

Yth. Pak Kris,

Beberapa waktu lalu banyak pertanyaan dari teman-teman mengenai kasus pesawat yang tetap mendarat sementara *aerodrome* dinyatakan *closed*. Berikut ini saya sampaikan salinan jawaban saya untuk diketahui barangkali bisa bermanfaat.

1. Kalau bandar udara sudah di-*declare closed*, artinya *no take-off and landing* kecuali bagi pesawat yang mengalami *emergency* itupun hanya sebatas *flight informasi* dan *alerting service saja* yang diberikan bukan *ATC service*.
2. Yang menjadi acuan dalam penutupan *aerodrome* adalah :
 - a. Protocol ICAO Doc. 7300 – pasal 37 tentang *Aerodrome Operating Minima* di mana *State* harus menentukan dan *State of Operator* harus menentukan dengan catatan tidak boleh kurang dari yang ditentukan oleh *State* (Pemerintah);
 - b. CASR Part 91 paragraf 91.175;
 - c. Doc 9365-AN/910 – *All Weather Operations* butir 2.1.1
 - d. Annex 6 – *Operation of Aircraft* (untuk *Operator*) yang nominalnya tidak boleh dari yang ditetapkan oleh *State* (Pemerintah)
3. Unsur AOM :
 - a. AOM untuk *take-off* meliputi *horizontal visibility and cloud base* (Doc 9365-AN/910 2.1.1.);
 - b. AOM untuk *landing* meliputi *decision height/altitude* (DH/DA) atau *minimum descent height/altitude* (MDH/MDA) + *horizontal visibility*.
4. Informasi tentang *visibility* ada 3 sumber yaitu dari pengamatan ATC, informasi pilot dan BMG, maka yang dipakai sebagai dasar penutupan/pembukaan *aerodrome* adalah informasi dari **BMG** sebab
 - a. Tupoksi ATC adalah pengendalian dan pemberian informasi yang dipasok dari BMG bukan hasil pengamatan sendiri, kecuali ada MOU antara ATC dan MET (itupun jika dilengkapi alat ukur yang akurat);
 - b. Tupoksi pilot adalah melaksanakan penerbangan sesuai dengan regulasi dan prosedur yang ditentukan. Jadi kalau BMG menyatakan *visibility below minima* sedangkan ATC atau Pilot menyatakan *visibility OK*, tetap informasi dari BMG yang dijadikan dasar.

5. Otoritas menetapkan ketika *visibility* = 1500 m atau kurang, *aerodrome* dinyatakan *closed*. 1500 m adalah hitungan dari DH 250 feet setara dengan 1500 m jarak pesawat dari T/D. Kriteria tersebut bisa dipakai sebagai acuan sepanjang dituangkan dalam bentuk prosedur lokal tertulis yang disetujui oleh DGAC dan asalkan nilainya tidak boleh kurang dari ketetapan pemerintah. Kalau pemerintah tidak menetapkan maka harus dikembalikan ke induknya yaitu regulasi ICAO sebab di dalam setiap Document ICAO selalu disebutkan kriteria yang ditetapkan pemerintah harus sama atau lebih besar dari kriteria yang ditetapkan oleh ICAO. Kriteria yang dimaksud adalah :

a. *Non-precision approach* (Doc 9365-AN/910 6.3.4)

Jika **MDH 250 feet – 320 feet** maka *visibility* untuk **Cat A-C = 800 m** dengan catatan alat bantu NDB, untuk **Cat D = 1600 m** dengan catatan harus ada FAF dan *middle marker* (MM);

b. *Precision approach* (Doc 9365-AN/910 6.3.5)

a. Jika **DH = 250,1 feet -299,9 feet** maka *visibility*-nya adalah **900 m** (*full facilities*) dan **1400 m** (*basic facilities*);

b. Jika **DH ≥ 300 feet** maka *visibility*-nya adalah **1000 m** (*full facilities*) and **1300 m** (*basic facilities*).

6. Di dalam CASR Part 91 disebutkan *operating minima* :

a. Untuk *take-off* :

Minimum *take-off* bandara sipil : kecuali ditentukan lain oleh DGAC, pesawat **tidak boleh take-off kecuali weather berada sama atau di atas minima** yang ditetapkan untuk bandara setempat. Jika tidak terdapat *take-off minimum* maka pesawat IFR harus mengikuti ketentuan sebagai berikut :

1) Untuk pesawat selain helikopter yang memiliki **dua mesin atau kurang** maka *minimum visibility*-nya adalah **1 mile (1,6 km)**;

2) Untuk pesawat bermesin **lebih dari 2** maka *minimum visibility*-nya adalah **½ mile (800 m)**;

3) Untuk **helikopter** *minimum visibility*-nya adalah **½ mile (800 m)**.

b. Untuk landing :

Kecuali diizinkan oleh DGAC, apabila terdapat *instrument approach procedure* pada bandar udara sipil, setiap orang yang mengoperasikan pesawat terbang harus (**shall**) menggunakan prosedur standar yang ditetapkan untuk bandar udara tersebut. Dengan demikian maka apabila kondisi cuaca kurang dari kriteria yang dimuat di dalam AIP, maka pesawat tidak boleh beroperasi (baca : *take-off and landing*).

7. Komentar terhadap pencabutan AOM oleh Menteri sehingga mengatakan keputusan final pendaratan berada di tangan pilot, telah ditafsirkan keliru oleh pilot di mana pilot menganggap bahwa tidak ada batasan lagi sehingga kondisi cuaca seperti apapun, mereka tetap akan mencoba bahkan dalam kondisi *visibility* di bawah ketentuan sekalipun. SK Menteri tersebut seharusnya ditafsirkan sebagai berikut : kalau ketentuan dicabut, maka pilot harus mengacu kepada ketentuan ICAO yang masih mencantumkan kriteria DH dan RVR (khususnya untuk *precision approach*). Sesuai dengan Annex 14 *Aerodrome* kriterinya adalah sebagai berikut :

- a. **Precision approach runway, category I.** *An instrument runway served by ILS and/or MLS and visual aids intended for operations with a decision height not lower than **60 m (200 ft)** and either a visibility not less than **800 m** or a runway visual range not less than **550 m**.*
- b. **Precision approach runway, category II.** *An instrument runway served by ILS and/or MLS and visual aids intended for operations with a decision height lower than **60 m (200 ft)** but not lower than **30 m (100 ft)** and a runway visual range not less than **350 m**.*

8. Demikian Pak Kris semoga bermanfaat. Salam untuk keluarga dan teman-teman semua.

Wassalam,



17/02/2008

AMINARNO BP.