

Fanny Lesmana_30 tahun Yajasi

by Pengolahan Perpustakaan

Submission date: 12-Dec-2025 11:11AM (UTC+0700)

Submission ID: 2844057786

File name: FINAL_desain_isi_buku_yajasi_ISBN_23_maret-REVISI.pdf (17.07M)

Word count: 15972

Character count: 90236

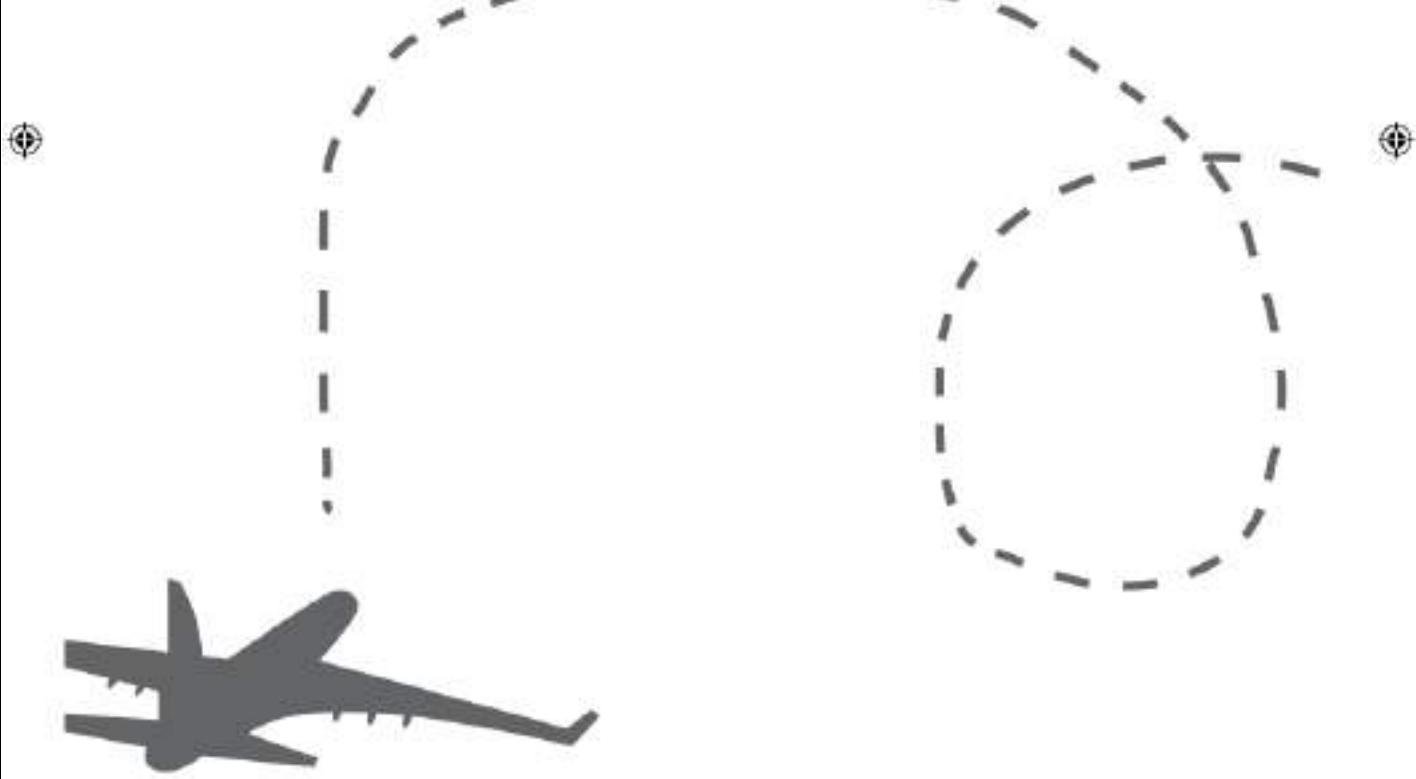


1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

30 Tahun YAJASI







1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

30 Tahun YAJASI

*"Mengasihi Tuhan dan sesama dengan
memanfaatkan Teknologi
untuk membangun Manusia Seutuhnya"*





1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik 30 Tahun YAJASI

April 2023

Penulis : Firnoyoso; Fanny Lesmana

Desain Sampul : Asthararianty

Tata Letak : Asthararianty

ISBN :

Diterbitkan oleh

Zifatama Jawara Publishing





Keterangan:

- Burung melambangkan pesawat terbang sebagai alat untuk menjangkau yang belum terjangkau.
- Arus atau gelombang di dalam burung mewakili teknologi lain yang digunakan oleh YAJASI untuk mendukung kebutuhan tersebut.
- YAJASI adalah nama organisasi kependekan dari Yayasan Jasa Aviasi Indonesia.



ii

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Visi YAJASI

2

Setiap orang mengalami perubahan hidup melalui akses terhadap firman Tuhan dalam bahasa yang paling dimengerti.

Misi YAJASI

Mendukung gerakan penerjemahan Alkitab dengan menyediakan transportasi udara dan teknologi lainnya yang aman, efektif, dan efisien.





iv

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Nilai-nilai Dasar YAJASI

Worship

Semua kegiatan pelayanan dilakukan sebagai suatu penyembahan kepada Allah dalam Kristus Yesus

Obedient

Ketaatan mutlak kepada Alkitab yang adalah firman Allah sebagai wujud kasih kepada Allah dan sesama

Relationships

Hubungan dengan Allah menjadi dasar dalam berhubungan dengan sesama

Serve with love

6 Melayani dengan digerakkan oleh kerinduan memberikan kemuliaan bagi Tuhan dan kebaikan bagi orang-orang yang Tuhan kasih

Humility

Kerendahan hati satu terhadap yang lain sebagai wujud meneladani Kristus

Integrity

Integritas, kesatuan antara perkataan dan perbuatan

Professionalism

Profesional sebab gemar belajar sebagai murid Kristus.

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

v



vi

1

Sayap-Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Pernyataan Iman / *Statement of Faith*

Yayasan Jasa Aviasi Indonesia (YAJASI) ²⁹ adalah organisasi berdasarkan Pancasila dan Undang Undang Dasar 1945, memegang teguh Pengakuan Iman Rasuli, percaya kepada Tuhan Yang Maha Esa ²⁷ sebagai pencipta langit dan bumi dan Alkitab yaitu Perjanjian Lama ⁴¹ dan Perjanjian Baru sebagai pedoman kegiatan sehari-hari.

Yayasan Jasa Aviasi Indonesia (YAJASI) is an interdenominational organization based on the Five Principles of the 1945 "Indonesian Constitution."

YAJASI affirms the foundation of Christian faith articulated in the Apostles' Creed(1), believes in the Almighty God who created the universe, and adheres to the authority ⁴⁹ of the Holy Scripture written in the New & Old Testament as guidance for daily living.



1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

vii



viii

1

Sayap-Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Inti Pelayanan/ *Core Objectives*

1. Mendukung penerjemahan dan pemanfaatan Alkitab.
To facilitate and support Bible translation and its application.
2. Mendukung program pemerintah dalam pembangunan manusia seutuhnya secara fisik, mental, dan spiritual.
To assist the Indonesian government to meet their goal in developing people physically, mentally, and spiritually.
3. Melatih orang Indonesia untuk menjadi tenaga ahli dalam bidang aviasi dan teknologi lainnya sehingga siap untuk mendukung penerjemahan dan pemanfaatan Alkitab.
To train Indonesians to become experts in aviation and other appropriate technologies in order to support Bible translation and its application





X

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Filosofi Operasi YAJASI

- T** Tunduk dan patuh pada perintah Allah
Peraturan pemerintah dan
Peraturan Operasi YAJASI
- A** Agar tercipta keselamatan operasi dan
keharmonisan tim kerja dan selalu
- A** Antisipatif terhadap perubahan guna
peningkatan produktivitas dan pelayanan
yang bermutu dengan tetap menjunjung tinggi sikap
- T** Transparansi, jujur dan terbuka



1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

xi



xii

1

Sayap-Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Pendahuluan

Dua burung besi bertengger di salah satu hanggar bandar udara Sentani.

Keduanya sedang mendapat perawatan rutin.

"Yang satu memang sudah saatnya untuk diperiksa. Sedangkan satunya perlu mendapat penggantian komponen. Saat ini komponen sedang dipesan."

Demikian tutur Frans Sahureka, Direktur Operasional YAJASI.

Pesawat yang sedang mendapat perawatan bisa saja tidak terbang selama berminggu-minggu, bahkan berbulan-bulan. Hal ini dikarenakan ada komponen yang dibutuhkan masih dalam proses pemesanan maupun dalam proses perjalanan.⁸

Di luar hanggar, tampak tiga pesawat lain yang sedang menantikan jadwal penerbangan untuk melayani masyarakat yang membutuhkan.

Ada enam armada pesawat yang kini dimiliki YAJASI.

Keenamnya secara rutin melayani penerbangan dari Bandar Udara Sentani menuju daerah-daerah yang masih belum bisa dilayani oleh transportasi darat. Mulai Senin hingga Jumat, YAJASI tak henti memberikan pelayanan terbaik mereka bagi siapa pun yang memerlukan layanan transportasi. Sedangkan pada Sabtu dan Minggu, pesawat YAJASI tidak beroperasi.





Iput, yang bertugas pada bagian penjadwalan layanan terbang, berujar, "Pesawat bisa saja terbang di hari lain, selain Senin sampai Jumat. Tapi itu hanya terjadi jika ada kondisi darurat, misalnya harus menjemput orang sakit dari pedalaman, dan beberapa kasus lainnya."

Situasi darurat itu meski tidak sering terjadi, namun ada kalanya muncul dalam 30 tahun pelayanan YAJASI. Pesawat dan pilot harus meninggalkan hanggar pada akhir minggu untuk menjalankan misi di luar rencana.

Biaya operasional YAJASI acap kali memusingkan kepala Diana Patti, bagian keuangan operasional YAJASI yang harus terus mengatur *cash flow*. Toh, YAJASI terus berjalan karena kasih karunia dan kemurahan Tuhan. Meski YAJASI juga memiliki aturan pembayaran yang didasarkan pada DOC (*Directing Operation Cost*), namun jumlah yang ditagihkan jauh di bawah standar biaya yang seharusnya dibayarkan oleh penumpang. Tak jarang, penumpang juga tidak membayar biaya angkutan karena situasi dan kondisi yang ⁴⁰ tidak memungkinkan bagi penumpang tersebut.

Di sisi lain, keselamatan dalam penerbangan juga tetap menjadi hal yang terutama dalam kinerja YAJASI. Karena itu, tatkala pesawat mengudara, Rebecca Surlia tak henti memantau perjalanan pesawat hingga tiba di tujuan. Ia terus memantau melalui radio komunikasi udara, juga melalui GPS (*Global Positioning System*) untuk memastikan arah berjalannya di mana pun pesawat udara berada.

Selain itu, Yulius Sony Humeney juga terus memastikan semua hal yang bersifat teknis dengan melakukan perawatan rutin pada semua pesawat. Kendala terbesar pada umumnya ada pada sulitnya pergantian alat karena memerlukan waktu. Kendala lainnya adalah ada kalanya alat yang dipesan berasal dari tempat-tempat yang berbeda. Ini juga memerlukan kesabaran ekstra dalam menantikan alat yang dimaksud.



YAJASI terus mengambil bagian untuk melakukan yang terbaik dalam melayani masyarakat pedalaman serta para misionaris yang tiada henti melakukan tugasnya. ***



1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

xv



Xvi

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Kata Pengantar

YAJASI lahir dari Tuhan sebagai organisasi pelayanan penerbangan yang sah dan resmi di Indonesia, dimulai di Papua untuk pemuridan bangsa-bangsa.

Bersama Mitra JAARS, Inc. melanjutkan apa yang sudah dimulai di Papua, Indonesia, sejak 1976, membuat Pelayanan Penerbangan YAJASI dalam mendukung pekerjaan penerjemahan Alkitab dan pengembangan bahasa untuk mencerdaskan Anak Bangsa adalah sesuatu yang sangat mungkin tercapai.

Dalam pekerjaan penerjemahan dan pengembangan bahasa dengan kondisi masih banyak anggota masyarakat – khususnya di Papua – yang belum bisa membaca, membuat upaya ini seolah mustahil atau tidak mungkin terjadi (perubahan hidup). Itu sebabnya saya pakai kalimat bersama mitra JAARS, Inc. membuat pekerjaan pelayanan penerbangan dalam mendukung BT (Bible Translation) dan Pengembangan Bahasa untuk mencerdaskan anak bangsa.

Menyongsong Ulang Tahun YAJASI yang ke-30 dan peluncuran buku SAYAP BURUNG BESI PEMBAWA KABAR BAIK tentang kiprah Pelayanan Penerbangan YAJASI di Papua, Maluku dan sekitar, kami menyambut dengan **Ucapan Syukur Kepada Tuhan Yang Maha Kuasa** dan terima kasih yang tulus kepada penulis Ibu Fanny Lesmana dan Bapak Firnoyoso.

Kiranya ke depan YAJASI - mitra dalam koneksi Nusantara, semakin berkembang, berdampak dan menjadi berkat untuk pembangunan bangsa. ***

Agus Maniagasi
Founder/Chairman of YAJASI



Kata Pengantar

Adalah suatu sukacita yang besar serta rasa syukur yang tak terhingga dari Keluarga Besar Yayasan Jasa Aviasi Indonesia kepada Tuhan Yang Maha Esa serta suatu kehormatan bersama-sama Bapak/Ibu/Saudara pada hari ini menyaksikan Tahun yang ke-30 sejak didirikannya YAJASI pada tahun 1993 yang lalu.

YAJASI tidak berdiri dengan begitu saja, tetapi atas bantuan banyak pihak, terutama *stakeholders* YAJASI yang boleh saya sebutkan Wycliffe Associate, Wycliffe Bible Translators yang hari ini menjadi Wycliffe Global Alliance, SIL Cabang Indonesia, khususnya Regional Irian Jaya pada waktu itu, Pemerintah Provinsi Irian Jaya dan Pemerintah Pusat atas izin-izin yang dikeluarkan demi terlaksananya program penerbangan misi YAJASI.

Yayasan Jasa Aviasi Indonesia-YAJASI adalah dari Tuhan, dimulai di Papua, untuk kemuliaan Tuhan dan berkat bagi bangsa-bangsa di dunia, dari Indonesia, Pasifik, dan Asia sampai ke seluruh dunia.

Pesawat adalah alat yang Tuhan telah berikan kepada YAJASI untuk menjangkau mereka yang belum terjangkau dan masih terhilang.

Penerbangan misi YAJASI sejak awal telah berdampak pada banyak orang, termasuk beberapa dari mereka yang saat ini telah menjadi pemimpin di Tanah Papua.

YAJASI bukanlah tentang pesawat, pilot, mekanik atau pun hangar ini, sekalipun semuanya ini penting dan tanpa semua ini operasional YAJASI tidak akan berjalan maksimal. Tetapi lebih dari pada itu, YAJASI adalah pembangunan manusia seutuhnya, yang dimulai dari Papua untuk berkat bagi bangsa-bangsa lain.

Tanah Papua dengan medan yang bergunung dan lembah, sungai dan rawa, di mana belum ada jalan-jalan yang memadai,



masih perlu transportasi udara yang dapat mendarat pada lapangan-lapangan berukuran pendek dan sedang.

Masih banyak kampung yang terisolasi dan hanya dapat dijangkau dengan pesawat-pesawat non-komersial seperti ini.

Sebagai mitra pemerintah dalam pembangunan, YAJASI berusaha sedapat mungkin mengambil suatu peranan dalam membuka isolasi tersebut agar setiap manusia di Tanah Papua dapat juga merasakan pembangunan yang dicanangkan oleh pemerintah, yaitu pembangunan dari kampung ke kota.

Pada kesempatan ini, sebagai Ketua Pembina dan atas nama teman-teman Pembina, bersyukur atas inisiatif beberapa teman yang memulai Yayasan penerbangan misi ini, yang bukan saja mempersiapkan Yayasan ini untuk melanjutkan pekerjaan misi penerjemahan Alkitab, tetapi yang juga membangun dasar-dasar kebenaran yang menguatkan Yayasan ini sampai sekarang. Tanpa sebuah fondasi yang kuat, tidak mungkin sebuah bangunan dapat ⁴⁵ berdiri dengan teguh dan tegak. Apalagi, jika fondasi itu adalah Tuhan Yesus Kristus.

Pada kesempatan ini, saya ingin menyampaikan selamat dari hati saya kepada Badan Pengurus, Badan Pengawas, Direktur dan Staf Operasional YAJASI atas waktu, tenaga dan ketrampilan yang telah mereka perlihatkan dalam memajukan YAJASI sampai pada tahun yang ke-30 ini. Juga kontribusi yang telah diberikan oleh teman-teman sekerja dalam Papua Partnership for Bible Translation Movement di Tanah Papua.

Biarlah di tahun yang ke-30 ini segenap anggota keluarga besar YAJASI semakin teguh untuk memajukan dan memperkuat YAJASI dalam pelayanannya di Tanah Papua demi kemuliaan nama Tuhan Yesus Kristus.

Sebuah mutiara untuk menjadi sempurna memerlukan waktu yang cukup lama. Demikian pula ketika YAJASI hendak menjadi mutiara hitam di awan-awan telah melalui 30 tahun ini untuk menjadi



lebih berharga dan berfungsi bagi kemajuan Orang Asli Papua dan Pelayanan Pekabaran Injil di Tanah Papua.

Dan segera sesudah kata sambutan ini saudara baca, maka waktu akan terus berlanjut dan kita akan melihat lagi 30 tahun YAJASI yang berikutnya.

Kiranya semua pekerjaan pelayanan YAJASI menjadi berkat bagi bangsa-bangsa demi kemulian Tuhan kita Yesus Kristus, Allah Yang Esa itu.

Pdt. Oyang Amos Seseray, BA

Ketua Pembina





Kata Sambutan

12

Puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa atas anugerah dan penyertaan-Nya, sehingga YAJASI boleh beroperasi selama 30 tahun untuk memenuhi panggilan-Nya sesuai visi dan misi dengan kegiatan operasional yang aman. Penyertaan Tuhan tercermin dari sekitar 87,000 *takeoff* dan *landing* pada hampir 300 lapangan terbang (data sejak Januari 1995) dengan satu kecelakaan fatal di tahun 2011 di kawasan Papua yang memiliki tingkat kecelakaan tinggi karena faktor alam.

Tantangan demi tantangan diizinkan Tuhan terjadi selama YAJASI beroperasi. Hal ini membuat YAJASI terus bergantung pada Dia yang memberikan jalan keluar pada setiap pergumulan supaya pelayanan kepada masyarakat dapat diteruskan di tanah Papua untuk kemuliaan-Nya. YAJASI melayani sekitar 40 suku dan berbagai organisasi yang terlibat dalam Gerakan Penerjemahan Alkitab setiap tahun melalui transportasi udara ke daerah-dearah yang sulit terjangkau. Selain mendukung setiap orang untuk mengalami perubahan hidup dengan mempelajari Firman Allah dalam bahasa yang paling dimengerti, YAJASI juga melayani masyarakat dan pemerintah untuk mendukung misi pembangunan manusia seutuhnya.

Sebuah organisasi akan bertahan apabila memiliki tujuan atau alasan yang ingin diperoleh dengan cara dan kegiatan yang jelas. Simon Sinek menggambarkan otak manusia dengan "The Golden Circle" yaitu tiga faktor penting yang perlu dimiliki dan dimengerti oleh suatu organisasi, yakni: "Apa" (Setiap organisasi tahu apa yang mereka kerjakan), "Bagaimana" (beberapa organisasi tahu bagaimana mereka mengerjakannya) dan "Mengapa" (hanya sedikit organisasi yang tahu kenapa mereka melakukan kegiatannya). Di dalam misi YAJASI terkandung faktor apa yang dilakukan yakni transportasi udara dan teknologi lainnya, dan bagaimana melakukan kegiatan



pelayanannya meliputi penerbangan yang aman, efektif dan efisien yang tentunya dengan mengedepankan nilai-nilai dasar, filosofi operasi YAJASI dan kesalingtergantungan sebagai satu tim. Faktor mengapa, yang ingin dicapai, terkandung di dalam visi, yakni perubahan hidup melalui penerjemahan Alkitab.

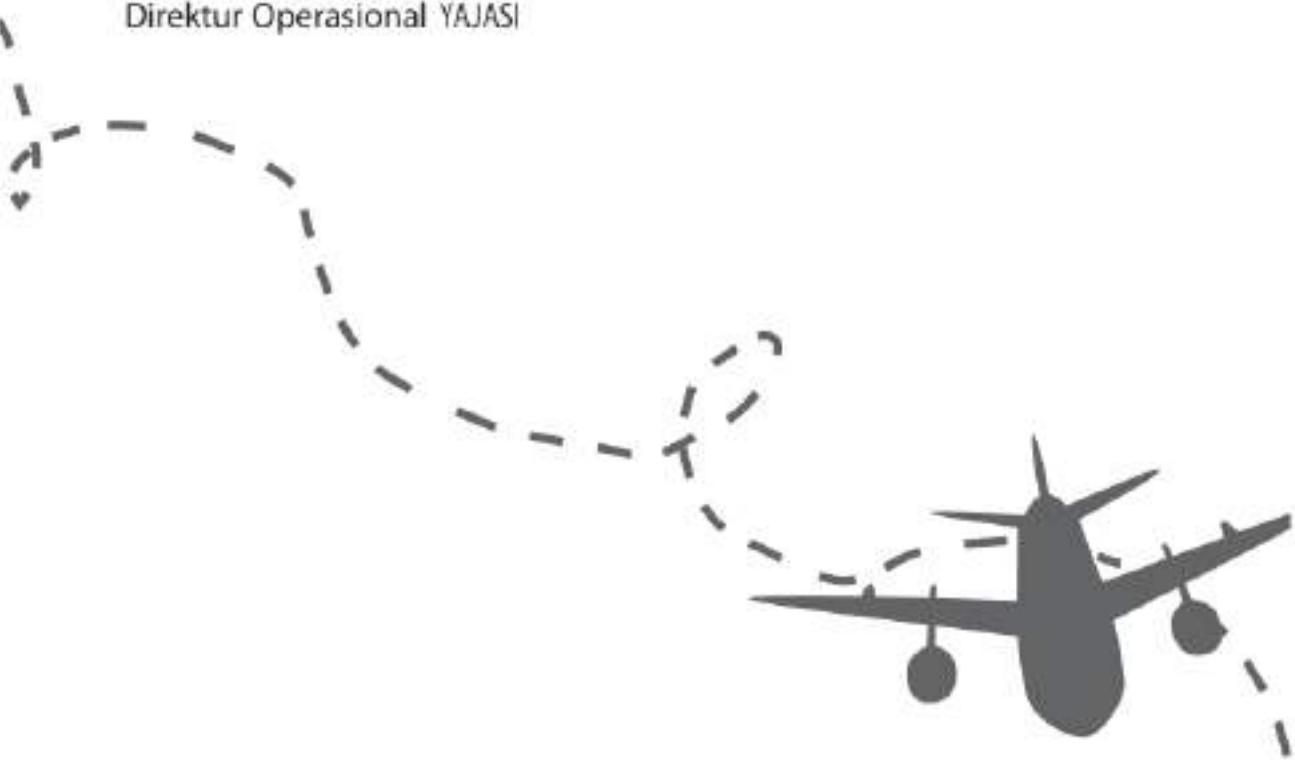
Visi dan misi ini dimulai sejak YAJASI berdiri dan masih menjadi pegangan operasional dalam tahun-tahun ke depan sesuai motto YAJASI menjangkau yang belum terjangkau saat ini di tanah Papua dan di kemudian hari menjangkau pulau-pulau di sekitar dan bangsa-bangsa.

Dirgahayu YAJASI ke-30!

Kiranya dengan peluncuran buku SAYAP BURUNG BESI PEMBAWA KABAR BAIK ini, semakin banyak orang diberkati lewat pelayanan YAJASI dan membawa kemuliaan dan hormat hanya kepada Tuhan Yang Maha Kuasa yang empunya pelayanan ini.

Frans Sahureka

Direktur Operasional YAJASI





Daftar Isi

Logo YAJASI	i
Visi dan Misi YAJASI	iii
Nilai-nilai Dasar YAJASI	v
Pernyataan Iman YAJASI	vi
Inti Pelayanan YAJASI	ix
Filosofi Operasi	xi
Pendahuluan	xiii
Kata Pengantar Founder/ Chairman YAJASI	xvii
Kata Pengantar Ketua Pembina YAJASI	xviii
Kata Sambutan Direktur Operasional YAJASI	xxi
Daftar Isi	xxiii
Bagian 1 Berawal dari Universitas Cendrawasih	01
Bagian 2 Y A J A S I	11
Bagian 3 Armada YAJASI	17
Bagian 4 Regulasi Penerbangan Umum	23
Bagian 5 Kerja Sama YAJASI	27
Bagian 6 YAJASI dalam Kesaksian	31
Bagian 7 Terus Terbang Melintasi Bumi Cendrawasih	65
YAJASI dalam Gambar	71
Lampiran	96
Penulis	98

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik xxii





XXIV

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Bagian 1

Berawal dari Universitas Cendrawasih

Memberikan dukungan pada para misionaris yang memiliki kerinduan untuk ¹ menerjemahkan Alkitab ke dalam pelbagai bahasa suku.

Itu merupakan visi yang diemban oleh YAJASI (Yayasan Jasa Aviasi Indonesia) dalam menjalankan kinerja mereka di bidang transportasi, teristimewa di daerah-daerah yang dapat dibilang terpencil. Ini tidak hanya dilakukan dalam lingkup wilayah Papua saja, melainkan juga pada beberapa daerah terpencil lain yang membutuhkan Alkitab untuk diterjemahkan dalam bahasa suku.

YAJASI bermula dari sebuah kerja sama antara Summer Institute of Linguistic (SIL) yang berpusat di Amerika Serikat dengan Universitas Cendrawasih (UNCEN) di Jayapura pada tahun 1976. Inti dari kerja sama yang dibangun saat itu adalah penelitian perihal bahasa suku, kebudayaan serta konservasi alam.

Awalnya, SIL melakukan komunikasi dengan Kantor Direktorat Jendral (Dirjen) Pendidikan Tinggi di Jakarta. Sesuai dengan program yang diusungnya, SIL diarahkan untuk menjalin kerja

01

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



02

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

sama dengan Universitas Cendrawasih (UNCEN) di Papua. Selanjutnya, SIL menjalin kerja sama dengan Universitas Pattimura (UNPATTI) di Maluku, serta terakhir, bekerja sama dengan Universitas Hasanudin (UNHAS) di Makassar. Meski demikian, daerah yang paling sulit dijangkau dengan alat transportasi darat dan air adalah Provinsi Papua dan Maluku. Karenanya, kerja sama dengan UNHAS tidak membutuhkan alat transportasi udara.

Bagian dari kerja sama SIL dan UNCEN adalah transportasi udara (*aviation transportation*) untuk menjangkau desa-desa di pedalaman Papua. Situasi alam di Papua - pada masa itu - memang tidak memungkinkan untuk dijangkau melalui jalan darat maupun transportasi air, seperti halnya melalui laut maupun sungai. Bagian kerja sama ini untuk selanjutnya disebut UNCEN-SIL Aviation (Penerbangan UNCEN-SIL). Demikian pula halnya dengan kerja sama antara UNPATTI dan SIL disebut dengan Penerbangan UNPATTI-SIL.

Program yang dituangkan dalam MoU (*Memory of Understanding*) pada kedua perguruan tinggi ini sama, yakni penelitian pelestarian bahasa daerah, penerjemahan buku-buku dan cerita yang memiliki moral tinggi – termasuk Alkitab – ke dalam bahasa suku. Program lain yang diusung dalam kerja sama adalah pengembangan masyarakat dalam bidang kesehatan, pertanian, perekonomian dan sosial. Selain itu juga ada konservasi alam serta penyediaan transportasi udara untuk penerbangan rimba (*jungle aviation*).



Capt. Rio Seseray, salah seorang pilot YAJASI yang bertugas hingga kini menjelaskan bahwa istilah penerbangan rimba, dikenal juga dengan *jungle aviation* atau *Bush Flying* atau *Jungle Flying*) sudah dipakai sejak abad 19. Ketika itu, penerbangan pesawat dilakukan ke daerah hutan belantara terpencil di luar pemukiman. Penerbangan rimba adalah satu-satunya akses dunia luar untuk tempat-tempat yang terisolasi.

Hal ini memberikan nilai positif pada layanan jasa ini. Namun, sebaliknya *jungle flying* juga bisa memiliki nilai negatif lantaran ada pilot penerbangan rimba yang sering melanggar aturan penerbangan. Selain itu, pesawat juga jarang memperoleh perawatan sebagaimana yang seharusnya dilakukan pada pesawat terbang.

Untuk itu, YAJASI memilih untuk mendapat panggilan sebagai penerbangan misi (*Missionary Aviation*) meski inti dari layanan yang diberikan tidak berbeda dengan *jungle aviation*, yakni untuk melayani daerah-daerah terisolasi. Tiap aspek layanan YAJASI, mulai dari perawatan pesawat hingga penerbangan ke daerah terpencil dilakukan secara profesional dan mengikuti peraturan penerbangan dengan benar.

Masih dicatat oleh Capt. Rio Seseray, ia menuliskan, "Penerbangan Misi di YAJASI meliputi hutan dataran rendah dan juga daerah pegunungan yang ada di bumi Cenderawasih Papua, Indonesia."

03

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



04

1 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

Pada tahun 1976 itu juga, UNCEN-SIL Aviation bergerak pertama kali dengan melayani korban bencana alam di Okbab (salah satu kampung di pedalaman Papua, yang saat itu masih bernama Irian Jaya). Okbab sendiri terletak di Kabupaten Pegunungan Bintang. Kala itu, terjadi **gempa bumi berkekuatan 7,1 Skala Richter** yang menyebabkan jatuhnya ratusan korban jiwa.¹

Pesawat yang diturunkan di wilayah ini adalah Helio Courier H-295 PK-UCA². Bertindak sebagai pilot adalah Capt. Ken Winggers dari JAAR'S (Jungle Aviation and Radio Service). JARR'S sendiri merupakan Organisasi Support Teknis Aviation SIL yang berpusat di Waxhaw, North Carolina, Amerika Serikat.

Pada tahun-tahun awal pelayanan UNCEN-SIL (saat ini disebut YAJASI) adalah melakukan survei lapangan di berbagai lokasi yang memungkinkan untuk dibangun *Airstrip* (lapangan rumput yang

15

1 Sumber: Gempa Bumi Papua 1976 (https://p2k.unkris.ac.id/id3/1-3073-2962/Papua-76_131458_p2k-unkris.html)

2 Jenis pesawat udara Helio Courier, H-295 jenis pesawat *single engine* (Piston Engine) buatan Amerika tahun 1965-1975 dengan mesin jenis Lycoming 6 Cylinder 6000 CC berkekuatan 350 HP kecepatan 130-200 km/jam, daya angkut 350 kg, landing lapangan pendek 250 M. Menjadi pesawat pertama UNCEN-SIL th 1976 yang terbang di bumi Cenderawasih bersama Capt Pilot Ken Winggers, dari JAAR'S Waxhaw, NC USA. Pesawat ini dioperasikan oleh YAJASI terakhir tahun 2012. UNCEN-SIL pernah mengoperasikan Helicopter Jenis Hiller E tahun 1977-1990.



dipergunakan sebagai pendaratan pesawat kecil). Lokasi yang dicari adalah kampung-kampung yang belum terjangkau, bahkan yang masih terisolasi dari dunia.

Survei dilakukan pada sekitar 50 kampung di pedalaman. Semua hal itu memakan waktu, tenaga, juga biaya. Tidak kurang dari 15 tahun, YAJASI membangun dan memperbaiki *Airstrip* dengan panjang kurang lebih 350-700 meter dan lebar sekitar 20-30 meter. Untuk mendapatkan lokasi pendaratan yang datar dan luas seperti itu bukanlah hal yang mudah di tanah Papua.

Pembukaan daerah yang terisolasi di pedalaman Papua didasarkan pada rencana kerja, tim kerja (sumber daya manusia), proyek yang ditentukan (Penerjemahan Alkitab), serta organisasi yang menopang atau mengutus staf kerja UNCEN-SIL.

Sejak awal kehadirannya, sudah ada sekitar 50 suku, bahasa maupun tempat yang sudah berhasil dibuka. Beberapa contoh di antaranya adalah:

1. Bahasa dan Suku Bauzi, *runway* di Kampung Naiodi, proyek penerjemahan Alkitab PL dan pengembangan masyarakat (Proyek CD) oleh WBT³ dan Yayasan Kartidayu.
2. Bahasa dan Suku Fayu, *runway* di Kampung Otodemo Mamberami, proyek penerjemahan Alkitab dan pengembangan masyarakat oleh WBT.
3. Wycliffe Bible Translators (biasa disebut Wycliffe)

05

1 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



3. Bahasa dan Suku Korasek, *runway* di Kampung Kosarek, proyek penerjemahan Alkitab dan pelayanan Sekolah Dasar (SD), bersama Yayasan Kartidayu
4. Bahasa dan Suku Sikari, *runway* di Kampung Sikari, Proyek Oral Bible Translators, WBT dan Yayasan Kartidayu
5. Bahasa dan Suku Una, *runway* di Kampung Langda, penerjemahan Alkitab PL dan PB oleh WBT. Ini sebagai contoh organisasi misi yang didukung transportasi udara oleh UNCEN-SIL atau YAJASI (sekarang)



Pilot pertama YAJASI, Capt. Ken Wiggers
(dok. brosur WBT)

Kerja sama antara UNCEN dan SIL terus berjalan hingga tahun 1991. Pada tahun itu dilakukan evaluasi secara menyeluruh. Dari hasil evaluasi tersebut, kedua belah pihak setuju untuk mengakhiri kerja sama.

Proses penyelesaian kerja sama itu resmi dilakukan pada tahun 1992.

06

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Keputusan untuk mengakhiri kerja sama ini memang disepakati oleh kedua belah pihak, setelah diadakan evaluasi bersama. Informasi Penghentian kerja sama ini disampaikan oleh Mr. Jims Akovenko (General Manager Penerbangan UNCEN-SIL) mengumumkan bahwa SIL Aviation akan tutup pada tahun 1991. MOU antara UNCEN dan SIL berakhir pada tahun itu. Pemerintah Republik Indonesia pada masa itu memutuskan untuk tidak memperpanjang kerja sama tersebut.

Namun seperti ada sesuatu yang mengganjal di hati Agus Maniagasi (ia adalah pendiri YAJASI dan juga Ketua BP YAJASI 2020-2025). Ketika itu, Agus adalah manajer operasional program kerja sama Uncen-SIL.

Ia berpikir, bagaimana dengan kehidupannya sehari-hari selepas kerja sama ini, serta bagaimana dengan pendidikan anak-anak?

Bagaimana pula dengan kehidupan rekan-rekan sekerja, ²³ baik yang berasal dari Indonesia maupun dari manca negara? Apakah mereka akan benar-benar berpisah?

Bagaimana dengan pekerjaan penerjemahan Alkitab yang sedang berjalan dengan baik? Apakah itu akan berhenti begitu saja?

Dalam situasi yang saat itu cukup membuat Agus merasa kalut, tiba-tiba muncullah sebuah kesan yang kuat dan jelas.

"Saya percaya itu adalah pesan Tuhan sendiri. Saya seperti mendengar kata, 'KAMU TERUSKAN'!!!" ujar Agus.

Agus tertegun sendiri.

07

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Apa yang terasa kuat dan jelas itu terkesan seperti sebuah amanat.

"Tidak ada ayat khusus yang muncul pada saat saya mendengar hal itu," lanjut Agus. Sebagai hamba Tuhan, ia memahami bahwa untuk segala sesuatu haruslah diuji.

³⁶ Maka, ia memulainya dengan perintah agung yang diberikan oleh Yesus Kristus kepada para murid-Nya, yakni pada Injil Matius 28:19-20. Di situ, Yesus Kristus memberikan perintah pada para murid-Nya untuk memberitakan Injil pada setiap suku bangsa.

Selain itu, kitab Wahyu 7:9 terkesan kuat sekali. Fokus penyembahan adalah pada Anak Domba yang tersembelih.

Pada rapat Badan Pengurus YAJASI tanggal 26 April 2022, Agus kembali menegaskan bahwa kedua ayat itu memberikan kesan semakin kuat. Hingga suatu kali, Agus membaca surat 1 Korintus 11:23 yang menegaskan, "²¹*Bahwa apa yang telah aku teruskan kepadamu, telah aku terima dari Tuhan...*"

Agus percaya bahwa pelayanan Injil merupakan pelayanan yang ditulis atau dilukiskan di dalam kanvas penderitaan. Selanjutnya, sama halnya seperti Rasul Paulus, Agus juga yakin bahwa pelayanan ini harus dipercayakan untuk diteruskan oleh anak-anak muda seperti Timotius untuk diajarkan kepada anak-anak muda lain ¹⁴*yang dapat dipercayai dan juga cakap mengajar orang lain (2 Timotius 2:1-2).*

08

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Hari ini, YAJASI terus melakukan apa yang menjadi visi dan misi pergerakan Injil yang terus menerus diestafetkan dari masa ke masa. Hingga kini, YAJASI mengerjakan *leadership training*, pendidikan, kerja sama dengan STT dan pelbagai perguruan tinggi.

"Dalam perkenan Tuhan, maka semua ini adalah bagian dari upaya *Building Capacity for Sustainability* untuk keberlanjutan. Teruskan sampai Tuhan Yesus datang kembali," tutur Agus dalam rapat tersebut.



09

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



10

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Bagian 2

YAJASI

Tanggal 3 April 1993.

Yayasan Jasa Aviasi Indonesia (YAJASI) resmi berdiri. Kala itu, namanya adalah Yayasan JAARS (Jungle Aviation and Radio Service) Indonesia. Kala itu, YAJASI berafiliasi dengan JAARS yang bertempat di Waxhaw, North Carolina, Amerika Serikat.

Para pendirinya adalah Agus Maniagasi, Oyang Amos Seseray, Hendrik Andreas Sarioa, Darsono Wijatmiko¹ dan Yan Mapaliey.

Tanggal 10 Agustus 1993.

Yayasan JAARS Indonesia diubah namanya menjadi Yayasan Jasa Aviasi Indonesia (YAJASI) melalui akta perubahan nomor 28. Hal ini dilakukan oleh para pendirinya karena terkait dengan keinginan untuk mendirikan yayasan nasional.

Sebagaimana visi awal, maka YAJASI juga tetap mengembangkan visi misi dari Penerbangan UNCEN-SIL yang dirintis sejak tahun 1976. YAJASI

¹ Kapten Pilot Darsono Wijatmiko merupakan satu-satunya pilot berkebangsaan Indonesia dalam program kerja sama Penerbangan UNCEN-SIL ia merupakan lulusan STPI Curug, Jawa Barat (sekarang Provinsi Banten) angkatan ke-47. ia diwisuda pada Februari 1992.



12

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

tetap memberikan pelayanan penerbangan rimba bagi masyarakat di wilayah pedalaman yang belum terjangkau dengan pelayanan transportasi pada umumnya.

Demikian YAJASI berdiri dan menjadi mitra pemerintah Republik Indonesia dalam membangun manusia seutuhnya di Indonesia. Hal ini dapat terjadi melalui pelayanan penerbangan di wilayah Maluku dan Papua. Terkait dengan pelayanan penerbangan di Maluku, ini meruskan program kerja sama antara Universitas Pattimura (Unpatti) dengan SIL.

Meski demikian, pelayanan penerbangan YAJASI cabang Maluku hanya berlangsung secara efektif hingga tahun 1997. Buntut dari kerusuhan yang melanda wilayah Maluku dan sekitarnya, maka YAJASI menutup layanan penerbangan secara resmi pada 2001. Layanan penerbangan di Maluku selanjutnya dipindahkan di Sentani, Papua.

Pelayanan YAJASI menjangkau pedalaman Papua – yang hingga buku ini ditulis – terdiri dari ¹⁸ dua provinsi, yakni Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat. Kedua provinsi ini memiliki area pelayanan yang sangat luas.

Provinsi Papua memiliki luas lebih dari 317 ribu kilometer persegi dengan lebih dari 50 persen dari wilayah tersebut diklasifikasikan sebagai pegunungan, menurut standar ICAO (International Civil Aviation Organization). Sebagian besar sisa dari wilayah tersebut berbentuk lahan rawa-rawa.



Pegunungan besar yang membentang sepanjang ⁷ Papua memiliki banyak puncak setinggi lebih dari 4.000 meter di atas permukaan laut. Puncak tertingginya melebihi 5.000 di atas permukaan laut.

Karenanya, dalam situasi seperti demikian, maka satu-satunya moda transportasi udara yang sesuai adalah pesawat kecil yang mampu mendarat dan lepas landas pada lereng landasan pacu dengan kemiringan lebih dari 10 persen. Penggunaan perbagai jenis pesawat yang mengizinkan margin keselamatan besar untuk berbagai landasan pacu, sering kali dapat diartikan menggunakan pesawat terbang yang tidak benar-benar sesuai untuk kebutuhan dan dapat menggerogoti margin keselamatan.

Tahun 1993 – Tahun 2003

Pada dasawarsa pertama ini, pesawat yang dipergunakan oleh YAJASI adalah pesawat yang dipakai dalam pelayanan penerbangan kerja sama SIL-UNCEN. Lambat laun, pesawat yang ada diganti dengan pesawat model lain lantaran pesawat model lama ini masih menggunakan mesin piston.

Mesin piston lebih berat daripada mesin pesawat yang lebih baru. Akibatnya, muatan yang diangkut hanya bisa sedikit. Selain itu, mesin piston menggunakan bahan bakar avgas yang makin hari makin sulit diperoleh. Bahan bakar avgas juga lebih mahal dua kali lipat dibanding bahan bakar avtur.

13

¹
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Pada waktu YAJASI berdiri (1993), pelayanan utama YAJASI adalah melanjutkan program-program yang telah dimulai SIL. Tetapi seiring berjalannya waktu, bertahun-tahun kemudian YAJASI memberikan pelayanan kepada masyarakat pedalaman melalui program CD (*Community Development*), pengembangan masyarakat lewat program gereja lokal, kebutuhan pelayanan anak sekolah, transportasi kesehatan, mendukung sekolah-sekolah lokal seperti SLH (Sekolah Lentera Harapan) dan melayani otoritas pemerintah daerah.

Sebagian layanan kesehatan masyarakat dilakukan. Pada saat pesawat YAJASI sedang terbang di suatu daerah, lalu mendapat informasi dari jaringan radio SSB (*Single Side Band*), bahwa ada pasien yang memerlukan pertolongan untuk dibawa ke rumah sakit di Kota Sentani, maka penerbangan bisa berubah jadwalnya untuk menolong yang sakit dan terluka sebagai pelayanan *emergency*.

Tahun 2003 – Tahun 2013

PK-UCE mengalami kecelakaan pada bulan September 2011, tepatnya pada 22 September 2011. Kecelakaan ini terjadi saat mendekati pendaratan di Bandar Udara Sentani.

Seorang pilot berkebangsaan Amerika Serikat yaitu Capt. Pilot Paul Westlund, tewas dalam kecelakaan ini. Selain itu, ada dua penduduk lokal yang turut menjadi korban.

14

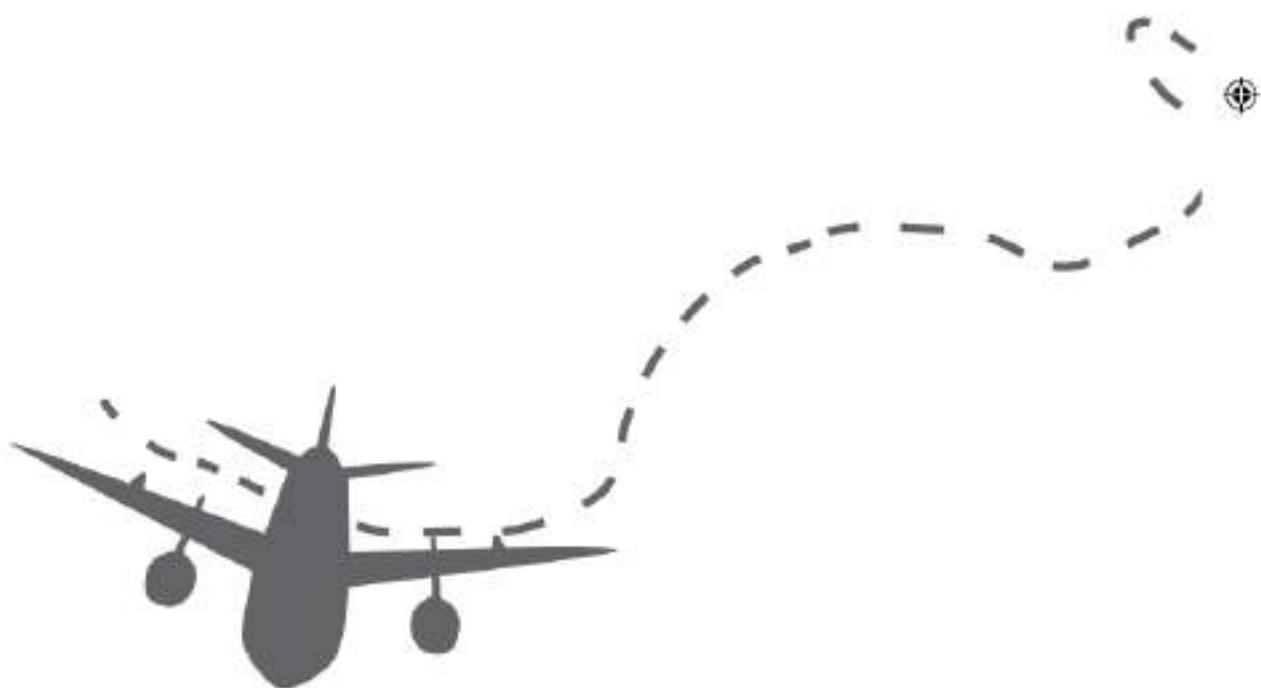
1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Tahun 2013 – Tahun 2023.

Pada periode ini, YAJASI terus terbang melayani masyarakat di pedalaman Papua dengan armada yang dimiliknya.

Hingga kini (2023), izin operasional telah diberikan untuk YAJASI hingga keempat kalinya atau telah diperpanjang hingga empat kali. ***



15

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



16

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Bagian 3

Armada YAJASI

Izin operasional YAJASI adalah izin Kegiatan Udara Bukan Niaga.

Izin ini diberikan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara No. SIKAU/BN-017 yang dikeluarkan di Jakarta. Izin ini diberikan terakhir kali pada 30 Maret 2021 dan berlaku tanpa batas waktu.

Sejak 1993, YAJASI telah mengoperasikan 14 (empat belas) unit pesawat, dengan 6 (enam) jenis pesawat yang berbeda. Masing-masing adalah 2 (dua) unit pesawat Piper Aztec (PA-23-250) dengan registrasi PK-UCC dan PK-UPD (*on the ground*), lalu 4 (empat) buah pesawat Helio Courier dengan registrasi PK-UCA, PK-UCB, PK-UCD, PK-JAA dan PK-UCH.

Pada periode 2003-2013, terjadi peremajaan armada¹.

Dimulai dari tahun 2004-2005 dengan menghadirkan 1 (satu) unit Pesawat Pilatus Porter,



¹ Ketika pengadaan armada baru atau bekas, ada proses pendaftaran balik nama, sertifikasi oleh inspector dari DKPPU, dan administrasi sampai memperoleh C of R (*Certificate of Registration*) dan C-of A (*Certificate of Airworthiness*) yang memakan waktu antara 3 (tiga) bulan sampai 9 (sembilan) bulan, pesawat baru bisa dioperasikan.



PC-6 (PK-UCE), tahun 2006 hadir lagi 1 (satu) unit PC-6 (PK-UCF), kemudian tahun 2006-2007 ada 1 (satu) unit Pilatus 12 PC-12 (PK-UCG), serta tahun 2008 hadir 1 (satu) unit PC-6 (PK-UCI).

Dengan berjalannya peremajaan ini, maka 4 (empat) unit pesawat lama Helio Courier H-295 (PK-UCA, PK-UCB, PK-UCD, dan PK-JAA²), 1 (satu) unit Helicopters Hiller type E-12 (PK-UCH) dan 2 (dua) unit pesawat Paper Aztec PA 23-250 (PK-UCC dan PK-UPD)³ bermesin ganda dipensiunkan atau *grounded*. Mereka dianggap telah sukses menjalankan tugasnya.

Armada YAJASI diperbaharui tahun 2004.

Ada 5 (lima) pesawat yang saat itu beroperasi. Pesawat pertama bertipe Pilatus Porter PC-6 dengan registrasi PK-UCE. Selain itu, ada pesawat dengan tipe yang sama. Registrasinya adalah PK-UCF, PK-UCI, PK-UCJ dan PK-UCL. Ada juga pesawat Pilatus PC-12 dengan registrasi PK-UCG.

2 PK-JAA terakhir beroperasi pada tahun 2012

3 Pesawat udara Paper Aztec PA 23-250 PK-UPD, satunya milik Program kerja sama UNPATTI-SIL di bandara Sam Ratulangi Ambon. Pesawat buatan Amerika tahun 1976 dengan mesin ganda piston 6 Cylinder 6000 CC jenis Lycoming Lyc 0530 dengan bahan bakar Avgas, yang menghimpun tenaga 350 HP @ engine. Daya angkut 450 kilogram kecepatan 150-250 kilometer per jam, landasan pacu 400 meter. Pesawat ini dipindahkan ke Sentani-Papua pada tahun 2001. UNCEN-SIL juga punya 1 unit jenis yang sama, dengan Regerter PK-UCC. Pesawat ini dioperasikan oleh YAJASI Tahun 1986-2007.



Pada tahun 2012, YAJASI menambah 2 (dua) unit PC-6 (PK-UCJ) dan PK-UCL.

Yang paling baru adalah pada Agustus 2020, yakni hadirnya Cessna Caravan C-208. Pesawat ini bukanlah pesawat baru, melainkan pesawat bekas yang dihibahkan oleh MAF (Mission Aviation Fellowship). Setelah melalui proses administrasi, sertifikasi dan sebagainya, pesawat ini bisa terbang bersama YAJASI pada Desember 2021 dengan registrasi PK-UCM.

Terhitung sejak 3 April 2022, YAJASI mengoperasikan 6 (enam) pesawat, yakni 1 (satu) unit Pilatus PC-12 (PK-UCG)⁴, 4 (empat) unit Pilatus Porter PC-6 (PK-UCF, PK-UCI, PK-UCJ, PK-UCL)⁵ dan 1 (satu) unit Cessna C.208 (PK-UCM) 03 April 2022.

4 Pesawat dengan registrasi PK-UCG merupakan pesawat udara jenis pesawat Pilatus PC-12/47. Dibuat di Switzerland tahun 2007 dengan berat 2,8 ton. Pesawat ini memiliki bentangan sayap 16 meter, panjang body 14 meter. Mesin pesawat buatan Canada Merk Pratt & Witney PT6A-67B Turbo Prop bertenaga 550 HP, dengan kapasitas muatan 1.000 kilogram dan kecepatan 519 kilometer per jam

5 Pesawat dengan registrasi PK-UCF, PK-UCI, PK-UCL, PK-UCJ adalah pesawat udara jenis Pilatus Porter PC-6 buatan Switzerland antara tahun 2000-2005. Pesawat ini memiliki berat 1,8 ton dengan bentangan sayap 16 meter, panjang body 11 meter. Mesin pesawat buatan Canada Merk Pratt & Witney PT 6 A-27 Turbo Prop bertenaga 550 HP. Kapasitas muatan 750 kilogram dengan kecepatan terbang 244 kilometer per jam. Pesawat ini bisa mencapai ketinggian 9.000 feet, dapat menggunakan landasan pacu 800 meter.





Pilot dan Mekanik YAJASI

YAJASI memiliki *Memory of Understanding* (MoU) dengan JAARS (Jungle Aviation and Radio Service) untuk pelatihan awal bagi semua pilot pemegang PPL/ CPL (*Private Pilot License/ Commercial Pilot License*), maupun untuk mekanik pemegang AMEL (*Aircraft Maintenance Engineers License*). Ini memberikan YAJASI sebuah akuntabilitas internasional serta mitra pelatihan.

Sejak awal berdirinya sampai saat ini, YAJASI masih menggunakan Tenaga Kerja Asing (TKA) sebagai relawan profesional (pilot dan mekanik) melalui kerja sama dengan JAARS. Selain itu, YAJASI juga memiliki Tenaga Kerja Nasional (TKN) sebagai staf dan karyawan yang digaji melalui operasional YAJASI.

Model penerbangan YAJASI adalah non-profit. Ini dikenal dengan Operasional OC-91 (*Operate Certificate*) Bukan Niaga, yang dapat memenuhi kebutuhan transportasi di pedalaman Papua. Sebaliknya, model ini tidak dapat dan tidak ingin dilakukan oleh operator yang berorientasi profit. Salah satu contoh adalah The Royal Flying Doctors di Australia adalah contoh yang sepadan di mana sektor swasta tidak dapat memenuhi kebutuhan pedesaan Australia, tetapi pola non-profit adalah sangat cocok.

Hari ini, YAJASI didukung oleh 12 (dua belas) tenaga relawan asing profesional dengan keahlian di bidang pesawat terbang. Mereka terdiri dari



1 (satu) instruktur pilot, 7 (tujuh) pilot, 3 (tiga) licensed aircraft engineer dan 1 (satu) tenaga licensed avionic engineer.

Selain itu, ada 41 (empat puluh satu) tenaga kerja Indonesia di dalamnya. Ada 2 (dua) pilot, 3 (tiga) mekanik di antara jumlah itu.

Sekolah pilot memang jauh dari kata murah. Diawali dari *ground school* praktik latihan terbang hingga memperoleh ²⁴ *Commercial Pilot License* (CPL) dan *Instrument Rating* (IR). Selanjutnya, lulus dengan mengantongi 208 jam terbang. Itu semua membutuhkan biaya pendidikan sekitar 1 (satu) miliar rupiah. Secara finansial, bila dibandingkan antara pengeluaran biaya sekolah dengan penghasilan yang diperoleh yaitu 30 juta hingga 50 juta rupiah tiap bulan, maka pendapatan itu dianggap kecil. Apalagi jika dibandingkan dengan risiko pekerjaan yang juga dianggap tinggi.

Situasi ini tidak terbantahkan lagi menjadi sebuah persoalan bagi ketersediaan pilot. Apalagi jika dikaitkan lagi dalam konteks pelayanan, seperti halnya yang dialami oleh YAJASI.

Usia pilot maksimal adalah 60-62 tahun. Namun, jika kesehatan pilot dianggap bagus, maka pilot bisa mengoperasikan pesawat hingga usianya mencapai 65 tahun. Hal ini tergantung dengan hasil MEDEX (Medical Examination) yang dilaksanakan tiap 6 (enam) bulan atau 1 (satu) tahun.

Bagaimana halnya dengan tenaga mekanik?

21

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Biaya sekolah dan kwalifikasi untuk menjadi mekanik agak berbeda, tetapi sama pentingnya. Tidak banyak orang mau menjadi pilot, tetapi suka menjadi mekanik *maintenance* dan memperbaiki pesawat. Sekolah mekanik pesawat juga tidak murah. Bedanya, untuk mekanik tidak menyewa pesawat untuk terbang, sehingga biaya pendidikan lebih murah sekitar Rp 350-500 juta.

Mekanik memiliki *license* yang disebut dengan AMEL (*Aircraft Maintenance Engineer License*) dan COMA (*Certificates of Maintenance Approval*). ***

22

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Bagian 4

Regulasi Penerbangan Umum

Indonesia adalah negara kepulauan yang memungkinkan kehadiran penerbangan domestik. Keberadaan penerbangan domestik ini sangat diperlukan dan bermanfaat bagi pertumbuhan sosial, pendidikan, kesehatan, ekonomi dan politik.

Regulasi Penerbangan Umum adalah penerbangan *airline* yang berkapasitas di atas 30 penumpang. Jadwal penerbangan bisa domestik atau *International Commercial* dengan izin operasional pesawat AOC (*Air Operator Certificate*) 121, sedangkan AOC-135 adalah maskapai penerbangan komersial yang mengoperasikan pesawat udara berkapasitas di bawah 30 penumpang.

Adapun OC-91 adalah izin operasional pesawat udara bukan niaga atau non-komersial. Ini adalah regulasi yang dimiliki oleh YAJASI. Persyaratan dan pungutan pajak bagi penerbangan umum atau komersial berbeda dengan penerbangan bukan niaga atau non-komersial.

Registrasi pesawat udara di Indonesia memiliki *call sign* (kode panggilan) PK (Papa Kilo).

23

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Sesuai informasi dari Kantor Dirjen Perhubungan Udara tahun 2022, perusahaan pemegang AOC 121 sebanyak 18, kemudian pemegang AOC 135 ada 45, dan pemegang OC 91 sebanyak 26. Jumlah armada yang terdaftar dengan Register PK ada 1.153 unit pesawat udara.

Dalam menjalankan kinerja penerbangan, YAJASI memiliki pelbagai aspek legalitas. Beberapa di antaranya adalah:

- Akta Yayasan JAARS Indonesia No. 9 tanggal 3 April 1993
- Perubahan Anggaran Dasar dari Yayasan JAARS Indonesia menjadi Yayasan Jasa Aviasi Indonesia No. 28 tanggal 10 Agustus 1993
- Perubahan Anggaran Dasar Yayasan Jasa Aviasi Indonesia No. 1 tanggal 2 Februari 2000
- Perubahan Anggaran Dasar Yayasan Jasa Aviasi Indonesia No. 1 tanggal 1 Juni 2005
- Perubahan Anggaran Dasar Yayasan Jasa Aviasi Indonesia No. 52 tanggal 22 Juni 2010
- Perubahan Anggaran Dasar Yayasan Jasa Aviasi Indonesia No. 70 tanggal 30 April 2015

Pada dasarnya, secara teknis penerbangan sipil di Indonesia berafiliasi dengan FAA (*Federal Aviation Administration*) yang berpusat di Amerika Serikat. Dalam FAA dimuat segala peraturan teknis perihal personil, pesawat udara, alat-alat dan perangkat yang berkaitan dengan penerbangan

24

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



sipil dan ini dituangkan dalam bentuk CASR (Civil Aviation Safety Regulation).

10

Di Indonesia, kita mengenal UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, serta UU No. 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja, yang sebelumnya tentu sudah banyak UU yang menjadi latar belakangnya. Penjabaran dari kedua UU (Undang-Undang) tersebut, dituangkan dalam berbagai PP (Peraturan Pemerintah) dan PM (Peraturan Menteri) sesuai dengan kebutuhannya.

YAJASI telah memiliki Sertifikat dan Surat Kelengkapan Perizinan

- Pendaftaran Lembaga Kesejahteraan Sosial No 466.3/038/LKS-Kab.JPR/1/2018
- Surat Izin Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga No. SIKAU/BN-017
- *Aircraft Operator Certificate* OC 91-005
- *Approved Maintenance Organization (AMO)* No.145D-231
- *Certificate of Domicile* No. 524.2/4410 / XI / 2017, tanggal 27 November 2017
- *Dangerous Goods Transport License* No. 180 / Izin.DG.DKP /III / 2018, tanggal 9 Maret 2018
- *Flight Training Devices Qualification Certificate* No: STD/60-080, tanggal 21 September 2020 (kita mengenal dengan Simulator).

25

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



- Nomor Induk Berusaha (NIB)
1233000111837 tanggal 11 Februari 2021
- Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP):
01.615.555.8-952.000



26

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Bagian 5

Kerja Sama

YAJASI

Kerja Sama Dalam Negeri

Di Indonesia, YAJASI bekerja sama dengan pelbagai layanan penerbangan rimba lainnya, yakni MAF (*Mission Aviation Fellowship*), penerbangan Advent, penerbangan Helivida dan penerbangan Tariku.

YAJASI juga bekerja sama dengan organisasi, yayasan maupun gereja dalam bentuk pengangkutan barang, material maupun personil. Tujuannya adalah untuk membantu pemerintah Indonesia maupun masyarakat setempat dalam berinteraksi dan berelasi satu sama lain. Beberapa di antaranya adalah:

13

- Gereja Kristen Injili (GKI di Tanah Papua)
- Gereja Injili Di Indonesia (GIDI)
- Gereja Persekutuan Kristen Alkitab Indonesia (GPKAI)
- Yayasan Karya Bakti Budaya (KARTIDAYA)
- Yayasan Suluh Insan Lestari (SIL)
- Yayasan Abdi Budaya Nusantara (YABN)

27

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





- Hillcrest International School (HIS di Sentani, Papua)
- Yayasan Pelayanan Antar Budaya (YPA)
- Yayasan Betania Indonesia (YBI)
- Yayasan Misi Penginjilan Pemuridan Papua (YMP3)
- YPPM (Yayasan Persekutuan Penginjilan Maserey) dan lainnya.

YAJASI juga bekerja sama dengan WBT (Wycliffe Bible Translators) membantu korban bencana alam korban tsunami di Aceh (2004) dan Nias (2005), dalam pembuatan jaringan komunikasi darat dan udara, pengadaan bahan-bahan yang diperlukan serta pembangunan fisik lainnya.

Kerja Sama Luar Negeri

Salah satu partner YAJASI di luar negeri adalah JAARS, khususnya di dalam hal *technical support*. Semua pilot YAJASI harus menyelesaikan "Technical Evaluation" selama 2 minggu dan program pelatihan orientasi selama 4 (empat) bulan oleh mitra pelatihan YAJASI yakni JAARS di Waxhaw, NC USA.

YAJASI menggunakan program ini untuk membantu menetapkan standar dan ekspektasi awak pesawat udara. Setelah pilot berada di Sentani, Papua, pelatihan tambahan diberikan untuk kondisi lokal Papua. Setiap pilot akan menyelesaikan

28

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





program pelatihan (sesuai standar yang berlaku) sebelum yang bersangkutan diizinkan terbang. Ini berlaku untuk pilot asing maupun pilot Indonesia yang akan bekerja dengan YAJASI.

YAJASI juga bekerja sama dengan Summer Institute Of Linguistic (SIL USA) serta Wyclife Bible Translators (WBT, USA). ***

29

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



30

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Bagian 6

YAJASI dalam Kesaksian

Pada bagian ini terangkum guratan pena dari beberapa orang yang hidupnya bergesek dengan YAJASI. Mereka menuliskan apa yang telah mereka alami bersama YAJASI dan apa yang telah mereka kerjakan bersama YAJASI untuk terus memberikan yang terbaik bagi Tuhan dan sesama.

Capt. Pilot Darsono Wijatmiko¹

Anggota Pendiri YAJASI

Tahun 1984, saya mendapat kesempatan mengikuti perjalanan misi ke pedalaman Papua. Tatkala itu, terbukalah mata saya betapa vitalnya fungsi penerbangan di tempat-tempat ini karena di sana tidak ada jalan raya atau sungai yang cukup dalam dan lebar. Dengan begitu, transportasi yang

¹ Saat ini Capt. Dar telah terbang selama 31 tahun di Bumi Cenderawasih dengan mengantongi lebih dari 20.000 jam terbang, yang terus dijaga oleh Tuhan. Capt. Dar lahir di Kebumen pada 4 Oktober 196²⁸ ia menikah dengan Telly dan dikaruniai empat anak (3 laki-laki⁸ dan 1 perempuan). Anak pertama sudah menjadi pilot di salah satu perusahaan penerbangan di Indonesia. Anak kedua sedang skripsi, anak ketiga sedang praktik magang dan yang keempat sedang kuliah di Swiss.

31

¹ Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Capt. Pilot Darsono
Wijatmiko
(dok.pribadi)

paling efektif bagi masyarakat pedalaman adalah transportasi udara.

Sekembalinya dari perjalanan misi itu, saya tertarik untuk menjadi seorang mekanik yang bisa memperbaiki pesawat terbang. Pikir saya, walaupun saya tidak pergi ke pedalaman saya bisa memberikan kontribusi melalui perbaikan dan perawatan pesawat yang dipakai untuk pelayanan ke pedalaman.

Tahun 1986, saya mendaftarkan diri dan diterima sebagai Taruna di PLP (Pendidikan dan Latihan Penerbangan) Curug Tangerang dengan jurusan Mekanik Pesawat Udara. Saya menempuh pendidikan ini dengan sponsor dari SIL (Summer Institute Of Linguistic), devisi Penerbangan UNCEN-SIL, yang sekarang YAJASI.

Saya menyelesaikan studi tahun 1988 dengan predikat sangat memuaskan. Karena saya mendapat sponsor selama pendidikan, maka saya wajib kembali mengabdikan diri sebagai ikatan dinas. Saya kembali ke YAJASI guna mendukung pelayanan ini selama lima tahun.

Waktu terus berjalan, saya bekerja di bengkel pesawat UNCEN-SIL di Sentani. Suatu waktu, saya mendengar ada Program National Training untuk melatih tenaga nasional menjadi tenaga pendamping bagi tenaga asing yang selama ini menjadi pilot. Harapannya, pada suatu waktu nanti, pilot nasional bisa menggantikan pilot-pilot asing andai mereka tidak bisa melanjutkan pelayanan mereka lagi di Papua atau di Indonesia.

32

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Akhir tahun 1989, saya mengajukan diri untuk memasuki program tersebut sebagai seorang calon penerbang. Setelah mengikuti seleksi yang cukup rumit dan panjang, akhirnya saya dinyatakan lulus tes dan diterima menjadi taruna PLP (Pendidikan dan Latihan Penerbangan)².

Pelatihan ini saya jalani selama dua tahun. Biaya pelatihan ini tidak bisa dibilang murah. Sekali lagi, Tuhan memperlihatkan kasih-Nya melalui SIL (YAJASI). Mereka memberikan sponsor lagi untuk biaya pendidikan ini.

Bulan Februari 1992, saya diwisuda sebagai penerbang Angkatan 47 dengan *license number* CPL 3799 ME. Suka cita dan ucapan syukur yang tidak terhingga karena saya bisa melewatkannya dengan baik.

Saya kembali lagi ke YAJASI untuk memberikan pelayanan terbaik saya. Meski demikian, pelayanan penerbangan di pedalaman Papua bukanlah hal mudah. Pelayanan ini tidaklah semudah membalik telapak tangan. Meski saya sudah menyelesaikan pendidikan penerbangan dan menyandang *License Pilot* (CPL, *Comercial Pilot License*) dengan mengantongi 218 jam terbang, nyatanya saya tidak serta merta dapat melayani sebagai pilot di Papua.

² Sejak 10 Maret 2000, PLP menjadi STPI (Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia) di bawah Kemenperhub RI di Curug, Tangerang.



Airstrip (lapangan terbang kecil) di Papua hanyalah tanah berlapis rumput dengan permukaan yang tidak rata. Selain itu, cuaca yang cepat berubah menjadi tantangan tersendiri. Untuk memperlengkapi diri, tahun 1993, saya dikirim ke pusat penerbangan SIL ke JAARS (Jungle Aviation and Radio Service) di Waxhaw, North Carolina, Amerika Serikat. Hal ini bertujuan untuk menambah kemampuan dan standarisasi pada misi penerbangan rimba ini.

Saya kembali ke Indonesia tahun 1994. Saya mulai terbang di Papua.

Meskipun demikian, pelatihan ini sesungguhnya tidak pernah selesai karena banyak *airstrip* yang harus dilayani. Setiap *airstrip* memiliki lokasi ³⁰ dan tingkat kesulitan yang berbeda antara satu dengan lainnya.

Dari satu *airstrip* menuju *airstrip* lainnya, saya terus mengasah kemampuan supaya saya dapat melayani masyarakat dengan aman dan nyaman. Dengan demikian, mereka juga bisa turut merasakan kemajuan dan juga mengalami perkembangan, teristimewa mereka bisa mengenal Tuhan.

Saya terpanggil untuk melayani masyarakat dengan keterampilan yang Tuhan berikan kepada saya sebagai seorang pilot. Saya teringat Yesus pernah berkata, ¹⁶ *"Tidak perlu mereka pergi, kamu harus memberi mereka makan"* (Matius 14:16).

34

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Setelah 23 tahun bekerja dan melayani melalui SIL-YAJASI, saya mengundurkan diri dari YAJASI tahun 2007. Hingga kini, saya masih melayani sebagai pilot untuk organisasi lain di Papua.

26

Dalam kesempatan ini, saya hendak mengucapkan terima kasih kepada SIL-YAJASI yang sudah mendukung saya selama mengikuti pendidikan, baik saat pendidikan mekanik maupun pendidikan penerbang. Sampai saat ini, saya sudah terbang mengarungi lembah dan gunung di Bumi Cenderawasih selama 31 tahun dengan mengantongi lebih dari 20.000 jam terbang. Itu semua hanya karena anugerah-Nya semata, sungguh saya mengucap syukur.

44

Saya juga mengucapkan terima kasih secara khusus kepada para pelatih saya, yaitu Capt. Pilot Tom Beekman, Capt. Pilot Sydney Johnsen, juga Capt. Pilot Nate Gordon, yang dengan sabar dan kerja keras tanpa putus asa sudah melatih saya.

Teman-teman yang ada di kantor Sentani, spesial untuk Bapak Agus Maniagasi, di kantor Jakarta, untuk Pak Firnayoso, dan Pak Satya Bone (Alm), serta keluarga mereka yang selalu mendoakan, menolong, menyemangati serta memotivasi. "YOU ARE THE BEST".

Puji dan hormat hanya bagi kemuliaan Tuhan, karena saya sangat menyadari, sebagai orang berdosa, tetapi diselamatkan dan dipakai untuk melayani pekerjaan-Nya, melalui kemampuan yang diberikan-Nya sebagai seorang pilot. Itu semua hanya karena anugerah-Nya. Amin. ***

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

35



Pdt. Abimelek Letedara³

Misionaris lokal di pedalaman Papua

Saya mengenal penerbangan misi YAJASI pada sekitar pertengahan tahun 1996 bersamaan dengan pelayanan penginjilan ke Suku Yefta di Kampung Bias. Seperti halnya suku lain yang belum dicapai dengan Injil, kami juga selalu merindukan adanya lapangan terbang. Maka, kami mulai merencanakan untuk membuka lapangan terbang di Kampung Bias.

Saya mulai meminta petunjuk dan bantuan dari penerbangan MAF untuk memeriksa lokasi melalui udara, apakah tempat yang kami usulkan itu sudah layak menjadi lapangan terbang. Setelah beberapa kali dilakukan survei dari udara, diputuskan bahwa lokasi yang kami ajukan tidak layak menjadi lapangan terbang karena ada gunung yang terlalu dekat dengan lokasi.

Keputusan ini menjadi pergumulan berat bagi saya yang baru saja memulai pelayanan pada masyarakat Suku Yefta yang mulai berkumpul dari kampung dan dusun-dusun untuk menetap di Bias.

³ Pdt. Abimelek melakukan pelayanan secara holistik, meliputi Pekabaran Injil, penyuluhan kesehatan, pendidikan sekolah peradaban, pertanian, dan pengelolaan hasil bumi masyarakat dengan mendirikan koperasi. Pdt. Abimelek pernah bekerja dan melayani di bawah bendera Yayasan Berkat Jakarta, dengan YPA, dan sekarang pelayanan secara Independen.





Keluarga Pdt. Abimelek Letedara. Dari kiri: Ria (istri), Solagratia (anak), Talita (anak), Abimelek, dan Gabriel (anak)
(dok.pribadi)

Suatu kali, saya bersaksi perihal pergumulan itu di hadapan jemaat GBI Pondok Pemulihan di Sentani, Papua. Kami sekeluarga memang beribadah di jemaat ini. Pada saat yang sama keluarga pilot Thomas Wesley Beekman juga beribadah di sana dan ia mendengarkan kesaksian saya. Pilot Thomas adalah pilot YAJASI.

Ketika saya bersaksi, Pilot Tom meresponi pergumulan tersebut. Ia berjanji akan mencoba untuk melakukan survei di tempat yang saya maksudkan melalui udara.

Setelah beberapa kali Pilot Tom terbang di lokasi tersebut, ia berkata bahwa lokasi itu masih bisa menjadi lapangan terbang untuk pesawat YAJASI, meski ada gunung yang cukup dekat. Apa yang disampaikan oleh Pilot Tom sesuai dengan keyakinan saya ketika pertama kali melakukan

37

1 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



survei melalui darat ke Suku Yefta di Kampung Bias. Ketika itu, dengan iman, saya berkata, "Saya yakin tempat ini akan menjadi lapangan terbang untuk melayani suku ini."

Puji Tuhan.

Sejak itu, Pilot Tom terus mendorong dan menguatkan hati saya untuk mulai bekerja dengan masyarakat Suku Yefta. Beberapa kali Pilot Tom terbang ke Kampung Mot. Lapangan terbang di kampung ini adalah yang terdekat dengan Kampung Bias. Dari sana, ia terbang ke arah Kampung Bias. Pintu pesawat dibuka dan di dalamnya ada orang yang diikat kuat dengan tali di kursi pesawat. Ia melemparkan alat-alat kerja yang kami butuhkan dan juga bahan makanan untuk bekal kami selama bekerja.

Saya dan masyarakat bekerja siang dan malam untuk menghadirkan lapangan terbang.

Akhir tahun 1997, Pilot Tom dan Pilot Sydney Johnson melakukan survei dengan Heli Mission (helikopter) ke Kampung Bias. Masyarakat menyambut keduanya dengan penuh suka cita sebab apa yang mereka rindukan sekian lama, sekarang telah terwujudu.

Setelah survei kedua itu, kedua pilot tersebut memberikan arahan dan petunjuk perihal apa lagi yang harus kami selesaikan hingga hari pesawat YAJASI akan uji coba mendarat yang pertama kali. Lapangan terbang kecil ini berukuran panjang 600 meter dengan lebar 40 meter.

38

1 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Perihal regulasi dengan Perhubungan Udara terus dikoordinasikan. Setelah proses yang terbilang panjang, maka pada awal tahun 1998, Pilot Syd melakukan uji coba pendaratan di Kampung Bias.

Pilot Syd mendarat dengan selamat.

Bersamaan dengan itu, ia juga membawa petugas dari Perhubungan Udara yang membawa alat untuk menguji kekerasan tanah dan memastikan bahwa lapangan terbang kecil (airstrip) di Bias sudah bisa dipergunakan untuk *landing* dan *take off* bagi pesawat jenis Pilatus Porter PC-6 milik YAJASI. Dengan ini, berarti YAJASI dapat melayani masyarakat Bias.

Ketika Pilot Syd mendarat di Bias untuk pertama kalinya, dengan wajah serius, ia bertanya, "Apakah ini lapangan Bias?"

Karena terbiasa dengan wajah Pilot Syd yang serius, saya juga menjawabnya dengan serius, "Ya Pak. Ini lapangan Bias."

Ia menatap saya dengan tajam dan berkata, "Aduh, saya salah mendarat. Seharusnya saya mendarat di lapangan Towe Hitam." ia mengatakan itu sembari tertawa keras. Rupanya Pilot Syd juga bisa bercanda.

Sedangkan kesan saya dengan Pilot Tom yang tidak pernah saya lupakan ialah setiap kali mendarat di Bias, ia selalu katakan, "Saya senang terbang di sekitar pelayanan ini, karena saya merasakan penyertaan dan kehadiran Tuhan lewat Roh Kudus-Nya di sini."

39

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



40

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

Pendaratan pertama itu disambut dengan suka cita yang besar dari masyarakat setempat. Mereka sudah sangat merindukan dibukanya akses jalur udara ini sebab daerah pedalaman di tengah hutan belum ada jalur darat.

Proses uji coba *take off* dan *landing* berjalan terus sampai pertengahan tahun 1998, hingga lapangan terbang dinyatakan layak untuk mulai digunakan secara rutin. Maka, *Airstrip* di Bias mendapatkan izin resmi dari Dirjen Perhubungan Udara.

Sejak penerbangan dibuka, hingga hari ini, Bias termasuk lapangan terbang yang sangat ramai. Tidak hanya dilayani oleh YAJASI, penerbangan lain seperti MAF, Tariku, AMA, Adven, bahkan pesawat komersial lainnya juga turut meramaikan lapangan terbang Bias. Kami sudah membuka akses untuk perusahaan penerbangan lain guna pembangunan masyarakat secara luas pada umumnya.

Ketika YAJASI memperingati ulang tahun beberapa tahun yang lalu dalam sebuah ibadah pantai di Hamai, kami sekeluarga diikutsertakan dalam ibadah itu. Kami diminta berlutut. Semua pilot mendoakan kami dengan air mata sebab mereka memahami perjuangan kami melakukan pelayanan di pedalaman. Kami pun meneteskan air mata, karena selama melayani di Papua, barulah kami seperti diutus oleh YAJASI agar tetap dalam pelayanan yang sudah Tuhan percayakan.



Usai didoakan, istri Pilot Courtney berkata kepada saya, "Pak Aby, ketika kami berdoa, saya melihat ada banyak orang yang akan datang untuk melayani bersama Bapak."

Hal lain yang kami syukuri adalah kami bisa mengirimkan keperluan untuk beberapa pos kami di pedalaman tanpa perlu memasukkan jadwal seperti halnya pos yang lain. Pak Iput, yang mengatur jadwal keberangkatan pesawat menyarankan pada kami jika mau berangkat cukup membawa barang ke kantor untuk ditimbang dan kami hanya perlu menunggu kabar kapan pesawat akan berangkat. Permohonan kami untuk berangkat maupun kembali tidak pernah ditolak, baik oleh *flight scheduler* maupun oleh para pilot.

Suatu hari, saya sedang berada di Kampung Awimbon (letaknya di selatan Oksibil). Ketika itu, saya sakit. Tanpa saya ketahui, ada seseorang yang menyampaikan ke YAJASI bahwa saya sedang sakit. Tapi itu adalah hari Sabtu. Penerbangan YAJASI tutup pada hari Sabtu.

Namun, Pilot Paul (almarhum) mendengar kabar bahwa saya sedang sakit. Dengan segera ia membatalkan rencana dengan keluarga. Ia memutuskan untuk menjemput saya di kampung agar saya dapat dirawat di kota.

Ketika tiba di tempat saya, ia bercerita bahwa ia sudah berjanji dengan anaknya untuk bermain pesawat yang dikendalikan dengan

41

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





42

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

remote. Ia berkata pada anaknya bahwa ada teman hamba Tuhan yang sedang sakit. "Apakah boleh kita membatalkan rencana agar kita bisa menjemput dia?"

Si anak menjawab dengan senang hati, "Bapak jemput saja dia. Lain hari kita bermain."

Saya melihat kesungguhan hati para pilot dalam melakukan pelayanan yang telah Tuhan percayakan pada mereka.

Selama mengenal dan melayani dengan YAJASI, kami sekeluarga dianggap seperti keluarga YAJASI. Jadi semua acara-acara yang penting dilakukan di YAJASI, pasti keluarga kami diundang. Masih terlalu banyak kesan pelayanan dengan YAJASI. Ini hanya sebagian saja yang bisa saya sampaikan dalam rangka HUT YAJASI yang ke 30 tahun ini (3 April 2023).

Karena itu, lewat kesempatan yang berbahagia ini kami sekeluarga, bersama semua teman hamba Tuhan yang melayani dengan kami, juga atas ²⁵ nama masyarakat kami di pos-pos pelayanan, kami mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya dengan tulus kepada segenap karyawan, pilot, mekanik dan Bapak/ Ibu Organ Yayasan (Pembina, Pengurus dan Pengawas). Doa dan harapan kami, kiranya Tuhan Yesus Kristus yang punya ladang misi di tanah Papua ini terus memberkati dan memakai pelayanan YAJASI untuk mencapai visi dan misi yang telah diyakini berasal dari Tuhan Yesus hingga Dia datang kedua kali.



22

Kata firman Tuhan dalam 1 Korintus 15 : 58,

“Oleh karena itu, saudara-saudari yang saya kasihi, bertahanlah! Jangan biarkan apa pun menggoyahkan keyakinanmu! Berikanlah dirimu sepenuhnya untuk pekerjaan pelayanan Tuhan Yesus, karena kita tahu bahwa dengan pimpinan Tuhan, apa pun yang kita kerjakan tidak akan pernah sia-sia.”

Selamat ulang tahun yang ke-30, YAJASI. Tuhan Yesus Kristus memberkati pelayanan kita bersama. ***

Joseph⁴

Pagi itu, sekitar pukul 10, kami mendarat di Lapangan Kasoenaweja, Mamberamo, dengan pesawat misi YAJASI. Kami menurunkan beberapa penumpang dari Sentani.

Tiba-tiba ada seorang petugas lapangan terbang menjumpai pilot YAJASI yang bertugas menerbangkan pesawat yang saya tumpangi itu.

“Pak, ada pasien yang sedang bersalin. Namun ia mengalami pecah ketuban. Sudah lebih dari 24 jam menunggu untuk dioperasi di Kota Jayapura.

⁴ Doakan Joseph yang memfasilitasi Konsultasi Strategi Program Klaster Penerjemahan Firman Tuhan tanggal 6-8 Januari 2023 di Palu; dan pada pertengahan Januari, sebagai konsultan penerjemahan Joseph akan memeriksa terjemahan Bahasa Melayu Papua untuk Kitab Injil Lukas, bersama tim penerjemahnya, sebelum diterbitkan. Joseph, April (istrinya) bersama dua anak mereka, Josea dan Jessia, melayani di Papua

43

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Bayi dalam kandungan masih terdengar detak jantungnya dengan baik, namun ibunya dalam keadaan yang sangat lemah. Jadi, mereka harus dibawa ke Sentani sekarang juga."

Pilot menjawab, "Kami dalam perjalanan ke Serui, membawa seorang misionaris ke sana."

Memang saya sendirilah penumpang pesawat PC-6 YAJASI yang akan melanjutkan perjalanan ke Serui. Kemudian pilot melanjutkan, "Apakah tidak ada pesawat lain yang menuju ke Sentani hari ini?"

"Tidak ada. Tadi pagi ada pesawat lain yang mendarat di sini, tetapi tidak mau membawa pasien," jawab ibu petugas lapangan itu.

"Sebentar saya menelepon ke Chief Pilot. Atasan saya di Sentani," kata pilot itu.

Setelah berbicara beberapa menit, kemudian pilot mengambil keputusan untuk mengantar pasien itu ke Sentani saat itu juga. Itu artinya saya juga harus kembali ke Sentani bersama mereka.

Itulah yang terjadi pada tanggal 23 Oktober lalu, ketika saya hendak pergi ke Serui dengan tujuan untuk mengunjungi pelayanan empat orang Tenaga Praktik Lapangan Linguistik Kartidayu di sana. Mendengar kisah ini, seorang teman saya berkata, "Wah, ini seperti cerita Yesus tentang Orang Samaria yang Baik Hati".³⁷

Pesawat YAJASI yang melayani di Papua di sekitarnya, memang berfokus untuk melayani penerbangan non-bisnis. Komitmen YAJASI sangat

44

¹
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



tinggi untuk mendukung penerjemahan firman Tuhan. Kartidayu banyak bekerja sama dengan YAJASI. Dengan peristiwa yang saya alami di atas, membuktikan komitmen YAJASI dalam hal melayani dan membesarkan Kerajaan Allah di dunia ini.

Besok paginya (24 Oktober), saya diantar ke Serui oleh Capt. JeffRon dengan penerbangan PC-6. Pada pukul 12 siang hampir-hampir kami tidak bisa mendarat di sana oleh sebab cuaca buruk.

Setelah mendarat dengan selamat, saya pun segera menuju ke Kantor Klasis GKI Papua, Serui yang hanya 5 menit perjalanan dengan ojek dari Bandara Serui. Selama rapat dengan Tenaga Praktik Lapangan Kartidayu dan Pendeta Klasis GKI Papua sekitar satu setengah jam di sana, hujan turun terus. Capt. JeffRon menunggu kami di Bandara Serui dengan sabar.

Kemudian kami kembali ke Sentani melalui Kasoenaweja untuk mengisi bahan bakar. Pukul 4.55 sore, kami mendarat dengan selamat di Sentani. ***

Sendy Widya Nugroho

Staf YAJASI di Jakarta

Puji Tuhan sampai saat ini saya bekerja dan melayani di YAJASI (Yayasan Jasa Aviasi Indonesia) di kantor perwakilan Jakarta.

Yang pertama dan terutama adalah mengucap syukur kepada Tuhan Yesus yang senantiasa memelihara kehidupan saya dan keluarga hingga

45

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





saat ini diperkenankan bekerja dan melayani bersama YAJASI.

Saya bergabung dengan YAJASI di kantor perwakilan Jakarta pada bulan April 2001. Saat itu saya baru lulus SMA dan belum berkeluarga. Pada masa itu, di Jakarta ada 4 orang staf perwakilan, termasuk kepala perwakilan sebagai pimpinan. Saya menjadi salah satu stafnya.

Tugas saya adalah mengurus dokumen penerbangan YAJASI, meliputi *Pilot License*, *Mechanic*, Sertifikat pesawat, Sertifikat radio pesawat, izin terbang dan dokumen lainnya di lingkungan kantor Kementerian Perhubungan, ¹¹ Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, yaitu DITANGUD (Direktorat Angkutan Udara), dan DKPPU (Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara).

Sementara bekerja di YAJASI, pada tahun berikutnya saya mulai kuliah S1 jurusan Teknik Informatika. Tahun 2007, saya menyelesaikan pendidikan. Tahun berikutnya, saya menikah dengan Yenie. Kami berdua ³¹ dikaruniai seorang anak laki-laki yang kami beri nama Bayudya.

Pelayanan yang dilakukan YAJASI adalah Angkutan Udara Bukan Niaga yang dikenal dengan Sertifikat OC 91, yang berbasis di Sentani Papua. Pelayanan YAJASI diberikan untuk angkutan penumpang, barang kebutuhan dengan pesawat kecil berkapasitas 1.000-1.200 kilogram atau



Sedy Widya Nugroho dan keluarga (dok. pribadi)

maksimum 9 penumpang dengan tujuan menjangkau masyarakat pedalaman Papua.

Pada tahun 2005, pertama kalinya saya diundang ke Papua dan ikut terbang ke pedalaman untuk melihat langsung situasi di sana. Saya naik pesawat YAJASI Pilatus Porter PC-6 (PK-UCF). Saya sangat terkesan dan senang sekali. Hal itu menjadi pengalaman yang tidak terlupakan. Saya baru mengerti dan merasakan pentingnya angkutan udara ke daerah yang tidak bisa dijangkau dengan jalan darat maupun jalan air. Begitu pentingnya pelayanan YAJASI ini bagi masyarakat di pedalaman sebagai implementasi pelayanan terhadap Tuhan dan sesama manusia.

Setelah kembali ke Jakarta, saya semakin ⁴ semangat bekerja, karena Firman Tuhan berkata: *"Apapun juga yang kamu perbuat, perbuatlah dengan segenap hatimu seperti untuk Tuhan bukan untuk manusia"* (Kolose 3:23). Kesempatan berikutnya, saya dan keluarga diundang ke Papua, dalam acara ulang tahun YAJASI yang ke-22 pada bulan April 2015. Ini merupakan hadiah yang berkesan bagi saya dan keluarga.

47

¹
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Sejak tahun 2011 saya menerima tugas tambahan untuk mengurus dokumen TKA (Tenaga Kerja Asing) Ketenagakerjaan, dan Keimigrasian yang tentunya memberikan wawasan pengetahuan dan pengalaman lebih luas lagi.

Kemudian di tahun 2016 saya diberikan kesempatan oleh YAJASI untuk melanjutkan studi Strata Dua di I.T.L (Institute Transportasi dan Logistik) Trisakti Jakarta jurusan *"Manajemen Transportasi Udara"*. Studi ini selesai pada tahun 2018 dan dapat saya pakai untuk melengkapi tugas saya sehari-hari guna mendukung kegiatan operasional yang dibutuhkan YAJASI di Papua.

Tidak terasa, saya sudah bergabung dengan YAJASI selama 22 tahun. Banyak suka dan dukanya, namun tetap bersyukur, karena dalam kesulitan apapun Tuhan memberi jalan keluar dan menolong kita. Buktiya, YAJASI terus maju. Saat ini mengoperasikan 6 unit pesawat udara, terdiri dari 4 unit Pilatus PC-6, 1 unit Pilatus PC-12 dan 1 unit Cessna Caravan C-208, dan ada 50 orang staf karyawan yang bekerja.

YAJASI terus bergerak untuk berdampak bagi kemuliaan Tuhan dan bermanfaat bagi sesama manusia.

19

Dalam kesempatan yang baik ini, saya ingin menyampaikan terima kasih kepada Bapak Firnoyoso sebagai Kepala Perwakilan YAJASI di Jakarta yang membawa, memperkenalkan, dan membimbing saya masuk dan bekerja di YAJASI.



Terima kasih kepada Pimpinan dan teman-teman sekerja di kantor pusat YAJASI Sentani Papua, yang sampai saat ini bisa bekerja sama dengan baik.

Kiranya YAJASI terus berkibar, terbang tinggi di Bumi Cenderawasih, dan mengarungi cakrawala udara Nusantara menyongsong 30 tahun ke depan. ***"Selamat Ulang Tahun YAJASI ke 30, Tgl 03 April 2023"***. Tuhan Yesus memberkati. ***

46

Berikut di bawah ini adalah beberapa kesaksian dari Yayasan Suluh Insan Lestari (SIL). Selanjutnya disebut SULUH.⁵

Kami bersyukur atas pelayanan YAJASI selama tiga dekade telah membawa para pelayan dari Suluh (dan sebelumnya pelayan SIL) kepada ³⁴ masyarakat yang hidup di tempat-tempat terpencil dan jauh. Jasa pelayanan YAJASI yang strategis tersebut bukan sekadar untuk memastikan keberlanjutan program-program masyarakat yang sementara, tetapi lebih dari itu untuk membangun kekeluargaan dalam Tuhan yang nilainya kekal untuk menjalankan Misi Amanat Agung. Dirgahayu YAJASI!

5

"Karena itu, Saudara-saudaraku yang terkasih, berdirilah teguh, jangan goyah, dan giatlah selalu dalam pekerjaan Tuhan!" - 1 Korintus 15:58 (TB2)

5 Yayasan SULUH didirikan pada tgl 25 Noveber 2016 di Jakarta, sebagai kelanjutan dari Summer Institute of Linguistic (SIL) sebagai NGO, yang menjadi mitra YAJASI.

49

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Berikut kesaksian yang menggambarkan pertalian para pelayan Suluh dan YAJASI.

Kemurahan dan Kerendahan Hati

Tara Huberty

Selama saya melayani di bidang literasi di Papua, saya berkali-kali diberkati oleh YAJASI yang melayani dengan kemurahan dan kerendahan hati. Jika bukan karena YAJASI, pekerjaan literasi tidak dapat kami lakukan di berbagai tempat.

Pelayanan dengan hati tersebut bukan hanya memungkinkan kami melakukan pekerjaan kami, tetapi juga membuat pekerjaan kami menyenangkan mengetahui bahwa pilot dan mekanik berbakat bersedia melayani kami dengan cara ini. Pilot YAJASI berusaha keras untuk memberikan pelayanan dengan profesionalisme dan kerendahan hati dalam kemitraan kepada masyarakat dan kepada kami. ***

Safety First

Telma Huka

Pada 13 Januari 2017, tim kami yang terdiri dari Telma Huka, Martin Tomatala dan Rachfri Kirihi sedang menunggu kedatangan pesawat YAJASI dari Sentani untuk menjemput kami di Distrik Kuyawage di Kabupaten Lanny Jaya. Distrik Kuyawage merupakan wilayah yang belum ada pasokan listrik.

50

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Tujuan kami dalam kunjungan dari 11 hingga 13 Januari adalah memberikan bantuan kepada sekolah-sekolah Pendidikan Anak Usia Dini yang sedang dibina Suluh. Bantuan tersebut merupakan lampu-lampu solar sel yang akan menolong putra-putri Kuyawage berusia hingga 6 tahun untuk dapat menikmati kegiatan belajar-mengajar selayaknya anak-anak di mana-mana.

Saat kami mendengar bunyi mesin pesawat PC-6 di langit Lembah Kuyawage, masyarakat yang sudah ramai mulai menatap dan menunjuk ke udara sambil mendengungkan suara mereka dalam bahasa Lani. Pendaratan pesawat merupakan suatu hiburan dan juga alasan bagi masyarakat setempat untuk memuaskan rasa penasaran mereka, "Apa yang dibawakan pesawat ini? Apakah keluarga? Apakah bahan makanan yang dipesan akan tiba sebentar?"

Bersama rombongan besar masyarakat yang telah berkumpul di sekitar tempat landasan pesawat, kami menyaksikan pesawat kecil buatan Swiss itu dikemudikan dengan handal oleh sang penerbang *mengikuti* trayek yang melingkar sehingga posisinya sejajar dengan lapangan dan '*approachnya sudah committed*'.

Lalu, saat roda-roda pesawat menyentuh landasan dengan pantulan dan pesawat jenis Pilatus tersebut sedang melaju pada 'centerline', tiba-tiba saja pesawat beralih arah ke sisi kiri lapangan terbang Kampung Mume dan berhenti di sana, jauh dari tempat di mana pesawat biasa menjemput

51

1 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



penumpang. Dengan heran kami saling bertanya, "Apa yang telah terjadi?"

Setelah sang pilot mematikan mesin, dari kejauhan kami bisa menyaksikan sang pilot turun dari pesawatnya lalu mengisyaratkan ke orang-orang sekitar. Masyarakat berdatangan mengerumuni pesawat dan membantu mendorong pesawat kembali ke garis tengah landasan sambil 'dikemudikan' dengan alat khusus yang dipasang pada roda belakang si burung besi. Kemudian mesin pesawat dinyalakan dan pilot berhasil menyelesaikan sisa parkir di lapangan terbang rumput itu sampai memarkir PC-6 nya di tempat yang benar.

Capt. Pilot Mark Hoving melakukan kajian terhadap kondisi lapangan dan katanya bagian tengah landasannya bermasalah untuk pendaratan bagi pesawat yang memakai 'tailwheel' seperti jenis PC-6. Saya sudah waswas apakah landasan aman untuk kami berangkat?

Mark Hoving dengan kalem meyakinkan kami bahwa kita bisa *take off* dengan aman. Menyangkut kondisi lapangan terbang, ia mengatakan bahwa perlu pemberahan fisik tanah landasan sehingga ke depan keamanan pendaratan serta tinggal landas pesawat bisa terjamin aman. Lalu memang kami dapat *take off* dengan sangat mulus!

YAJASI selalu mengutamakan keselamatan dalam melayani masyarakat serta lembaga pelayanan yang bermitra dengan masyarakat. ***



Minuman dari Langit

Rachfri Kirihi

Pengalaman saya terbang bersama rekan-rekan YAJASI adalah seperti bersama keluarga. Kami berdoa bersama sebelum tinggal landas, bersama menikmati penerbangan, berbagi kesaksian dan juga snack!

Pada suatu ketika dalam pelayanan saya di pelosok pedalaman Papua yang jauh, saya dan seorang rekan menunggu dijemput pesawat YAJASI setelah berada di sana selama lima hari. Siang harinya terik dan kami berdua duduk di bawah sebuah pohon besar yang rindang sambil bercanda, "Seandainya di tangan kita ada minuman kaleng yang dingin untuk menghilangkan dahaga kita. Betapa bahagianya kita ya?"

Tidak lama kemudian kami bisa mendengar di kejauhan bunyi mesin pesawat yang semakin mendekat, lalu si burung besi Pilatus Porter PC-6 mendarat dengan sempurna di landasan tanah yang merah. Setelah memarkir pesawatnya, seorang pilot berjalan menuju tempat kami berada. Tiba-tiba sang penerbang berseru, "Anybody want a cold drink?!"

Saya dan rekan saya tersentak diam. Terheran-heran mendengar ucapan tadi dengan mulut terenganga. "Seperti jawaban doa," pikir saya.

"Silakan ambil minum sendiri atau mau dibagi," kata sang juru mudi pesawat sambil tersenyum dan

53

1 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





membuka *cooler* kecil berisikan enam minuman kaleng dingin yang menggiurkan.

Sambil menghilangkan dahaga kami dengan soda dingin yang segar, kami berjalan menuju pesawat kecil berwarna biru-putih yang akan membawa pulang kami dengan aman dan nyaman untuk bertemu kembali dengan keluarga kami. ***

Melayani dengan Setia

Minda Tahapary

Tahun 2022 lalu saat akan melakukan kunjungan pelayanan ke Kosarek, saya menggunakan jasa penerbangan YAJASI. Pilot yang melayani saat itu adalah Capt. Pilot Rio Seseray.

Hal yang menarik adalah, saya satu-satunya penumpang dalam pesawat yang berkapasitas untuk 8 atau mungkin 9 penumpang. Ini pengalaman pertama yang spesial untuk saya, karena naik pesawat seperti naik motor dengan 2 orang di atas kendaraan. Namun ini adalah bentuk 'keefektifitasan YAJASI dalam melayani', karena meskipun tidak ada penumpang lain, tapi ada ratusan kilogram bagasi yang diantarkan menggunakan pesawat YAJASI untuk melayani kebutuhan pokok masyarakat di wilayah pegunungan.

Pilot Rio juga sangat ramah, meskipun sibuk melakukan tugasnya dengan profesional yaitu berkoordinasi dengan timnya melalui radio. Sesekali, ia mengajak saya ngobrol dan memberikan edukasi tentang kondisi awan ataupun cuaca pada saat itu.

54

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Selain memberikan informasi baru bagi saya yang awam, tapi juga memberikan rasa aman, sehingga saya tidak terlalu khawatir terbang dengan pesawat kecil dan benar-benar menikmati keindahan alam Bumi Cenderawasih sebagai anugerah Tuhan.

Terima kasih YAJASI, teruslah menerbangkan ³³ cinta kasih Tuhan bagi banyak orang. Selamat Ulang Tahun YAJASI ke-30, Tuhan Yesus memberkati.***

Putri dan Adit

Staf Yayasan Suluh

Selalu ada cerita yang berkesan di setiap penerbangan kami bersama YAJASI. Salah satu di antaranya adalah penerbangan di tengah cuaca terburuk yang saya alami di tahun 2019.

Hari itu dari dalam pesawat tampak gumpalan awan berwarna hitam yang disertai hujan deras menghantam kaca pesawat tepat di depan saya. Di sebelah kiri saya, Capt. Pilot Timoty Ruth dengan tenang mengendalikan laju pesawat, sementara di belakang tidak ada penumpang selain barang sekitar 650 kg.

Dengan cermat, Pilot Tim mengukur situasi dan mencari celah untuk masuk Kosarek (*airstrip tujuan*), namun awan tebal menutup sehingga tidak ada celah untuk pesawat bisa masuk ke landasan. Kami kemudian berputar di atas Kosarek sekitar tiga kali untuk mencari jalan masuk, namun tak berhasil. Pilot Tim memutuskan agar kami mendarat dulu

55

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



di Distrik Welarek sambil menunggu pintu masuk awan terbuka.

Suami saya (Adit) yang sudah menunggu, terlihat dari atas sangat kecil seperti semut. "Pasti berat berpisah dengan suami ya. Saya akan coba mengantarkan kamu hari ini bertemu Adit (*suami saya*). Tetapi, ya... kita lihat bagaimana nanti," ujarnya menyemangati saya yang sudah sebulan meninggalkan Kosarek untuk menghadiri seminar dan kesaksian-kesaksian di Jakarta.

Percobaan kedua bahkan pesawat tidak sampai di langit Kosarek karena hujan semakin deras dan awan gelap. Pilot Tim dengan berat hati menyampaikan kepada saya kalau kami harus kembali ke Sentani. Saat itu tidak ada terbersit pun rasa takut atau kesal. Saya percaya dengan keputusan pilot YAJASI yang mengutamakan keselamatan dan juga menghargai bagaimana pilot berempati dan menghibur saya atas situasi hari itu.

Esok harinya di percobaan kedua memasuki Kosarek, cuaca memang tidak buruk seperti kemarin namun langit masih kelabu dan matahari belum juga tampak. Saat itu, saya sangat menghargai persistensi dan kecermatan Pilot Tim yang akhirnya bisa mendarat di Kosarek dan mempertemukan saya dengan suami dan masyarakat yang saya sudah rindukan. Saya merasa harus berkali-kali mengucapkan terima kasih atas pelayanan dan kegigihan beliau.

56

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Jawaban pilot kala itu tertinggal di hati saya. "Ah, tidak apa-apa. Kami ada di sini justru untuk mendukung pelayanan misi seperti yang kalian lakukan ini. Bukan hanya untuk mengirimkan barang kios masyarakat. Kalian melakukan hal yang sangat baik dan saya senang bisa mengambil bagian."

Di lain waktu beberapa pilot YAJASI yang pernah bersusah payah bahkan bertaruh nyawa oleh karena cuaca buruk kerap menyampaikan pesan senada. Mereka percaya bahwa Tuhan mengirimkan kami ke Kosarek untuk mengerjakan misi yang penting dan besar yang berakses kekekalan, dan YAJASI siap untuk terus ambil bagian. Maka, selama 4 tahun ini kami sangat terharu dan diberkati oleh YAJASI yang mengakui kami sebagai misionaris nasional yang bermisi di daerah tertinggal dan terisolasi. Tingginya biaya operasional dan pengiriman logistik juga sangat terbantu oleh karena YAJASI menerima kami sebagai pekerja misi tanpa memandang paspor dan latar belakang kami.

Dirgahayu yang ke-30, YAJASI! Terima kasih untuk pelayanan teman-teman yang setia memperluas Kerajaan Allah hingga ke pelosok bumi. Tuhan melimpahkan terus dengan hikmat, ketelitian, dan keselamatan untuk semua kru YAJASI, baik yang melayani di kantor maupun lapangan. Tuhan Yesus memberkati.***

57

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Marnix Riupassa

Deputy Alliance Development Yayasan Kartidayu

Tahun 2001, saya pertama kali menginjakkan kaki di Tanah Papua. Di situ lah awal mula saya mengenal lebih dalam misi penerjemahan Alkitab, terutama dari suku-suku di pedalaman Papua. Bagi saya, masyarakat suku telah mengajari saya tentang pentingnya misi Allah dalam penerjemahan Alkitab dan bagaimana setiap suku berharga di mata-Nya.

Namun semuanya itu terjadi dalam satu pelayanan khusus yang dilakukan oleh Yayasan Penerbangan, Yayasan Jasa Aviasi Indonesia (YAJASI) dan saya menyebutnya kemurahan hati. Saya bisa sampai ke desa itu berkat dukungan mereka yang murah hati, bukan hanya dari segi pesawat, namun harga khusus yang diberikan kepada saya dan tenaga-tenaga Kartidayu yang menggunakan pesawat YAJASI.

Brad MacFarlen adalah pilot pertama yang membawa saya pergi ke desa. Saat itu, saya terbang bersama keluarga Clouse. Saya harus akui itu pengalaman pertama saya naik pesawat kecil. Setelah semua barang dan orang ditimbang pada H-1, kami akhirnya berangkat ke Wahuka. Sebelum terbang kami foto bersama-sama dengan pilot dan saya bisa merasakan semua orang tersenyum tanpa rasa takut. Namun bagi saya, itu tantangan berat sekali. Saya takut ketinggian dan sekarang harus naik pesawat kecil. Mungkin inilah yang sering dibilang orang, tempat dimana kita tidak





mampu atau merasa ketakutan, di situlah Tuhan menempatkan kita.

Sebelum naik pesawat, Brad bilang, "Biasanya kalau landasan penuh air, kita tidak bisa mendarat, jadi harus kembali ke Sentani dan menunggu sampai landasan kering".

Hmmm, doa saya makin kencang agar bisa mendarat dengan selamat, dan tidak harus kembali. Landasan di Fayu adalah landasan rumput yang pendek dan sering banjir karena air yang meluap dari aliran sungai Memberamo. Dari Fayu, kami kemudian berjalan menuju sungai untuk tiba di Wahuka.

Akhirnya kami bisa mendarat di Fayu dengan selamat. Saat pintu pesawat dibuka, Pilot Brad langsung mengangkat barang kami semua dari bagasi pesawat dan meletakkan di pinggiran landasan. Mungkin dalam organisasi kita bisa melihat satu *corporate culture* yang baik tapi yang paling penting bagi saya, satu kemurahan hati dari Pilot Brad maupun organisasi yang mereka tunjukkan selama pelayanan bersama YAJASI.

Waktu di desa Wahuka, pekerjaan saya yang utama adalah belajar bahasa dan budaya. Setiap pagi sampai siang atau sore saya pergi ke hutan atau ke rumah penduduk untuk belajar bahasa. Satu kali saya rindu sekali makan ikan, lalu saya mengajak Apasi (penolong bahasa saya) untuk mencari ikan di sungai sambil saya belajar bahasa dari Apasi.

59

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Pagi itu, kami berdua pergi mencari ikan. Apasi bilang, "Kita akan naik perahu, agar bisa mencari ikan lebih baik di sungai". Sungai di Wahuka tidak jauh dari kampung, hanya 20 menit berjalan kaki dan kita menemukan sungai kecil yang tidak luas. Sungai itu juga dipenuhi oleh pohon-pohon sagu di sekelilingnya.

"Bapak tunggu di sini. Saya akan turun dari perahu untuk mencari ikan," kata Apasi kepada saya. Dia mengambil tombak kecil lalu turun ke dasar sungai mencari ikan. Lama dia di bawah air tapi tidak mendapat ikan sementara saya duduk sendirian di atas perahu.

Lalu tiba-tiba Apasi berteriak, "Ada buaya, ada buaya!" Sontak saya melompat dari perahu untuk menuju darat. Namun saat berdiri dari perahu, saya langsung memegang pelepah pohon sagu agar tidak jatuh. Saya sadar telapak tangan saya terasa sakit sekali. Ternyata duri sagu telah menancap di seluruh telapak tangan saya. Sambil tertawa, Apasi berkata, "Saya berbohong."

Saya senang karena berita buaya itu tidak benar. Tapi di sisi lain, saya menderita karena seluruh tangan dipenuhi duri.

Tiba di tempat menginap, saya menceritakan kejadian tadi pada mentor saya di lapangan, Duane dan Helja Clouse. Mereka tertawa mendengar itu. Lantas kata mereka, "Marnix mau ikan mujair? Kita bisa pesan dari YAJASI."

60

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Menurut saya ini berlebihan. Makan ikan saja harus pesan naik pesawat. Tapi itulah satu-satunya cara makan ikan mujair dari Danau Bira yang terkenal enak.

Esoknya, Duane menghubungi YAJASI. Hari berikutnya, ikan mujair sudah tiba di Wahuka. Wow....

Malam itu, saya makan ikan mujair sembari bersyukur pada Tuhan karena telah mengirimkan ikan melalui YAJASI. Sampai sekarang saya tidak tahu berapa ongkos kirimnya. Apakah ada atau tidak ada? Tapi, bagi saya, itu adalah ikan mujair termahal yang pernah saya makan.

Pada hari yang lain, ada sekitar 8 (delapan) pemimpin organisasi berkumpul untuk membahas rencana penjangkauan suku-suku di wilayah Yapen dan Waropen. Gereja GKI Tanah Papua, telah mengundang organisasi penerjemahan Alkitab di Papua untuk melayani di sana.

Tujuh orang dari kami adalah pemimpin orang Indonesia, dan satu orang koordinator kemitraan Papua, adalah warga negara Malaysia. Kami rindu merespon kebutuhan penerjemahan Alkitab di Yapen dan Waropen, lalu kami sepakat melakukan kunjungan ke Serui pada hari berikutnya.

Pertanyaan terpenting saat itu adalah, apakah YAJASI siap mengantar kami dan menjemput kami pada hari berikutnya di Serui? Kita semua tahu bahwa pemesanan pesawat Yajasi biasanya membutuhkan





waktu yang lebih lama. Bisa seminggu sebelumnya atau bahkan sebulan atau lebih. Namun sekarang kami ingin berangkat besok. Apakah bisa?

Hal kedua yang menjadi kekuatiran adalah kami semua memiliki biaya yang terbatas, sehingga menyewa pesawat YAJASI untuk *return trip* adalah mustahil.

Setelah berdiskusi, kami pun memberitahu YAJASI. Kami rindu melayani suku-suku di Yapen dan Waropen. Kami harus berangkat besoknya, dan keuangan kami sangat terbatas.

Maka, pemimpin YAJASI berkoordinasi dengan koordinator penerbangan. Singkatnya, kami boleh memakai pesawat dengan harga yang terjangkau. Pertemuan di Serui akhirnya menghasilkan satu gugus penerjemahan Alkitab yang pertama di Papua dengan nama Kuri Pasai. Gugus itu berlangsung sampai sekarang. Cerita di tahun 2012 silam ini telah mengingatkan saya, betapa berharganya keputusan YAJASI saat itu untuk menjawab kebutuhan penerjemahan Alkitab di Indonesia. Syukur kepada Tuhan.

Pada kali yang lain, saya diutus oleh Kartidaya mengunjungi Suku Bauzi untuk penerjemahan Alkitab. Saya naik pesawat YAJASI dan tiba di kampung Suku Bauzi.

Rupanya saat itu, pesawat YAJASI lainnya dan juga ada pesawat misi yang lain. Jadi, di kampung itu, saya melihat paling sedikit ada 4 (empat) pesawat misi yang parkir di lapangan rumput.



Kami semua disambut dengan keramahan dan suka cita oleh orang-orang Bauzi. Hari berikutnya adalah dedikasi Alkitab Perjanjian Baru dalam Bahasa Bauzi.

Saya ingin tahu, apakah semua yang dilakukan untuk mempersiapkan firman Tuhan buat orang Bauzi ini berharga. Atau apakah semua yang dilakukan oleh YAJASI, membawa tenaga penerjemahan bertahun-tahun ke kampung atau membawa penutur bahasa Bauzi ke kota untuk dilatih, semuanya berharga?

Lalu saya bertemu dengan Daniel di hari Dedikasi Alkitab. Daniel adalah seorang pemimpin.

Dia berkata, "Dulu orang tua kami tinggal di hutan. Kami adalah orang-orang yang sering berperang. Kami bertengkar lalu berperang dan membunuh saudara-saudara kami. Kami tinggal di hutan, dan bersembunyi di sana, karena kami takut disakiti atau dibunuh oleh orang lain. Kemudian Tuan Dave dan istrinya datang (Dave dan Joyce Briley) mengajarkan kepada kami tentang kasih Allah. Kami akhirnya mengerti kasih Allah dan mau mengampuni. Tuan Dave mengajar kami firman Tuhan dan mengajak kami tinggal di kampung. Kami semua berkumpul di kampung dan mulai ada orang-orang yang terlibat menerjemahkan Alkitab. Hari ini, adalah hari yang baru buat kami. Kami telah menerima kasih Allah dari Tuhan langsung melalui perjanjian baru bahasa Bauzi. Sekarang **tidak ada lagi perang, tidak ada lagi kebencian**. Kami semua hidup dalam kasih Allah.

43

63
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Dan firman Tuhan ini menjadi bukti Allah bersama kami, bukan untuk generasi kami saja tapi untuk generasi yang akan datang."

Kata-kata Daniel begitu menyegarkan hati saya.

Saat kembali dari Bauzi menggunakan pesawat YAJASI pergi ke Sikari. Lalu saya sadar, bersyukur kepada Tuhan dan berterima kasih kepada YAJASI, bahwa apa yang mereka lakukan bertahun-tahun melalui misi penerbangan bukanlah sesuatu yang sia-sia.

Jiwa-jiwa yang berubah, suku yang ditransformasi oleh firman Allah dalam bahasa mereka adalah *return of investment*.

Selamat ulang tahun ke-30 YAJASI. terus terbang, terbang terus. Tuhan Yesus menyertai YAJASI. ***

64

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Bagian 7

Terus Terbang Melintasi Bumi Cendrawasih

Tiga puluh tahun mengembangkan sayap, melintasi kampung demi kampung, yang jauh dari pengamatan dan perhatian masyarakat luas.

Tiga puluh tahun tak henti menebarkan benih kasih untuk menghantarkan Kabar Baik, pengetahuan dan wawasan guna mempersiapkan setiap individu bersentuhan dengan kehidupan yang lebih baik.

Tiga puluh tahun YAJASI telah hinggap pada 450 jalur penerbangan yang mayoritas berada di pedalaman. Masih ada kerinduan yang ditanam dan terus dipupuk hingga tumbuh dan berbuah. YAJASI merindukan adanya 10 *cluster* dengan 100 lapangan terbang (*airstrip*) serta 1000 kampung terpadu yang dapat dijangkau oleh YAJASI.

Kerinduan lain adalah melahirkan serta membesarkan pilot-pilot serta para mekanik nusantara yang memiliki pemahaman perihal pelayanan misi, khususnya melalui jalur udara. Masih banyak jemaat Tuhan yang belum memahami hal ini sebagai pekerjaan Tuhan

65

1 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



yang besar. Dalam pemikiran kebanyakan orang seharusnya pilot memperoleh gaji yang besar dan kehidupan yang mewah.

Masih banyak gereja yang belum mengerti kerinduan akan pelayanan di pedalaman melalui jalur udara sehingga tidak banyak gereja yang siap memberikan *support* pada para pilot yang sedang berjuang menjadi misionaris udara. Karena selama ini, konsep misionaris adalah pendeta, bukan pilot pesawat terbang.

Tema Ulang Tahun YAJASI ke-30 ini adalah "Bangkit, Menjadi Terang dan Menjadi Berkah". Pelayanan YAJASI menggunakan pola pelayanan Tuhan Yesus, yakni kehadiran YAJASI terus bergerak dan berdampak, dengan menjadi terang dan menjadi berkah bagi banyak orang.⁴⁸

Motto yang dipegang oleh YAJASI adalah "Orang bijak melihat bahaya dan menghindarinya, orang bodoh mengabaikannya dan membayar harganya" (*The wise see danger and avoid it, the foolish ignore it and pay the price*). Motto ini diambil dari Amsal 27:12. Dengan situasi dan kondisi alam yang jauh dari kata mudah untuk dilalui, YAJASI yang menjadi bagian dari penerbangan rimba sangat memperhatikan keselamatan dalam kegiatan operasional sehari-hari.

Cuaca yang tidak memungkinkan – karena cuaca di Papua bisa berubah dengan sangat cepat – maupun kondisi lain yang dianggap cukup krusial untuk diperhatikan, maka pilot diperbolehkan untuk

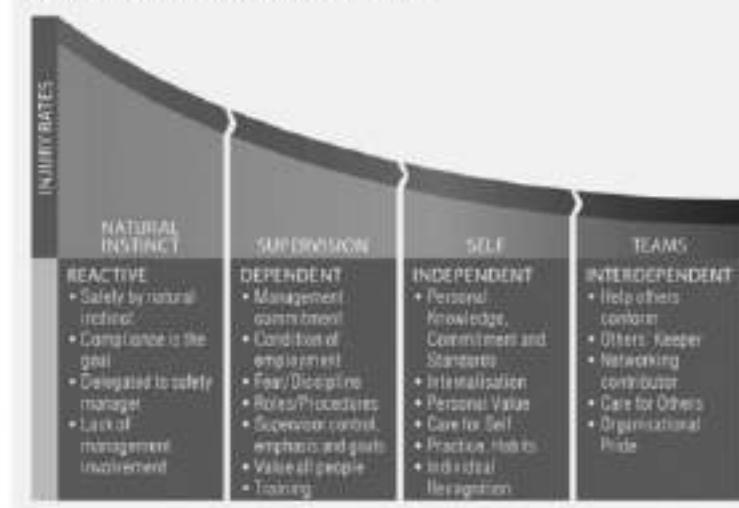


mengambil keputusan dalam pendaratan pesawat terbang, apakah ia akan mendarat pada airstrip atau ia akan kembali ke pangkalan (RTB/ *Return to Base*). Ini merupakan sebuah sikap positif yang didorong agar dilakukan oleh setiap penerbang. Pada waktu pilot melakukan RTB ia akan mendapat hadiah Coca Cola, meski hal ini mengakibatkan kerugian.

Dupont Bradley Curve (Dupont, 2015) menyatakan bahwa penting untuk mendorong perilaku keselamatan yang menghasilkan perubahan budaya keselamatan. Singkatnya, YAJASI bekerja sebagai tim yang mengikuti filosofi keselamatan yang dapat mengurangi tingkat cedera yang tidak diharapkan. Ini terbukti bahwa dalam 30 tahun YAJASI bergerak dalam pelayanan misi ini, hanya pernah ada satu kali peristiwa kecelakaan.

Prinsip dari Dupont ini sekarang dipakai untuk filosofi *safety* YAJASI. Stephen Covey menggunakan istilah kesalingtergantungan

Figure 3. The Dupont Bradley Curve (Dupont, 2015).



67

1 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



dengan harapan dapat mencapai *organizational pride* untuk kemuliaan Tuhan.

Selain itu, YAJASI juga terus menerapkan sistem keselamatan. YAJASI menggunakan Sistem Pengaturan Keselamatan (*Safety Management System*) atau SMS dengan melibatkan seluruh karyawan dalam mengidentifikasi, *tracking hazard* dan pengendalian risiko untuk selalu mempromosikan keselamatan pribadi, sesama dan secara organisasi. SMS program dijalankan untuk memenuhi *Civil Aviation Safety Regulation* yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia, *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dan JAARS. Pembahasan *safety hazards* dan mitigasinya dilakukan dalam rapat masing-masing departemen dan secara bersama dalam rapat bulanan YAJASI.

Selain *internal, external safety audit* juga dilaksanakan oleh JAARS untuk mengevaluasi implementasi SMS di YAJASI.

Capt. Pilot Rio Seseray menuliskan, "Ada banyak kecelakaan yang terjadi di Papua dalam beberapa tahun terakhir. Tidak sedikit dari kecelakaan-kecelakaan tersebut dikarenakan oleh pelanggaran atau kurangnya disiplin terhadap peraturan penerbangan di Indonesia. Saat ini, Pemerintah Indonesia tengah membuat *Advisory Circular* untuk *Mountainous terrain flying* di Papua. *Advisory Circular* ini diharapkan bisa mengurangi angka kecelakaan di perbukitan bumi Cenderawasih Papua."





Hal ini tentu saja dapat mendukung layanan terbang YAJASI untuk terus memberikan nilai terbaik bagi visi dan misi yang diembannya. YAJASI tetap berkomitmen ³⁵ untuk memberikan pelayanan yang aman, tepat waktu dan terjangkau bagi masyarakat dan tetap menjadi mitra pemerintah.

Terus terbang melintasi langit untuk membagikan Kabar Baik pada mereka yang jauh dari dunia luar hingga kemuliaan Tuhan dinyatakan. ***

69

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



70

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





YAJASI dalam Gambar

71

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



72

1
Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

SURAT IZIN KEGIATAN ANGKUTAN UDARA BUKAN NIAGA

NOMOR SIKAU/BN – 017

Berdasarkan Undang – Undang nomor 1 tahun 2009 tentang Perhubungan dan Keleluasaan berdagang angkutan udara dan surat perintahannya perihal data dalam Surat Izin Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga Nomor 013/YNJAD/DirekturPerhubungan/2021, tanggal 1 Februari 2021, Kementerian Perhubungan wajib memberikan perintahannya perihal data dalam Surat Izin Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga kepada:

NAMA PERUSAHAAN

YAYASAN JASA AVIASI INDONESIA

NIE

1233009111837

JENIS ANGKUTAN

ANGKUTAN UDARA PENUMPANG LAINNYA

ALAMAT KANTOR PUSAT INSTANSI

JL. PLN AIRPORT SENTANI

KEL. SENTANI KOTA KEC. SENTANI KAB. JAYAPURA

SENTRAL – PROVINSI PAPUA

TEL. 0967-355094

FAX. 0967-351038

NOMOR POLOK WAJIB PAJAK (NPWP)

01.615.355.3-982.099

PUSAT KEGIATAN OPERASI

FAPDA

KEWAJIBAN PEMEGANG SURAT IZIN KEGIATAN

1. Mematuhi aspek keamanan dan kemanan perhubungan serta pengoperasian pesawat udara untuk jenis kegiatan yang ditetapkan sesuai peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan
2. Melaporkan sesuai ketuta kepada Menteri Perhubungan, sejauh hal tersebut perintahannya perihal kegiatan, maklud dan sifat badan usaha, nama dan surat perintangngan kepada / Direktur Utama serta kepemilikan permodalan, domisili badan usaha dan kepemilikan pesawat udara

SURAT IZIN KEGIATAN ANGKUTAN UDARA INI TIDAK DAPAT DIALIHAN KEPADA PIHAK LAIN SESUAI PERINTAHAN YANG BERLAKU

SURAT IZIN KEGIATAN ANGKUTAN UDARA DAPAT DICABUT APABILA PEMEGANG SURAT IZIN TIDAK MINTAATI PERATURAN PERINGDANG-URANGAN DI BIDANG PENERBANGAN DAN KEWAJIBAN SEBAGAIMANA TERDANTUM DALAM SURAT IZIN INI

SURAT IZIN KEGIATAN ANGKUTAN UDARA INI BERLAKU SEJAK TANGGAL DITERBITKAN DAN SELAMA PERUSAHAAN YANG BERSANGKUTAN MASIH MENJALANKAN KEGIATAN ANGKUTAN UDARA BUKAN NIAGA

SURAT IZIN KEGIATAN INI TIDAK BERLAKU DENGAN SENDIRINYA, APABILA PEMEGANG SURAT IZIN KEGIATAN TIDAK MELAKUKAN KEGIATAN SECARA NYATA DENGAN MENGOPERASIKAN PESAWAT UDARA SESUAI KETENTUAN SELAMA 12 (DUA BELAS) BULAN BERTURUT-TURUT

DAFTAR NAMA PEMERINTAH, PENGAWAS DAN PENGAWAS SEBAGAIMANA TERDAPAT DALAM LAMPIRAN

Diterbitkan di Jakarta
Pada Tanggal 30 Maret 2021

a.n. MENTERI PERHUBUNGAN RI
DIRECTOR OF AVIATION PERHUBUNGAN UDARA

I. M. Mulyadi
MULYADI, S.E., M.M.
Pemimpin Organisasi Madya (IV/II)
NIP. 196511311995031001

Catatan
Sebagai Rencana 1 Surat Izin Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga
Nomor SIKAU/BN – 017 tanggal 16 Agustus 2017

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

73



Lampiran
Nomor:
Tanggal:

Surat Izin Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga
SIKAUBN - 017
30 Maret 2021

DAFTAR NAMA PEMBINA, PENGURUS DAN PENGAWAS

Data dalam Surat Izin Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga Yayasan Jasa Aviasi Indonesia (YAJASI) adalah sebagai berikut:

- | | |
|---|--|
| 1. Nama Penanggung Jawab (Pengurus) | Tn. Agustinus Maniagasi |
| 2. Alamat Penanggung Jawab (Pengurus) | Jl. BTN Puskkopad RT.002 RW.001
Kecamatan Sentam
Kecamatan Sentam
Kabupaten Jayabera 99382
HP : 081319904780
Telp : 0967 - 592577 |
| 3. Susunan Pembina, Pengurus dan Pengawas Yayasan (Rat. Akta Pemyataan Kegurusan Rapat Perbaikan Anggaran nomor 20 tanggal 30 April 2015) | |
| a. Pembina | Tn. Oyang Amos Siswary
a) Tn. Thomas Wolsey Beckman
b) Tn. Damono Wijatmika
c) Tn. Dr Ir. Agus Hamzah Sumule |
| b. Pengurus | Tn. Agustinus Maniagasi
Tn. Firmon
Ny. Zintia Talonna Ramma
a) Tn. Pendeta Joseph Kristanto
b) Tn. Evenly Sitorus |
| c. Pengawas | Tn. Pendeta Agus Muprono
Tn. Kelih Duarie Belsach |

a.n. MENTERI PERHUBUNGAN RI
DIREKTUR JENJANG PERHUBUNGAN UDARA,

M. MOH. ABDIANTO, Pengawas Kehormatan Madya (PKM), NIP: 196611111996021001

Dituliskan
Sebagai Rencana - 1 Lampiran Surat Izin Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga
Nomor: SIKAUBN - 017 tanggal 10 Agustus 2012



BAAO Form 145-2

REPUBLIC OF INDONESIA
MINISTRY OF TRANSPORTATION
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION

Certificate of Approval

Number: 145/23100

This certificate is issued to : **VAYASAN JASA AVIASI INDONESIA**

Whose business address is : **JL. PLN Sentani Airport
PO BOX 1 Sentani – Papua 99352
INDONESIA**

Location of facilities : **JL. PLN Sentani Airport
PO BOX 1 Sentani – Papua 99352
INDONESIA**

Upon finding that this organization complies in all respects with the requirements of the Civil Aviation Safety Regulations relating to the establishment of an approved organization, and empowered to operate as an

APPROVED MAINTENANCE ORGANIZATION

With the following ratings:

- Limited Airframe;
- Limited Power plant;
- Limited Propeller;
- Limited Radio;
- Limited Accessories.

As specified in Operation Specification No. 145/23100/16

This approval is not transferable and shall continue in effect for a period of 1 (one) year from the date of issuance unless cancelled, suspended or revoked by the Director General. Any major change in the basic facilities, or in the location thereof, shall be immediately be reported to the Director General.

Date of issuance



MARCH 04, 2015

Dokumen Bengkel Pesawat

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

75



KEMENTERIAN KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA RI
DIREKTORAT JENDERAL SUMBER DAYA DAN PERANGKAT POS DAN INFORMATIKA
DIREKTORAT OPERASI SUMBER DAYA
IZIN STASIUN RADIO PESAWAT UDARA
AIRCRAFT STATION LICENSE



Document ID: 0225175007719222
Version: 0.0
Page: 1 of 2
Date: 2023-03-24 09:00:00

Wisma Agama Lantai 1, Jl. Medan Merdeka Selatan No. 17, Jakarta 10110
Call Center: 130 Email: airlic@kominfodik.go.id
<http://www.aislpk.kominfodik.go.id>



No. Izin: 0225175007719222 No. Perangkat: 41801 No. Aplikasi: 0000000000222 Tanggal Berlaku: Sampai Dengan: 06 Oktober 2022 Aplikasi: 06 Oktober 2022

Peraturan mengenai izin dan perangkat radio pesawat udara
Peraturan Radio Internasional yang dikeluarkan Kementerian dan Komisi
Internasional Telekomunikasi. Untuk mendapat izin dan perangkat dibutuhkan izin
diperlukan persetujuan pemerintah negara terkait. Diharapkan

Peraturan mengenai izin dan perangkat radio pesawat udara
Regulation which complies with the Constitution and the Constitution of the International
Telecommunication Union and the license and equipment issued for the
operation or use of radio equipment for the described purpose.

Permit Holder Owner of Aircraft	Tanda Pengenal Call Sign	Tipe Peralatan Type of Aerial	Kode Number	Alamat Address	Wilayah Jurisdiction
EMBASSY JAPAN (INDONESIA)	PI-UD-1	PILOTUS PG- 0002-14	000	JL. PILX AIRPORT SENTANI, SENTANI JAYAPURA PAPUA 29152	INDONESIA

Peralatan Equipment	Tipe/No. Type/Serial No.	Daya Power (Watt)	Kelas Emisi Class of Emission	Frekensi Frequency
ELT	KAYNA 400 AF PN: 071-0200-02 SN: 2014120-0027	5.0	A1A/2E	400.0-400.1 MHz
MIC	BBM0000400-KMF-1000 PN: 071-0100-0201 SN: 1508	1000	A2E/2B	2800.0-2800.1 MHz, 3145.0-3146.0 MHz, 3148.0-3149.0 MHz, 4750.0-4751.0 MHz, 5.0-5.005 MHz, 5.005-5.006 MHz, 5.006-5.007 MHz, 5.007-5.008 MHz, 5.008-5.009 MHz, 5.009-5.010 MHz, 5.010-5.011 MHz, 5.011-5.012 MHz, 5.012-5.013 MHz, 5.013-5.014 MHz, 5.014-5.015 MHz, 5.015-5.016 MHz, 5.016-5.017 MHz, 5.017-5.018 MHz, 5.018-5.019 MHz, 5.019-5.020 MHz, 5.020-5.021 MHz, 5.021-5.022 MHz, 5.022-5.023 MHz, 5.023-5.024 MHz, 5.024-5.025 MHz, 5.025-5.026 MHz, 5.026-5.027 MHz, 5.027-5.028 MHz, 5.028-5.029 MHz, 5.029-5.030 MHz, 5.030-5.031 MHz, 5.031-5.032 MHz, 5.032-5.033 MHz, 5.033-5.034 MHz, 5.034-5.035 MHz, 5.035-5.036 MHz, 5.036-5.037 MHz, 5.037-5.038 MHz, 5.038-5.039 MHz, 5.039-5.040 MHz, 5.040-5.041 MHz, 5.041-5.042 MHz, 5.042-5.043 MHz, 5.043-5.044 MHz, 5.044-5.045 MHz, 5.045-5.046 MHz, 5.046-5.047 MHz, 5.047-5.048 MHz, 5.048-5.049 MHz, 5.049-5.050 MHz, 5.050-5.051 MHz, 5.051-5.052 MHz, 5.052-5.053 MHz, 5.053-5.054 MHz, 5.054-5.055 MHz, 5.055-5.056 MHz, 5.056-5.057 MHz, 5.057-5.058 MHz, 5.058-5.059 MHz, 5.059-5.060 MHz, 5.060-5.061 MHz, 5.061-5.062 MHz, 5.062-5.063 MHz, 5.063-5.064 MHz, 5.064-5.065 MHz, 5.065-5.066 MHz, 5.066-5.067 MHz, 5.067-5.068 MHz, 5.068-5.069 MHz, 5.069-5.070 MHz, 5.070-5.071 MHz, 5.071-5.072 MHz, 5.072-5.073 MHz, 5.073-5.074 MHz, 5.074-5.075 MHz, 5.075-5.076 MHz, 5.076-5.077 MHz, 5.077-5.078 MHz, 5.078-5.079 MHz, 5.079-5.080 MHz, 5.080-5.081 MHz, 5.081-5.082 MHz, 5.082-5.083 MHz, 5.083-5.084 MHz, 5.084-5.085 MHz, 5.085-5.086 MHz, 5.086-5.087 MHz, 5.087-5.088 MHz, 5.088-5.089 MHz, 5.089-5.090 MHz, 5.090-5.091 MHz, 5.091-5.092 MHz, 5.092-5.093 MHz, 5.093-5.094 MHz, 5.094-5.095 MHz, 5.095-5.096 MHz, 5.096-5.097 MHz, 5.097-5.098 MHz, 5.098-5.099 MHz, 5.099-5.100 MHz, 5.100-5.101 MHz, 5.101-5.102 MHz, 5.102-5.103 MHz, 5.103-5.104 MHz, 5.104-5.105 MHz, 5.105-5.106 MHz, 5.106-5.107 MHz, 5.107-5.108 MHz, 5.108-5.109 MHz, 5.109-5.110 MHz, 5.110-5.111 MHz, 5.111-5.112 MHz, 5.112-5.113 MHz, 5.113-5.114 MHz, 5.114-5.115 MHz, 5.115-5.116 MHz, 5.116-5.117 MHz, 5.117-5.118 MHz, 5.118-5.119 MHz, 5.119-5.120 MHz, 5.120-5.121 MHz, 5.121-5.122 MHz, 5.122-5.123 MHz, 5.123-5.124 MHz, 5.124-5.125 MHz, 5.125-5.126 MHz, 5.126-5.127 MHz, 5.127-5.128 MHz, 5.128-5.129 MHz, 5.129-5.130 MHz, 5.130-5.131 MHz, 5.131-5.132 MHz, 5.132-5.133 MHz, 5.133-5.134 MHz, 5.134-5.135 MHz, 5.135-5.136 MHz, 5.136-5.137 MHz, 5.137-5.138 MHz, 5.138-5.139 MHz, 5.139-5.140 MHz, 5.140-5.141 MHz, 5.141-5.142 MHz, 5.142-5.143 MHz, 5.143-5.144 MHz, 5.144-5.145 MHz, 5.145-5.146 MHz, 5.146-5.147 MHz, 5.147-5.148 MHz, 5.148-5.149 MHz, 5.149-5.150 MHz, 5.150-5.151 MHz, 5.151-5.152 MHz, 5.152-5.153 MHz, 5.153-5.154 MHz, 5.154-5.155 MHz, 5.155-5.156 MHz, 5.156-5.157 MHz, 5.157-5.158 MHz, 5.158-5.159 MHz, 5.159-5.160 MHz, 5.160-5.161 MHz, 5.161-5.162 MHz, 5.162-5.163 MHz, 5.163-5.164 MHz, 5.164-5.165 MHz, 5.165-5.166 MHz, 5.166-5.167 MHz, 5.167-5.168 MHz, 5.168-5.169 MHz, 5.169-5.170 MHz, 5.170-5.171 MHz, 5.171-5.172 MHz, 5.172-5.173 MHz, 5.173-5.174 MHz, 5.174-5.175 MHz, 5.175-5.176 MHz, 5.176-5.177 MHz, 5.177-5.178 MHz, 5.178-5.179 MHz, 5.179-5.180 MHz, 5.180-5.181 MHz, 5.181-5.182 MHz, 5.182-5.183 MHz, 5.183-5.184 MHz, 5.184-5.185 MHz, 5.185-5.186 MHz, 5.186-5.187 MHz, 5.187-5.188 MHz, 5.188-5.189 MHz, 5.189-5.190 MHz, 5.190-5.191 MHz, 5.191-5.192 MHz, 5.192-5.193 MHz, 5.193-5.194 MHz, 5.194-5.195 MHz, 5.195-5.196 MHz, 5.196-5.197 MHz, 5.197-5.198 MHz, 5.198-5.199 MHz, 5.199-5.200 MHz, 5.200-5.201 MHz, 5.201-5.202 MHz, 5.202-5.203 MHz, 5.203-5.204 MHz, 5.204-5.205 MHz, 5.205-5.206 MHz, 5.206-5.207 MHz, 5.207-5.208 MHz, 5.208-5.209 MHz, 5.209-5.210 MHz, 5.210-5.211 MHz, 5.211-5.212 MHz, 5.212-5.213 MHz, 5.213-5.214 MHz, 5.214-5.215 MHz, 5.215-5.216 MHz, 5.216-5.217 MHz, 5.217-5.218 MHz, 5.218-5.219 MHz, 5.219-5.220 MHz, 5.220-5.221 MHz, 5.221-5.222 MHz, 5.222-5.223 MHz, 5.223-5.224 MHz, 5.224-5.225 MHz, 5.225-5.226 MHz, 5.226-5.227 MHz, 5.227-5.228 MHz, 5.228-5.229 MHz, 5.229-5.230 MHz, 5.230-5.231 MHz, 5.231-5.232 MHz, 5.232-5.233 MHz, 5.233-5.234 MHz, 5.234-5.235 MHz, 5.235-5.236 MHz, 5.236-5.237 MHz, 5.237-5.238 MHz, 5.238-5.239 MHz, 5.239-5.240 MHz, 5.240-5.241 MHz, 5.241-5.242 MHz, 5.242-5.243 MHz, 5.243-5.244 MHz, 5.244-5.245 MHz, 5.245-5.246 MHz, 5.246-5.247 MHz, 5.247-5.248 MHz, 5.248-5.249 MHz, 5.249-5.250 MHz, 5.250-5.251 MHz, 5.251-5.252 MHz, 5.252-5.253 MHz, 5.253-5.254 MHz, 5.254-5.255 MHz, 5.255-5.256 MHz, 5.256-5.257 MHz, 5.257-5.258 MHz, 5.258-5.259 MHz, 5.259-5.260 MHz, 5.260-5.261 MHz, 5.261-5.262 MHz, 5.262-5.263 MHz, 5.263-5.264 MHz, 5.264-5.265 MHz, 5.265-5.266 MHz, 5.266-5.267 MHz, 5.267-5.268 MHz, 5.268-5.269 MHz, 5.269-5.270 MHz, 5.270-5.271 MHz, 5.271-5.272 MHz, 5.272-5.273 MHz, 5.273-5.274 MHz, 5.274-5.275 MHz, 5.275-5.276 MHz, 5.276-5.277 MHz, 5.277-5.278 MHz, 5.278-5.279 MHz, 5.279-5.280 MHz, 5.280-5.281 MHz, 5.281-5.282 MHz, 5.282-5.283 MHz, 5.283-5.284 MHz, 5.284-5.285 MHz, 5.285-5.286 MHz, 5.286-5.287 MHz, 5.287-5.288 MHz, 5.288-5.289 MHz, 5.289-5.290 MHz, 5.290-5.291 MHz, 5.291-5.292 MHz, 5.292-5.293 MHz, 5.293-5.294 MHz, 5.294-5.295 MHz, 5.295-5.296 MHz, 5.296-5.297 MHz, 5.297-5.298 MHz, 5.298-5.299 MHz, 5.299-5.300 MHz, 5.300-5.301 MHz, 5.301-5.302 MHz, 5.302-5.303 MHz, 5.303-5.304 MHz, 5.304-5.305 MHz, 5.305-5.306 MHz, 5.306-5.307 MHz, 5.307-5.308 MHz, 5.308-5.309 MHz, 5.309-5.310 MHz, 5.310-5.311 MHz, 5.311-5.312 MHz, 5.312-5.313 MHz, 5.313-5.314 MHz, 5.314-5.315 MHz, 5.315-5.316 MHz, 5.316-5.317 MHz, 5.317-5.318 MHz, 5.318-5.319 MHz, 5.319-5.320 MHz, 5.320-5.321 MHz, 5.321-5.322 MHz, 5.322-5.323 MHz, 5.323-5.324 MHz, 5.324-5.325 MHz, 5.325-5.326 MHz, 5.326-5.327 MHz, 5.327-5.328 MHz, 5.328-5.329 MHz, 5.329-5.330 MHz, 5.330-5.331 MHz, 5.331-5.332 MHz, 5.332-5.333 MHz, 5.333-5.334 MHz, 5.334-5.335 MHz, 5.335-5.336 MHz, 5.336-5.337 MHz, 5.337-5.338 MHz, 5.338-5.339 MHz, 5.339-5.340 MHz, 5.340-5.341 MHz, 5.341-5.342 MHz, 5.342-5.343 MHz, 5.343-5.344 MHz, 5.344-5.345 MHz, 5.345-5.346 MHz, 5.346-5.347 MHz, 5.347-5.348 MHz, 5.348-5.349 MHz, 5.349-5.350 MHz, 5.350-5.351 MHz, 5.351-5.352 MHz, 5.352-5.353 MHz, 5.353-5.354 MHz, 5.354-5.355 MHz, 5.355-5.356 MHz, 5.356-5.357 MHz, 5.357-5.358 MHz, 5.358-5.359 MHz, 5.359-5.360 MHz, 5.360-5.361 MHz, 5.361-5.362 MHz, 5.362-5.363 MHz, 5.363-5.364 MHz, 5.364-5.365 MHz, 5.365-5.366 MHz, 5.366-5.367 MHz, 5.367-5.368 MHz, 5.368-5.369 MHz, 5.369-5.370 MHz, 5.370-5.371 MHz, 5.371-5.372 MHz, 5.372-5.373 MHz, 5.373-5.374 MHz, 5.374-5.375 MHz, 5.375-5.376 MHz, 5.376-5.377 MHz, 5.377-5.378 MHz, 5.378-5.379 MHz, 5.379-5.380 MHz, 5.380-5.381 MHz, 5.381-5.382 MHz, 5.382-5.383 MHz, 5.383-5.384 MHz, 5.384-5.385 MHz, 5.385-5.386 MHz, 5.386-5.387 MHz, 5.387-5.388 MHz, 5.388-5.389 MHz, 5.389-5.390 MHz, 5.390-5.391 MHz, 5.391-5.392 MHz, 5.392-5.393 MHz, 5.393-5.394 MHz, 5.394-5.395 MHz, 5.395-5.396 MHz, 5.396-5.397 MHz, 5.397-5.398 MHz, 5.398-5.399 MHz, 5.399-5.400 MHz, 5.400-5.401 MHz, 5.401-5.402 MHz, 5.402-5.403 MHz, 5.403-5.404 MHz, 5.404-5.405 MHz, 5.405-5.406 MHz, 5.406-5.407 MHz, 5.407-5.408 MHz, 5.408-5.409 MHz, 5.409-5.410 MHz, 5.410-5.411 MHz, 5.411-5.412 MHz, 5.412-5.413 MHz, 5.413-5.414 MHz, 5.414-5.415 MHz, 5.415-5.416 MHz, 5.416-5.417 MHz, 5.417-5.418 MHz, 5.418-5.419 MHz, 5.419-5.420 MHz, 5.420-5.421 MHz, 5.421-5.422 MHz, 5.422-5.423 MHz, 5.423-5.424 MHz, 5.424-5.425 MHz, 5.425-5.426 MHz, 5.426-5.427 MHz, 5.427-5.428 MHz, 5.428-5.429 MHz, 5.429-5.430 MHz, 5.430-5.431 MHz, 5.431-5.432 MHz, 5.432-5.433 MHz, 5.433-5.434 MHz, 5.434-5.435 MHz, 5.435-5.436 MHz, 5.436-5.437 MHz, 5.437-5.438 MHz, 5.438-5.439 MHz, 5.439-5.440 MHz, 5.440-5.441 MHz, 5.441-5.442 MHz, 5.442-5.443 MHz, 5.443-5.444 MHz, 5.444-5.445 MHz, 5.445-5.446 MHz, 5.446-5.447 MHz, 5.447-5.448 MHz, 5.448-5.449 MHz, 5.449-5.450 MHz, 5.450-5.451 MHz, 5.451-5.452 MHz, 5.452-5.453 MHz, 5.453-5.454 MHz, 5.454-5.455 MHz, 5.455-5.456 MHz, 5.456-5.457 MHz, 5.457-5.458 MHz, 5.458-5.459 MHz, 5.459-5.460 MHz, 5.460-5.461 MHz, 5.461-5.462 MHz, 5.462-5.463 MHz, 5.463-5.464 MHz, 5.464-5.465 MHz, 5.465-5.466 MHz, 5.466-5.467 MHz, 5.467-5.468 MHz, 5.468-5.469 MHz, 5.469-5.470 MHz, 5.470-5.471 MHz, 5.471-5.472 MHz, 5.472-5.473 MHz, 5.473-5.474 MHz, 5.474-5.475 MHz, 5.475-5.476 MHz, 5.476-5.477 MHz, 5.477-5.478 MHz, 5.478-5.479 MHz, 5.479-5.480 MHz, 5.480-5.481 MHz, 5.481-5.482 MHz, 5.482-5.483 MHz, 5.483-5.484 MHz, 5.484-5.485 MHz, 5.485-5.486 MHz, 5.486-5.487 MHz, 5.487-5.488 MHz, 5.488-5.489 MHz, 5.489-5.490 MHz, 5.490-5.491 MHz, 5.491-5.492 MHz, 5.492-5.493 MHz, 5.493-5.494 MHz, 5.494-5.495 MHz, 5.495-5.496 MHz, 5.496-5.497 MHz, 5.497-5.498 MHz, 5.498-5.499 MHz, 5.499-5.500 MHz, 5.500-5.501 MHz, 5.501-5.502 MHz, 5.502-5.503 MHz, 5.503-5.504 MHz, 5.504-5.505 MHz, 5.505-5.506 MHz, 5.506-5.507 MHz, 5.507-5.508 MHz, 5.508-5.509 MHz, 5.509-5.510 MHz, 5.510-5.511 MHz, 5.511-5.512 MHz, 5.512-5.513 MHz, 5.513-5.514 MHz, 5.514-5.515 MHz, 5.515-5.516 MHz, 5.516-5.517 MHz, 5.517-5.518 MHz, 5.518-5.519 MHz, 5.519-5.520 MHz, 5.520-5.521 MHz, 5.521-5.522 MHz, 5.522-5.523 MHz, 5.523-5.524 MHz, 5.524-5.525 MHz, 5.525-5.526 MHz, 5.526-5.527 MHz, 5.527-5.528 MHz, 5.528-5.529 MHz, 5.529-5.530 MHz, 5.530-5.531 MHz, 5.531-5.532 MHz, 5.532-5.533 MHz, 5.533-5.534 MHz, 5.534-5.535 MHz, 5.535-5.536 MHz, 5.536-5.537 MHz, 5.537-5.538 MHz, 5.538-5.539 MHz, 5.539-5.540 MHz, 5.540-5.541 MHz, 5.541-5.542 MHz, 5.542-5.543 MHz, 5.543-5.544 MHz, 5.544-5.545 MHz, 5.545-5.546 MHz, 5.546-5.547 MHz, 5.547-5.548 MHz, 5.548-5.549 MHz, 5.549-5.550 MHz, 5.550-5.551 MHz, 5.551-5.552 MHz, 5.552-5.553 MHz, 5.553-5.554 MHz, 5.554-5.555 MHz, 5.555-5.556 MHz, 5.556-5.557 MHz, 5.557-5.558 MHz, 5.558-5.559 MHz, 5.559-5.560 MHz, 5.560-5.561 MHz, 5.561-5.562 MHz, 5.562-5.563 MHz, 5.563-5.564 MHz, 5.564-5.565 MHz, 5.565-5.566 MHz, 5.566-5.567 MHz, 5.567-5.568 MHz, 5.568-5.569 MHz, 5.569-5.570 MHz, 5.570-5.571 MHz, 5.571-5.572 MHz, 5.572-5.573 MHz, 5.573-5.574 MHz, 5.574-5.575 MHz, 5.575-5.576 MHz, 5.576-5.577 MHz, 5.577-5.578 MHz, 5.578-5.579 MHz, 5.579-5.580 MHz, 5.580-5.581 MHz, 5.581-5.582 MHz, 5.582-5.583 MHz, 5.583-5.584 MHz, 5.584-5.585 MHz, 5.585-5.586 MHz, 5.586-5.587 MHz, 5.587-5.588 MHz, 5.588-5.589 MHz, 5.589-5.590 MHz, 5.590-5.591 MHz, 5.591-5.592 MHz, 5.592-5.593 MHz, 5.593-5.594 MHz, 5.594-5.595 MHz, 5.595-5.596 MHz, 5.596-5.597 MHz, 5.597-5.598 MHz, 5.598-5.599 MHz, 5.599-5.600



AN. DIREKTUR JENDERAL SUMBER DAYA DAN PERANGKAT POS DAN INFORMATIKA
DIREKTUR OPERASI SUMBER DAYA

DIRECTORATE GENERAL OF RESOURCES MANAGEMENT AND EQUIPMENT STANDARDS OF POSTS
AND INFORMATION TECHNOLOGY
DIRECTOR OF OPERATIONS OF RESOURCES

TTS

DWI HARYOKO

1. Melakukan penilaian
2. Dokumen ISO ini merupakan dokumen resmi yang berbentuk elektronik
3. Hasil penilaian dokumen ini akan dipakai selanjutnya
4. Masa berlaku ISO ini 5 tahun sejak tanggal ditandatangani dan disertai dengan tanda tangan oleh Bapak perwira yang bertanggung jawab mengeluarkan perintahannya penilaian hasil ISO
5. dari manajemen perusahaan dengan tanda tangan
6. Surat Pemberitahuan Penerapan dan Pelaksanaan Standart ISO 9001:2015
7. Penggunaan ISO 9001 harus selalu dengan PR Aritas 5.32 ITSI-R M 141-B Annex 5, Appendix 12.05.07, PERMEN KOMINFO 14/2016
8. Penilaian hasil pengujian ISO 9001 akan dilakukan setiap 5 tahun berdasarkan ketentuan dalam ketentuan



PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

PERIZINAN BERUSAHA BERBASIS RISIKO
NOMOR INDUK BERUSAHA: 1233000111837

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, Pemerintah Republik Indonesia memberikan Nomor Induk Berusaha (NIB) kepada:

1. Nama Perusahaan : Nelayan YAKABAN JASA JALAN INDONESIA
2. Alamat Kantor : JALAN PLN AIRPORT SENTRAL, Kel. Sentral Kota, Kec. Sentral, Kab. Jayapura, Provinsi Papua.
Kode Pos: 96352
3. No. Telepon : 0867 9810 94
Email : sendy_nuproho@yahoo.com / nscapton@yahoo.org
4. Status Perusahaan Model : PUDN
5. Kode Klasifikasi Baku Lajangian Usaha Indonesia (KBLI) : 11111 Lampiran
6. Sifat Usaha : Usaha NIlai

NIB ini berlaku di seluruh wilayah Republik Indonesia selama memperoleh kreditan usaha dan berlaku sebagai Angka Pengenal Impor (APIPI), hak akses kelembagaan, pendekatan kelembagaan jaminan sosial ketenagakerjaan dan jaminan sosial ketenagakerjaan, serta bukti pemerintahan laporan pertama Wajib Lapor Ketenagakerjaan di Perusahaan (WLKP).

Diterbitkan di Jakarta, tanggal 10 Januari 2021

Menaker
Kepala Badan Koordinasi Perusahaan Model.



Dilantatkan secara elektronik

Diketahui tanggal: 10 September 2021

1. Dokumen ini dibuatkan dalam CDR berdasarkan data dan Peraturan Perundang-undangan
Peraturan Perundang-undangan
Dokumen ini belum mendapat persetujuan resmi.
Dokumen ini tidak dibuatkan secara otomatis menggunakan certifikat digital yang dikeluarkan oleh BKKPNB
2. CDR ini dapat diakses oleh pihak-pihak yang memiliki izin CDR mengacu pada peraturan



Dokumen Revisi NIB

78 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

SERTIFIKAT

Oberton Repala

Firnoyoso

Sebagai Peserta dalam kegiatan:

Launching 2021 Year of Security Culture

Yang diselenggarakan oleh:

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Pada tanggal 4 Maret 2021



Dokumen Sosialisasi

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik 79



Dokumen Mekanik

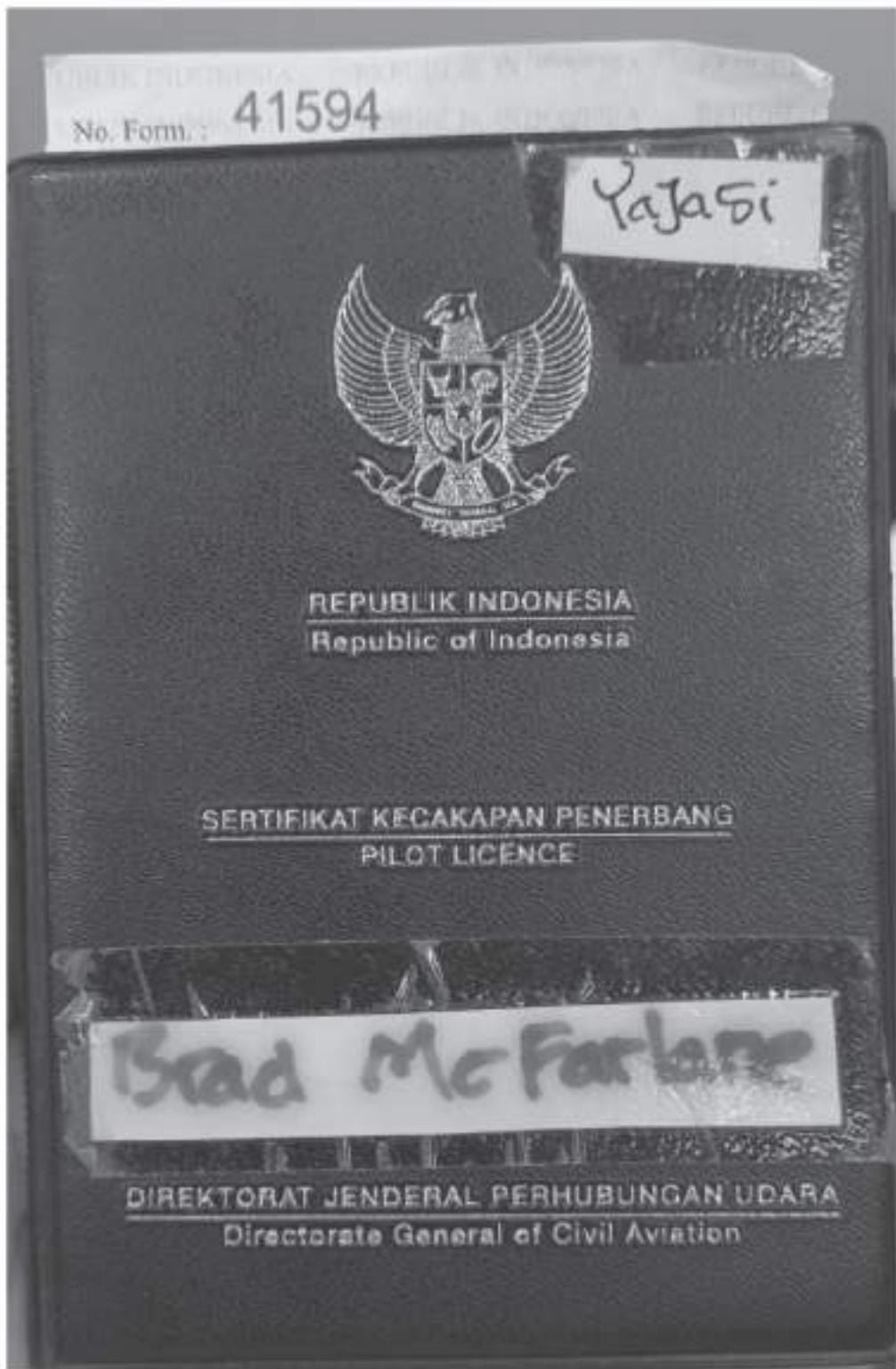
80 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





Dokumen Surat Izin Perawatan Pesawat (AMEL)

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik 81



Pilot licence yang harus dimiliki oleh setiap pilot termasuk para pilot YAJASI



SERTIFIKAT PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA OPERATING CERTIFICATE



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA

Ministry of Transportation
Directorate General of Civil Aviation

OC Number:
91-005

Expiry date:
This Certificate unless
amended, suspended, or
revoked, shall continue in
effect indefinitely

YAYASAN JASA AVIASI INDONESIA

Operator Address:
Jl. PLN Airport Sentani, Sentani
Papua 99352
INDONESIA

Telephone : +62 967 591094

Fax : +62 967 591098

Email : reception@yajaasi.org

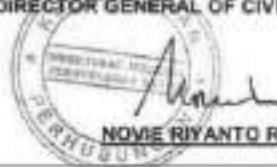
OPERATIONAL POINTS OF
CONTACT

Name : Frans Sahureka
Position : Director
Phone : +62 967 591094
+62 812 1670 301
Facsimile : +62 967 591098
Email : frans_sahureka@yajaasi.org

Pursuant to the Aviation Act Number 1 Year 2009 of the Republic of Indonesia, this certificate certifies that **YAYASAN JASA AVIASI INDONESIA** is authorized to perform non commercial air transportation, as defined in the attached Authorization, Condition and Limitations, in accordance with the operation manual and the applicable Civil Aviation Safety Regulations.

Date of first issue:
14 Juli 2009

Jakarta, 23 September 2021
DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION



DGCA Form No. 91-06 (Oct 2017)

Dokumen Operasional OC-91

Sayap Burung Besi Pembawa Kalbar Baik

83



CERTIFICATE OF INSURANCE

Is to certify to:

To Whom it may Concern

That the following policy or policies have been issued to:

JAARS, Inc. & as endorsed to Yajasi Jasa Aviation
Indonesia (Yajasi Aviation) PO Box 248
Waxhaw, NC 28173-0248

Aircraft Policy Number	ACGA-FL-00138-03		
Policy Period:	August 28, 2020 to August 29, 2021		
Insurance Company	Falls Lake National Insurance Company		

Aircraft Liability Coverages	Each Person	Medical Expense	Limits of Liability Each Occurrence
Coverage D: Bodily Injury and Property Damage Liability - Combined Single Limit Including Passenger Liability and Third Parties for both All Risk, Baggage and War Risk Coverage	\$500,000	\$50,000 Any one person	\$5,000,000

Physical Damage Coverage: All Risks, Ground & IN-FLIGHT
Worldwide Territory - Including Indonesia
Liability War Risk

Registration Number	Year	Make & Model	Seating	Deductible Not-in-Motion	Deductible Ingestion In-Motion	Hull Value
PK-UCI	1998	Platus PC-9B2-H-4	1+10	\$15,000	\$15,000	\$1,800,000

Additional Agreements: Evidence of Coverage Only
Coverage under this policy indemnifies the Named Insured for any reasonable expenses which the Insured becomes legally
obligated to pay in respect of any public inquiry or inquiry by the Federal Aviation Administration or any other relevant authority into
an occurrence involving an aircraft insured hereunder. The insurance provided shall be limited to and not exceed 10% of the
stated insured value. If there is no coverage for the aircraft under physical damage then no coverage will be provided under
this policy.

Notwithstanding any requirements, terms or conditions of any contract or other document with respect to which the Certificate may be
issued or may pertain, the insurance afforded by the policy(ies) described herein is subject to all the terms, conditions and exclusions of
such policy.

The Aviation managers have made provisions to give the Certificate Holder 30 days notice of cancellation (10 days for non-payment of
premium) of any policy above. But, the Aviation managers assume no responsibility for failure to provide such notice.

THIS CERTIFICATE DOES NOT ALTER OR CHANGE IN ANY WAY THE ACTUAL COVERAGES PROVIDED BY THE POLICY(IES)
SPECIFIED ABOVE.

Certificate issued by: Air Centurion Insurance Services, Inc.

Date issued: September 1, 2020


Jason R. Niemela, President

Certificate No: 3

Dokumen Asuransi



BADAN NASIONAL PENCARIAN DAN PERTOLONGAN

Jl. Angkasa Blok B. 15
Kav. 2 - 3 Jakarta 10720
<http://www.besarnas.go.id>
E-mail : besarnas@besarnas.go.id

Tel. (021) 65701116 / 65867510
Fax (021) 85701152
Emergency 115 - (021) 65867511
Emergency Fax (021) 65867512

BASARNAS

REGISTRASI ELT 400 MHZ
REGISTRATION OF ELT 400 MHZ

No. : KOM.02.02/ELT/227/2020 Befreiungsschein : 22 September 2024

1. Data ELT		DLT 00000000000000000000000000000000	Valid until	
ELT Data	DLT No	CIA64B7E63CBABL	15.09.2024	
Periodic Maintenance	Periodic Maintenance	Part 145, Section 145.300	No. Perizinan Tipe Pesawat-Bantuan Cessna 172N Tipe Approval No.	
No. Model	Model No.	Revised 420 AF	Tgl Kadaluwarsa Bantuan Revised date of Authority	
Registration	Registration ELT ELT Registration	Registration, Telephone, atau Kependidikan		
1. Data Pemilik Operator	Name Name	Tasya Juna Putri Indonesia	Sex Gender	male@male@male@mail.com
Owner/Operator Data	Alamat Mail Address	Jl. BIA Airport Pantai Jagakarsa Depok Indonesia	Fix Mobile Fax E-mail	(021) 3302888 (021) 3302888 (021) 3302888
4. Data Pesawat Aircraft Data	Registration Number Aircraft Registration	PK-000	Serial Number Account Identification	PK-00000000000000000000000000000000
	Call Sign Pesawat Aircraft Call Sign	PK-000	Model	PC-12/UT
	Passenger Penger	Non-Commercial	Aircraft Vessel	Non-Public
	Usage Type	Training-Testing, Multi-Role	Maximal Tarek, Dukuk Seating Capacity	10. Penumpang
	Size Type		Passenger Seats Adui Occupant Berat Maxima	10F + 1P 1000 kg
	Data Tambahan Additional Data			HALY JAYAPURA, PARIS 100000000000000000000000000000000
5. Data Kontak Darurat Emergency Contact Data	Name, Nomor Telepon (Jika Umum) Name of Primary & Altur Emergency Contact	Nama, Nomor Telepon (Jika Umum) Name of Secondary & Altur Emergency Contact		
	Surat Tanda Signature	Surat Tanda Signature		
	Tempat Resah Home Telephone			
	Nomor Telepon Telephone Number	086171591384		
	Tempat Kantor Work Telephone			
	Nomor Telepon Telephone Number	08334897725		
	Tempat Address			
	Tempat Address	08124428811		
	Tempat Address			
	Tempat Address			
<p>Penulis Pesawat Undang Wajib melaporkan kepada Badan Nasional Pencarian dan Penyelenggara dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> Surat Keberangkatan Register akan berlaku 1 bulan sejak saat tanda tangan diatas dilakukan Tentang perubahan Data ELT, Data Pemilik, Data Pesawat dan Data Kontak Darurat Melaksanakan Uji Fungsional ELT 1 (satu) tahun sekali <p>Surat Keberangkatan ini dilaporkan tidak berlaku apabila:</p> <ol style="list-style-type: none"> Kemungkinan Pesawat Undang Wajib dilantanggalkan ke situs lain Pesawat Undang Wajib tidak beroperasi 				
 Badan Nasional Pencarian dan Penyelenggara Direktorat Jenderal Konsulasi September 2020				

Dokumen ELT

Sayap Burung Besi Pembawa Kalbar Baik 85



MINISTRY OF TRANSPORTATION
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION
Office Complex Soekarno-Hatta International Airport, C3 St., Tangerang, Banten-Indonesia
Tel.: (+6221) 225 66288, (+6221) 256 08887 Fax.: (+6221) 225 66399
Website: www.dephub.go.id; e-mail: diao_dgca@depribu.go.id

FLIGHT TRAINING DEVICES QUALIFICATION CERTIFICATE

No.: **STD/60-080**

It is hereby certified that:

Flight Training Devices Type : **FTD DCX MAX**

Serial Number : **2560**

Installed on : **PT YAVASAN JASA AVIASI INDONESIA**
JL PLN Bandara Sentani Papua Kode Pos 99352
INDONESIA

Has satisfied the Qualification Level 4 (Four) requirements as prescribed in the Civil Aviation Safety Regulation (CASR) Part 60, and has approved as synthetic training devices and authorized for used in accordance with the conditions and limitations contained in its approved Flight Training Devices Specifications as attached

This approval is not transferable and shall continue until expired, unless cancelled, suspended or revoked by the Director General; and any major change in the basic facilities, or in the location thereof, shall immediately be reported to the Director General.



Expiry Date :
27 September 2021

DGCA Form No. 60-02-FTD (06/2017)

Dokumen Simulator

86 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



<p>REPUBLIC OF INDONESIA République d'Indonésie KEMENTERIAN PERHUBUNGAN Ministry of Transportation DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA Directorate General of Civil Aviation DIREKTORAT KELAKUANAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA Directorate of Airworthiness and Aircraft Operations SERTIFIKAT PENDAFTARAN (Certificate of Registration)</p>		1. No. Pendaftaran (Registration Number) 2402
2. Tanda Nama/Logo dan Pendaftaran (Mark and Registration Marks) PK-UCG	3. Posisi Pendaftaran dan Tanda Pengenal Pesawat Udara (Registration and Aircraft's Identification of Aircraft) Platpus Aircraft Limited PO-12/47	4. Nomor Seri Pesawat Udara (Aircraft Serial Number) 795
5. Nama pemilik (Name of Owner) 6. Alamat Pemilik (Address of Owner) YAYASAN JASA AVIASI (Yajaasi) Jl. PLN Airport Sentani, Jayapura, Papua		
7. Yang berikut tanda dibuat di atas menunjukkan bahwa pesawat udara tersebut di atas telah diakui dalam Daftar Pesawat Udara Republik Indonesia. Sesuai dengan Perjanjian Internasional 7 Desember 1944, Undang-Undang Republik Indonesia No. 7 Tahun 2009 tentang Peraturan Perundang-undangan Pesawat Udara dan Peraturan Perundang-undangan Sipil (PPPS) yang berlaku. It is hereby certified that the above described aircraft has been registered in the Civil Aircraft Register of the Republic of Indonesia in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944, the Law of the Republic of Indonesia No. 7 Year 2009 and applicable Civil Aviation Safety Regulations (CASR).		
8. Tanggal Dibuat (Date of Issue) 20 Juli 2020	9. KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA (Directorate General of Civil Aviation) PENGAWAS PESAWAT UDARA PENGAWAS PESAWAT UDARA DADDIK KONAR	
10. Berikut ditulis (Handwritten) 29 Juli 2023	Tanda tangan (Signature) Sayap Burung Besi Pembawa Kalbar Baik	

Dokumen Sertifikat Pendaftaran



<p>REPUBLIC OF INDONESIA République d'Indonésie KEMENTERIAN PERHUBUNGAN Ministry of Transportation DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA Directorate General of Civil Aviation</p> <p>SERTIFIKAT KELAIKUDARAAN STANDARD (Standard Certificate of Airworthiness)</p>			1. Nomor Perizinan Registration Number 4332
2. Tanda Pengenal dan Penulisan: Identical and Written same: PK-UCM	3. Tipe, Penulisan dan Spesifikasi Pesawat: Type, Written and Specification of Aircraft Cessna Aircraft Company 208	4. Nomor Catatan/Cat. Serial Log Number 20800048	
5. Kelas: Class: NORMAL			
<p>1. Sertifikat Kelaikudaraan ini dikeluarkan berdasarkan Komitmen Jenderal Perhubungan Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang Penanggulangan Terhadap Kecelakaan Pesawat (GK-PKP) yang diambil, yang berangkat berdasarkan peraturan yang berlaku dengan ketentuan operasional yang ditentukan tadi.</p> <p>The Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Commitment of the General Director of Transport of Indonesia No. 1 of 2022 concerning the Prevention of Aircraft Accidents (GK-PKP) which is based on the applicable regulations with operational requirements that are determined.</p>			
<p>6. Orang Pelaku: Issuer: None</p>			
7. Tanggal Date of Issue: 18 November 2022			
8. Berlaku Valid Date: 17 November 2023			

Dokumen Sertifikat Kelaikudaraan Standard



Foto bersama Organ dan Staf YAJASI pada HUT ke-25 YAJASI di Sentani, Papua
(dok. Firnoyoso)



Sayap Burung Besi Pembawa Kalbar Baik 89



Direktur JAARS menerima replika pesawat YAJASI di ulang tahun YAJASI ke-25 di Sentani, Papua (dok. Fimoyoso)





Organ Yayasan dan Pimpinan Operasional YAJASI pada April 2022 (dok. Firnayosa)



Sekretaris Daerah Papua Barat menerima plakat saat ultah YAJASI ke-25 (dok. Firnoyoso)



92 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik



Armada



Hello Courier 1976 - 2012

PK-UCA PK-UCB PK-UCD PK-JAA



Hiller 1977 - 1990

PK-UCH



Piper Aztec 1986 - 2007

PK-UCC PK-UPD



Pilatus PC-6 2004 - Sekarang

PK-UCE PK-UCF PK-UCI PK-UCJ PK-UCL



Pilatus PC-12 2007 - Sekarang

PK-UCG





ERA 90

YAJASI Lahir 1993



Pendiri dan board YAJASI



Penerbangan PK-UPD
di daerah Puncak Jaya
(tampak salju di atas
gunung Cartenzs)



Pilot Indonesia pertama
YAJASI, captain
Darsono Wijatmiko



Evakuasi pasien pasca operasi

Pilot Nata Gaudia mengemudi



ERA 2000

Pesawat Turbin pertama Pilatus PC-6 tiba di YAJASI.



PK-UCG 2004



PK-UCG 2005



PK-UCG 2006



PK-UCG 2007

Hiller ditugaskan di Fakultas Teknik Uncen Waena



Dedikasi Alkitab di suku Bawui 2009



Pilot Jeff Ron Sohilait Solo Pilatus PC6



Bapak Agus Muniagasi mendoakan peletakan batu pertama pembangunan Hangar YAJASI



Lampiran 1

Susunan Organ Yayasan Jasa Aviasi Indonesia (YAJASI) Tahun 2020-2025

PEMBINA

Ketua : Oyang Amos Seseray
Anggota : Thomas Wesly Beekman
Darsono Wijatmiko
Agus Irianto Sumule

PENGURUS:

Ketua : Agustinus Maniagasi
Sekretaris : Firnayoso
Bendahara : Zintia Tatorina Rama
Anggota : Evenly Simon
Joseph Kristianto

PENGAWAS:

Ketua : Agus Mujiono
Anggota : Keith Duane Betsch





Lampiran 2

Direktur Operasional Penerbangan YAJASI dari masa ke masa

Tahun 1993 – 1996	Agustinus Maniagasi
Tahun 1996 – 2000	Andreas Hendrik Sarioa (alm.)
Tahun 2000 – 2005	Agustinus Maniagasi
Tahun 2005 – 2007	Darsono Wijatmiko
Tahun 2007 – 2017	Raemon Salmon
Tahun 2017 – sekarang	Frans Sahureka

Lampiran 3

Peta Pelayanan YAJASI





Penulis

38

Firnoyoso lahir di Dukuh Jerukrejo, Desa Banyumanis, Kec. Donorojo, Kab.Jepara Jawa Tengah pada 13 Maret 1957. Setelah lulus SMA Bopkri Pati, ia melanjutkan pendidikan ke Sekolah Tinggi Pengembangan Sosial (STPS) di Malang. Selepas itu, mengikuti program IVEP (International Visitor Exchange Program), dari MCC (Mennonite Central Committee) selama 1 tahun (1983-1984) di USA dan Canada.

Kemudian anak keempat Pdt. (Em) Sabdono dan Harianingsih ini bekerja di Jakarta. Tahun 1985, ia menikah dan dikaruniai dua orang putri. Salah satu diantaranya telah menikah dan memberikan dua cucu padanya. Mulai mengajar di STTELA (Sekolah Tinggi Teologi Elohim Indonesia) sejak tahun 1998. Mata kuliah yang diampunya adalah Kepemimpinan Kristen, Misiologi Kontekstual, serta Teologi Oikomene.

Agustus 2000, ia lulus dari STT Cipanas (Program M.Div konsentrasi bidang misi). Di tahun 2007, mengikuti Program Tarining Kepemimpinan Kristen oleh Haggai Institute di Maui Hawaii USA selama 1 bulan. Berlanjut Maret 2013, lulus dari STT I-3 Batu Jawa Timur (Program M.Th Paskon). Pada September 2013, ia juga lulus dari STT Jaffray Jakarta (Program M.Th Teologi Praktika dalam Kepemimpinan Kristen). Ia telah terlibat dalam pelayanan YAJASI, bahkan sebelum YAJASI lahir. Ia meminta Fanny untuk terlibat dalam proses penulisan buku ini setelah bekerja sama dalam penulisan buku Misionaris Lokal di Gunung Muria (2021).

98

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





7

Fanny Lesmana lulus dari Program Magister Media dan Komunikasi Universitas Airlangga⁴⁷ Surabaya, Fanny bergabung menjadi dosen tetap di Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Kristen Petra hingga kini. Usai menyelesaikan Program Doktor Ilmu Sosial di Universitas Airlangga Surabaya, Fanny terus menulis. Bahkan pada masa pandemi Covid-19, Fanny semakin akrab dengan laptopnya. Salah satu buku terakhirnya ditulis bersama sahabatnya, Asthararianty, yakni Kisah Senyap Inyo (2021). Selain menulis buku biografi, Fanny juga menulis dua buku teks dari mata kuliah yang diampunya yakni **Feature, Tulisan Jurnalistik yang Kreatif (2017)** dan **Nawala, Proses dan Produksinya (2019)**, yang ditulisnya keroyokan dengan Asthararianty. Sebagai co-writer dari buku ini, Fanny telah mengunjungi markas YAJASI di Sentani, Papua, dalam sebuah misi pribadi. Fanny melihat kesempatan menulis buku ini sebagai sebuah pelayanan yang Tuhan letakkan dalam dirinya.

99

1

Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik





100 1 Sayap Burung Besi Pembawa Kabar Baik

desain isi buku yajasi 18 maret.indd 100



3/24/2023 6:02:04 PM

Fanny Lesmana_30 tahun Yajasi

ORIGINALITY REPORT

SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS
<hr/>			
7 %	7 %	1 %	1 %
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS
<hr/>			
PRIMARY SOURCES			
1	misi.sabda.org Internet Source		3 %
2	www.yajasi.org Internet Source		<1 %
3	alkitab.mobi Internet Source		<1 %
4	www.renunganharianonline.com Internet Source		<1 %
5	family-blessing.blogspot.com Internet Source		<1 %
6	murid.co Internet Source		<1 %
7	pt.scribd.com Internet Source		<1 %
8	www.scribd.com Internet Source		<1 %
9	www.investigasibhayangkara.com Internet Source		<1 %
10	penerbiteureka.com Internet Source		<1 %
11	Nofah Ridho, Nur Makkie Perdana Kusuma. "Analisis Pengawasan Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I Kelas Utama terhadap Penetapan Harga Tarif Tiket oleh Maskapai Lion Mentari		<1 %

Airlines", El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam, 2023

Publication

12	repository.usd.ac.id	<1 %
13	tabloidsimtanhpapua.blogspot.com	<1 %
14	www.bethelic.com	<1 %
15	blamakassar.e-journal.id	<1 %
16	id.m.wikiquote.org	<1 %
17	repository.petra.ac.id	<1 %
18	bpiw.pu.go.id	<1 %
19	repository.untag-sby.ac.id	<1 %
20	www.detikawanua.com	<1 %
21	bigbiblebook5.wordpress.com	<1 %
22	dermawisatabaen67.wordpress.com	<1 %
23	formiindonesia.org	<1 %
24	angkasa.co.id	<1 %
25	eprints.binus.ac.id	<1 %

26	es.scribd.com	<1 %
Internet Source		
27	id.scribd.com	<1 %
Internet Source		
28	idr.uin-antasari.ac.id	<1 %
Internet Source		
29	pinsarindonesia.com	<1 %
Internet Source		
30	repository.upi.edu	<1 %
Internet Source		
31	www.mtm.org.sg	<1 %
Internet Source		
32	Listyawati, Peni Rinda. "Rekonstruksi Regulasi Corporate Social Responsibility Berbasis Asas Ta'Awun", Universitas Islam Sultan Agung (Indonesia), 2023	<1 %
Publication		
33	anchor.fm	<1 %
Internet Source		
34	arhiefstyle87.wordpress.com	<1 %
Internet Source		
35	ekspedisi-sby.blogspot.com	<1 %
Internet Source		
36	hkpserpong.org	<1 %
Internet Source		
37	id.123dok.com	<1 %
Internet Source		
38	id.alongwalker.co	<1 %
Internet Source		
39	id.unionpedia.org	<1 %
Internet Source		

40	ikp31suardana.blogspot.com	<1 %
41	nanangbasukisantoso.wordpress.com	<1 %
42	pasulukanlokagandasasmita.com	<1 %
43	perjumpaan-kreatif.com	<1 %
44	repository.unair.ac.id	<1 %
45	rumahbloggerestj.blogspot.com	<1 %
46	sites.google.com	<1 %
47	www.coursehero.com	<1 %
48	www.yovisasa.com	<1 %
49	Dowling. Encyclopedia of Religious and Spiritual Development	<1 %

Exclude quotes

On

Exclude matches

Off

Exclude bibliography

On