penerbangan yang dilakukan sesuai dengan aturan penerbangan visual.
- Pendekatan visual (*Visual Approach*). Pendekatan oleh penerbangan IFR di mana sebagian atau seluruh prosedur pendekatan instrumen tidak diselesaikan, dan pendekatan dilakukan dengan referensi visual terhadap medan.
- Kondisi meteorologi visual (VMC). Kondisi meteorologi yang dinyatakan dalam hal jarak pandang, jarak dari awan, dan ketinggian langit-langit, sama dengan atau lebih baik dari batas minimum yang ditentukan.

Catatan: Batas minimum yang ditentukan tercantum dalam Annex 2, Bab 4.

4. Annex 2 *Rules of the Air, Chapter 4. Visual Flight Rules* yang berbunyi,
“

4.2 *Except when a clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flight shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or traffic pattern;*

- a. when the ceiling is less than 450 m (1.500 ft); or*
- b. when the ground visibility is less than 5 km.*

4.6 *Except when necessary for take off or landing, or except by permission from the appropriate authority, a VFR flight shall not be flown:*

- a. Over the congested areas of cities, towns, or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1.000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;*
- b. Elsewhere than as specified in 4.6 a. at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water.*

4.9 *A VFR flight operating within or into areas, or along routes, designated by the appropriated ATS authority in accordance with 3.3.1.2 c. or d.*

shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and report its position as necessary to, the air traffic services unit providing flight information service.”

Diterjemahkan sebagai berikut,

4.2 Kecuali jika izin telah diperoleh dari unit pengendalian lalu lintas udara (ATC), penerbangan VFR tidak diperbolehkan lepas landas atau mendarat di aerodrome yang berada dalam zona kontrol, atau memasuki zona lalu lintas *aerodrome* atau pola lalu lintas, jika:

- a. ketinggian awan kurang dari 450 meter (1.500 kaki); atau
- b. jarak pandang di darat kurang dari 5 kilometer.

4.6 Kecuali jika diperlukan untuk lepas landas atau pendaratan, atau kecuali dengan izin dari otoritas yang berwenang, penerbangan VFR tidak diperbolehkan terbang:

- a. Di atas area padat penduduk, kota, atau pemukiman, atau di atas kerumunan orang di tempat terbuka pada ketinggian kurang dari 300 meter (1.000 kaki) di atas rintangan tertinggi dalam radius 600 meter dari pesawat;
- b. Di tempat lain selain yang disebutkan dalam 4.6 a., pada ketinggian kurang dari 150 meter (500 kaki) di atas permukaan tanah atau air.

4.9 Penerbangan VFR yang beroperasi di dalam atau menuju area, atau di sepanjang rute yang ditetapkan oleh otoritas ATS sesuai dengan 3.3.1.2 c. atau d., harus menjaga komunikasi suara udara-darat secara terus-menerus pada saluran komunikasi yang sesuai, dan melaporkan posisinya jika diperlukan kepada unit layanan informasi penerbangan yang relevan.

5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170 tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan BAB III Pelayanan Pemanduan Lalu Lintas Penerbangan, yang berbunyi,

“

3.1 Penerapan

Pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan wajib diberikan untuk:

1. Semua IFR Flight di ruang udara kelas A, B, C, D, dan E;
2. Semua VFR Flight di ruang udara kelas B, C, dan D;
3. Semua Special VFR Flight;
4. Semua pesawat yang terbang di wilayah controlled aerodrome.”

6. ICAO Doc. 9426 tentang *ATS Planning Manual, Chapter 2 Mixed IFR/VFR Operations, point 2.2.3* yang berbunyi,

“Where traffic density and prevailing meteorological conditions warrant a further tightening of ATS provisions, it may be necessary to segregate VFR flights from IFR arrivals and departures. The introduction of VFR corridors and/or VFR routes, entry and exit points and holding fixes should then be considered. As an alternative or as a complement to the above, it may also be advisable to upgrade the airspace around an aerodrome from controlled airspace (visual exempted) to controlled airspace (instrument/visual) in order to enable ATS to separate both IFR and VFR flights by subjecting the latter to air traffic control procedures and clearances.”

Jika diterjemahkan sebagai berikut, Di mana kepadatan lalu lintas dan kondisi meteorologi yang berlaku memerlukan pengetatan lebih lanjut terhadap ketentuan ATS, mungkin perlu untuk memisahkan penerbangan VFR dari kedatangan dan keberangkatan IFR. Penerapan VFR corridor dan/atau VFR route, entry dan exit point, serta holding fix harus dipertimbangkan. Sebagai alternatif atau pelengkap dari hal tersebut, mungkin juga disarankan untuk meningkatkan status ruang udara di sekitar aerodrome dari ruang udara terkendali (dikecualikan visual) menjadi ruang udara terkendali (instrumen/visual) guna memungkinkan ATS memisahkan penerbangan IFR dan VFR dengan menerapkan prosedur dan izin pengendalian lalu lintas udara pada penerbangan VFR.

7. ICAO Doc. 9426 tentang *ATS Planning Manual, Appendix A No. 3 Standard departure and arrival routes-visual* yang berbunyi,

“

- 3.1 *Visual departure routes should link the aerodrome or a specified runway of the aerodrome with a specified significant point at which the en-route phase of a flight can be commenced.*
- 3.2 *Visual arrival routes should link a specified significant point where the en-routes phase of a flight is terminated with a point where the aerodrome traffic circuit can be joined.*
- 3.3 *Significant points defining visual routes should be established at geographical locations which can be readily identified by visual reference to prominent landmarks. The locations of radio navigation aids may also be used as significant points, if practical.”*

Jika diterjemahkan menjadi,

- 3.1 Rute keberangkatan visual harus menghubungkan *aerodrome* atau landasan pacu tertentu di aerodrome dengan titik signifikan tertentu di mana fase penerbangan rute dapat dimulai.
 - 3.2 Rute kedatangan visual harus menghubungkan titik signifikan tertentu di mana fase penerbangan rute berakhir dengan titik di mana sirkuit lalu lintas *aerodrome* dapat dimasuki.
 - 3.3 Titik-titik signifikan yang mendefinisikan rute visual harus ditetapkan pada lokasi geografis yang dapat dengan mudah diidentifikasi melalui referensi visual ke landmark yang menonjol. Lokasi alat navigasi radio juga dapat digunakan sebagai titik signifikan, jika memungkinkan.
8. *Department of Transportation Chapter Trans 56 tentang Erection of High Structures Trans 56.03 Definitions* yang berbunyi,
- “VFR corridor means a commonly used route identified by clearly discernible ground references including, but not limited to, railroad tracks, interstates highways, rivers or shorelines.”*

Yang diterjemahkan menjadi, VFR *corridor* adalah rute yang sering digunakan yang diidentifikasi melalui referensi darat yang mudah dikenali, termasuk tetapi tidak terbatas pada jalur rel kereta api, jalan raya antarnegara, sungai, atau garis pantai.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training (OJT) Approach Control Procedural (APP)* Perum LPPNPI Cabang Ambon, meliputi:

1. APP unit beserta ATS unit lain yang mendukung untuk memperlancar operasi penerbangan;
2. Fasilitas dan peralatan yang mendukung operasi penerbangan;
3. *Local procedure* yang berlaku di wilayah Ambon APP.

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT

No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
1.	Selasa, 1 Oktober 2024	Taruna tiba di lokasi <i>On the Job Training</i>	Tiba di Bandar Udara Pattimura
2.	Rabu, 2 Oktober 2024	Penyerahan taruna dari pihak Politeknik Penerbangan Surabaya	Penyerahan dilakukan secara <i>online</i>
3.	2-11 Oktober 2024	<i>Ground School</i> dan Observasi • Pemberian dan pembekalan materi mengenai SOP APP, AIP Bandar Udara, serta prosedur local lainnya; • Pengenalan pada unit-unit lain	Dilaksanakan di <i>Operational Building</i> AirNav Cabang Ambon dan Tower Bandar Udara Pattimura

		yang berkaitan dalam pemberian layanan; • Observasi pada <i>cabin Tower</i>.	
4.	12 Oktober 2024-28 Februari 2025	Taruna melaksanakan dinas harian	Sesuai jadwal yang telah ditetapkan
5.	28 Februari 2025	Taruna telah selesai melaksanakan <i>On the Job Training</i>	Taruna kembali ke daerah masing-masing

Jadwal dinas taruna *On the Job Training* termuat di lampiran.

4.3 Permasalahan

Bandar Udara Pattimura Ambon merupakan salah satu bandar udara di Indonesia yang berfungsi sebagai gerbang akses menuju berbagai kota di wilayah Indonesia bagian timur. Pengatur lalu lintas penerbangan di Bandar Udara Pattimura menyediakan tiga jenis pelayanan, yaitu *Aerodrome Control Tower*, *Approach Control Zone* (CTR), dan *Approach Terminal Control Area* (TMA).

Air Traffic Controller di Perum LPPNPI Cabang Ambon melayani penerbangan dengan aturan *Instrument Flight Rules* (IFR) maupun *Visual Flight Rules* (VFR). Pada penerbangan IFR, pendekatan pendaratan dilakukan dengan menggunakan *Instrument Landing System* (ILS), sedangkan pada penerbangan VFR, pendekatan dilakukan melalui *visual entry gate*. Adapun *visual entry gate* yang digunakan di Bandar Udara Pattimura Ambon adalah sebagai berikut:

- CAPE ALANG : 11 NM
- NUSANIWE : 8 NM
- AMBON TOWN : 7 NM
- PASSO : 12 NM
- AMN : 7 NM

Namun, posisi geografis *visual entry gate* yang terdapat di Bandar Udara Pattimura Ambon saat ini belum ditentukan secara pasti dan belum memiliki

legalitas yang tercantum dalam *Aeronautical Information Publication* (AIP). Kondisi ini menyebabkan pilot mengalami kesulitan dalam menentukan lokasi pasti dari *visual entry gate* tersebut. Situasi ini tidak sesuai dengan ketentuan pada ICAO Annex 11 *Air Traffic Service Chapter 2 Appendix 2 Principle of Governing the Establishment and Identification of Significant Points*, yang menyatakan:

“Where such ground-based or space-based radio navigation aids do not exist, significant points shall be established at locations which can be determined by self-contained airborne navigation aids, or, where navigation by visual reference to the ground is to be effected, by visual observation. Specific points may be designated as “transfer of control” points by agreement between adjacent air traffic control units or control positions concerned.”

Artinya, apabila tidak terdapat alat bantu navigasi radio berbasis darat atau satelit, titik signifikan harus ditetapkan pada lokasi yang dapat ditentukan melalui alat navigasi udara mandiri, atau jika navigasi dilakukan dengan referensi visual terhadap daratan, maka penentuan lokasi dilakukan melalui observasi visual. Poin-poin tertentu juga dapat ditetapkan sebagai *"transfer of control"* melalui kesepakatan antara unit kendali lalu lintas udara yang berdekatan atau posisi kendali terkait. Seperti gambar di bawah.

18/0027	23:55	01:00	01:15	01:22	ATIS 22/TWR
---------	-------	-------	-------	-------	-------------

Gambar 4. 1 Pesawat Trigana Arrival Via Cape Alang

22/23-26	23:05	01:00	01:15	01:20	ATIS 22/TWR
----------	-------	-------	-------	-------	-------------

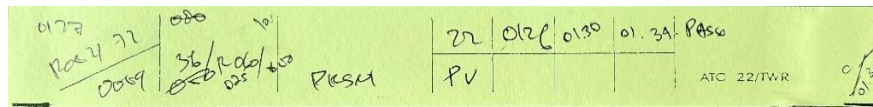
Gambar 4. 2 Pesawat Militer Arrival Via Nusaniwe

00/0027	01:00	01:00	01:15	01:20	ATIS 22/TWR
---------	-------	-------	-------	-------	-------------

Gambar 4. 3 Pesawat Trigana Arrival Via Nusaniwe

00/0027	01:00	01:00	01:15	01:20	ATIS 22/TWR
---------	-------	-------	-------	-------	-------------

Gambar 4. 4 Pesawat Trigana Arrival Via Passo



Gambar 4. 5 Pesawat Smart Air Arrival Via Passo

Berdasarkan data di atas, diketahui bahwa pesawat yang akan mendarat di Ambon sering kali diarahkan melalui *visual entry gate*, meskipun *visual entry gate* di Ambon belum memiliki kepastian legalitas terkait lokasi geografisnya dan belum dipublikasikan dalam *Aeronautical Information Publication* (AIP). Kondisi ini menunjukkan bahwa pelayanan navigasi penerbangan belum sepenuhnya sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Oleh karena itu, penulis mengangkat permasalahan mengenai analisis lokasi geografis *entry gate* untuk keabsahan *visual approach* di Bandar Udara Pattimura Ambon. Hasil analisis ini diharapkan dapat digunakan sebagai dasar untuk pencantuman dan publikasi *visual entry gate* di dalam AIP, sehingga dapat menunjang pelayanan lalu lintas penerbangan yang sesuai dengan prosedur serta memenuhi standar yang ditetapkan dalam ICAO Annex 11 *Air Traffic Service*.

4.4 Penyelesaian Masalah

Berdasarkan pelaksanaan *On the Job Training*, secara umum pemberian pelayanan lalu lintas penerbangan oleh unit *Approach Controller* di Bandar Udara Pattimura Ambon telah berjalan secara optimal dan sesuai dengan standar prosedur serta ketentuan yang berlaku. Namun, karena wilayah kendali Ambon Approach belum memiliki kepastian lokasi geografis *visual entry gate* dan belum tercantum dalam *Aeronautical Information Publication* (AIP), keteraturan dalam pengendalian lalu lintas penerbangan belum dapat dicapai secara optimal.

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan, penulis mengusulkan solusi berupa pengamatan lokasi geografis *entry gate* serta wawancara dengan pilot yang secara rutin melakukan pendekatan visual yaitu pilot dari pesawat Trigana dan pesawat Smart Air. Tujuan dari wawancara ini adalah untuk menyelaraskan persepsi mengenai lokasi geografis *entry gate* tersebut. Hasil dari pengamatan dan wawancara ini diharapkan dapat menjadi dasar untuk pencantuman dan publikasi

visual entry gate di dalam AIP, sehingga dapat meningkatkan keteraturan dan keselamatan dalam pelayanan lalu lintas penerbangan.

Berikut merupakan gambar *visual entry gate* di Bandar Udara Pattimura Ambon.



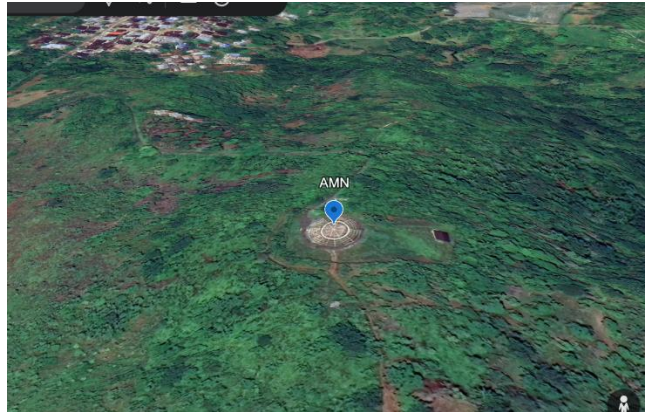
Gambar 4. 6 Gambar *Visual Entry Gate Point*

Berdasarkan gambar di atas, *visual entry gate* di Bandar Udara Pattimura Ambon menampilkan jarak dalam satuan *nautical mile* (NM), namun tidak mencantumkan koordinat geografis dari setiap titik *visual entry gate* tersebut. Oleh karena itu, penulis menggunakan *Google Earth* untuk menentukan lokasi geografis dari setiap titik *visual entry gate* di Bandar Udara Pattimura Ambon dengan mengacu dari hasil wawancara penulis dengan pilot.

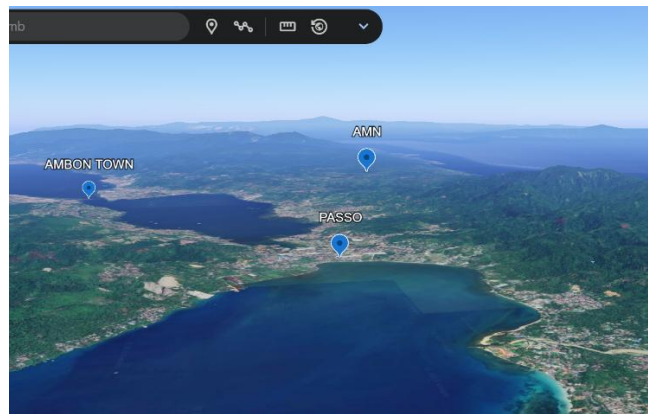
Hasil dari wawancara penulis dengan pilot maskapai Smart Air dan Trigana Air menyatakan bahwa referensi darat untuk setiap lokasi *entry gate point* antara lain,

- Passo : Jalur penghubung pulau
- Ambon Town : Jembatan Merah Putih
- Nusaniwe : Jarak antara dua bukit
- Cape Alang : Ujung selatan pulau besar

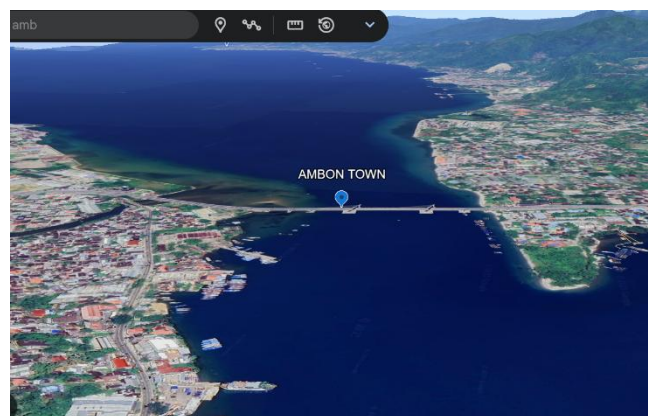
Berikut gambar lokasi geografis *visual entry gate* melalui *Google Earth*.



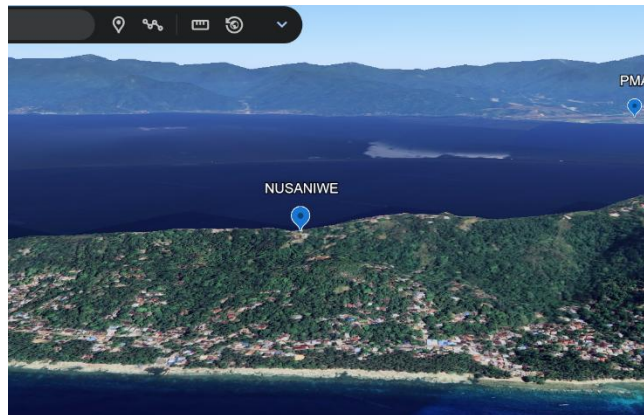
Gambar 4. 7 *Google Earth Entry Gate Point AMN*



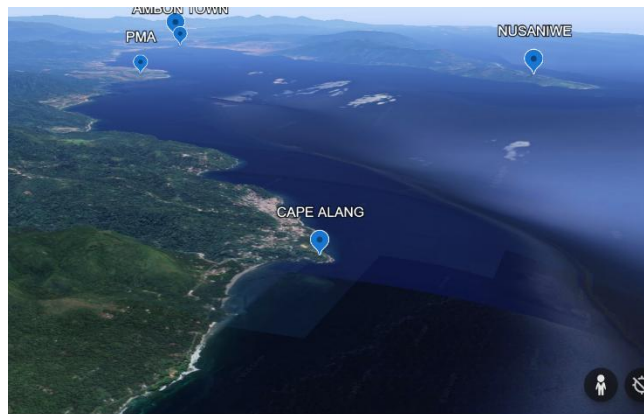
Gambar 4. 8 *Google Earth Entry Gate Point Passo*



Gambar 4. 9 *Google Earth Entry Gate Point Ambon Town*



Gambar 4. 10 *Google Earth Entry Gate Point* Nusaniwe



Gambar 4. 11 *Google Earth Entry Gate Point* Cape Alang

Dari pengamatan *Google Earth* berdasarkan gambar di atas berikut tabel lokasi geografis *entry gate*.

Tabel 4. 2 Lokasi *Visual Entry Gate Point*

<i>Visual Entry Gate Point</i>	Titik Koordinat	Radial	DME
AMN	3°36'53"S 128°11'09"E	044°	8,41 NM
PASSO	3°37'48"S 128°16'24"E	070°	13 NM
AMBON TOWN	3°40'45"S 128°10'53"E	065°	10 NM
NUSANIWE	3°47'14"S 128°05'59"E	064°	4 NM
CAPEALANG	3°46'56"S 127°59'08"E	225°	6 NM

Dalam pelayanan pemanduan lalu lintas udara seorang ATC dituntut untuk memberikan instruksi sesuai dengan prosedur dan dokumen yang ada agar tidak terjadi kekeliruan dan kesalahpahaman antar pilot dan ATC.

Sehingga melalui hasil pengamatan letak geografis *visual entry gate* di atas disarankan agar *visual entry gate* beserta letak geografisnya dicantumkan ke dalam AIP agar pelayanan lalu lintas udara di Perum LPPNPI Cabang Ambon sesuai dengan AIP yang ada dan demi menunjang keselamatan lalu lintas udara di Bandar Udara Pattimura Ambon, serta memenuhi standar yang sesuai dengan dokumen ICAO “Annex 11 *Air Traffic Service, Chapter 2, Section 2 Principle of governing the establishment and identification of significant point*”

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap Bab IV

Dalam memberikan pelayanan lalu lintas udara, petugas *Air Traffic Controller* (ATC) diwajibkan untuk menyampaikan instruksi dan *clearance* sesuai dengan prosedur yang berlaku guna memastikan keselamatan penerbangan. Selain itu, diperlukan upaya familiarisasi bagi pilot yang baru pertama kali terbang ke Bandar Udara Pattimura Ambon, terutama terkait dengan lokasi geografis di area tersebut.

Dalam pemberian *clearance visual approach*, pesawat diharuskan melewati *entry gate* yang telah ditetapkan sebagai acuan bagi ATC dalam memberikan *clearance visual approach*. Apabila pilot tidak memahami posisi *entry gate point*, hal ini dapat mengakibatkan kesalahan dalam menafsirkan instruksi yang diberikan oleh ATC serta berpotensi menimbulkan kesalahpahaman antara pilot dan ATC.

5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan OJT secara Keseluruhan

Bandar Udara Pattimura Ambon merupakan bandar udara dengan traffic yang kompleks setiap harinya, mulai dari penerbangan sipil, militer, serta penerbangan terjadwal maupun tidak terjadwal. Pesawat yang beroperasi di Bandar Udara Pattimura Ambon juga sangat bervariasi, mulai dari *light aircraft* hingga *medium aircraft*, baik *fixed wing* maupun *rotary wing*.

Dengan kondisi yang sedemikian rupa, Bandar Udara Pattimura Ambon sangat sesuai untuk dijadikan sebagai tempat *On the Job Training* bagi para taruna/i khususnya program studi Pelayanan Lalu Lintas Udara. Hal ini ditunjukkan agar para taruna dapat mengembangkan ilmu yang telah diterima selama menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya serta memiliki pengetahuan, pengalaman, dan gambaran nyata dalam

melaksanakan tugasnya sebagai seorang ATC. Dengan demikian, setiap taruna telah dianggap memiliki bekal untuk bekerja nantinya.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap Bab IV

Dengan permasalahan yang penulis hadapi ketika sedang melaksanakan kegiatan *On the Job Training*, untuk menyelesaikan masalah tersebut, maka penulis menyarankan hal hal berikut :

- 1 Pembaharuan SOP dan AIP Bandar Udara Pattimura Ambon.
- 2 Optimalisasi penggunaan SOP dan AIP Bandar Udara Pattimura.
- 3 Rapat familirisasi dan evaluasi antara ATC dan pilot.

Dengan solusi yang penulis sebutkan, harapannya dapat terealisasi agar terciptanya pelayanan lalu lintas penerbangan yang aman, efisien, dan teratur.

5.2.2 Saran terhadap Pelaksanaan OJT secara Keseluruhan

Diharapkan agar taruna lebih aktif dalam memahami SOP, AIP, dan dokumen-dokumen lainnya yang berlaku di Bandar Udara Pattimura Ambon.

DAFTAR PUSTAKA

- AIM Indonesia. 2024. *WAPP Aeronautical Information Publication (Vol II)*. AIP Indonesia.
- AirNav Indonesia. 2024. *Prosedur Operasi Standar Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Approach Control Service (APP)*. Ambon : Perum LPPNPI Kantor Cabang Ambon.
- Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai*. Diakses pada 8 Januari 2024.
https://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Pattimura
- BPSDM Perhubungan. 2020. *Pedoman Pelaksanaan On The Job Training (OJT)*. Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara.
- ICAO. 2018. *Annex 11 – Fifteenth Edition, Air Traffic Services*. Canada : Internatinal Civil Aviation Organization (ICAO).
- Republik Indonesia. 2009. *Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta : Kementerian Perhubungan.
- ICAO. 2016. Doc. 4444 Air Traffic Management. Canada : Internatinal Civil Aviation Organization (ICAO).
- ICAO. 2005. *Annex 2 – Tenth Edition, Rules of The Air*. Canada : Internatinal Civil Aviation Organization (ICAO).
- Republik Indonesia. 2017. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 57 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170 Tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan*. Jakarta : Kementerian Perhubungan.

LAMPIRAN

Lampiran 1 SK Pelaksanaan On the Job Training

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN BADAN LAYANAN UMUM POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	 
Jl. Jemur Andayani F.3 Surabaya - 60236	Telepon : 031 8410071 031 8472036 Fax : 031 8490005	Email : mail@poltekbangsby.ac.id Web : www.poltekbangsby.ac.id

Nomor	SM.106/4/17/Poltekbang.Sby/2024	Surabaya, 19 September 2024
Klasifikasi	Biasa	
Lampiran	Satu Lembar	
Hal	Pelaksanaan On The Job Training (OJT) II Mahasiswa/i Prodi LLU Tahun 2024	

Yth. Kepala Perum LPPNPI Cabang Ambon

Mendasari Surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/6/3/PPSDMPU/2024 tanggal 31 Juli 2024 perihal Lokasi OJT Taruna Prodi D3 LLU Poltekbang Surabaya, dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan On The Job Training (OJT) II Mahasiswa/i Prodi LLU Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2024/2025.

Terkait dengan hal tersebut, berikut kami sampaikan nama Mahasiswa/i peserta On The Job Training (OJT) II yang akan dilaksanakan pada tanggal 02 Oktober 2024 – 14 Maret 2025 sebagaimana terlampir. Demi kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut, kami mohon kepada Bapak Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Mahasiswa/i OJT sebagai berikut:

- a. Penerbitan Pass Bandara dalam rangka kegiatan operasional di *Air Side* Bandara (jika diperlukan),
- b. Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Rekening Pembimbing Supervisor On The Job Training (OJT).

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, kami sampaikan pula bahwa salah satu Mahasiswa kami atas nama Ershanda Ardini Putri sedang melaksanakan program *Study Visit* di Bandara Miyazaki Jepang pada tanggal 01 September – 05 Oktober 2024, sehingga akan mengikuti OJT mulai tanggal 07 Oktober 2024.

Demikian disampaikan, atas perkenan dan kerjasama Bapak, kami ucapkan terima kasih.

Direktur,


Ditandatangani secara elektronik
AHMAD BAHRAWI, S.E., M.T.
NIP. 198005172000121003

Tembusan:
Kepala Pusat Pengembangan SDM
Perhubungan Udara

Tulus dan Jujur dalam Berkeadilan & Berkeadilan

Surat ini ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Badan Sertifikasi Elektronik (BSE) sehingga tidak diperlukan tanda tangan dan stempel basah.

Lampiran : Surat Direktur
Politeknik Penerbangan Surabaya
Nomor : SM.106/4/17/Poltekbang.Sby/2024
Tanggal : 19 September 2024

DAFTAR NAMA TARUNA
PESERTA OJT DI PERUM LPPNPI CABANG AMBON

NO.	NAMA	NIT	PROGRAM STUDI
1	Bintang Suryadi Putra	30322004	D.III LALU LINTAS UDARA ANGKATAN XIII
2	Ershanda Ardini Putri	30322007	
3	Isyah Fajrih Muhammad B	30322012	
4	Nabila Meihana Syam Putri	30322021	

Direktur

Ttd.

Ahmad Bahrawi, S.E., M.T
NIP. 198005172000121003

Lampiran 2 Hasil Wawancara Pilot Smart Air

Mohon izin selamat sore, *Capt*, mohon maaf mengganggu waktu istirahatnya. Terima kasih atas kesediaan waktu dan kesempatannya untuk melakukan wawancara ini. Mohon izin saya Ershanda Ardini Putri, mahasiswa dari Politeknik Penerbangan Surabaya yang saat ini sedang melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Pattimura Ambon. Saat ini saya sedang melakukan penelitian untuk laporan *On the Job Training* mengenai lokasi geografis *visual entry gate point* untuk *visual approach* di Bandar Udara Pattimura Ambon. Tujuan dari wawancara ini adalah untuk mendapatkan informasi yang lebih mendalam terkait pengalaman dan pandangan *Captain* mengenai penggunaan *visual entry gate point* di area ini, khususnya terkait dengan penentuan lokasi geografis yang belum tercantum dalam *Aeronautical Information Publication* (AIP).

Informasi yang diberikan akan sangat membantu dalam menyusun analisis yang akurat dan diharapkan dapat berkontribusi pada peningkatan keselamatan serta efisiensi dalam pelayanan lalu lintas penerbangan. Untuk kenyamanan *Captain*, jawaban atas pertanyaan wawancara ini dapat disampaikan secara tertulis maupun melalui *voice note*, sesuai dengan preferensi *Captain*. Mohon izin sebelum menjawab pertanyaan di bawah, izin berkenan untuk memperkenalkan diri, *Capt*.

Pertanyaan Umum

1. Bisa ceritakan pengalaman Anda dalam melakukan *visual approach* di Bandara Pattimura Ambon?
2. Seberapa sering Anda melakukan *visual approach* di bandara ini dibandingkan dengan pendekatan instrumen? Dan jelaskan alasannya.

Pertanyaan Terkait Entry Gate

1. Jelaskan *reference* darat (bangunan atau pantai) yang digunakan acuan dalam melakukan *visual approach* di masing-masing *entry gate point* (PASSO, AMBON TOWN, NUSANIWE, CAPE ALANG)?
2. Apakah ada letak koordinat ataupun lokasinya terhadap PMA untuk masing masing *entry gate point* (PASSO, AMBON TOWN, NUSANIWE, CAPE ALANG)?
3. Apakah lokasi *entry gate point* saat ini sudah ideal untuk membantu pilot dalam melakukan *visual approach* dengan aman?
4. Apakah ada kendala geografis (misalnya gunung, bukit, atau cuaca lokal) yang mempengaruhi *visual approach* di area *entry gate* tersebut?



Pertanyaan tambahan

1. Apakah menurut Anda perlu adanya perubahan lokasi *entry gate point* untuk meningkatkan keselamatan *visual approach*?
2. Apakah ada saran atau masukan untuk perbaikan terkait penentuan lokasi *entry gate point* di Bandara Pattimura?

Terima kasih banyak, Capt, atas waktu dan kesediaannya untuk berbagi informasi yang sangat berharga ini. Semoga informasi yang diberikan dapat berkontribusi pada peningkatan keselamatan dan efisiensi dalam pelayanan lalu lintas penerbangan. Selamat sore.

Pertanyaan Umum.

1. As far as my experience goes, it is highly likely to do a visual approach in Pattimura as long as the weather conditions permit. There are tendencies of mild to strong crosswinds on final, however, that does not ~~to~~ limit to visual approaches.
2. In comparison to instrument approaches, we are more likely to execute a visual approach. This is due to our flights coming in to Ambon being from the Southwest, and closer to point Nusaniwe. This saves us time and cost. ~~if we were to fly~~

Entry Gate

1. Passo : Connecting strip of island.
Ambon town : Jembatan merah putih.
Nusaniwe : Gap between 2 hills.
Our flights do not pass point Cape Alang.
2. Yes.
3. Yes, however, from our experience, visual approach R/W 04 via Nusaniwe, would be easier and more ideal if point Nusaniwe was at the cape of Nusaniwe.
4. If via point Nusaniwe, there are moderately tall hills that might be obstructive if the weather was cloudy. As previously said, it would be preferable if the visual entry point was through Nusaniwe Cape.

Pertanyaan tambahan.

182 Refer to the answer above.

Lampiran 3 Hasil Wawancara Pilot Trigana

1. Pengalaman saat visual approach di bandara Pattimura Ambon sangat baik, dengan check point reference yang memudahkan para pilot untuk melakukan visual approach
2. Melakukan visual approach saat weather clear, dan traffic memungkinkan untuk melakukan visual approach atau request ke ATC untuk melakukan visual approach
3. • Passo : 13nm dari PMA VOR radial 070°
 - Ambon town : 10nm PMA, JMP
 - Nusaniwe : ujung pulau Ambon sebelah tenggara 4nm dari VOR PMA
 - cape Alang : sebelah selatan bandara Ambon, 6 nm PMA VOR radial 225,
4. Lokasi entry gate point cukup ideal, hanya sajaa kendala terrain untuk melakukan visual approach point cape Alang dan ambon town, untuk itu jika melakukan visual approach harus benar2 clear dan Pahami akan sector altitude di point tersebut

Koordinat

PASO : S 03'37.851 E 128'16.301

N. NIWE : S 03'47.497 E 128'05.302

ALANG : S 03'47.233 E 127'59.213

JMP 22 : S 03'40.379 E 128'10.777

61

A.S2: 13.00 - 17.00 WIT/ EXTEND MAX

AP:	APP PAGI 06.00 - 12.00 WIT
AS:	APP SIANG 12.00 - 17.00 WIT

AP:	APP PAGI 06.00 - 12.00 WIT
AS:	APP SIANG 12.00 - 17.00 WIT

FEBRUARI 2025																												
DAFIN OIT APP.																												
No.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1	ERSHANO ARDINI PUTRI																											
2	AP	AP	AS	AS	L	L	AP	AS	AS	L	L	AP	AP	AS	AS	L	L	AP	AP	AS	L	L	AP	AP	AS	AS	L	L
3	AS	AS	L	L	AP	AP	AS	AS	L	L	AP	AS	AS	L	L	AP	AP	AS	L	L	AP	AP	AS	L	L	AP	AP	AS
4	ISYAH FARIH MUHAMMAD F	L	L	AP	AP	AS	AS	L	L	AP	AP	AS	AP	L	L	AP	AP	AS	AS	L	L	AP	AP	AS	L	L	AP	AP
NOTE: - TIBA DI TOWER 30 MENIT SEBELUM SHIFT										35H																		
										AP: APP PAGI 06.00 - 12.00 WIT																		
										AS: APP SIANG 12.00 - 17.00 WIT																		
										AP: 06.00/ ADVANCE LION AIR - 09.00 WIT																		
										AS1: 09.00 - 13.00 WIT																		
										AS2: 13.00 - 17.00 WIT/ EXTEND MAX																		

Lampiran 5 Data Personel ATC Perum LPPNPI Cabang Ambon

No.	Nama	Rating
1.	Nur Anita	Tower
2.	Muhammad Husein K.	Tower
3.	Haswan Bin Udin	Tower
4.	Brian Bima Toro Yudi H.	Tower
5.	M. Luthfi Badru T.	Tower
6.	Zahrotun Annida	Tower
7.	Lili Guspita Sari	Tower
8.	Shinta Dwi Hardiyanti	Tower
9.	Malini Widya Pradipta	Tower
10.	Kadriawan	Tower
11.	Achmad Sainuddin	Tower
12.	Yolanda Sukma Pramudika	Tower
13.	Deby Rotua Sirait	Tower
14.	Hamdan Ansori	Tower
15.	Nur Azisah	Tower
16.	Muhammad Tabah Sandy Y.	Tower
17.	Dedi Bima Prasetya	Tower
18.	Erwin Indiarmin	Tower
19.	Farid Ma'arif	Tower
20.	Endi Purwinto	Tower
21.	Rifqi Gunawan	Tower
22.	Huriyah Fitri	Radar

Lampiran 6 AIP Bandar Udara Pattimura Ambon



AirNav Indonesia

PERUM LPPNPI

UNIT PELAYANAN INFORMASI
AERONAUTIKA (PIA) WILAYAH MANADO
Gd. Operasi Bandara Sam Ratulangi
Jalan A. A. Maramis, Lapangan Mapangget
Kota Manado, Sulawesi Utara 95258
Telp : (+62-431) 814320 Ext : 333, 814376 Ext 303
ais.manado@airnavindonesia.co.id

Manado, 17 Desember 2024

Nomor : 157/B/LPPNPI/34.09/OPS.04.01/XII/2024

Lampiran : 1 (satu) berkas

Perihal : Penyampaian Publikasi AIRAC AIP AMDT 155 (WAPP) dan 98 (WAPG)
Tahun 2024

Kepada Yth. :

GENERAL MANAGER PERUM LPPNPI CABANG AMBON

Di

TEMPAT

Dengan hormat,

1. Mendasari :

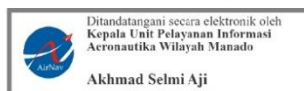
- a. Surat PT. Kepala Divisi Standardisasi dan Sertifikasi Pelayanan Navigasi Penerbangan Nomor A4823/SS/00/KMP.06.03/X/2024 tanggal 8 Oktober 2024 Perihal Permohonan Publikasi IFP Hasil Evaluasi User Feedback Bulan September 2024;
- b. Surat General Manager Perum LPPNPI Cabang Ambon Nomor 108/G/29/LPPNPI/OPS.04.01/X/2024 tanggal 21 Oktober 2024 Perihal Permohonan Perubahan Data AIP WAPP - Ambon/Pattimura;
- c. Surat General Manager Perum LPPNPI Cabang Ambon Nomor 117/G/29/LPPNPI/OPS.04.01/XI/2024 tanggal 11 November 2024 Perihal Permohonan Publikasi Perubahan Data AIP Namrole - WAPG;
- d. Surat General Manager PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandara Pattimura Nomor API.1152/XI/2024/AMQ.GM-B tanggal 07 November 2024 Perihal Permohonan Perubahan Data Aeronautical Information Publication (AIP).

2. Mengalir butir 1 (satu) di atas, bersama ini disampaikan hasil publikasi AIRAC AIP AMDT 155 Tahun 2024 Bandar Udara WAPP – AMBON / Pattimura; dan AIRAC AIP AMDT 98 Tahun 2024 Bandar Udara WAPG – SOUTH BURU ISLAND / Namrole; dengan tanggal publikasi 12 Desember 2024 dan efektif pada tanggal 23 Januari 2025 (Dokumen Terlampir).

3. Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerja samanya kami ucapkan terima kasih.

KEPALA UNIT PELAYANAN INFORMASI

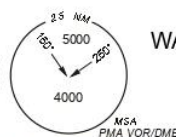
AERONAUTIKA WILAYAH MANADO



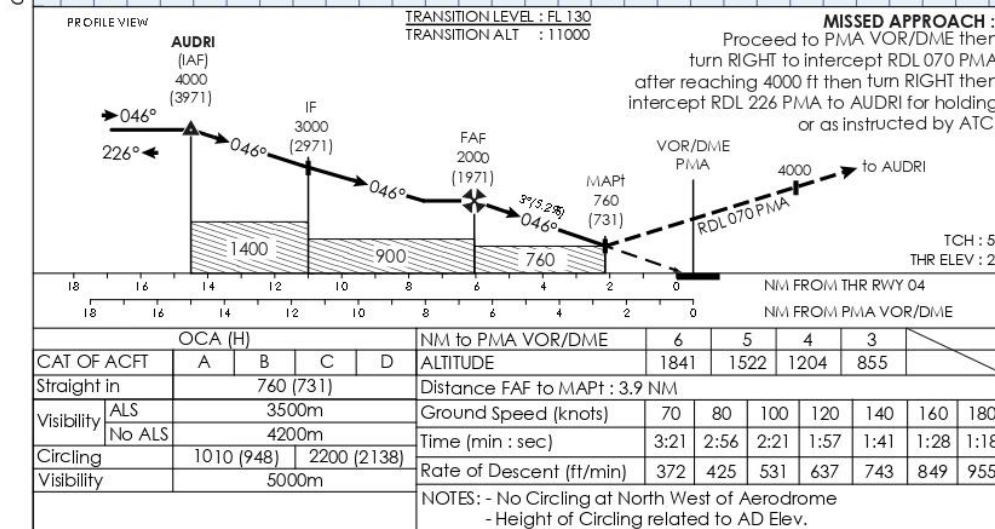
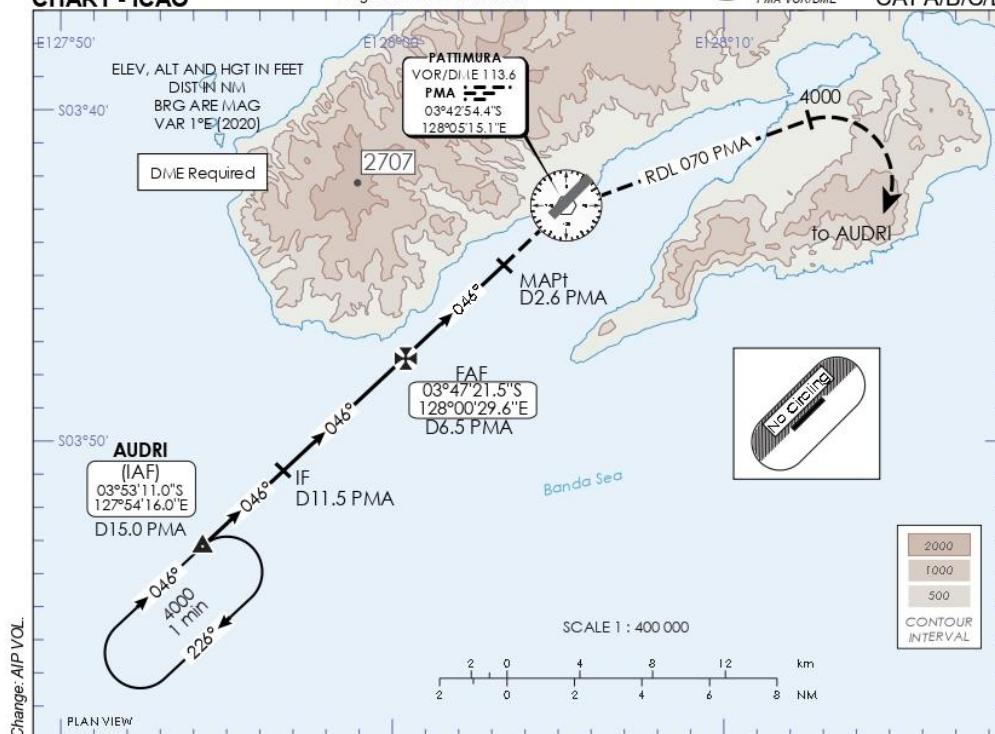
AKHMAD SELMI AJI

AIP INDONESIA (VOL III)
INSTRUMENT APPROACH
CHART - ICAO

ATIS : 125.4
Ambon APP : 121.0/123.4 (SRY)
Pattimura TWR : 122.2/118.6 (SRY)
AD ELEV : 62
Height related to THR ELEV



WAPP AD 2.24-11A
AMBON/
Pattimura
VOR RWY 04
CAT A/B/C/D

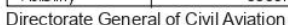


Directorate General of Civil Aviation

AIRAC AIP AMDT 148
08 AUG 24

ATIS : 125.4
 Ambon APP : 121.0/123.4 (SRV)
 Pattimura TWR : 122.2/118.6 (SRV)
 AD ELEV : 62
 Height related to THR ELEV

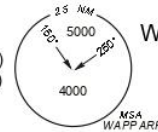
WAPP AD 2.24-11B
AMBON/
Pattimura
ILS or LOC RWY 04
CAT A/B/C/D



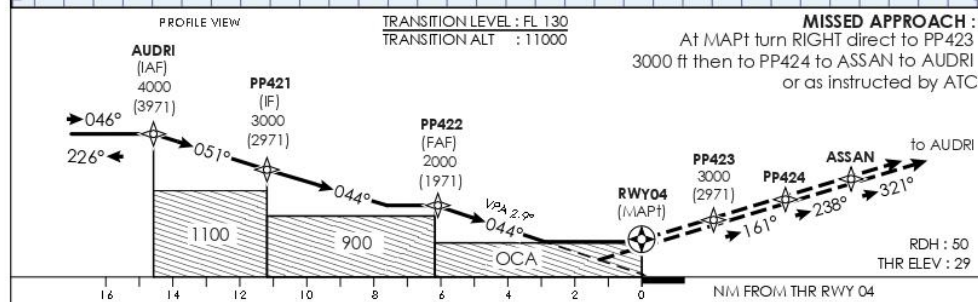
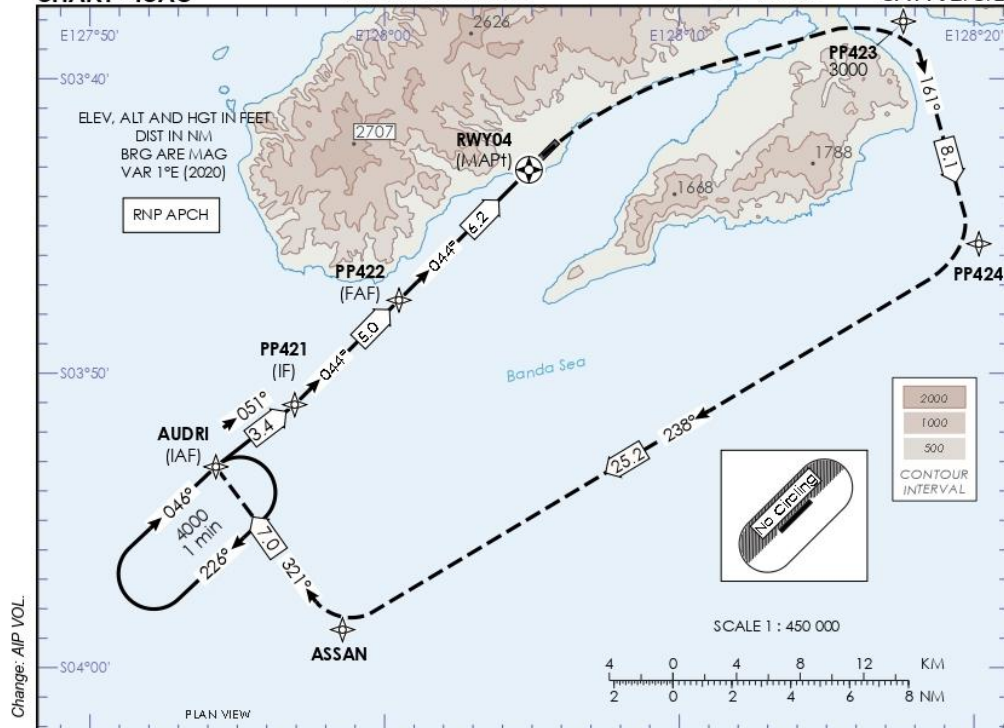
66

AIP INDONESIA (VOL III)
INSTRUMENT APPROACH
CHART - ICAO

ATIS : 125.4
Ambon APP : 121.0/123.4 (SRY)
Pattimura TWR : 122.2/118.6 (SRY)
AD ELEV : 62
Height related to THR ELEV



WAPP AD 2.24-11C1
AMBON/
Pattimura
RNP Z RWY 04
CAT A/B/C/D



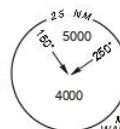
OCA (H)					NM to THR RWY 04	6	5	4	3				
CAT OF ACFT	A	B	C	D	ALTITUDE	1928	1620	1312	1004				
LNAV/VNAV		730 (701)			Distance PP422 to RWY04 : 6.2 NM, MAPt at THR RWY 04								
Visibility	ALS	3500m			Ground Speed (knots)								
	No ALS	4100m											
LNAV		750 (721)			Time (min : sec)								
Visibility	ALS	3600m			Rate of Descent (ft/min)								
	No ALS	4200m											
Circling		1010 (948)		2200 (2138)		NOTES: - No Circling at North West of Aerodrome.							
Visibility		5000m			- Height of Circling related to AD ELEV.								

Directorate General of Civil Aviation

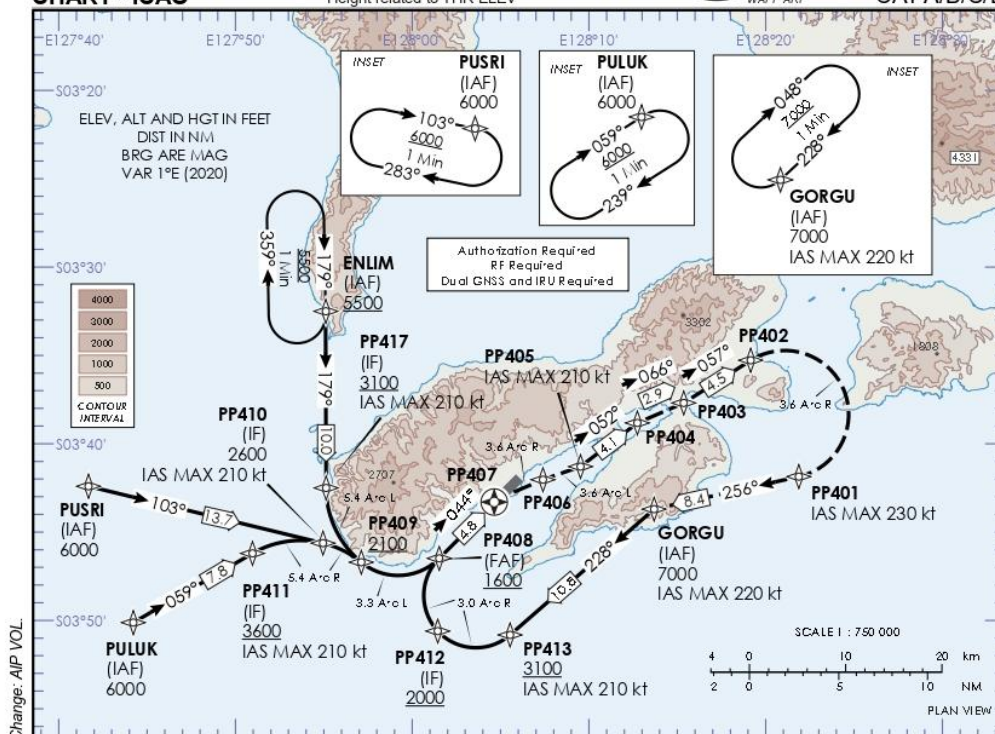
AIRAC AIP AMDT 148
08 AUG 24

AIP INDONESIA (VOL III)
INSTRUMENT APPROACH
CHART - ICAO

ATIS : 125.4
Ambon APP : 121.0/123.4 (SRY)
Pattimura TWR : 122.2/118.6 (SRY)
AD ELEV : 62
Height related to THR ELEV



WAPP AD 2.24-11D1
AMBON/
Pattimura
RNP Y RWY 04 (AR)
CAT A/B/C/D



MISSED APPROACH :

Climb to 7000 ft climbing RIGHT turn to PP406, then climbing LEFT turn to PP405, then on track 052° to PP404, then on track 066° to PP403, then on track 057° to PP402, climbing RIGHT turn to PP401, then on track 256° to GORGU and hold.

TRANSITION LEVEL : FL 130
TRANSITION ALT : 11000

PROFILE VIEW



543210					NM from THR RWY 04									
DA(H)					NM to THR RWY 04		4	3	2					
CAT of ACFT		A	B	C	D	ALTITUDE	1392	1063	734					
RNP 0.3		582 (553)				PP408 - PP407 : 4.8 NM								
Visibility	ALS	2400m				Ground Speed (knots)		70	80	100	120	140	160	180
	No ALS	3000m				Time (min : sec)		4:07	3:36	2:53	2:24	2:04	1:48	1:36
						Rate of Descent (ft/min)		372	425	531	637	743	849	955
Circling		N/A				Notes : - For uncompensated Baro-VNAV system, procedure not authorized below 15°C (59°F) or above 49°C (120°F). - Procedure requires RNP 0.3 from IAFs to PP403. - Missed approach transition to missed approach RNP for lateral guidance must not be initiated prior to the along track position of DA/H.								

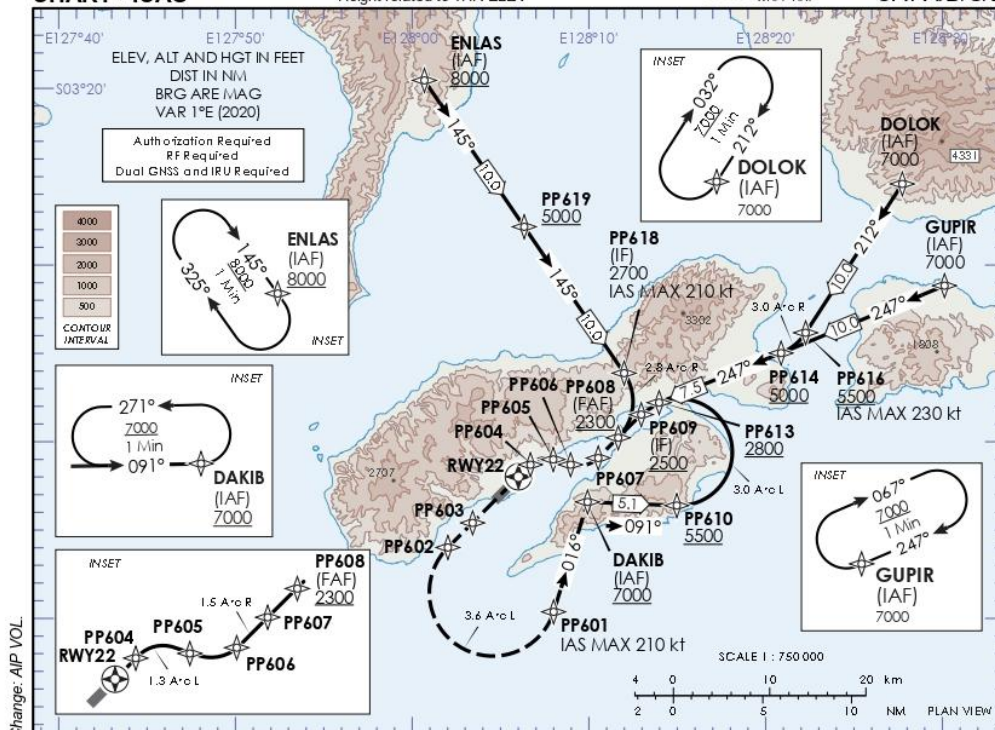
Directorate General of Civil Aviation

AIRAC AIP AMDT 148
08 AUG 24

AIP INDONESIA (VOL III)
INSTRUMENT APPROACH
CHART - ICAO

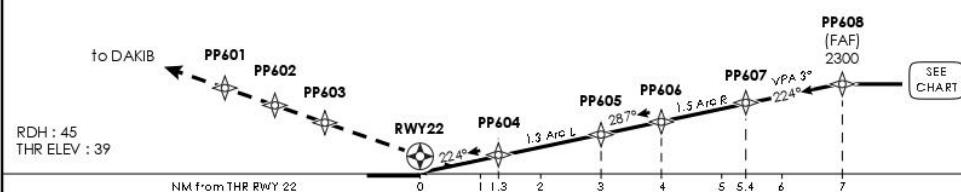
ATIS : 125.4
Ambon APP : 121.0/123.4 (SRY)
Pattimura TWR : 122.2/118.6 (SRY)
AD ELEV : 62
Height related to THR ELEV

WAPP AD 2.24-11E1
AMBON/
Pattimura
RNP RWY 22 (AR)
CAT A/B/C/D



MISSED APPROACH :
Climb to 7000 ft on track 224° to PP603, then on track 224° to PP602, then climbing LEFT turn to PP601, then on track 016° to DAKIB and hold.

TRANSITION LEVEL : FL 130
TRANSITION ALT : 11000

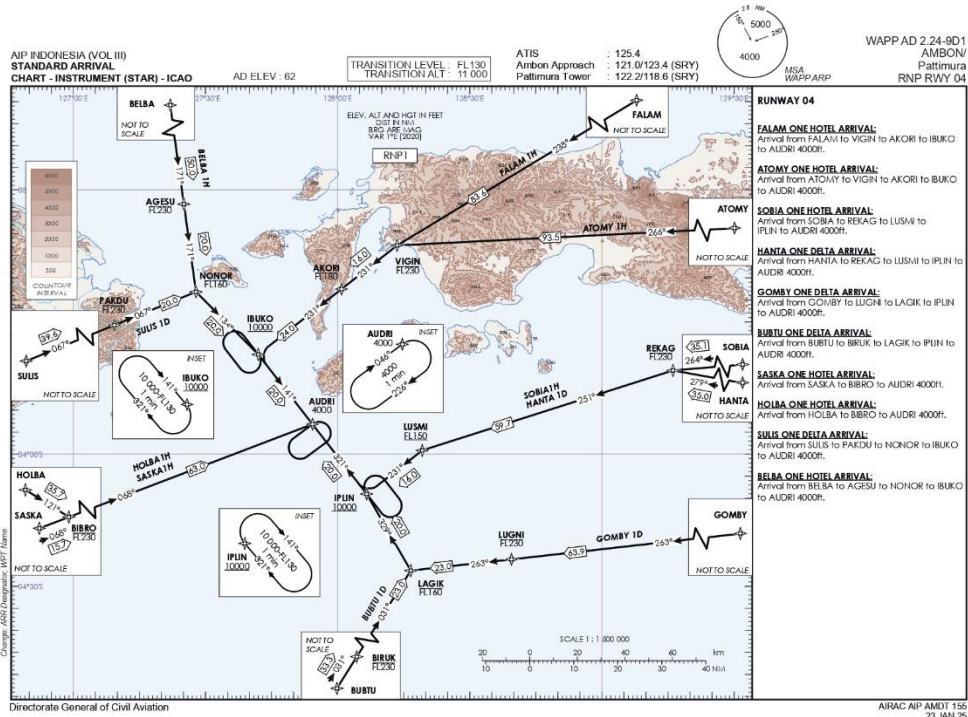
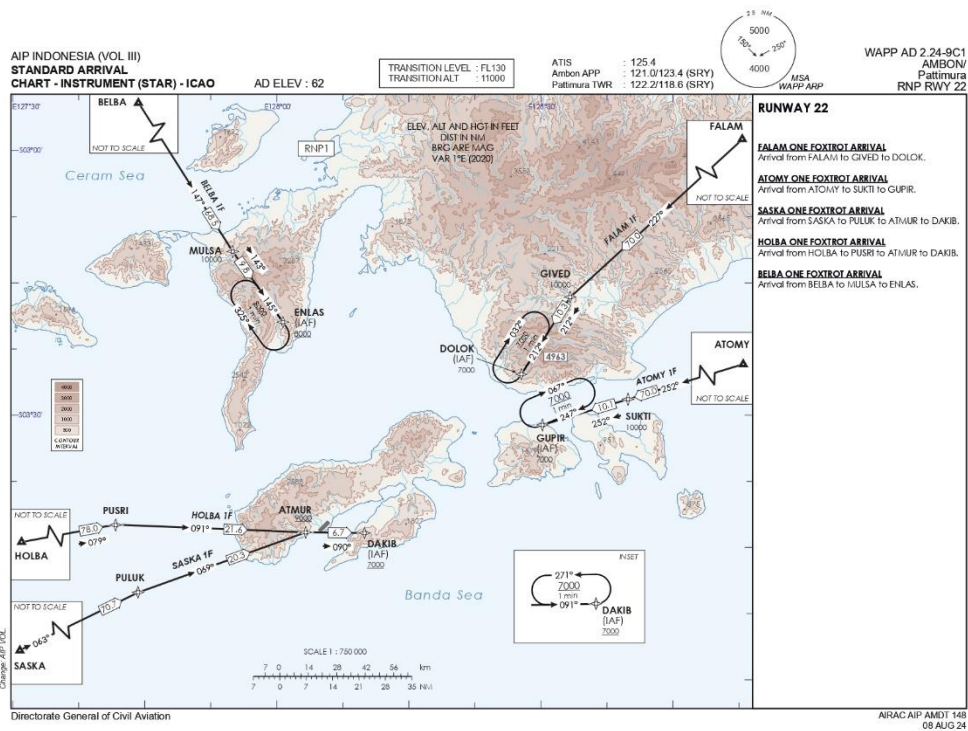


DA(H)					NM to THR RWY 22		6	5	4	3	
CAT of ACFT		A	B	C	D	ALTITUDE	1989	1670	1352	1033	
RNP 0.15		652 (613)			PP608 - RWY22 : 7.0 NM						
Visibility	ALS	3200m			Ground Speed (knots)						
	No ALS	3500m			Time (min : sec)						
RNP 0.30		942 (903)			Rate of Descent (ft/min)						
Visibility	ALS	4700m			Notes :						
	No ALS	5000m			- For uncompensated Baro-VNAV system, procedure not authorized below 15°C [59°F] or above 49°C [120°F]						
Circling	N/A			- Procedure requires RNP 0.5 from IAFs to PP602.							
				- Procedure requires RNP 0.5 from PP601 to PP602.							
- Missed approach transition to missed approach RNP for lateral guidance must not be initiated prior to the missed track portion of DA/H.											

Notes:
- For uncompensated Baro-VNAV system, procedure not authorized below 15°C (59°F) or above 42°C (108°F).
- Procedure requires RNP 0.3 from IAFs to PP602.
- Procedure requires RNP 0.5 from PP601 to PP602.
- Missed approach transition to missed approach RNP for lateral guidance must not be initiated prior to the along track position of DA/H.

Directorate General of Civil Aviation

AIRAC AIP AMDT 148
08 AUG 24



Lampiran 7 Data Operator Penerbangan yang Beroperasi di Bandar Udara Pattimura Ambon

No	Operator Penerbangan Domestik
1	Batik Air (BTK)
2	Citilink (CTV)
3	Garuda Indonesia (GIA)
4	Lion Air (LNI)
5	Super Air Jet (SJV)
6	Wings Abadi Airlines (WON)
7	Trigana Air (TGN)
8	Smart Air
9	Trans Nusa (TNU)