# Konsep Dasar

**1**

**A**

**Geografis Penerbangan**



*Gambar 1.1 Geografi penerbangan*

*Sumber:* [*https://w*](http://www.pngdownload.id/png-f57f0n/)*ww.pngdo*[*wnload.id/png-f57f0n/*](http://www.pngdownload.id/png-f57f0n/)



Kompetensi Dasar

3.1 Menganalisis geografi penerbangan.

4.1 Membuat rute penerbangan berdasarkan hasil analisis geografi penerbangan.



Tujuan Pembelajaran

Setelah mempelajari bab ini, siswa diharapkan mampu:

1. memahami geografis penerbangan,
2. menjelaskan rute penerbangan terutama rute penerbangan pariwisata, serta
3. membuat prototipe rute penerbangan berdasarkan analisis geografis.



Peta Konsep

**Konsep Dasar Geografis Penerbangan**

*Flight Rounting* (Rute Penerbangan)

*Seat Configuration*

Kode Sandi Dalam Penerbangan

Airlines (Maskapai Penerbangan)

Organisasi Penerbangan

Pada masa kini banyak orang yang ingin berpergian jauh mereka lebih memilih transportasi penerbangan dibandingkan dengan model transportasi lainnya. Hal tersebut disebabkan harga tiket yang jauh lebih murah dan dapat ditempuh dalam waktu yang relatif lebih cepat. Di Indonesia sendiri, tranpotasi penerbangan sudah banyak dilirik oleh banyak orang. Pada masa kini sudah banyak dibangun berbagai model bandara baik yang berkelas domestik maupun yang bertipe pesawat perintis. Banyaknya bandara yang ada di Indonesia memberikan tanda atau sinyal bahwa rute penerbangan Indonesia sudah mulai ramai, baik itu penerbangan domestik atau internasional. Guna lebih memahami mengenai geografi penerbangan maka pelajari materi berikut!



Materi Pembelajaran

##### Organisasi Penerbangan

**A.**

Geografi penerbangan tidak akan bisa dilepaskan dari adanya organisasi penerbangan itu sendiri. Organisasi penerbangan tersebut berfungsi untuk menentukan rute sekaligus tarif penerbangan.

1. ICAO (Internasional Civil Avitation Organization)

ICAO (*Internasional Civil Avitation Organization*) atau disebut organisasi penerbangan sipil internasional. ICAO adalah sebuah badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa beranggotakan negara-negara anggota PBB yang diwakili oleh otoritas penerbangan sipil nasionalnya (*Civil Aviation Authority*). ICAO diprakarsai oleh Chicago Convention pada tahun 1944 dan mengkhususkan kegiatannya pada bidang penerbangan. Misalnya untuk Indonesia, yaitu Direktorat Jenderal Perhubungan Udara atau disingkat DJPU yang dulu dikenal dengan sebutan Direktorat Sertifikasi Kelayakan Udara atau disingkat DSKU.



*Gambar 1.2 ICAO (Internasional Civil Avitation Organization) Sumber: https://sekolahpenerbangan.org/pengertian-icao/*

ICAO bekerja sama dengan industri penerbangan global dan organisasi-organisasi penerbangan mengembangkan *Standars and Recommenden Practice* (SARP). SARP ini kemudian menjadi standar dan rekomendasi untuk pelaksanaan yang diterapkan di dunia penerbangan.

Pada umumnya tugas dari ICAO adalah mengatur berbagai macam urusan teknis operasional penerbangan, seperti beberapa hal berikut:

* 1. Lalu-lintas udara (*air traffic*).
  2. Frekuensi radio.
  3. Markings pada landasan pacu.
  4. Alat bantu navigasi.
  5. Syarat-syarat kelaikan pesawat udara (*airworthiness*).
  6. Keselamatan penerbangan (*flight safety*).
  7. Standar keterampilan pilot (*aircrew*).
  8. Teknisi pesawat udara (*mechanic*).
  9. Landasan pacu (*runway*).
  10. Lapangan terbang (*airport*).
  11. ATC (*Air Traffic Control*).
  12. Memfasilitasi lintas batas prosedur penerbangan sipil international dan juga mengadakan inspeksi penerbangan untuk mencegah pelanggaran hukum penerbangan internasional yang telah di tetapkan bersama oleh para anggotanya dalam konvensi Chicago pada tahun 1994.

1. IATA (International Air Transport Association)

IATA merupakan suatu asosiasi perusahaan penerbangan dunia yang anggotanya adalah perusahaan penerbangan atau *airlines* (maskapai) dari negara-negara anggota ICAO. Sebagai badan penerbangan dunia ICAO dan IATA sama-sama mengeluarkan kode untuk bandara yang ada di seluruh dunia. Tujuan utama IATA adalah untuk membantu maskapai-maskapai penerbangan untuk bersaing secara sehat dan mencapai keseragaman dalam penetapan harga. Saat didirikan, IATA beranggotakan 57 anggota dari 31 negara, sebagian besar di Eropa dan Amerika Utara. IATA kini mempunyai lebih dari 270 anggota dari lebih dari 140 negara di dunia.



*Gambar 1.3 logo organisasi IATA*

*Sumber: https://tespenerbangan.com/pengertian-iata-dalam-dunia-penerbangan.html*

* 1. Tugas Utama IATA

IATA memiliki tugas sebagai berikut:

* + 1. Membidangi aktivitas operasional penerbangan.
    2. Menyelesaikan permasalahan penerbangan dari sisi bisnis komersial.
    3. Membantu merumuskan kebijakan industri seperti keseragaman harga tiket.
    4. Persyaratan angkutan barang dan penumpang.
  1. Peranan IATA

Ada dua peran utama IATA dalam dunia penerbangan, antara lain sebagai berikut:

* + 1. Bagi perusahaan penerbangan menyiapkan perangkat kerja sama untuk mencari solusi atas permasalahan yang bersumber dari eksternal suatu perusahaan penerbangan atau permasalahan antar beberapa penerbangan.
    2. Pemerintah merupakan forum pengembangan standar industri penerbangan udara dan pusat koordinasi tarif perjalanan internasional.
    3. Masyarakat menyederhanakan proses pengurusan dokumen perjalanan udara bagi masyarakat yang hendak melakukan perjalanan internasional melalui pengembangan kerja sama antar beberapa perusahaan penerbangan. Misalnya tiket jasa penerbangan udara Singapore Airline dapat dibeli di kantor Garuda Indonesia Airways
  1. Aktivitas IATA

Aktivitas IATA dalam dunia penerbangan, antara lain sebagai berikut:

* + 1. Menjaga keselamatan penerbangan, menerbitkan jadwal dan menentukan tarif penerbangan internasional yang wajar bagi masyarakat dunia serta membantu anggotanya untuk menemukan solusi atas permasalahan penerbangan.
    2. Menjalin kerja sama dengan ICAO (*Internasional Civil Aviation Organisastion*), organisasi milik PBB bergerak dalam bidang penerbangan yang didirikan tahun 1944.
    3. Memfasilitasi kerja sama antara beberapa perusahaan penerbangan yang menjadi anggotanya baik secara langsung maupun tidak langsung.
  1. Anggota IATA

Adapun anggota IATA, antara lain sebagai berikut:

* + 1. Anggota aktif (*active members*) Perusahaan penerbanga anggota IATA yang melakukan pelayanan udara antar Negara.
    2. Anggota assosiasi (*association members*) Perusahaan penerbangan anggota IATA yang melakukan pelayanan udara antar kota di dalam satu negara.
  1. Area IATA

Guna kepentingan dunia penerbangan IATA membagi dunia dalam tiga zona atau area yang dikenal dengan istilah *Traffic Conference* (TC), yaitu TC 1, TC 2 dan TC 3. IATA juga menentukan 10 Global Indikator (GI) untuk mengindikasikan macam-macam perjalanan calon penumpang penerbangan udara. Fungsi Global Indikator ini adalah untuk memudahkan perhitungan harga tiket penerbangan udara internasional.

* + 1. AREA 1 (TC 1) meliputi negara-negara sebagai berikut:
       1. Amerika Serikat dan Kanada.
       2. Amerika Utara.
       3. Amerika Selatan.
       4. Amerika Tengah.
       5. Kepulauan di Atlantik dan Pasifik. f ) Greenland.
    2. AREA 2 (TC 2) meliputi negara-negara sebagai berikut:
       1. Eropa Barat.
       2. Eropa Timur.
       3. Afrika.
       4. Timur Tengah.
       5. Rusia dan Ukraina.
    3. AREA 3 (TC 3) meliputi negara-negara sebagai berikut:
       1. Asia.
       2. Australia.
       3. New Zealand.
       4. Beberapa pulau di Pasifik.

1. INACA (Indonesia National Air Carriers Association)

*Indonesia National Air Carriers Association* atau INACA merupakan sebuah Asosiasi Perusahaan Penerbangan Nasional Indonesia yang didirikan oleh para pengusaha perusahaan penerbangan pada tanggal 15 Oktober 1970. INACA berfungsi sebagai wadah persatuan antara perusahaan-perusahaan angkutan udara dan kegiatan-kegiatan penerbangan nasional lainnya yang ada di Indonesia. INACA merupakan satu-satunya asosiasi usaha penerbangan nasional di Indonesia yang diakui sebagai mitra pemerintah. Hal ini tertulis dalam Keputusan Menteri Perhubungan No: KP 5/AU 701/PHB-89 pada tanggal 23 November 1989. Pada Rapat Umum Anggota (RUA) yang diselenggarakan pada tanggal 11–12 Juni 2010 lalu di Bandung, IACA atau *Indonesia Air Charter Association* telah menyatakan bergabung dengan INACA. Hingga saat ini jumlah anggotanya terdiri dari 17 Perusahaan Angkutan Udara Niaga Berjadwal serta 22 Perusahaan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal.



*Gambar 1.4 logo INACA (Indonesia National Air Carriers Association) Sumber: https://issuu.com/inaca2017/docs/inaca\_annual\_report\_2017*

1. Universal Federation of Travel Agent Association (UFTAA)

*Universal Federation of Travel Agent Association* adalah organisasi dari perhimpunan biro-biro perjalanan yang dibentuk pada tahun 1966. Tujuannya adalah untuk memberikan perlindungan kepada biro-biro perjalanan melalui perhimpunan biro perjalanan serta memberikan bantuan moral, material, keahlian, dan teknik yang diperlukan agar biro perjalanan dapat memperoleh kedudukan yang layak di kalangan industri pariwisata dunia.

Selain itu ada organisasi kepariwisataan tingkat regional yang terdiri dari beberapa negara yang ada di wilayah tertentu seperti *Asean Tourism Association (ASEANTA), Asian Association of Conservation and Visitors Bureaus* (AACVB), *ASEAN Permanent Committee on Tourism* (ASEAN PCT), *ASEAN Hotel and Restaurant Association* (AHRA), *Indonesia Malaysia and Thailand Growth Triangle* (IMT-GT), *Indonesia Malaysia Singapore Growth Triangle* (IMS-GT), *Brunei Indonesia Malaysia and the Philippines East ASEAN Growth Area* (BIMP-EAGE), dan lain sebagainya.

1. Association of The Indonesian Tours And Travel Agencies (ASITA)

*Association of Indonesian Tourand Travel Agency* atau Asosiasi Perusahaan Perjalanan Wisata Indonesia merupakan organisasi nonprofit yang didirikan di Jakarta pada tanggal 7 Januari 1971 beranggotakan para pengusaha biro perjalanan dan agen perjalanan. ASITA bertujuan membangun citra pariwisata Indonesia, menjadi penengah antara para



pengusaha travel dan pihak-pihak lain. ASITA sendiri memiliki 31 Dewan Pimpinan Daerah (DPD) yang tersebar di seluruh

*Gambar 1.5 logo ASITA*

*Sumber* [*http://www.asitabali.org/id/tentang-asita/about-us*](http://www.asitabali.org/id/tentang-asita/about-us)

Indonesia yang salah satunya terdapat di Bali yang didirikan pada tahun 1974.

***Airlines* (Maskapai Penerbangan)**

**B.**

Pada dunia penerbangan dikenal sebutan *airlines*. *Airline* merupakan maskapai penerbangan yang ada di setiap negara. Guna lebih memahami mengenai *airline* atau maskapai penerbangan pelajari materi berikut!

1. **Pengertian *Airlines***

*Airlines* adalah istilah dalam bahasa Inggris yang merujuk pada maskapai penerbangan. *Airlines* adalah sebuah perusahaan swasta maupun pemerintah yang menawarkan jasa jenis transportasi udara, berupa pesawat. Maskapai *airlines* bekerja di seluruh negara di dunia. *Airlines* memenuhi kebutuhan transportasi yang cepat dan murah untuk jarak menengah hingga jauh. Memang untuk saat ini, pesawat adalah satu-satunya kendaraan yang bisa membawa penumpang dengan cepat berpindah kota maupun pulau.

Harga tiket pesawat juga lebih murah, ketimbang harus naik kereta, bus, atau kapal. Inilah alasan kenapa banyak orang memilih naik pesawat. Selain lebih cepat, juga akan memangkas biaya perjalanan. Selain itu, definisi *airline* juga merujuk pada sebuah jasa yang melayani penyewaan pesawat atau helikopter untuk penerbangan perintis. Hal tersebut merupakan penerbangan yang dimulai dan diakhiri di bandara-bandara kecil. Biasanya terletak di daerah pelosok, contohnya maskapai Susi Air.

1. **Macam-Macam *Airlines***

Berikut adalah macam-macam jenis *airlines* berdasarkan servis.

* 1. Low Cost Carrier

Definisi *airline* yang tergolong jenis *low cost carrier* adalah sebuah perusahaan maskapai penerbangan yang melayani penumpang dengan harga murah, fasilitas standar dan keamanan terpenuhi. Maskapai penerbangan murah ini hanya menyediakan kelas ekonomi dengan harga tiket di bawah rata-rata. Meskipun murah, namun banyak orang memilih pakai LCC karena akan menghemat biaya

perjalanan mereka dari 30–75%. Ini tentu sangat membantu mereka yang punya anggaran perjalanan kecil. Maskapai penerbangan di Indonesia yang masuk ke dalam kategori *low cost carrier* seperti Lion Air, Citilink, Indonesia Air Asia, dan Wings Air.



*Gambar 1.6 Citilink airlines sebagai Low Cost Carrier di Indonesia*

*Sumber: https://travelmaker.id/2018/10/03/citilink-indonesia-raih-predikat-four-star-low-cost-carriers-of- the-official-airline-ratings-dari-apex/*

* 1. Full Service Airline

*Full service airline* adalah sebuah maskapai penerbangan yang melayani penumpang kelas bisnis dan eksekutif. Para penumpang akan mendapatkan pengalaman terbang yang nyaman, seolah-olah sedang berada di hotel dan *lounge* saja.



*Gambar 1.7 Batik airlinessebagai full service airlines Sumber:* [*https://w*](http://www.batikair.com/en/News)*ww.batik*[*air.com/en/News*](http://www.batikair.com/en/News)

*Full service airline* biasanya identik dengan pesawat orang kaya. Hanya orang berduit saja yang sanggup membeli tiketnya karena harganya bisa 2–4 kali lipat dari harga tiket pesawat ekonomi. Namun akan sebanding dengan fasilitas yang didapat. Maskapai penerbangan dengan pelayanan yang penuh ini juga identik dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Jenis pesawatnya masih baru dan bagus. *Seat* atau tempat duduknya didesain secara nyaman dan longgar. Di Indonesia sendiri maskapai penerbangan yang termasuk ke dalam *full service airlines* adalah Garuda Indonesia dan Batik Air.

##### Kode Sandi Dalam Penerbangan

**C.**

Pada dasarnya, kode atau sandi dalam dunia penerbangan adalah untuk memudahkan pengejaan agar tidak terjadi kesalahan dalam penulisan nama penumpang, kota tujuan, alamat, dan sebagainya. Berikut ini merupakan beberapa kode sandi dalam dunia penerbangan.

1. ***Alfabeth Fonetic International Code*** Berikut *alfabeth fonetic international code.* **Tabel 1.1** *Alfabeth fonetic international code*

|  |  |
| --- | --- |
| A | Alfa |
| B | Bravo/beta |
| C | Charlie |
| D | Delta |
| E | Echo |
| F | Foxtrot/Fanta |
| G | Golf |
| H | Hotel |
| I | India |
| J | Juliet |
| K | Kilo |
| L | London |
| M | Mike |
| N | November |
| O | Oscar |
| P | Papa |
| Q | Quebeq |
| R | Romeo |
| S | Siera |
| T | Tango |
| U | Uniform |
| V | Victor |
| W | Wiskey |
| X | X-Ray |
| Y | Yangkey |
| Z | Zulu |

1. Three Letter Code

*Three letter code* bisa juga disebut dengan *city code* adalah tiga huruf singkatan yang mewakili nama kota atau bandara, bisa berupa singkatan kota tersebut atau mendekati nama kota maupun singkatan bulan (dalam kalender). Dalam menyingkatnya tiga huruf tersebut tidak boleh asal, penyingkatan itu sudah ada standar bakunya yang dikeluarkan oleh IATA (*Internasional Air Transport Association*) dan berlaku untuk semua penerbangan, bukan hanya domestik aja tapi juga penerbangan internasional semua memakai kombinasi *three letter code* yang sama.

* 1. City Code (Three Letter Code City)

Berikut beberapa *three letter code* untuk kota (bandara) di Indonesia.

**Tabel 1.2** *Three letter code* untuk kota (bandara) di Indonesia

|  |  |
| --- | --- |
| **Wilayah** | **Nama Bandara dan Kode** |
| Sumatra | 1. Bandar Udara Sultan Iskandar Muda (BTJ). 2. Bandar Udara Intl., Hang Nadim (BTH). 3. Bandar Udara Intl., Kualanamu (KNO). 4. Bandar Udara Intl., Minangkabau (PDG). 5. Bandar Udara Intl., Sultan Syarif Kasim II (PKU). 6. Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II (PLM). 7. Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah atau Bandar Udara Kijang (TNJ). |
| Jawa, Bali, dan Nusa Tenggara | 1. Bandar Udara Husein Sastranegara (BDO). 2. Bandar Udara Soekarno-Hatta (CGK). 3. Bandar Udara Ngurah Rai (DPS). 4. Bandar Udara Soekarno Hatta (CGK). 5. Bandar Udara Selaparang (AMI). 6. Bandar Udara Ahmad Yani (SRG). 7. Bandar Udara Adisumarmo (SOC). 8. Bandar Udara Juanda (SUB). 9. Bandar Udara Adi Sucipto (JOG). |
| Kalimantan | 1. Bandar Udara Stagen (KBU). 2. Bandar Udara Tjilik Riwut (PKY). 3. Bandar Udara Iskandar (PKN). 4. Bandar Udara Pangsuma (PSU). 5. Bandar Udara Juwata (TRK). 6. Bandara Udara Tumbang Samba (TBM). 7. Bandar Udara Susilo (SQG). 8. Bandar Udara Temindung (SRI). 9. Bandar Udara H. Asan (SMQ). 10. Bandar Udara Tanjung Santan (TSX). 11. Bandar Udara Sepinggan (BPN). 12. Bandar Udara Supadio (PNK). 13. Bandar Udara Syamsuddin Noor (BDJ). |

|  |  |
| --- | --- |
| Sulawesi | 1. Bandar Udara Hasanuddin (UPG). 2. Bandar Udara Sam Ratulangi (MDC). 3. Bandar Udara Mutiara (PLW). 4. Bandar Udara Jalaluddin (GTO). 5. Bandar Udara Wolter Winginsidi (KDI). 6. Bandar Udara Kasiguncu (PSJ). |
| Maluku dan Papua | 1. Bandar Udara Pattimura (AMQ). 2. Bandar Udara Frans Kaisiepo (BIK). 3. Bandar Udara Enarotali (EWI). 4. Bandar Udara Sentani (DJJ). 5. Bandar Udara Kaimana (KNG). 6. Bandar Udara Rendani (MKW). 7. Bandar Udara Mopah (MKQ). 8. Bandar Udara Jeffman (SOQ). 9. Bandar Udara Sultan Babullah (TTE). 10. Bandar Udara Moses Kilangin (TIM). 11. Bandar Udara Lembah Ballem (WMX). |

* 1. Three letter code bulan

Penulisan bulan pada tiket selalu menggunakan 3 (tiga) huruf dengan huruf kapital, sesuai dengan ejaan dalam bahasa Inggris dan ketentuan IATA. Contoh Penulisan bulan (*three letter code*) pada dunia penerbangan sebagai berikut:

* + 1. Januari = JAN
    2. Februari = FEB
    3. Maret = MAR
    4. April = APR
    5. Mei = MAY
    6. Juni = JUN
    7. Juli = JUL
    8. Agustus = AUG
    9. September = SEP
    10. Oktober = OCT
    11. November = NOV
    12. Desember = DEC
  1. Kode penerbangan nama hari

Pada dunia penerbangan ada beberapa cara untuk menulis kode hari penerbangan. Berikut merupakan nama-nama penulisan hari di dalam dunia penerbangan.

**Tabel 1.3** Nama-nama penulisan hari di dalam dunia penerbangan



1. **Airlines Code**

Kode maskapai IATA digunakan untuk mengidentifikasi sebuah maskapai penerbangan untuk tujuan komersial dalam pemesanan, tabel waktu, tiket, tarif, *air waybill*, dan telekomunikasi. Sebuah kode penerbangan adalah gabungan dari kode maskapai, xx(a), dan nomor penerbangan numerik, n(n)(n)(n), ditambah opsional satu huruf "akhiran operasional" (a). Oleh karena itu, format penuh kode penerbangan adalah xx(a)n(n)(n)(n)(a).

Contoh kode IATA antara lain sebagai berikut:

* 1. GA – Garuda Indonesia (contoh kode penerbangan GA 168, GA 200, dan sebagainya.)
  2. SQ – Singapore Airlines (contoh kode penerbangan SQ 07, SQ 099, dan sebagainya.)

Berikut ini merupakan beberapa kode maskapai penerbangan nasional.

**Tabel 1.4** Beberapa kode maskapai penerbangan nasional

Berikut merupakan contoh kode maskapai penerbangan internaional.

**Tabel 1.5** Contoh kode maskapai penerbangan internaional



Selain itu terdapat kode atau singkatan dari tipe pesawat yang akan dinaiki. Berikut ini beberapa contoh kode pesawat terbang yang akan dinaiki.

**Tabel 1.6** Beberapa contoh kode pesawat terbang yang akan dinaiki

***Seat Configuration***

**D.**

*Seat configuration* merupakan pengaturan tempat duduk di pesawat. Pada umumnya pemilihan tempat duduk tergantung kelas yang dipilih oleh penumpang itu sendiri. Pada kelas *first class* atau *business class* maka penumpang dapat memilih tempatnya sendiri, pada *premium economy class* maka penumpang di awal pemesanan tiket dapat memilih tempat duduknya, sedangkan pada *economy class* biasanya tempat duduk sudah ditentukan pada tiket dan apabila ingin memilih tempat duduk maka perlu tambahan biaya.

Umumnya pengaturan tempat duduk di pesawat dilakukan sebagai bentuk kenyamanan bagi penumpang itu sendiri. Penumpang dapat memilih tempat sesuai dengan keinginan itu sendiri, bahkan ada beberapa maskapai penerbangan memberikan tempat duduk bagi bayi atau balita. Berikut beberapa bagian pengaturan tempat duduk di pesawat.

1. Tempat Duduk di Belakang Sayap

Tempat duduk di belakang sayap pesawat merupakan tempat yang paling dicari atau favorit. Hal tersebut disebabkan Dalam sebuah studi yang dilakukan oleh Popular Mechanics, disebutkan bahwa tempat duduk yang berada di belakang area sayap hingga bagian ekor pesawat memiliki kemungkinan 40% selamat dari bahaya kecelakaan pesawat dibandingkan penumpang yang duduk di deretan depan.

1. Tempat Duduk Dekat Jendela



*Gambar 1.8 Tempat duduk di belakang sayap*

*Sumber: https://medium.com/pergi-com/semua-yang- harus-kamu-tahu-tentang-tempat-duduk-di-pesawat- a71af516c2bd*

Posisi tempat duduk di samping jendela merupakan favorit bagi sebagian penumpang. Hal ini karena Anda bisa melihat pemandangan dari ketinggian. Ada juga yang memilih *seat* ini karena tidak ingin diganggu selama penerbangan.

*Gambar 1.9 Tempat duduk di dekat jendela pesawat*

*Sumber: https://medium.com/pergi-com/semua-yang- harus-kamu-tahu-tentang-tempat-duduk-di-pesawat- a71af516c2bd*

1. Tempat Duduk di Deretan Depan

Umumnya, tempat duduk di bagian depan pesawat sudah di-*reserved* bagi orang-orang yang membeli *seat*. Tempat duduk di posisi ini pas sekali bagi Anda yang ingin selalu cepat-cepat saat turun dari pesawat karena biasanya penumpang barisan depan selalu keluar di awal. Selain itu, lokasi pintu darurat di bagian depan pesawat juga lebih mudah dijangkau bagi Anda yang duduk di deretan depan. Namun biasanya biaya untuk membeli *seat* ini lumayan mahal.

1. Tempat Duduk di Dekat Lorong (*Aisle*)



*Gambar 1.10 Tempat duduk di deretan depan*

*Sumber: https://medium.com/pergi-com/semua-yang- harus-kamu-tahu-tentang-tempat-duduk-di-pesawat- a71af516c2bd*

Memilih duduk di deretan kursi dekat lorong (*aisle*) memungkinkan Anda memiliki ruang kaki yang lebih lega karena Anda bisa meluruskan kaki dengan leluasa di lorong kabin. Namun ketika Anda duduk di dekat lorong, Anda harus siap diganggu penumpang lain yang ingin ke toilet.



*Gambar 1.11 Tempat duduk di dekat lorong*

*Sumber: https://medium.com/pergi-com/semua-yang- harus-kamu-tahu-tentang-tempat-duduk-di-pesawat- a71af516c2bd*

1. Tempat Duduk di Belakang Dinding (*Bulkhead*)

Jika Anda terbang dengan pesawat yang cukup besar dan memiliki kelas berbeda, misalnya seperti Garuda Indonesia, tempat duduk di belakang dinding pembatas kelas bisnis dengan ekonomi atau kabin dengan toilet (*area bulkhead*) bisa jadi pilihan yang tepat, terutama bagi Anda yang terbang bersama



anak-anak. Hal ini karena memiliki ruang yang cukup jika membawa keranjang untuk bayi maupun ketika anak-anak bermain di dalam kabin.

*Gambar 1.12 Tempat duduk di belakang dinding*

*Sumber: https://medium.com/pergi-com/semua-yang- harus-kamu-tahu-tentang-tempat-duduk-di-pesawat- a71af516c2bd*

***Flight Rounting* (Rute Penerbangan)**

**E.**

Dalam dunia penerbangan hal yang tidak boleh dilupakan adalah rute penerbangan atau flight rounting. Sebelum melakukan penerbangan seoarng penumpang harus terlebih dahulu memahami rute penerbangan, terutama bagi penumpang yang melakukan perjalanan ke luar negeri.

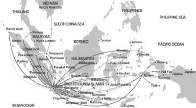
1. Pengertian Rute Penerbangan

Rute pesawat atau rute penerbangan merupakan sebuah rute yang digunakan oleh masing-masing maskapai penerbangan untuk terbang secara rutin dari bandara di suatu daerah ke daerah yang lain atau dari satu negara ke negara yang lain. Di mana rute penerbangan ini adalah salah satu poin penting yang harus diperhatikan ketika *booking* tiket pesawat, terutama untuk penerbangan internasional. Pasalnya selain maskapai, rute penerbangan baik langsung ataupun penerbangan tidak langsung (dengan transit) juga harus menjadi pertimbangan.

Bedasarkan Pasal 1 Angka 19 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, rute penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.

Berdasarkan wilayah pelayanannya, rute penerbangan suatu maskapai penerbangan dibagi menjadi dua, yaitu sebagai berikut:

* 1. Rute penerbangan dalam negeri atau domestik.
  2. Rute penerbangan luar negeri atau internasional.



*Gambar 1.3 Contoh rute penerbangan domestik*

*Sumber: https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn%3AANd9GcR8tZooB5r75qwxX\_t92o-J8nV7B87\_ TdWMATihhRHhIAtZO\_YX*

Jaringan penerbangan dalam negeri dan luar negeri merupakan satu kesatuan dan terintegrasi dengan jaringan transportasi darat dan laut. Jaringan pelayanan transportasi udara dengan jadwal frekuensi yang sudah tertentu. Berdasarkan hirarki pelayanannya, rute penerbangan sendiri dibagi sebagai berikut:

1. Rute utama , yaitu rute penerbangan yang menghubungkan antarbandar udara yang berfungsi sebagai pusat penyebaran.
2. Rute pengumpan, yaitu rute penerbangan yang merupakan penunjang rute utama. Rute pengumpan menghubungkan antara bandar udara yang berfungsi sebagai pusat penyebaran dengan bandar udara bukan sebagai pusat penyebaran.
3. Rute perintis, yaitu rute penerbangan yang menghubungkan daerah atau lokasi yang terpencil, perbatasan atau daerah yang belum berkembang dan sukar terhubung oleh moda transportasi lain. Pada pelaksanaannya penerbangan pada rute penerbangan perintis memperoleh subsidi.
4. Tipe-Tipe Rute Penerbangan

Ada beberapa tipe rute penerbangan yang harus diketahui, antara lain sebagai berikut:

* 1. Direct flight

*Direct flight* merupakan penerbangan langsung yang tidak melakukan pemberhentian disalah satu kota sebelum sampai di bandara tujuan, disebut juga *Direct flight nonstop,* tidak peduli seberapa jauhnya jarak yang harus ditempuh. Contohnya penumpang memesan tiket pesawat murah dengan layanan *nonstop*

*flight* dari Jakarta menuju Amsterdam. Maka sejak pesawat lepas landas dari Jakarta, pesawat tersebut tidak akan pernah berhenti di bandara kota atau negara lain hingga mendarat di Amsterdam.

* 1. Transit flight

*Transit flight* merupakan penerbangan yang hanya berhenti guna menurunkan dan menaikkan/menjemput penumpang yang lainnya di rute transit tersebut tanpa mengganti pesawat yang dinaiki penumpang, sama halnya seperti bus yang hanya singgah beberapa saat di sejumlah terminal.

* 1. Connecting flight

*Connecting flight* merupakan penerbangan yang berhenti/transit di satu bandara lain sebelum penumpang terbang ke bandara tujuan. Saat transit inilah penumpang harus melakukan pergantian pesawat, sehingga rute penerbangan ini juga mengharuskan penumpang menggunakan pesawat dan nomor penerbangan yang berbeda untuk sampai ke bandara tujuan utama. Misalnya penumpang terbang dari Jakarta ke London melalui Singapura, di mana penumpang nantinya akan turun di Singapura dan selanjutnya akan menyelesaikan perjalanan menggunakan nomor penerbangan yang berbeda untuk penerbangan lanjutan dari Singapura ke London. *Connecting flight* sangat umum jika penumpang melakukan penerbangan internasional.

* 1. Layover

*Layover* merupakan pemberhentian sebelum penumpang melakukan tujuan akhir penerbangan yang juga disebut dengan transit. Misalnya penumpang melakukan penerbangan ke London dari Jakarta, sejumlah penerbangan akan mengharuskan penumpang untuk transit sementara waktu di Singapura. Entah itu hanya beberapa menit atau bahkan hingga lebih dari 8 jam baru penumpang akan melanjutkan perjalanan ke tujuan akhir penerbangan.

* 1. Stopover

*Stopover* merupakan fasilitas yang diberikan oleh *airline* untuk singgah di salah satu negara transit dalam waktu beberapa jam atau bahkan beberapa hari. Sehingga *stopover* sangat memungkinkan para penumpang untuk keluar bandara melakukan berbagai macam keperluan. Contohnya jika Anda terbang dari Jakarta menuju London dengan menggunakan Turkish Airlines. Anda dapat menikmati fasilitas *stopover* ini, baik itu ketika berangkat maupun saat kembali ke Indonesia. Misalnya ketika Anda mengambil *stopover* pada saat kembali ke Indonesia, maka penerbangan Anda akan dimulai dari Jakarta ke Istanbul. Di Istanbul Anda akan transit untuk berganti pesawat sebelum akhirnya menuju London.



Aktivitas Mandiri

**Kerjakan aktivitas berikut secara mandiri!**

Carilah informasi mengenai berbagai macam perbedaan antara organisasi penerbangan ICAO dan IATA! Tulis hasil pencaharian Anda di dalam buku tugas kemudian bacakan hasilnya di depan kelas secara bergantian!

z



Aktivitas Kelompok

**Kerjakan tugas berikut secara kelompok!**

Carilah informasi mengenai peraturan baru dalam izin-izin rute penerbangan yang ada di Indonesia! Analisis dan diskusikan dengan teman kelompok peraturan yang kalian temukan! Buat dalam bentuk makalah kemudian presentasikan hasilnya di depan kelas secara bergantian! Ambil kesimpulan mengenai hasil diskusi dalam satu kelas!

Lembar Kerja Siswa Berbasis STEM



Perhatikan artikel berikut!

**Bahayakah Maskapai Asing Menggarap Rute Domestik?**

Pemerintah berencana membuka penerbangan domestik bagi maskapai asing. Mayoritas negara saat ini sepengetahuan saya tidak mengizinkan maskapai asing terbang bebas di rute domestik negara mereka. Biasanya, alasan keamanan negara menjadi motif utama, selain proteksi pasar domestik.

Penerbangan sipil dunia diatur melalui konsesi Hak Kebebasan Udara atau *Freedom of The Air*. Pada ketentuan internasional ini, ada sembilan Kebebasan Udara yang berlaku. Namun, kebebasan udara yang umum diberikan oleh negara adalah kebebasan keenam atau *sixth freedom*, bukan *ninth freedom* atau kebebasan kesembilan. *Ninth freedom* ini adalah kebebasan *full cabotage* atau *open skies*, kebebasan yang berkaitan dengan hak negara asal untuk mengangkut penumpang di dalam negara lain, misalnya maskapai Cina bisa terbang dengan rute Shanghai–Jakarta–Surabaya.

Tarif Belum Turun Kendati Maskapai Asing Masuk

Kemungkinan besar, seandainya kebebasan kesembilan dibuka oleh satu otoritas penerbangan sipil sebuah negara, maka maskapai asing tampaknya hanya akan memilih rute gemuk. Saya pesimistis akan ada kompetisi total.

Sebagai contoh, jika saya yang membuat strategi (misal sebagai maskapai China), saya akan memilih untuk membuka rute Shanghai-Jakarta-Surabaya p.p (pulang pergi), dibandingkan membuka rute Beijing-Makassar- Bau Bau.

Seandainya maskapai asing dapat masuk di pasar domestik Indonesia, pun tentu mereka akan menerapkan harga promo. Strategi ini pernah dilakukan Tiger Air (sebelumnya Mandala Air). Ketika itu saya berhasil pergi ke Padang p.p dengan Rp25.000,00 (untuk merayakan ulang tahun adik saya), dan ke Malaysia dan Singapura hanya dengan Rp250.000,00. Promo ini berlangsung cukup lama, tapi pada akhirnya maskapai tersebut harus gulung tikar karena terkendala modal.

Namun, jika punya modal yang tidak terbatas, strategi Tiger Air ini dapat digunakan kembali dengan dalih penetrasi pangsa pasar. Seandainya 90% penjualannya untung bersih 7% dan 10%-nya mengalami rugi bersih 50%, maka secara total maskapai asing itu masih untung bersih 1,3%.

Tingkat keuntungan pun bisa lebih dari 1,3% jika pada saat yang bersamaan dilakukan posisi *short* ( jual) saham maskapai domestik. Lumayan kan, jual saham di harga Rp500,00-an kemudian beli kembali di harga Rp1,00 (revisi batas bawah).

Saya biasa menyebut ini sebagai 'Strategi Pohon Jati'. Guna menanam pohon jati, petani tidak memiliki penghasilan selama 10 tahun. Namun, sekali panen tentu harganya luar biasa. Bibit pohon jati dijual Rp 6.500 di Tokopedia, dan menurut situs merenovasi.com, kayu jati 1 meter kubik bisa dihargai hingga Rp 10-20 juta.

Bagaimana Nasib Maskapai Penerbangan Lokal?

Dengan gempuran promo dari maskapai asing, tentu saja maskapai lokal berpotensi akan kehilangan pangsa pasar, dan (kerugian) diperparah karena masih harus beroperasi di rute kurus (alasan konektivitas) yang kemungkinan masih merugi; ibaratnya sudah jomblo menahun dan belum *move on*, eh malah diundang ke nikahan mantan. Bisa dipastikan, dalam jangka panjang, maskapai lokal yang saat ini menjadi market leader pun akan tewas pada waktunya, sekarang di pasar duopoli saja masih kembang-kempis.

Ini akan menjadi masalah besar bagi Garuda Indonesia (PT Garuda Indonesia Tbk/ GIAA) karena mayoritas pendapatannya berasal dari rute domestik (49,2% penumpang Garuda domestik dan 38,6% Citilink di 2018). Lion Air pun mungkin akan memiliki nasib yang mirip (tidak ada data yang bisa dianalisis).

Jika mayoritas pemain asing melakukan strategi ini (predatory/tanam jati), maka tujuan utama (menurunkan harga) kemungkinan besar tidak akan tercapai.

Lantas dengan ketidakmungkinan tarif turun, apa akar masalahnya?

Sebelum pemerintah dalam hal ini Ditjen Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan, terburu-buru membuka rute domestik bagi maskapai asing, pemerintah perlu membedah akar masalah di industri penerbangan Indonesia, yaitu: *oversupply* pesawat, biaya avtur, dan pajak (terutama impor komponen).

Mari kita bedah bersama-sama tiga hal ini. Pertama, dari sisi pasokan pesawat, maskapai di Indonesia terjebak dalam pemesanan jumlah besar pesawat yang mengakibatkan *oversupply* (nasi sudah menjadi bubur, tinggal tambah ayam atau kepiting terus dijual). Akibatnya, tingkat utilisasi Garuda Indonesia baru di 8–9 jam terbang, padahal idealnya paling tidak pesawat maskapai itu bisa terbang 11–12 jam per hari (menambah jam terbang, bukan menambah pesawat).

Salah satu penyebabnya (selain order pesawat yang terlalu banyak pesawat di masa lalu) adalah tidak semua bandara di Indonesia beroperasi 24 jam. Waktu operasional yang pendek membuat maskapai harus memarkirkan pesawatnya di bandara, dengan tarif parkir berdasarkan waktu dan bobot pesawat.

Selain itu, *oversupply* pesawat membuat maskapai harus menurunkan biaya operasional. Cara yang paling mudah adalah menurunkan biaya bahan bakar dan biaya perawatan, yaitu dengan menurunkan jumlah jam terbang. Ini berkaitan dengan faktor kedua di atas, yakni harga avtur.

Konsekuensinya, harga jual per unit akan meningkat untuk mengkompensasi beban *fixed costs* sewa pesawat (23,4% beban operasional, rata-rata US$ 5,4 juta/ tahun). Kenaikan harga adalah konsekuensi dari inefisiensi di pasar oligopoli/monopoli, memicu deadweight loss atau biaya yang ditanggung masyarakat karena pasar tidak bekerja secara efisien

Soal harga avtur ini memang menjadi kendala utama maskapai karena hampir 29,5% dari total beban operasi adalah avtur. Rata-rata, Garuda menghabiskan 3.500 liter per jam terbang. Penyebab inefisiensi konsumsi bahan bakar adalah: kemacetan di landasan/udara, rute penerbangan yang pendek (rata-rata 2 jam) sehingga tidak mendapat *cruising altitude*/*speed* yang optimal.

Mahalnya beban distribusi selalu menjadi kambing hitam atas disparitas harga avtur di Barat dan Timur. Guna mengatasi masalah ini, pemerintah bisa menempuh beberapa strategi, misalnya memberikan subsidi distribusi (avtur satu harga), membangun jaringan distribusi di rute penting (Kualanamu, Jakarta, Makassar) dengan jaminan harga lebih murah atau sama dengan negara tetangga (atau bahkan Asia Pasifik). Oke, kita ke persoalan ketiga yakni pajak. Dengan memberikan potongan pajak PPN penjualan tiket, PPN avtur domestik, PPN *sparepart* (suku cadang), dan pelonggaran pungutan operasional (terutama yang terkait dengan groundhandling) dapat menjadi insentif bagi maskapai untuk dapat menurunkan harga tiket. Ini hanyalah sebagian dari ide yang bisa dilakukan.

Oleh sebab itu, kesimpulan dari opini saya adalah sebaiknya pemerintah menunda dan mengkaji lebih matang penerapan ninth freedom ini. Sebetulnya, jika dihitung dalam dolar AS, kenaikan harga tiket tidak sedrastis dalam rupiah. Jadi, Kemenhub dapat melakukan penghitungan ulang bersama dengan maskapai untuk menentukan tarif yang ideal

*Sumber.* [*https://w*](http://www.cnbcindonesia.com/opini/20190601123809-14-76362/bahayakah-maskapai-)*ww.cnb*[*cindonesia.com/opini/20190601123809-14-76362/bahay*](http://www.cnbcindonesia.com/opini/20190601123809-14-76362/bahayakah-maskapai-)*ak*[*ah-maskapai-*](http://www.cnbcindonesia.com/opini/20190601123809-14-76362/bahayakah-maskapai-)

*asing-menggarap-rute-domestik*

Dari artikel di atas coba kalian kerjakan perintah di bawah ini!

1. Menurut Anda apakah rute penerbangan di Indonesia memerlukan tambahan maskapai luar negeri? Jelaskan pendapat Anda?
2. Setelah itu coba kalian analisis mengenai keuntungan dan kerugian seumpama pemerintah Indonesia membuka rute penerbangan domestik kepada maskapai luar negeri? Tulis hasil analisis Anda dalam secarik kertas kemudian bacakan hasilnya di depan kelas secara bergantian!

Rangkuman



1. Geografi penerbangan merupakan semua hal yang berkaitan dengan penerbangan itu sendiri baik organisasi penerbangan, pengaturan tempat duduk, rute penerbangan, ataupun kode sandi dari penerbangan itu sendiri.
2. ICAO (*Internasional Civil Avitation Organization*) merupakan suatu organisasi perserikatan bangsa-bangsa yang diwakili oleh otoritas penerbangan sipil. Sedangkan, IATA (*International Air Transport Association*) adalah organisasi perusahaan penerbangan dunia yang anggotanya terdiri atas maskapai penerbangan itu sendiri. Di Indonesia sendiri juga memiliki INACA yang merupakan asosiasi maskapai penerbangan di seluruh Indonesia.
3. *Airlines* atau maskapai penerbangan adalah suatu perusahaan yang menawarkan jasa moda transportasi udara. Pada umumnya ada dua macam *airlines*, yaitu *low cost carrier*, dan *full service airline*. Di dalam dunia penerbangan terdapat beberapa kode yang perlu dipahami, seperti kode bandara udara (Bandar Udara Soekarno- Hatta (CGK), kode bulan (Januari = Jan), kode penerbangan hari (senin = M), kode maskapai penerbangan (Garuda Indonesia = GA).
4. Pada pesawat terdapat beberapa pengaturan tempat duduk yang bertujuan untuk memberikan kenyamanan bagi para penumpangnya. Ada beberapa tempat duduk yang sering dipilih oleh para penumpang, antara lain tempat duduk di belakang sayap pesawat, tempat duduk di dekat jendela, tempat duduk di deretan depan, tempat duduk di dekat lorong, dan tempat duduk di belakang dinding.
5. Rute penerbangan atau *flight rounting* merupakan rute penerbangan yang dipilih oleh masing-masing maskapai penerbangan secara rutin dari bandara satu daerah ke bandara daerah lain atau dari bandara negara satu ke bandara negara lain.



Uji Kompetensi

1. Pilihlah jawaban yang tepat!
   1. Perhatikan beberapa tugas berikut!
      1. Mengatur lalu lintas udara.
      2. Mengatur keselamatan penerbangan.
      3. Membentuk maskapai.
      4. Memilihkan rute penerbangan di salah satu maskapai.

Berdasarkan pernyataan tersebut, yang termasuk tugas dari ICAO ditunjukkan pada nomor ....

a. (1) dan (2) d. (2) dan (4)

b. (1) dan (3) e. (3) dan (4)

c. (2) dan (3)

* 1. Perhatikan beberapa maskapai penerbangan di Indonesia berikut!
     1. Lion Air (3) Garuda Indonesia Air
     2. Citilink Air (4) Batik Air

Berdasarkan pernyataan tersebut yang termasuk ke dalam *low cost carrie* dintunjukkan pada nomor ....

a. (1) dan (2) d. (2) dan (4)

b. (1) dan (3) e. (3) dan (4)

c. (2) dan (3)

* 1. Organisasi penerbangan yang anggotanya adalah otoritas penerbangan di masing- masing negara yakni ....

1. IATA d. INACA
2. ICAO e. CAA
3. ASITA
   1. Berikut yang *bukan* merupakan area TC 1 adalah ....
4. Amerika Serikat
5. Amerika Utara
6. Amerika Selatan
7. Amerika Tengah
8. Asia
   1. ASITA atau Asosiasi Perusahaan Perjalanan Wisata Indonesia didirikan pada tahun ....

a. 1968 d. 1971

b. 1969 e. 1972

c. 1970

* 1. Alasan utama orang lebih memilih menggunakan maskapai penerbangan jenis *low cost carrie* adalah ....

1. sistem keamanan terpenuhi
2. lebih cepat tiba di tempat tujuan
3. menghemat biaya perjalanan
4. banyak pilihan maskapai
5. rute penerbangannya lebih luas
   1. Harga tiket maskapai *full service airline* lebih mahal dibandingkan dengan jenis LCC dikarenakan ....
6. lebih mudah diakses
7. adanya asuransi kecelakaan
8. pelayanan *full service*
9. pesawat lebih baru
10. singgah ke bandara internasional
    1. Kode *alfabeth* dalam dunia penerbangan dengan huruf “D” berarti ....
11. Dutch d. Delta
12. Down e. Drago
13. Drop
    1. Berikut bandara yang ada di pulau Sumatra, *kecuali* ....
14. Bandar Udara Selaparang (AMI)
15. Bandar Udara Sultan Iskandar Muda (BTJ)
16. Bandar Udara Intl. Hang Nadim (BTH)
17. Bandar Udara Intl. Kualanamu (KNO)
18. Bandar Udara Intl. Minangkabau (PDG)
    1. Kode maskapai penerbangan di Indonesia “JT” adalah ....
19. Lion Air
20. Garuda Indonesia
21. Wings Air
22. Indonesia Air Asia
23. Jatayu Air
    1. Tipe pesawat terbang Foker 100 memiliki kode penerbangan ....

a. 330 d. F28

b. 100 e. M11

c. D10

* 1. Tempat duduk yang digunakan oleh penumpang yang ingin melihat pemandangan maka disarankan untuk di ....

1. belakang dinding
2. belakang sayap
3. dekat jendela
4. deretan depan
5. dekat lorong
   1. Tempat duduk yang biasanya dipilih penumpang yang membawa balita berada di ....
6. deretan depan
7. belakang sayap
8. dekat jendela
9. belakang dinding
10. dekat lorong
    1. Berikut yang termasuk ke dalam rute penerbangan internasional adalah ....
11. Bandara Ngurah Rai Ke Bandara Kualanapu
12. Bandara Sultan Hasanuddin Ke Bandara Juanda
13. Bandara Adi Sucipto Ke Bandara Soekarno-Hatta
14. Bandara Sentani Ke Bandara Adi Soemarmo
15. Bandara Sokerno-Hatta Ke Bandara Istambul
    1. Rute penerbangan yang menghubungkan antarbandar udara yang berfungsi sebagai pusat penyebaran disebut ....
16. rute utama
17. rute pengumpan
18. rute perintis
19. rute domestik
20. rute internasional
21. Isilah titik-titik di bawah ini dengan benar!
    1. ICAO diprakarsai oleh *Chicago Convention* pada tahun 1944 dan mengkhususkan kegiatannya pada bidang ....
    2. Tujuan utama IATA adalah untuk membantu maskapai-maskapai penerbangan untuk

....

* 1. Asosiasi Perusahaan Penerbangan Nasional Indonesia yang didirikan oleh para pengusaha perusahaan penerbangan pada tanggal 15 Oktober 1970 adalah ....
  2. Kode bandar udara Soekarno-Hatta adalah ....
  3. Kode bandar udara Kualanamu adalah ....
  4. Kode “GA” adalah kode dari maskapai penerbangan ....
  5. Rute penerbangan yang hanya dilakukan di dalam negeri disebut ....
  6. Tujuan utama dilakukan pengaturan tempat duduk dalam pesawat bertujuan untuk

....

* 1. Kode May berarti menunjukkan bulan ....
  2. UFTAA merupakan perhimbunan dari dunia.

1. Jawablah pertanyaan di bawah ini!
   1. Sebutkan tugas dari IATA!
   2. Sebutkan negara-negara anggota IATA yang masuk ke dalam Area 3 (TC 3)!
   3. Terangkan mengenai *full service airline*!
   4. Jelaskan secara singkat mengeai *three letter code*!
   5. Jelaskan mengenai rute *direct flight*!



Tugas Proyek

**Lakukan kegiatan berikut secara berkelompok!**

Di dalam dunia penerbangan ada dua jenis rute penerbangan yakni rute penerbangan domestik dan rute penerbangan internasional. Bersama dengan kelompok Anda carilah informasi rute penerbangan domestik dan rute penerbangan internasional di internet! Kemudian contoh rute tersebut dan buat dalam kertas karton! Beri warna rute penerbangan tersebut! Kumpulkan kepada guru untuk dinilai!