

KAJIAN PEMBUATAN FLIGHT PLAN DI PT. SRIWIJAYA AIR UNTUK RUTE JAKARTA-PANGKAL PINANG

Nora Very Sugiarti⁽¹⁾, Saptono⁽²⁾, Noor Ardyan Harja⁽³⁾

Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, Tangerang.

Abstrak: Pada zaman yang modern ini telah terjadi perkembangan dibidang Transportasi yang sangat pesat dan saling berlomba-lomba bersaing untuk memberikan pelayanan jasa yang terbaik, aman dan juga nyaman untuk mendapatkan penumpang sebanyak-banyaknya dan mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya. Hal ini berhubungan langsung dengan tanggung jawab dari seorang petagas *Fight Dispatch*. Tanggung jawab petugas FOO adalah memantau kemajuan dari setiap penerbangan, memberikan/menerbitkan informasi penting terkini untuk keselamatan penerbangan, dan membatalkan suatu penerbangan jika menurut pendapatnya atau pendapat pilot bahwa penerbangan tersebut tidak dapat dilaksanakan sesuai dengan yang telah direncanakan.

Kata Kunci: Persiapan Penerbangan, Keselamatan Penerbangan

Abstract: *In this modern era there has been a rapid development in the field of transportation and competing with each other to provide the best, safe and comfortable services to get as many passengers as possible and get the maximum profit. This is directly related to the responsibility of a Fight Dispatch officer. The responsibilities of the FOO officer are to monitor the progress of each flight, provide / publish the latest important information for flight safety, and cancel a flight if in his opinion or the opinion of the pilot that the flight cannot be carried out as planned.*

Keyword: *Flight Plan, Flight Safety*

Pendahuluan

Untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang *safety* dalam mengoperasikan pesawat udara terutama penerbangan yang berjadwal diperlukan personel yang berlisensi yang mengatur penerbangan dari darat. Salah satu personel tersebut adalah seorang *Flight Operations Officer* atau yang lebih dikenal dengan FOO. FOO merupakan orang yang ditunjuk oleh perusahaan penerbangan sipil guna melaksanakan tugas-tugas dan diberi kewenangan mempersiapkan penerbangan (*flight dispatch*) mulai dari saat persiapan pesawat, pesawat tinggal landas (*take off*), dan ketika pesawat sampai ketempat tujuan dengan aman dan nyaman serta efisien. Fungsi ini dimulai dari persiapan sebelum penerbangan seperti menghitung *performance* pesawat untuk menentukan batasan berat pesawat itu sendiri dimulai pada saat pesawat masih berada di *apron*, melakukan *taxi*, *takeoff*, *climbing*, *cruising*, dan *landing* termasuk menginformasikan cuaca, rute penerbangan, *NOTAM (Notice to Airman)*, kondisi pesawat serta melakukan perhitungan untuk mencari titik keseimbangan pesawat (*center of gravity*). Berikut tanggung jawab lainnya dari seorang FOO yaitu:

1. Menetapkan dan melaksanakan prosedur operasional *flight plan*,
2. Merencanakan jadwal penerbangan,
3. Menganalisa dan memonitor kondisi bandara keberangkatan, bandara tujuan, dan sepanjang perjalanan rute yang akan dilewati oleh pesawat untuk menjamin efisiensi, keselamatan, keakuratan data penerbangan serta

berkoordinasi dengan unit – unit yang terkait (ATC, ATS, AIS, BMKG, dll).

Untuk menjalankan tugasnya seorang FOO harus memiliki sertifikat tanda kecakapan (*license*) yang dikeluarkan oleh Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU) dan diatur dalam Peraturan Keselamatan Penerbangan (CASR) 121. Untuk mendapatkan lisensi, ada beberapa syarat yang harus dipenuhi.

Berdasarkan pengamatan penulis dilapangan para petugas FOO masih terdapat beberapa kekurangan dalam pembuatan *flight plan* yaitu masih kurangnya pengetahuan dasar mengenai *flight plan*, dan masih adanya petugas FOO yang belum paham mengenai prosedur pembuatan *flight plan*. Hal tersebut menunjukkan bahwa masih adanya petugas FOO yang belum memahami secara baik tugas dan tanggung jawabnya. Terkait dengan masalah yang muncul tersebut, maka perlu adanya penanganan dari pihak PT. Sriwijaya Air khususnya para petugas FOO dalam pembuatan *flight plan* agar tercipta kondisi yang aman dan nyaman selama penerbangan berlangsung. Hal ini dilakukan karena keamanan dan kenyamanan merupakan faktor utama yang harus dipenuhi oleh perusahaan penerbangan, yang mana merupakan bentuk kualitas pelayanan bagi setiap perusahaan penerbangan. Sehingga para penumpang pengguna jasa penerbangan PT. sriwijaya air merasa aman dan nyaman pada saat penerbangan berlangsung.

Jadi, berdasarkan uraian dari latar belakang dan penjelasan diatas, maka penulis tertarik mengangkat

permasalahan tersebut dengan membuat judul : “Kajian Pembuatan Flight Plan Di PT. Sriwijaya Air Untuk Rute Jakarta - Pangkal Pinang”

Landasan Teori

Pengertian Kajian

Berdasarkan (KBBI 1999: 431), Kata “kajian” berasal dari kata “kaji” yang berarti (1) “pelajaran”; (2) penyelidikan (tentang sesuatu). Bermula dari pengertian kata dasar yang demikian, kata “kajian” menjadi berarti “proses, cara, perbuatan mengkaji; penyelidikan (pelajaran yang mendalam); penelaahan”.

Pengertian Manajemen

Manajemen berasal dari kata *to manage* yang artinya mengatur. Dalam hal mengatur, akan timbul masalah, proses dan pertanyaan tentang apa yang diatur, siapa yang mengatur, mengapa harus diatur dan apa tujuan dari pengaturan tersebut. Manajemen juga menganalisa, menetapkan tujuan atau sasaran serta, mendeterminasi tugas-tugas dan kewajiban-kewajiban secara baik efektif dan efisien.

Pengertian Manajemen Transportasi Udara

Pengertian Manajemen Transportasi Udara adalah proses pencapaian tujuan organisasi melalui tahapan perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengendalian SDM dan sumber daya lainnya yang dimiliki organisasi dalam kaitannya dengan transportasi udara.

Pengertian Transportasi

Pengertian Transportasi menurut Prof. Drs. Rustian Kamaludin (2002:6), kata transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portae* berarti mengangkut atau membawa, jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Berdasarkan definisi di atas penulis dapat menyimpulkan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan atau mengangkut barang dan manusia dari suatu tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan salah satu moda transportasi.

Flight Operation Officer (FOO)

Flight Operation Officer atau FOO adalah seseorang yang ditunjuk oleh suatu penerbangan sipil guna melaksanakan tugas-tugas operasional untuk mempersiapkan suatu penerbangan dari bandara asal menuju ke bandara tujuan dengan aman, nyaman serta efisien.

Definisi FOO dalam Annex 6 adalah “*a person designated by the operator to engage in the control and supervision of flight operations, suitably qualified in accordance with annex 1, who supports briefs and/ or assist the pilot in command in the safe conduct for the flight*” yang jika diterjemahkan dapat diartikan “seseorang yang diangkat oleh *operator* untuk terlibat dalam pengawasan dari operasi penerbangan, yang sesuai dengan persyaratan yang ada di Annex 1, mendukung dan atau membantu *pilot in command* dalam keselamatan penerbangan”.

Kerangka Berpikir

Sebagai seorang personel yang mempunyai otorisasi dan ditunjuk oleh perusahaan jasa penerbangan komersial yang bertanggung jawab dalam mempersiapkan dan melaksanakan rencana sebuah penerbangan, profesi seorang *dispatcher*/FOO memiliki peran yang penting yang sangat diperlukan dalam perusahaan. Khususnya perusahaan jasa angkutan komersial, yang mengangkut penumpang, bagasi dan kargo agar dapat dilaksanakan secara maksimal tanpa mengabaikan faktor keselamatan dan keamanan dalam sebuah penerbangan.

Di tinjau dari fungsi diatas, peran FOO sangat vital dalam bisnis penerbangan karena FOO yang professional akan melakukan tugas dan mengembangkan kemampuannya untuk melakukan terobosan dalam rangka penghematan biaya operasional seperti:

1. Membuat rute yang paling *optimum* (efisien).
2. Pemilihan *alternate airport* yang tidak terlalu jauh daritujuan (*The nearest alternate*).
3. Menentukan CG yang tepat sehingga mengurangi konsumsi bahan bakar.
4. Merencanakan penerbangan *Extended Twin Engine Operation* (ETOPs) sehingga penerbangan yang seharusnya melintasi beberapa airport jarak tempuhnya jauh bisa dipersingkat.
5. Merencanakan penerbangan dengan *re-dispatch model* yang bertujuan mengurangi bahan bakar agar dapat menaikkan muatan yang menghasilkan uang (*payload*)

secara aman dan sesuai dengan peraturan.

6. Memastikan ketepatan operasi penerbangan/*Ontime Performance* (OTP).
7. Memastikan rencana operasi penerbangan bisa dijalankan secara aman dan ekonomis.

Selain itu, memberikan informasi penting lainnya yang berhubungan dengan rute penerbangan termasuk memberikan informasi saat pesawat mendarat kepada penerbang dan lain-lain. Menyiapkan rencana penerbangan dan mengecek berita apa yang diperkirakan dapat mengganggu penerbangan selanjutnya.

Gambaran Keadaan

Kondisi Sekarang

Sriwijaya Air saat ini mengoperasikan lebih dari 150 kali penerbangan setiap harinya dan melayani 32 kota tujuan di seluruh Indonesia dan 7 kota di luar negeri. Peran FOO sangat dibutuhkan, apalagi untuk perusahaan penerbangan skala besar seperti Sriwijaya Air, yang melayani ribuan penumpang setiap harinya.

Dengan jumlah frekuensi penerbangan yang cukup banyak membuat beban petugas FOO makin bertambah, terlebih lagi jika tidak didukung dengan personil yang menguasai bidang kerjanya dengan baik sehingga akan menghambat proses pembuatan *flight plan*. Hal yang dimaksud adalah masih terdapat beberapa kekurangan dalam pembuatan *flight plan* yaitu masih kurangnya pengetahuan dasar mengenai *flight plan*, pengetahuan tentang *flight performnace*

calculation & planning procedures, perhitungan konsumsi *fuel* dan durasi penerbangan serta *procedure* penentuan bandara *alternate*, seleksi ketinggian pada *en-route*, dan kemampuan jelajah pesawat.

Selain itu juga masih adanya petugas FOO yang belum paham mengenai prosedur pembuatan *flight plan* yang berarti bahwa masih adanya petugas FOO yang belum memahami secara baik tugas dan tanggung jawabnya. Masih terdapat beberapa FOO baru yang belum memahami apa saja dokumen yang harus dilengkapi dalam pembuatan *flight plan*, salah satunya kemampuan dalam membaca dan mengolah data laporan cuaca, yang digunakan dalam informasi meteorologi penerbangan.

Kondisi yang Diinginkan

Berdasarkan keterangan di atas dapat dilihat bahwa sebagai orang yang memiliki peran penting dalam persiapan sebuah penerbangan dan keselamatan sebuah penerbangan, pembuatan *flight plan* oleh personil *Flight Dispatcher* belum sesuai dengan SOP yang diakibatkan kurangnya personil yang menguasai bidang kerjanya dengan baik. Maka kondisi yang diharapkan penulis adalah setiap personel FOO harus memiliki sumber daya manusia yang sesuai dengan bidang kerjanya sehingga dalam proses pembuatan *flight plan* tidak terjadi hambatan yang dapat menjadi permasalahan dalam kegiatan penerbangan. Dengan begitu *Flight plan* yang sudah disiapkan akan menjadi panduan informasi yang akurat selama penerbangan berlangsung di PT. Sriwijaya Air.

Selain itu seorang FOO juga harus mengembangkan kemampuannya untuk melakukan terobosan dalam rangka penghematan biaya operasional yang menguntungkan bagi perusahaan. Dengan kemampuan SDM yang baik maka akan berpengaruh terhadap kinerja seorang FOO selama dalam proses pembuatan *flight plan* yang akan berdampak kepada keselamatan, kenyamanan dan keamanan selama proses penerbangan berlangsung.

Pembahasan

Analisa Masalah

Keberhasilan suatu pelayanan yang aman dan nyaman dari perusahaan jasa penerbangan sangat ditentukan oleh kemampuan sumber daya manusia yang dimiliki. Menurut H Malayu S.P Hasibuan, Drs dalam bukunya *Manajemen Sumber Daya Manusia*, PT. Bumi Aksara, Jakarta (2001;10) "Manajemen Sumber Daya Manusia adalah ilmu dan seni yang mengatur hubungan dan peranan tenaga kerja agar efektif dan efisien untuk membantu dalam mewujudkan tujuan perusahaan, karyawan dan masyarakat".

Dalam *annex 1* dijelaskan juga seorang FOO berhak mendapatkan *license* setelah melakukan *Initial FOO Training*. Menurut *CASR part 121.415 Initial FOO Training* tersebut terdiri dari beberapa materi yang harus dikuasai oleh seorang calon FOO.

Sementara itu agar seorang FOO dapat mengambil *type rating* pesawat maka harus menambah beberapa materi lagi, diantaranya:

1. *Weight and balance*
2. *Basic airplane performance dispatch requirements and procedure*

3. *Flight planning*

4. *Emergency procedures*

Pemecahan Masalah

Dalam upaya efisiensi dan keselamatan penerbangan selain harus memperhatikan kondisi sarana dan prasarana penerbangan serta kondisi pesawat terbang, cuaca selalu harus diperhatikan dalam pengambilan keputusan. Pada dasarnya cuaca mempunyai andil besar dalam menentukan rencana dan keputusan untuk tinggal landas, keputusan mendarat, dan keputusan-keputusan selama dalam penerbangan. Informasi cuaca penerbangan yang diterima penerbang digunakan untuk operasional penerbangan, baik informasi cuaca untuk persiapan lepas landas, selama dalam penerbangan, maupun informasi cuaca untuk persiapan mendarat. Informasi cuaca bandar udara keberangkatan yang diterima sebelum lepas landas atau akan mendarat antara lain digunakan untuk menentukan dari arah mana pesawat terbang akan lepas landas atau mendarat. Hal ini berkaitan dengan arah angin di bandar udara saat itu, dimana pesawat terbang akan lepas landas atau mendarat dengan arah berlawanan dengan arah angin. Sekurang-kurangnya ada tiga hal yang selalu diperhatikan, yakni dalam melakukan *setting altimeter*, penentuan ketinggian terbang, dan penentuan terbang minimal.

Sebagai seorang FOO harus dapat menunjukkan kecakapannya antara lain:

1. Membuat suatu analisa cuaca secara operasional yang bisa diterima dan akurat dari laporan harian cuaca dan peta cuaca yang dilaporkan oleh

Met Office, melakukan suatu pengarahannya singkat kondisi cuaca yang berlaku di sekitar rute yang dilalui, meramalkan kecenderungan cuaca yang berkaitan dengan penerbangan itu serta memastikan lebih tinggi dari acuan tertentu di *airport* tujuan maupun *alternate*.

2. Menentukan jalur penerbangan yang optimum untuk segmen tertentu dan menyusun manual dan/atau *computerflight plan* yang akurat.
3. Melakukan pengawasan operasi dan memberikan bantuan ketika penerbangan menghadapi cuaca buruk baik pada saat operasi penerbangan dilaksanakan atau pada saat simulasi perencanaan penerbangan sesuai dengan tugas-tugas pemegang FOO License.

Untuk menjaga kecakapannya seorang pemegang FOO License harus melakukan *recurrent license* nya secara berkala, agar para personil mengulang kembali pelajaran/khususnya untuk *flight plan*. Serta pemberian pelaksanaan diklat untuk personil FOO baru dalam pembuatan *flight plan* yang sesuai dengan keakurasian data.

Ditinjau dari fungsi diatas peran FOO sangat strategis di bisnis penerbangan karena FOO yang profesional akan melakukan tugas dan mengembangkan kemampuannya untuk melakukan terobosan dalam rangka penghematan biaya operasional seperti:

1. Pemilihan *optimize route*
2. Membuat kebijakan *economical tanking* yaitu membawa *fuel* lebih banyak untuk mengurangi penambahan *fuel* di *station* tujuan. Dengan perbandingan harga *fuel* di



Gambar 4.1.FOO Yang Membuat *Flight Plan System (Navtec)* dan Dokumen Lainnya

CGK 5.820 IDR/ltr sedangkan di PGK 7.170 IDR/ltr

3. Menerapkan kebijakan *the nearest alternate* untuk rute CKG–PGK menggunakan alternate PLM dengan fuel consumption 1610 kgs.
4. Merencanakan penerbangan dengan *re-dispatch* model yang bertujuan mengurangi bahan bakar untuk menaikkan muatan yang menghasilkan uang (*payload*) secara aman dan sesuai dengan peraturan
5. Menjaga operasi penerbangan agar tetap *ontime performance (OTP)*.
6. Memastikan rencana operasi penerbangan bisa dijalankan secara aman dan ekonomis

Dengan kemampuan SDM yang baik maka akan berpengaruh terhadap kinerja seorang FOO selama dalam proses pembuatan *flight plan* yang akan berdampak kepada keselamatan, kenyamanan dan keamanan selama proses penerbangan berlangsung. Selain didukung dengan SDM yang baik dalam pembuatan *flight plan* juga harus

didukung dengan fasilitas komputer yang memadai agar dapat dipergunakan dengan baik, agar petugas FOO lebih optimal dalam menyiapkan dokumen penerbangan. Fasilitas komputer disini sangat berperan dalam kelancaran kinerja dari FOO itu sendiri.

Pada unit FLOP di PT. Sriwijaya Air terdapat 5 komputer yang tersedia yang dirasa cukup untuk dapat digunakan oleh FOO sebagai alat bantu pembuatan *flight plan system (navtec)*, *flight report*, *dispatch release* dan keperluan lain untuk mencari informasi *briefing*.

Jika kinerja FOO di PT. Sriwijaya Air sudah sesuai dengan SOP dan jika para personil sudah memiliki kemampuan dalam melakukan terobosan dalam rangka penghematan biaya operasional perusahaan, maka akan tercipta kondisi yang diinginkan yaitu keselamatan, kenyamanan dan keamanan selama proses penerbangan berlangsung. Dengan begitu kepercayaan masyarakat terhadap maskapai Sriwijaya Air akan semakin

tinggi dan perusahaan akan mendapatkan keuntunganyang lebih besar.

Kesimpulan

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Saat ini petugas FOO di PT. Sriwijaya Air dalam pembuatan *flight plan* masih belum sesuai dengan SOP.
2. Jika pihak PT. Sriwijaya Air membiarkan hal seperti ini maka akan muncul *hazard* yang akan terjadi secara terus menerus yang berdampak sangat buruk bagi keamanan, keselamatan serta nyaman selama proses penerbangan berlangsung.
3. Agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan maka petugas FOO harus menguasai dengan baik prosedur pembuatan *flight plan*, mampu menganalisa *weather* dan notamdan selau *updateterhadap* informasi-informasi yang berhubungan dengan keselamatan penerbangan, dapat memutuskan apakah pesawat layak terbang atau tidak.

Daftar Pustaka

- H. Malayu S.P Hasibuan, Drs, **Manajemen Sumber Daya Manusia**, PT. Bumi Aksara, Jakarta, 2001
- Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. KM 22 tahun 2009 tentang

Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil 175

<https://id.wikipedia.org/wiki/Sriwijaya>

Air di unduh tanggal 12 maret 2016

http:

pustakacuacablogspot.co.id/2010/08/manfaat-dan-bahaya-cuaca-dalam.html di unduh tanggal 2 april 2016

Departemen pendidikan dan kebudayaan, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, 1999:431

Civil Aviation Safety Regulations, part 63: Licenng Fligt Crew Members Other Than Pilot, Fligt Operation Officer, and Certification of Flight Attendant, Knowledge Requirement

Civil Aviation Safety Regulations, Annex 6, chapter 4.6

Arikunto, 2006, **Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek** teknik pengumpulan data, Rineka Cipta: Jakarta

T. Hani Handoko. 1999, **Manajemen**, BPFE-UGM, Yogyakarta