

PENGAMBILAN KEPUTUSAN *RETURN TO APRON* DAN *RETURN TO BASE* TERHADAP KETERLAMBATAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN AJI MUHAMMAD SULAIMAN SEPINGGAN BALIKPAPAN

Eka Prayudhista¹⁾

¹⁾Manajemen Transportasi, STTKD Yogyakarta

¹⁾ekaprayudhistah@gmail.com

Abstrak

Variabel penelitian pengambilan keputusan RTA (*Return to Apron*) dan RTB (*Return to Base*) yang berdampak terhadap keterlambatan penerbangan di Bandar udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan – Balikpapan dan Bagaimana solusi dari RTA dan RTB terhadap keterlambatan penerbangan di Bandar udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan – Balikpapan. pilot atau cockpit crew yang dalam posisi aktif memimpin penerbangan dibekali dengan manual khusus. Selain flight manual, prosedur operasi perusahaan dan lain-lain, yang terpenting adalah AOP (*Aircraft Operating Procedur*) pegangan pilot yang harus dipedomani bila terjadi ketidaknormalan komponen pesawat bila pesawat masih dalam posisi di darat. Karena di darat yang mengendalikan pesawat, first officer atau co pilot yang membacakan apa yang harus dilakukan terhadap ketidaknormalan pada komponen atau instrument pesawat. Apabila memang harus diperbaiki dahulu maka pesawat akan dibawa kembali ke apron atau biasa dikenal dengan sebutan RTA. khusus untuk uncontrollable engine fire yang terjadi setelah lepas landas, pesawat harus segera mendarat sesegera mungkin di bandar udara awal dan berkoordinasi dengan pihak ATC dan pemadam kebakaran di bandar udara awal harus pula dilakukan. Hal-hal yang menjadi syarat dasar RTB bisa dianulir karena sifat dari uncontrollable engine fire ini sudah masuk kategori yang sangat berbahaya.

Keyword: *Return to Apron, Return to Base, Aircraft Operating Prosedur.*

Pendahuluan

Literasi keuangan masyarakat yang meningkat dan jumlah masyarakat kelas menengah yang bertambah berdampak terhadap meningkatnya penggunaan jasa transportasi udara karena dianggap moda transportasi paling praktis dan efisien. Sehingga masyarakat semakin banyak yang menggunakan transportasi ini. Hal ini terlihat dari meningkatnya pengguna jasa penerbangan pada tahun 1990 berjumlah 9 juta penumpang dan naik secara signifikan di tahun 2010 menjadi 62 juta penumpang. Tentu fenomena ini juga diikuti bertambahnya jumlah pesawat yang digunakan operator jasa penerbangan setiap tahunnya, seperti yang dikutip CSE *Aviation Media Gathering* (2015) menyebutkan jumlah pesawat tahun 2000 sebanyak 512 pesawat dan meningkat menjadi 839 pesawat pada tahun 2010.

Meningkatnya minat masyarakat terhadap transportasi udara dan bertambahnya jumlah pesawat saat ini, menjadi nilai baik. Transportasi ini menjadi penting dikarenakan Indonesia merupakan negara kepulauan yang membutuhkan transportasi yang dapat menjangkau seluruh wilayahnya. Tetapi, hal tersebut tidak selamanya berdampak baik. Transportasi udara termasuk sarana transportasi yang pelaksanaan operasionalnya membutuhkan standar operasi dan pelaksanaan yang rumit dan tidak mentolerir kesalahan, hampir sama dengan moda transportasi yang lain tetapi transportasi udara lebih rumit karena kegiatan perjalannya dilakukan diudara, padahal standar keselamatan jasa transportasi udara sangat ketat. Hal ini dikarenakan jasa transportasi udara *Zero tolerance* terhadap kesalahan sekecil mungkin yang akan terjadi. Jumlah pesawat yang bertambah tentu mengakibatkan padatnya lalu lintas di udara, bahkan pesawat yang siap terbang, bisa kembali ke apron demi keselamatan penumpang, atau biasa disebut RTA (*Return to Apron*) Demi keselamatan penumpang pesawat juga

bisa melakukan RTB (*Return to Base*), di mana suatu pesawat diharuskan untuk kembali ke bandar udara di mana pesawat itu berangkat (setelah mengudara / *airborne*). RTB bisa terjadi karena dua faktor, yaitu faktor teknis dan non teknis, di mana suatu pesawat diharuskan untuk kembali ke bandar udara di mana pesawat itu berangkat (setelah mengudara / *airborne*).

Pada penelitian ini Rumusan Masalahnya adalah : Bagaimana pengambilan Keputusan oleh pilot dan co pilot tentang RTA dan RTB dan Mengapa dapat terjadi RTA dan RTB terhadap keterlambatan penerbangan di Bandar udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang – Balikpapan. Tujuan Penelitian Mengetahui pengambilan Keputusan oleh pilot dan co pilot tentang RTA dan RTB serta Menganalisa akibat terjadinya RTA dan RTB terhadap keterlambatan penerbangan di Bandar udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang - Balikpapan.

Tinjauan Pustaka dan Pengembangan Hipotesis

RTA (*Return to Apron*) pesawat yang sudah bergerak dari tempat parkirnya (*block off / taxi out*) tetapi kembali ke *apron*/ tempat parkir pesawat (Falevi, 2015). Karena ada beberapa kendala seperti, tiba-tiba ada kelainan didalam komponen atau mesin pesawat, kendala dengan alasan penumpang yang tiba-tiba sakit keras mengharuskan harus segera kembali ke *apron* atau dikarenakan cuaca yang sewaktu-waktu berubah dan menyebabkan pesawat tidak bisa *take off* (Brata, 2009).

RTB (*Return to Base*) ialah pesawat yang sudah terbang untuk beberapa saat tetapi kembali lagi ke bandar udara awal atau bandar udara alternatif terdekat karena alasan tertentu, contohnya karena bandar udara tujuan sedang ada perbaikan pada runway atau kondisi cuaca sekitar bandar udara tujuan ekstrim, bisa juga karena adanya penumpang yang sakit keras yang mengharuskan pesawat untuk segera turun ke bandar udara terdekat bukan di bandar udara tujuan (Brata, 2009).

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini variabel pengambilan keputusan RTA (*Return to Apron*) dan RTB (*Return to Base*) yang berdampak terhadap terhadap keterlambatan penerbangan di Bandar udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang–Balikpapan dan Bagaimana solusi dari RTA dan RTB terhadap keterlambatan penerbangan di Bandar udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang – Balikpapan. Instrumen penelitian kualitatif yang menjadi instrumen atau alat penelitian adalah peneliti itu sendiri. Oleh karena itu peneliti sebagai instrumen juga harus “divalidasi”, seberapa jauh peneliti siap melakukan penelitian yang selanjutnya terjun ke lapangan. Validasi peneliti meliputi validasi terhadap pemahaman metode penelitian kualitatif, penguasaan wawasan terhadap bidang yang diteliti, kesiapan peneliti memasuki obyek penelitian. Peneliti kualitatif sebagai *human instrument* menetapkan fokus penelitian, memilih informan sebagai sumber data, melakukan pengumpulan data, menilai kualitas data, analisis data, menafsirkan data dan membuat kesimpulan (Sugiyono, 2017).

Data Primer dengan Cara Wawancara dan Observasi

Teknik pengumpulan data dengan menggunakan komunikasi, tanya jawab secara langsung dengan orang yang diberikan wewenang memberikan data dan paham terhadap masalah yang di teliti yaitu tentang RTA dan RTB di Bandar udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang-Balikpapan. Observasi yaitu melakukan pengamatan dan pencatatan langsung fakta yang di jumpai pada objek penelitian serta data yang diberikan oleh perusahaan.

Data Sekunder Metode Dokumentasi Studi Pustaka

Metode dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengumpulkan informasi yang bersumber dari dokumen-dokumen pesawat yang mengalami RTA dan RTB di unit AMC (*Apron Movement Control*) di Bandar udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang-Balikpapan. Studi pustaka yaitu teknik pengumpulan data dengan menggunakan studi penelaahan terhadap buku-buku, literatur, catatan dan laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang akan dipecahkan.

Hasil dan Pembahasan

Transportasi udara termasuk sarana transportasi yang pelaksanaan operasionalnya membutuhkan standar operasi dan pelaksanaan yang rumit dan tidak mentolerir kesalahan, hampir sama dengan moda transportasi yang lain tetapi transportasi udara lebih rumit karena kegiatan perjalanannya dilakukan diudara, padahal standar keselamatan jasa transportasi udara sangat ketat. Hal ini dikarenakan jasa transportasi udara *Zero tolerance* terhadap kesalahan sekecil mungkin yang akan terjadi.

Menurut Muhibar (2017) pesawat delay merupakan hal yang paling dihindari oleh pihak maskapai dan para penumpang pesawat. Tetapi, seringkali ada keterlambatan yang diungkapkan dengan alasan kesalahan teknis. Namun juga sering terjadi bukan hanya karena kesalahan teknis, melainkan faktor cuaca. Kesalahan teknis yang dimaksudkan ketika pesawat delay sering tidak diungkapkan oleh para kru pesawat. Bahkan pesawat yang siap terbang, bisa kembali ke *apron* demi keselamatan penumpang, atau biasa disebut RTA seperti yang diutarakan Capt. Penerbang Rafdi (2018) bahwa untuk keputusan pesawat *clear to take off* diambil berdasarkan pertimbangan keselamatan penerbangan yang sudah diatur dalam UU No. 1 tahun 2019 dan log book yang berada cockpit dalam tiap pesawat.

RTA istilah yang sering digunakan pada pesawat yang kembali ke *apron* atau tempat parkir sebelum terbang. Alasannya karena pesawat bisa terbang tetapi ada masalah ringan secara teknis yang perlu diperbaiki sebelum terbang yang mengharuskan untuk kembali ke *apron*. Ketika masih di bandar udara *departure point* atau biasa disebut *Base*, apabila ditemukan *Weather Radar* rusak atau *unservicable* radar harus diperbaiki atau diganti hingga *status servicable*, baru diizinkan terbang. Tanpa adanya radar, ketika pilot menghadapi cuaca gumpalan awan buruk pilot tidak dapat memilih jalan yang aman goncangannya. Tetapi dalam perjalanan pulang *inbound flite* jika sebelum tinggal landas ditemukan radar tidak berfungsi, terserah kapten pilot memutuskan berangkat atau tidak. Apabila menurut perkiraannya cuaca dalam perjalanan kembali cukup baik maka akan diizinkan terbang, karena sebelumnya berangkat melalui rute yang sama, akan tetapi jika takut untuk melakukan penerbangan maka akan kembali ke *apron* sampai ada perbaikan (Brata, 2009). Seperti kutipan diatas, dalam pelaksanaan tugasnya pilot atau *cockpit crew* yang dalam posisi aktif memimpin penerbangan dibekali dengan manual khusus. Selain *flight manual*, prosedur operasi perusahaan dan lain-lain, yang terpenting adalah AOP (*Aircraft Operating Procedur*) pegangan pilot yang harus dipedomani bila terjadi ketidaknormalan komponen pesawat bila pesawat masih dalam posisi di darat. Karena di darat yang mengendalikan pesawat, *first officer* atau *co pilot* yang membacakan apa yang harus dilakukan terhadap ketidaknormalan pada komponen atau instrument pesawat. Apabila memang harus diperbaiki dahulu maka pesawat akan dibawa kembali ke *apron* atau biasa dikenal dengan sebutan RTA.

Pada dunia penerbangan menurut Amrullah (2017) dikenal juga istilah RTB di mana suatu pesawat diharuskan untuk kembali ke bandar udara di mana pesawat itu berangkat (setelah mengudara / *airborne*). RTB bisa terjadi karena dua faktor, yaitu faktor teknis dan non teknis. Faktor teknis umumnya terjadi karena adanya gangguan pada sistem pesawat seperti mesin, struktur atau

mekanisme teknis operasional pesawat yang menyebabkan kemampuan (*capability*) pesawat dalam melakukan penerbangan berkurang hingga di bawah 50 persen. Seorang pilot salah satu maskapai di Indonesia, menjelaskan ”Ada beberapa syarat yang harus dipenuhi bagi seorang pilot jika hendak melakukan *return to base* setelah lepas landas. Beberapa di antaranya, jarak bandar udara awal masih dalam radius kurang dari satu jam, cuaca di bandar udara awal memenuhi syarat untuk pendaratan kembali, berat pesawat sudah memenuhi persyaratan untuk mendarat, dan sudah dilakukan koordinasi yang baik antara pilot dan awak kabin, pilot dan pihak ATC, serta pilot dan pihak perusahaan beserta staf darat di bandar udara” ujar Himanda.

Menurut Amrullah (2017), khusus untuk *uncontrollable engine fire* yang terjadi setelah lepas landas, pesawat harus segera mendarat sesegera mungkin di bandar udara awal dan berkoordinasi dengan pihak ATC dan pemadam kebakaran di bandar udara awal harus pula dilakukan. Hal-hal yang menjadi syarat dasar RTB bisa dianulir karena sifat dari *uncontrollable engine fire* ini sudah masuk kategori yang sangat berbahaya. *Return to base* dari sisi non teknis juga bisa terjadi. Misalnya karena ada penumpang sakit yang membutuhkan penanganan secepat mungkin dan masih dalam radius kurang dari 1 jam dari bandar udara awal, serta cuaca di bandar udara awal masih memungkinkan, atau bandar udara tujuan tutup. Berdasarkan uraian tersebut maka keputusan untuk RTA dan RTB diambil atas dasar keselamatan (*Safety*) penerbangan yang diambil oleh pilot dan co – pilot.

Daftar Pustaka

- Amrullah, Himanda., dan Liri, Tengku S Irfan. 2017. Return To Base Tak Bisa Dilakukan Sembarangan (Online), (<http://indoaviation.co.id/return-base-tak-bisa-dilakukan-sembarangan/>) di akses tanggal 31 Maret 2018.
- Bambang Supomo dan Nur Indriantoro. 2002. *Metodologi Penelitian Bisnis*. Cetakan Kedua. Penerbit BFEE UGM. Yogyakarta.
- Brata, John. .2009. *Keselamatan Penerbangan*. (<https://www.kompasiana.com/>) di akses tanggal 7 Maret 2018.
- Brata, John. 2012. *Kompensasi Akibat Delay di Dunia Penerbangan*. (<https://www.kompasiana.com/19nov/>) di akses tanggal 24 April 2018.
- Falevi, Mohammad. 2015. *Istilah-istilah penting dalam penerbangan*. (<http://penerbanganusantara.blogspot.co.id/2015/10/blogpost.html>) di akses 15 April 2018.
- Hakim, Chappy. 2015. *Tinjauan Industri Penerbangan di Indonesia*. CSE Aviation Media Gathering. (Online), (<http://www.cse-aviation.biz/wp-content/uploads/2015/01/>) di akses 13 April 2018.
- Hardiyana. 2013. *Penanganan Penumpang yang Mengalami Penundaan Keberangkatan Akibat Return To Apron pada Penerbangan Royal Brunei Airlines Di PT Garuda Angkasa Cabang Bandar udara Internasional Juanda-Surabaya*, Tugas Akhir. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan. Yogyakarta.
- Lombo, Yulius. 2009. *Pengaruh Jumlah Penerbangan Terhadap Jumlah Keterlambatan Keberangkatan Pesawat Garuda Indonesia pada Dinas Operasional Bandar Udara Bagian (Unit Apron Movement Control) AMC Di PT. Angkasa Pura 1 (Persero) Adi Soemarmo Periode Januari - Desember 2009*. Tugas Akhir. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan. Yogyakarta.
- Merdeka.com, 2008. *Lion Air Dihukum Rp718.500 Karena Telantarkan Penumpang*. (Online), (<https://www.merdeka.com/peristiwa/lion-air-dihukum-rp718-500>) diakses tanggal 16 April 2018.
- Muhibar, Akbar. 2017. *Bukan Masalah Cuaca, Ternyata Ini Penyebab Umum Pesawat Delay*. (Online), (<https://www.liputan6.com/lifestyle/read/2939642/>) diakses tanggal 30 Maret 2018.
- Nugroho, Fadjar. 2015. *Gajah dan Si Buta Mendarat Darurat*. (Online), (<http://www.ilmuterbang.com/blog-mainmenu-9-60730>) di akses tanggal 09 Maret 2018.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 6 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Pengaturan *Slot Time*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal.
- Riyadi, Muhammad. 2010. *Mengenal Faktor-Faktor Delay*. (Online), (<https://kumpulankaryasiswa.wordpress.com/2011/04/05/>) di akses tanggal 2 April 2018.
- S, Nelson. 2014. *Pesawat Harus Holding Area Menunggu Antrian Mendarat Bandar udara Adi Sucipto*. (Online), (<https://www.kompasiana.com/nelson.s/>) di akses tanggal 27 April 2018.
- Sarwono, Jonathan. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Cetakan ke-26. Bandung: Alfabeta.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Widhiatmoko Cahyo. 2013. *Penyebab dan Antisipasi Delay Pesawat Udara*. (Online), (<https://fislro.wordpress.com/2013/02/03/>) diakses tanggal 20 April 2018.

Yuniarti, Siti. 2016. *Delay dan Hak Konsumen Angkutan Udara*. (Online), (<http://business-law.binus.ac.id/2016/07/31>) di akses tanggal 10 Mei 2018.