

FERRY FLIGHT

Penerbangan feri adalah penyebutan yang populer dalam bahasa Indonesia di lingkungan penerbangan, untuk padanan ferry flight, mengingat belum ada bentuk penerjemahan yang pas untuk kata ferry hingga saat ini. Dipetik dari beberapa sumber, disebutkan bahwa penerbangan feri memiliki banyak sekali arti, yaitu, bisa sebagai penerbangan tambang (bahasa Melayu) untuk kepentingan mengembalikan pesawat udara ke home basenya (pusat penempatan pesawat yang memiliki bengkel pesawat dari sebuah maskapai atau operator atau pemilik pesawat). Penerbangan feri juga bisa diartikan sebagai penerbangan dalam rangka penyerahan pesawat baru kepada pembeli atau pemiliknya (delivery flight), atau penerbangan dari satu base ke base lainnya (pangkalan), atau penerbangan ke dan dari fasilitas perawatan untuk perbaikan dan kembali setelah perbaikan. Pesawat yang diterbangkan tanpa penumpang berbayar (non revenue flight, hanya awak pesawat), dari satu bandar udara ke bandar udara asal (homebase) melalui beberapa bandar udara transit, yang populer disebut positioning flight, bisa juga diartikan sebagai ferry flight.



Penerbangan feri juga bisa diartikan bagi pesawat yang melakukan penerbangan terakhir ketika akan ditempatkan di lokasi terakhirnya (museum atau storage). Selain itu, saat

pesawat akan dikembalikan dari penyewa (lessee) kepada pemiliknya (lessor) dalam rangka memenuhi leasing agreement, juga bisa disebut sebagai ferry flight.

Ferry flight akan menjadi bahan bacaan yang menarik ketika jenis pesawatnya hanya bermesin baling-baling tunggal



(seperti Pilatus PC-6 atau Cessna Caravan C-208B) dan terbangnya melalui jalur udara antar benua yang tidak biasanya. Ketika sebuah pesawat bermesin baling-baling tunggal akan diserahkan kepada pembelinya atau pemiliknya, yang diterbangkan dari pabrik pesawat di sebuah kota di negara Eropa, harus diterbangkan keluar Eropa ke Australia misalnya, maka cerita perjalanannya akan lebih menarik. Penerbangan yang penuh risiko ketika melintasi samudera



yang sangat luas itu akan menjadi bahan pencerahan yang menarik karena diterbangkan oleh hanya seorang pilot dalam 1 leg, selama 5 jam non stop. Pesawat bersayap tetap, baik ukuran

jumbo maupun kecil (B747-400 atau C-172), baru atau lama, bermesin jet atau turboprop (turbo baling-baling), dengan

kabinnya bertekanan (pressurized) maupun unpressurized, hampir semuanya dapat dan pernah diterbangkan secara feri.

Sebelumnya, sebuah artikel di portal ini, memuat penerbangan pesawat bermesin ganda turboprop (berbaling baling 2), buatan tahun 1972 (berumur \pm 44 tahun pada 2016), jenis DHC-4T Caribou, registrasi N303PT (yang kemudian berganti registrasi PK-SWW), terbang non stop dari east coast ke west coast Amerika pada leg pertama sejauh 4.041 km yang ditempuh dalam waktu 13 jam 13 menit dari Cape May, NJ ke Santa Maria, CA., pada 3 Mei 2016. Pesawat "Caribou" lawas ini berawak 3 orang (2 pilots dan 1 flight engineer), selanjutnya dari Santa Maria, CA, melanjutkan terbang feri dalam 4 legs melintasi Pasifik, dengan total jarak sejauh lebih 15.000 km dari Cape May, NJ Amerika sampai ke Biak, Indonesia selama total 51 jam (7 hari), seluruhnya dalam 5 legs. Artikel tersebut berjudul [Lawas, Tangguh dan Jatuh](#).

Jarak penerbangan feri dari bandara keberangkatan ke bandara akhir umumnya panjang (karena antar benua), dan dilakukan secara point to point (bukan non stop), transit



beberapa kali di beberapa bandar udara atau negara yang dipilihnya. Rute penerbangannya pun tidak seperti biasanya diterbangi oleh rute penerbangan

komersial. Ketika PT. Dirgantara Indonesia mengirimkan pesawat CN235-220 registrasi AX-2348 buaatannya, untuk memenuhi pesanan Senegal Air Force, pesawat itu pun diterbangkan secara ferry dari Bandung ke Dakar, Senegal dalam waktu 12 hari oleh awak pesawat PTDI. Penerbangan

feri tidak diperbolehkan mengangkut penumpang berbayar. Sebelum diizinkan oleh otoritas dari negara di mana pesawat itu akan diterbangkan, pesawat dan awak pesawat harus terlebih dahulu memenuhi persyaratan kelaikudaraan pesawat dan kualifikasi penerbang sesuai ketentuan internasional. Penerbang senior berpengalaman diutamakan untuk ditunjuk sebagai pimpinan penerbangan selama feri berlangsung.

Persetujuan izin melintas ruang udara dari setiap negara yang dilewati (*overflying clearance*) harus sudah diperoleh secara lengkap (tanpa prasyarat) sebelum pesawat mulai lepas landas. Flight Plan (FPL) harus terkirim terlebih dahulu dari point of departure ke semua unit pelayanan lalu lintas penerbangan dari negara yang akan dilintasi atau didarati.

FPL harus berisi keterangan lengkap terkait dengan penerbangan, antara lain, jenis dan registrasi pesawat, rute yang akan dilalui, estimasi lama penerbangan di setiap leg (segment), endurance bahan bakar yang terisi, bandar udara alternatif dan berbagai alat komunikasi, surveillance dan navigasi standar yang terpasang di pesawat, bahkan di kolom informasi tambahan disertakan nama kapten pilot pesawat (*pilot in-command*).

Penerbangan di atas permukaan laut lebih berisiko dibandingkan di atas daratan terkait bila menghadapi gangguan penerbangan, oleh karena itu pesawat ringan bermesin satu dengan single pilot akan dilengkapi float gears di samping roda pendarat. Jalur udara yang dipilih bila menghadapi keadaan darurat adalah yang masih terjangkau ke bandar udara dengan kemampuan terbang yang didasarkan isi bahan bakar yang dimilikinya. Jalur demikian adalah, dengan cara menyusuri daratan ketimbang straight flight atau crossing (memotong) lautan (lihat gambar jalur di bawah).

Ada 3 jalur udara populer bagi penerbangan feri pesawat berukuran kecil (Cessna 172 atau Pilatus PC-6 dan sejenisnya), ketika harus melintasi Samudera Atlantik dari Kanada ke Eropa atau Afrika. Inilah ke-3 jalur itu dan peta jalur lain rute Kanada – Eropa via Reykjavik Iceland:

- ✈️ **Rute Selatan** dari St Johns ke Azores - Eropa - Menuju bandara di Afrika.
- ✈️ **Rute Tengah** – dari Goose Bay, Newfoundland, ke Narsarsuaq, ujung selatan Greenland ke Iceland ke Eropa.
- ✈️ **Rute Utara** – dari Iqaluit terus ke selatan Labrador – memasuki Kangerlussuaq, Greenland–Iceland kemudian memasuki Eropa.



Pilot penerbangan feri jarak jauh akan menghadapi banyak tantangan, apalagi bila menerbangkan pesawat kecil bermesin tunggal dan pilot tunggal. Risiko penerbangan semacam ini besar, apalagi bila terbang melintasi samudera bahkan bila mengalami kegagalan mesin ketika terbang di atas laut atau daerah terpencil. Oleh karena itu pilot dan awak pesawat akan mendapatkan imbalan perolehan yang besar pula.

Perusahaan ferry flight akan melayani berbagai keperluan terkait dengan pengiriman pesawat ke pemiliknya seperti berbagai macam izin, antara lain overflying permit, landing permit, fuel uplift (pengisian bahan bakar di darat atau di udara dengan mempergunakan collapsable tank atau turtle pack yang bisa ditempatkan di kabin pesawat (lihat gambar di samping), ground handling dan pelayanan flight following di



sepanjang penerbangan jarak jauhnya tersebut.

Collapsable tank atau Turtle Pack tersebut dapat menambah ketahanan lama terbang jelajah sebuah pesawat (endurance) karena tanpa melakukan refuelling di darat. Ferry flight menjadi bisnis profesional yang menjanjikan di dunia sebelum pandemi global mewabah. Semua penerbangan feri harus diasuransikan, baik untuk pesawat dan pilotnya.

Penerbangan feri yang melewati beberapa negara, umumnya dihandle oleh perusahaan ground handling, di bandar udara setempat. Operator penerbangan feri biasanya tidak memiliki perwakilan di bandar udara yang didaratinya guna memfasilitasi berbagai keperluannya. Pengisian bahan bakar, pembayaran landing fee, biaya parkir dan penjagaan pesawat selama remain over night (menginap), dan lain-lainnya harus dibayar secara tunai oleh awak pesawat atau perusahaan yang sudah dikontrak mengurus seluruh ground handlingnya.

----- Selesai -----

Sumber: Flight Global, Pen Turbo, PT. DI dan disusun oleh [“Dunia Menyapa Negeri”](#)