

**OPTIMALISASI PENEMPATAN *GROUND SUPPORT*
EQUIPMENT DI *EQUIPMENT PARKING AREA*
BANDAR UDARA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Mei – 4 Juli 2025**



Disusun oleh:

CECILIA RIJA MANGGITA S
NIT. 30622006

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**OPTIMALISASI PENEMPATAN *GROUND SUPPORT
EQUIPMENT* DI *EQUIPMENT PARKING AREA*
BANDAR UDARA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Mei – 4 Juli 2025**



Disusun oleh:

CECILIA RIJA MANGGITA S
NIT. 30622006

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PENEMPATAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI *EQUIPMENT PARKING AREA* BANDAR UDARA

Oleh:
CECILIA RIJA MANGGITA S
NIT. 30622006

Program DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian *On the Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Supervisor OJT



PEPY AJL, S.PD., MM
NIK. 300898

Dosen Pembimbing



LADY SILK MOONLIGHT, S.KOM, MT
NIP. 19871109 200912 2 002

Mengetahui,
Station Manager PT Citilink Indonesia
Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta
Cengkareng



RUDI
NIK. 301132

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 30 bulan Juni tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

Ketua

PEPY A., S.PD., MM
NIK. 300898

Sekretaris

GUSPRIADY
NIK. 302767

Anggota

LADY SILK M. S.KOM, MT.
NIP. 19871109 200912 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara

LADY SILK MOONLIGHT, S.KOM, MT.
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, Sumber kekuatan dan kasih yang setia, berkat penyertaanNya sebagai garda terdepan, penulis dilindungi, dikuatkan, dan diberi keamanan hingga Laporan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Soekarno-Hatta Tangerang ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari (*daily work*) dalam pelaksanaan tugas yang merupakan tanggungjawabnya selama melaksanakan OJT yang wajib disusun oleh siswa yang melaksanakan OJT dan salah satu syarat penilaian yang harus dipenuhi sebelum pelaksanaan *performance check*.

Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini, terutama kepada:

1. Tuhan Yesus Kristus
2. Kedua Orang Tua, atas doa, dukungan tiada henti, motivasi, serta bantuan dalam proses penyusunan laporan; Abangda Julius, atas kebersamaan penuh semangat, dukungan moril, serta ajakan yang menjadi penyemangat di tengah rutinitas OJT; dan Adinda Jane, sebagai *support system* penulis
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E, M.T., Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, MT., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara dan pembimbing *On the Job Training*
5. Seluruh karyawan dinas PT Citilink Indonesia Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Tangerang yang selalu memberikan ilmu dan bimbingan
6. Seluruh Dosen dan Civitas Akademika Progam Studi DIII Manajemen Transportasi Udara
7. Rekan-rekan dinas *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, atas kebersamaan dan kerjasamanya
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan *On the Job Training* (OJT) dan selama membuat laporan *On the Job Training* (OJT).

Penulis menyadari keterbatasan kemampuan waktu dalam penyusunan. Semoga buku laporan ini dapat memberikan manfaat dan mohon maaf apabila terdapat kesalahan, kekurangan dalam penulisan laporan ini. Saran dan kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Tangerang, 24 Mei 2025

Cecilia Rija Manggita S
NIT. 30622006



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat PT. Citilink Indonesia	4
2.2 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.....	6
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	8
BAB III TINJAUAN TEORI.....	9
3.1 Bandar Udara	9
3.2 Apron	10
3.3 <i>Ground Support Equipment</i> (GSE).....	10
3.4 <i>Ground Handling</i>	11
3.5 <i>Equipment Parking Area</i> (EPA).....	12
BAB IV PELAKSANAAN OJT	13
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	13
4.1.1 <i>Customer Service</i>	13
4.1.2 <i>Check-In Counter</i> (CIC).....	15
4.1.3 FLOP.....	17
4.1.4 <i>Ground Handling</i>	18
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT.....	19
4.3 Permasalahan	19
4.4 Penyelesaian Masalah	20
BAB V PENUTUP.....	21
5.1 Kesimpulan	21
5.2 Saran	22
DAFTAR PUSTAKA	26

DAFTAR LAMPIRAN	27
-----------------------	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Struktur Organisasi	8
Gambar 4.1 <i>Customer Service</i>	14
Gambar 4.2 <i>Counter Check-In</i>	17
Gambar 4.3 FLOP.....	18
Gambar 4.4 <i>Ground Handling</i>	19
Gambar 4.5 Permasalahan GSE.....	21



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan <i>On the Job Training</i>	27
Lampiran 2 Jadwal <i>On the Job Training</i>	28



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu sekolah tinggi kedinasan yang berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan yang bertugas menyelenggarakan program pendidikan profesional khususnya di bidang penerbangan. Sesuai dengan visi dari Politeknik Penerbangan Surabaya yaitu menjadi perguruan tinggi vokasi yang unggul, menghasilkan lulusan yang kompeten di bidang penerbangan, serta mampu bersaing secara nasional dan global. Maka dari itu, diselenggarakannya pendidikan dan pelatihan penerbangan untuk menghasilkan insan penerbangan yang senantiasa memegang teguh Lima Citra Manusia Perhubungan dalam memberikan pelayanan jasa yang baik kepada masyarakat.

Praktik Kerja Lapangan/PKL (*On the Job Training/OJT*) adalah Latihan kerja mengaplikasikan pengetahuan dan ilmu yang di dapat selama menjalani Pendidikan program studi Manajemen Transportasi Udara sesuai dengan tingkat program studi masing-masing selama waktu yang ditetapkan. Politeknik Penerbangan Surabaya memfasilitasi Mahasiswa Manajemen Transportasi udara untuk melaksanakan *On the Job Training* sesuai dengan ilmu yang didapatkan serta mengaplikasikannya dalam bentuk praktik bekerja agar kelak para Mahasiswa yang telah dinyatakan lulus dapat dengan segera menyesuaikan diri dengan lingkungan kerjanya.

Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* merupakan salah satu kegiatan Mahasiswa Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertujuan untuk memperdalam ilmu lapangan yang telah diberikan secara materi yang tertuang dalam kurikulum Manajemen Transportasi Udara agar mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil tanggap dan ahli sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

Pelaksanaan *On the Job Training* ini dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya yaitu Maskapai Citilink

Station Cengkareng Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Tangerang pada kurun waktu 06 Mei 2025 – 04 Juli 2025. *On the Job Training* merupakan kurikulum yang wajib dilaksanakan oleh semua Mahasiswa untuk melakukan pengukuran terhadap setiap Mahasiswa dalam melaksanakan praktik kerja langsung serta memberikan pengalaman kerja dimana setelah menempuh pendidikan akan dihadapkan dalam lingkungan kerja yang sedemikian rupa. Melalui pelaksanaan *On the Job Training* selama 2 bulan ini diharapkan para Mahasiswa mampu menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori yang dilaksanakan didalam kelas atau laboratorium kemudian dipraktikkan dengan situasi yang sebenarnya di lapangan.

Dengan adanya praktik kerja lapangan ini, nantinya diharapkan dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mampu mengembangkan daya pikir serta melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan yang kompleks yang dapat timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On The Job Training*. Dengan melakukan analisa serta mengambil keputusan yang tepat, cepat serta dapat dipertanggungjawabkan dalam melaksanakan tugas pemberian pada layanan transportasi udara.

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Adapun manfaat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Agar Mahasiswa *On the Job Training* memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang di hadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
2. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional maskapai penerbangan dengan baik dan benar.
3. Mengetahui segala bentuk kegiatan yang dilakukan pada unit kerja dibidang pelayanan maskapai.
4. Menumbuhkan pola pikir yang kritis.
5. Membangun karakter Mahasiswa dalam hal berkomunikasi, bersosialisasi, dan berkoordinasi dalam dunia kerja.

Adapun maksud pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Mengaplikasikan ilmu pengetahuan secara nyata di lapangan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Mengetahui segala bentuk kegiatan yang dilakukan pada unit kerja dibidang pelayanan maskapai.
3. Melatih kerjasama Mahasiswa dengan personel lain, maupun pada unit-unit yang lain.
4. Membentuk kemampuan Mahasiswa dalam berkomunikasi pada materi / substitusi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).
5. Melatih ketanggapan Mahasiswa dalam menghadapi permasalahan yang ada di lingkungan *On the Job Training (OJT)*.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat PT. Citilink Indonesia

PT Citilink Indonesia beroperasi sebagai Unit Bisnis Strategis Garuda sejak 16 Juli 2001, memulai layanannya dengan rute Jakarta-Surabaya menggunakan armada Fokker F28. Pada fase awal, peran Citilink terbatas sebagai pendukung pengembangan merek induknya, Garuda Indonesia, yang berfokus pada pasar maskapai *full-service*. Namun, transformasi signifikan terjadi pada tahun 2012 ketika Citilink memperoleh Sertifikat Operator Udara pada 22 Juni 2012, yang menandai kemandiriannya sebagai maskapai *low-cost carrier* di bawah naungan Garuda Indonesia Group. Perubahan status ini diikuti dengan modernisasi armada menggunakan pesawat A320, *rebranding* menyeluruh (termasuk logo, *livery*, dan seragam awak kabin), serta implementasi system manajemen operasional yang lebih efisien.

Perkembangan operasional Citilink mengalami percepatan pada tahun 2014 dengan menjadi maskapai pertama yang beroperasi komersial di Bandara Halim Perdanakusuma, Jakarta. Komitmen terhadap kualitas layanan dan keselamatan penerbangan diwujudkan melalui perolehan sertifikasi ISO 9001:2015 untuk manajemen penundaan penerbangan pada tahun 2015, serta pemenuhan standar keselamatan penerbangan Uni Eropa pada tahun 2016. Inovasi teknologi diimplementasikan melalui pengintegrasian armada berteknologi mutakhir, seperti 49 pesawat Airbus A320NEO (2017), 7 pesawat ATR72-600, 2 pesawat Airbus A330-900NEO (2019) serta 1 pesawat Boeing 737, yang meningkatkan kapasitas operasional baik untuk rute *domestic* maupun internasional.

Ekspansi pasar internasional dimulai pada tahun 2017 dengan pembukaan rute ke Dili, Timor Leste, diikuti perluasan ke Kuala Lumpur, Penang, Phnom Penh, Perth, Melbourne (Avalon), dan Jeddah pada periode 2018-2020. Prestasi Citilink dalam kualitas layanan diakui melalui sejumlah penghargaan bergengsi,

termasuk *Best Low-Cost Carrier Airlines-Asia* dari TripAdvisor (2018,2020) dan predikat *4-Star Low-Cost Airline* dari Skytrax dan APEX. Pada masa pandemic COVID-19, Citilink menonjol sebagai salah satu dari 15 maskapai global yang meraih *5-Star COVID-19 Airline Safety Rating* dari Skytrax pada tahun 2021, sekaligus masuk dalam kategori *Top 100 Airlines* dan *Top 8 LCC-Asia* dalam ajang *World Airline Awards* 2021.

Di bidang keberlanjutan pada tahun 2022, Citilink menunjukkan tanggung jawab lingkungan melalui program penanaman 1000 bibit mangrove di Pesisir Untia, Makassar. Pada tahun 2023, perluasan jaringan internasional dilakukan dengan pembukaan rute ke Papua Nugini, sementara optimalisasi infrastruktur diwujudkan melalui pemindahan operasional Bandung ke Bandara Kertajati. Citilink juga konsisten meraih pengakuan global, dengan tiga penghargaan dalam *Skytrax World Airlines Awards* (2022-2023), yang memperkuat posisinya sebagai LCC terdepan di Kawasan Asia Tenggara.

Adapun visi dan misi dari PT. Citilink Indonesia, yakni:

1. Visi

“Menjadi sebuah maskapai penerbangan berbiaya rendah berkelas dunia dengan profitabilitas yang berkelanjutan dan menjadi perusahaan paling diminati bagi pencari kerja di Indonesia”.

2. Misi

“Meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan menyediakan jasa layanan transportasi udara yang bebas kerumitan dengan kehandalan yang tinggi dan keamanan penerbangan berstandar internasional serta sentuhan layanan bercirikan keramahtamahan Indonesia”.

3. Arti Logo dan Warna



a. Warna hijau yang diadopsi Citilink merupakan perpaduan antara penyegaran dan ramah lingkungan. Kolaborasi hijau, putih dan kuning,

menjelaskan Citilink memberikan kesan young, fun, dan dynamic.

- b. Selain itu, warna hijau tersebut memberikan kesan segar pada lini bisnis perusahaan yang memberikan suatu ketegasan.
- c. Warna korporat Citilink ini diharapkan dapat diterima dalam segala segmen.
- 4. Nilai dan Budaya Perusahaan
 - a. *Simple*, Memberi kemudahan pelayanan kepada internal dan eksternal Citilink dengan mengedepankan inovasi dan adaptif terhadap perubahan. Perilaku utamanya adalah Inovatif - Adaptif – Mudah.
 - b. *Prompt*, Menjadi insan yang fokus pada solusi dengan menunjukkan sikap proaktif berlandaskan kepada integritas. Perilaku utamanya adalah Proaktif - Integritas – Solusi.
 - c. *Polite*, Menjadi insan yang berempati dan menghargai kebutuhan pelanggan dengan semangat untuk memberikan yang terbaik. Perilaku utamanya.

Secara Keseluruhan, Citilink Indonesia telah melalui evolusi strategis dari divisi pendukung menjadi entitas mandiri yang berfokus pada model bisnis *low-cost carrier* dengan prinsip *safety first*, inovasi teknologi, dan keberlanjutan. Pencapaian ini merefleksikan adaptasi terhadap dinamika industri penerbangan global serta komitmen dalam memenuhi kebutuhan pasar akan layanan udara yang terjangkau, aman, dan berkualitas.

2.2 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta

PT Angkasa Pura Indonesia didirikan sebagai hasil penggabungan antara Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II pada tanggal 6 September 2024, di bawah naungan InJourney. Pembentukan entitas baru ini bertujuan untuk mengembangkan konektivitas penerbangan yang lebih efisien dan efektif serta mendukung perkembangan ekosistem pariwisata, sehingga dapat mendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi di Indonesia.

Sejarah Angkasa Pura dimulai pada tahun 1962 dengan pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Pada 20 Februari 1964, PN Angkasa Pura Kemayoran resmi mengambil alih seluruh asset dan operasional Bandara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan. Tanggung jawab perusahaan ini mencakup pengelolaan bandara di wilayah tengah dan timur Indonesia. Pada tahun 1984, Pemerintah Indonesia mendirikan Perusahaan Umum (Perum) Bandar

Udara Jakarta Cengkareng untuk mengelola Bandara Soekarno-Hatta, yang kemudian berubah nama menjadi Perum Angkasa Pura II pada tahun 1986. Pada saat yang sama, Perum Angkasa Pura mengalami perubahan nama menjadi Perum Angkasa Pura I, bertugas mengelola bandara di Kawasan timur Indonesia.

Salah satu bandara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia adalah Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, yang terletak di Regional 1 mencakup wilayah Tangerang-Banten. Bandara ini berfungsi sebagai pusat utama untuk penerbangan di wilayah Jabodetabek, dilengkapi dengan tiga terminal utama, yaitu Terminal 1 dengan kapasitas 36 juta penumpang, Terminal 2 dengan kapasitas 21 juta penumpang, dan Terminal 3 dengan kapasitas 51 juta penumpang.

Adapun panjang landasan pacu di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta terdiri dari *Runway* 1 dan 2 yang masing – masing memiliki panjang 3.660 meter serta *Runway* 3 sepanjang 3.000 meter. Ketiga *Runway* tersebut memiliki lebar 60 meter., menjadikan Bandara Soekarno-Hatta sebagai satu-satunya bandara di Indonesia yang memiliki tiga landasan pacu, berfungsi sebagai pintu gerbang utama penerbangan internasional. Bandara ini juga dilengkapi dengan terminal kargo khusus untuk layanan kargo *domestic* dan internasional, dengan total kapasitas kargo tahunan mencapai 20.065 ton.

26 Des 2017 Kereta bandara beroperasi di Soekarno-Hatta dirakit oleh PT INKA dengan mesin produksi Bombardier dan diresmikan pada 2 Januari 2018. Dalam satu rangkaian kereta terdiri dari enam gerbong kereta yang masing-masing mampu mengangkut 272 penumpang. Rencananya akan ada 81 kali perjalanan kereta dalam sehari.

KA Bandara Soekarno-Hatta ini akan melayani penumpang di 5 Stasiun, yaitu: Stasiun Manggarai, Stasiun Sudirman Baru, Stasiun Duri, Stasiun batu Ceper, dan Stasiun Bandara Soekarno-Hatta. Pertama kali dalam sejarah Indonesia, kereta bandara terkoneksi dengan *SkyTrain* alias kereta layang (Kalayang) dan itu adanya di Bandara Soekarno-Hatta. *Skytrain* Bandara Soekarno Hatta telah beroperasi sejak 26 Des 2017. Dengan beroperasinya *skytrain* berarti menjadi kendaraan alternatif setelah adanya *shuttle bus* antar terminal. Rute *skytrain* Bandara Soetta ini mulai dari Terminal 1 – Terminal 2 – Terminal 3 – Stasiun Kereta Api.

Kalayang ini akan dioperasikan oleh anak usaha PT Kereta Api Indonesia (Persero), yaitu PT Railink. Dalam sekali jalan, kereta melayang ini mampu mengangkut sehingga total 176 penumpang, mengenai gerbong kereta tanpa masinis ini, pembuatannya dipasok dari Korea Selatan, yaitu Woojin Industrial Sytem Co Ltd.

Pada tanggal 5 April 2018 telah diresmikan *Airport Operation Control Center* (AOCC) yang merupakan pos komando terintegrasi yang memantau operasional bandara. AOCC merupakan kolaborasi antara PT Angkasa Pura II selaku *airport operator*, lalu *airline operator*, *air navigation*, dan *authorities* seperti Karantina, Bea Cukai, Imigrasi, Kepolisian dan sebagainya.

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2.2 Struktur Organisasi Direktorat Operasi PT BIB

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandara, sebagai gerbang utama suatu wilayah atau negara, memiliki peran krusial dalam konektivitas dan pertumbuhan ekonomi. Secara etimologis, istilah "bandara" berasal dari gabungan kata "bandar" dan "udara", yang secara harfiah berarti pelabuhan udara. Namun, dalam konteks yang lebih luas, bandara tidak hanya sekadar tempat pesawat mendarat dan lepas landas. Ia merupakan suatu sistem kompleks yang melibatkan berbagai aspek, mulai dari infrastruktur fisik, operasional penerbangan, hingga pelayanan penumpang dan logistik.

Regulasi yang berlaku, seperti Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang *Aerodrome Standards*, mendefinisikan bandar udara sebagai “kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan untuk pesawat terbang mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat parkir pesawat terbang, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang lainnya.” Definisi ini menekankan pada aspek fisik bandara sebagai suatu kawasan yang memiliki batas-batas yang jelas dan dilengkapi dengan berbagai fasilitas pendukung.

Bandara sebagai sebuah sistem juga melibatkan interaksi antara berbagai pihak, seperti operator bandara, maskapai penerbangan, penumpang, petugas keamanan, dan penyedia layanan lainnya. Interaksi ini membentuk suatu ekosistem yang kompleks, di mana setiap pihak memiliki peran dan tanggung jawab masing-masing. Oleh karena itu, pengelolaan bandara yang efektif memerlukan koordinasi yang baik antara semua pihak terkait, serta pemahaman yang mendalam tentang dinamika operasional dan kebutuhan pengguna jasa bandara.

3.2 Apron

Apron merupakan area penting di bandar udara yang berfungsi sebagai tempat parkir pesawat, bongkar muat barang, pengisian bahan bakar, dan aktivitas lainnya yang terkait dengan penanganan pesawat di darat. Secara sederhana, apron dapat diibaratkan sebagai "halaman parkir" pesawat di bandar udara. Namun, apron bukan hanya sekedar tempat parkir, tetapi juga merupakan area yang kompleks dengan berbagai fasilitas dan prosedur yang mengatur pergerakan pesawat dan kendaraan lainnya.

Menurut Annex 14 ICAO, apron adalah "area di darat di bandar udara yang diperuntukkan untuk parkir pesawat, bongkar muat penumpang, kargo, pos, pengisian bahan bakar, perawatan, atau kegiatan lainnya yang terkait dengan operasional pesawat udara." Definisi ini menekankan pada fungsi apron sebagai tempat untuk berbagai aktivitas yang terkait dengan penanganan pesawat di darat. Sementara itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2017 mendefinisikan apron sebagai "suatu area di bandar udara yang dipergunakan untuk parkir pesawat udara, kegiatan bongkar muat barang, penumpang, pos, pengisian bahan bakar dan kegiatan lainnya yang terkait dengan operasional pesawat udara." Definisi ini serupa dengan definisi ICAO, namun lebih rinci dalam menyebutkan jenis-jenis kegiatan yang dapat dilakukan di apron.

Apron memiliki peran yang sangat penting dalam kelancaran operasional bandar udara. Desain dan tata letak apron harus mempertimbangkan berbagai faktor, seperti jenis pesawat yang beroperasi, volume lalu lintas penerbangan, dan kebutuhan fasilitas pendukung. Apron juga harus dilengkapi dengan marka dan rambu yang jelas untuk memandu pergerakan pesawat dan kendaraan lainnya. Selain itu, keamanan apron juga menjadi perhatian utama, dengan adanya prosedur dan personel keamanan yang bertugas untuk mencegah akses yang tidak sah dan memastikan keselamatan semua pihak yang beraktivitas di area tersebut.

3.3 *Ground Support Equipment (GSE)*

Berdasarkan SKEP 91/IV/2008 tentang Peralatan Penunjang Pelayanan Darat, *Ground Support Equipment (GSE)* merupakan alat – alat bantu yang

dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara di darat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan, pemuatan dan/atau penurunan penumpang, kargo, dan pos. Dimana aktivitas atau tugas pokoknya adalah melayani pesawat udara pada saat akan persiapan keberangkatan (*departure*), bongkar muat bagasi, proses pemberian penanganan pesawat udara saat berhenti di parking stand maupun pada saat pesawat akan datang (*arrival*). Sehingga sangat berhubungan erat sekali dengan kelancaran operasional, keamanan, serta keselamatan pesawat udara.

Ground Support Equipment (GSE) diklasifikasikan menjadi dua jenis berdasarkan sistem penggerakannya, yakni *motorized* dan *non-motorized*. Jenis *motorized* mengandalkan tenaga mesin generator seperti *Baggage Towing Tractor* (BTT), *Aircraft Towing Tractor* (ATT), *Ground Power Unit* (GPU), *Aircraft Starter Unit* (ASU), *Belt Conveyor Loader* (BCL), *Lift Loader* (HLD), *High Catering Truck* (HCT), *Passenger Boarding Stair* (PBS), *Lavatory Service Truck* (LST), dan *Water Service Truck* (WST). Sedangkan Jenis *non-motorized* yang tidak menggunakan tenaga penggerak atau dijalankan secara manual seperti *Baggage Cart*, *Container*, *Passenger Stairs Manual*, dan *Towbar*.

3.4 Ground Handling

Secara etimologis, "*ground handling*" berasal dari kata "*ground*" (darat/bandara) dan "*handling*" (penanganan/pelayanan). Istilah ini memiliki beberapa sinonim seperti "*Ground Service*", "*Ground Operation*", dan "*Airport Service*", yang semuanya merujuk pada aktivitas perusahaan penerbangan dalam menangani penumpang beserta bagasi, kargo, pos, peralatan pendukung pergerakan pesawat di darat, serta pesawat itu sendiri selama berada di bandara (baik untuk keberangkatan maupun kedatangan). Secara praktis, *ground handling* adalah bidang dalam industri penerbangan yang bertugas mengkoordinasikan aktivitas operasional pesawat, penumpang, dan kargo di bandara. Cakupannya meliputi aspek teknis pesawat dan kualitas layanan penumpang. Eksplorasi mendalam mengenai tugas, tanggung jawab, serta esensi peran *ground handling* sangat diperlukan. *Ground handling* memainkan peran krusial dalam menjaga kelancaran

dan keamanan operasional bandara, yang menjadi tulang punggung industri penerbangan.

Pentingnya peran ini tercermin dari beberapa aspek utama, yaitu pelayanan terhadap penumpang yang nyaman dan aman secara langsung meningkatkan reputasi maskapai. Tindakan pengamanan bandara oleh petugasnya menjamin keselamatan penerbangan. Efisiensi operasional tercapai melalui koordinasi berbagai aktivitas seperti pemeliharaan pesawat, pengisian bahan bakar, dan penanganan kargo. Kepatuhan terhadap standar keselamatan dan keamanan yang ketat, termasuk sertifikasi dan prosedur operasional, dipastikan dalam setiap aktivitasnya. Ground Handling mempunyai tujuan atau target- target/sasaran-sasaran yang ingin dicapai, yakni: *Flight Safety*, *On Time Performance*, *Customer Satisfaction*, dan *Reliability*.

3.5 *Equipment Parking Area (EPA)*

EPA dirancang untuk menampung unit – unit seperti GPU (*Ground Power Unit*), ACU (*Air Conditioning Unit*), *lavatory service*, dan kendaraan operasional lainnya selama proses pelayanan aktif terhadap pesawat udara. Area ini memastikan peralatan tidak menghalangi jalur operasional pesawat atau kendaraan darat lain, sekaligus memfasilitasi akses cepat ke pesawat yang sedang dilayani. Marka EPA menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 digunakan sebagai area batas dimana didalamnya peralatan dan kendaraan dapat parkir saat memberikan servis/layanan terhadap pesawat udara yang di darat. Marka ini diindikasikan dengan garis berwarna putih berdimensi 0,15m.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT), Mahasiswa D3 Manajemen Transportasi Udara MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di dua unit wilayah kerja di Maskapai Citilink Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Tangerang, yaitu Unit *Customer Service*, *Check-in Counter*, *FLOP*, dan *Ground Handling*.

4.1.1 Customer Service

Customer Service atau Pelayanan Konsumen merupakan elemen vital dalam industry penerbangan, berfungsi sebagai mediator komunikasi utama antara maskapai penerbangan dan konsumen. Unit ini bertanggung jawab menangani berbagai permintaan penumpang, mulai dari pertanyaan umum, penyampaian keluhan (*complain*), hingga resolusi masalah terkait perjalanan udara. Secara operasional, peran *Customer Service* dalam konteks reservasi mencakup tiga fungsi inti, yaitu pengelolaan inventaris tempat duduk (*seat inventory management*), distribusi kuota kursi ke seluruh jaringan penjualan maskapai, serta pencatatan dan administrasi hasil transaksi pemesanan tiket dan penempatan tempat duduk.



Gambar 4.1 *Customer Service*

Untuk mendukung efisiensi dan akurasi dalam kegiatan reservasi ini, maskapai penerbangan modern seperti Citilink telah mengadopsi *Computerized Reservation System* (CRS). Citilink secara khusus memanfaatkan system *Sky-Speed* (Navitaire), sebuah platform CRS canggih yang memungkinkan proses reservasi dilakukan secara digital terintegrasi. Penggunaan system terkomputerisasi ini menjadi tulang punggung operasional unit *Customer Service*, memfasilitasi manajemen data penumpang dan inventaris kursi secara *real-time*.

Berdasarkan pengalaman *On The Job Training* (OJT) di unit *Customer Service* Citilink Stasiun Cengkareng, dapat diidentifikasi cakupan tugas dan kompetensi yang dikembangkan, antara lain:

1. Proses Pemesanan Tiket: Penguasaan operasional CRS Sky-Speed untuk memproses reservasi tiket.
2. Manajemen dan Penjualan Tempat Duduk: Kemampuan mengelola kuota kursi dan melakukan penjualan seat sesuai kebijakan maskapai.
3. Layanan Informasi: Penyediaan informasi yang akurat dan jelas kepada calon penumpang maupun penumpang, meliputi jadwal penerbangan, struktur harga beserta ketentuan yang berlaku (seperti kebijakan bagasi, perubahan, dan pembatalan), persyaratan dokumen perjalanan, serta regulasi penerbangan terkini.
4. Penanganan Perubahan Jadwal: Prosedur penjadwalan ulang tiket (rebooking) akibat perubahan jadwal penerbangan atau permintaan penumpang.
5. Resolusi Keluhan: Penanganan dan penyelesaian keluhan (complaint handling) penumpang terkait berbagai aspek layanan.
6. Dukungan Informasi Lainnya: Penyediaan informasi pendukung terkait fasilitas bandara, proses keberangkatan/kedatangan, atau persyaratan khusus lainnya.

Petugas *Customer Service Citilink* di *Station Cengkareng* memiliki peran yang dinamis dan multifungsi. Tugas utama mereka secara struktural adalah sebagai *Customer Service Assistant* (CSA), yang berfokus pada layanan informasi dan

penanganan transaksi serta keluhan melalui berbagai saluran komunikasi. Namun, secara operasional di lapangan, personel CS juga kerap berperan sebagai *Passenger Service Assistant* (PSA). Dalam kapasitas sebagai PSA, mereka turun langsung ke area *Check-in Counter* (CIC) untuk mengarahkan penumpang selama proses *check-in*, memastikan kelancaran antrian, verifikasi dokumen awal, serta memberikan informasi dan bantuan langsung terkait proses keberangkatan dan penerbangan kepada penumpang di titik interaksi kritis tersebut. Fleksibilitas peran ganda dari CSA ke PSA ini menunjukkan integrasi fungsi layanan yang bertujuan untuk meningkatkan pengalaman penumpang secara holistik dan memastikan operasional bandara yang efisien di *Station Cengkareng*. Keberadaan sistem CRS seperti *Sky-Speed* menjadi enabler krusial bagi petugas CS/PSA dalam menjalankan tugas-tugas kompleks ini dengan presisi dan kecepatan yang tinggi.

4.1.2 Check-In Counter (CIC)

Check-In Counter merupakan tempat pelaporan diri calon penumpang sebelum keberangkatan penerbangan. Sebagai bagian dari layanan penumpang di darat, staf pasasi bandara—dikenal pula sebagai *ground staff* atau *ground handling*—memegang peran krusial dalam proses pra-penerbangan. Tugas intinya mencakup pelayanan pembelian tiket, pencetakan *boarding pass*, serta penanganan berbagai kebutuhan penumpang sebelum naik pesawat. PT Citilink Indonesia bermitra dengan PT Garuda Indonesia sebagai penyedia jasa *ground handling*, termasuk dalam penyelenggaraan layanan pasasi yang terstruktur dalam beberapa divisi khusus:

1. *Ticketing & Reservation*: Unit pengelola segala aspek terkait tiket, mulai pengecekan validitas hingga input data penumpang.
2. *Check-in Counter* (CIC): Petugas yang mencetak *boarding pass*, memberi label bagasi sesuai prosedur, serta membantu penumpang yang mengalami kendala teknis.
3. *Priority Check-in*: Layanan khusus bagi penumpang berkebutuhan khusus seperti anak-anak, pengguna kursi roda, atau penyandang tunarungu/tunawicara/tunanetra.

4. *Staff Transfer*: Bertanggung jawab menangani penumpang dan bagasi yang melakukan transit atau perjalanan lanjutan.
5. *Lost and Found*: Divisi pengelola barang hilang penumpang, meliputi pengamanan barang, pengumuman, dan penyerahan kepada pemilik sah.

Citilink menyediakan dua opsi fleksibel untuk proses *check-in*:

1. *Check-in* di CIC: Wajib bagi penumpang membawa bagasi. Penumpang menyerahkan bagasi langsung di konter dan menerima *boarding pass* fisik.
2. *Check-in Online* (Web): Tersedia bagi penumpang tanpa bagasi. Proses dapat dilakukan mandiri melalui situs web untuk memperoleh *boarding pass* elektronik, mengeliminasi kebutuhan mengantri di konter.



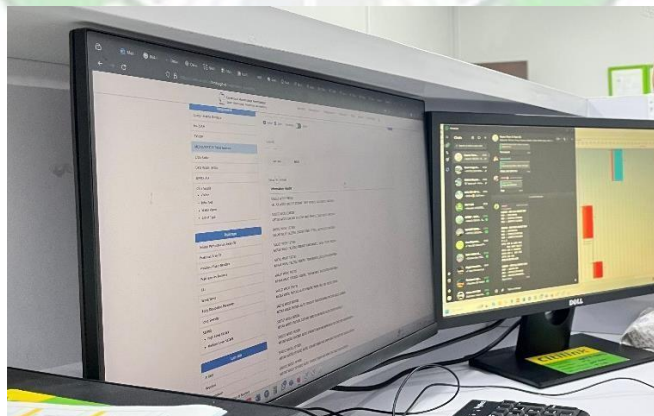
Gambar 4.2 *Counter Check-In*

Kebijakan waktu *check-in* Citilink merupakan aspek kritis yang dikelola secara berbeda berdasarkan jenis rute penerbangan, bertujuan menjamin ketertiban operasional dan pengalaman penumpang yang optimal. Secara operasional, konter *Check-in Counter* (CIC) dibuka 3 (tiga) jam sebelum jadwal keberangkatan, memberikan waktu memadai bagi penumpang untuk menyelesaikan proses administratif dan penyerahan bagasi. Adapun batas akhir (*deadline*) *check-in* di konter bervariasi: untuk penerbangan domestik, konter ditutup 45 menit sebelum keberangkatan, sementara penerbangan internasional memiliki batas lebih panjang yaitu 1 (satu) jam sebelum waktu *take-off*. Sebagai alternatif efisien, layanan *check-in* online disediakan jauh lebih awal, dapat diakses mulai 2 (dua) hari sebelum

jadwal penerbangan, memungkinkan penumpang tanpa bagasi memperoleh *boarding pass* elektronik secara mandiri. Prosedur terstandarisasi ini tidak hanya mengoptimalkan alur kerja *ground handling* tetapi juga memastikan penumpang mengalami proses awal perjalanan udara yang terprediksi dan terkelola dengan baik.

4.1.3 FLOP

Flight Operations Officer (FOO) merupakan profesional kritis yang ditunjuk oleh maskapai penerbangan sipil untuk menjamin keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi operasi penerbangan secara menyeluruh. Tugas utama FOO mencakup tiga fase operasional yang saling terkait: persiapan penerbangan (*flight dispatch*) dengan memastikan kelengkapan semua aspek teknis dan administratif sebelum keberangkatan; pelepasan penerbangan (*dispatch release*) melalui pemberian otorisasi resmi berdasarkan verifikasi kesiapan pesawat dan dokumen; serta pemantauan penerbangan secara *real-time* hingga pesawat tiba di destinasi. Untuk menjalankan tanggung jawab ini, FOO wajib memiliki lisensi resmi yang dikeluarkan oleh otoritas penerbangan. Selama penerbangan berlangsung, FOO berfungsi sebagai mitra strategis pilot dengan memberikan dukungan vital melalui komunikasi radio, termasuk penyampaian informasi cuaca terkini, pembaruan dokumen operasional (seperti *Loadsheet* dan *Flight Plan*), serta notifikasi mengenai kondisi bandara tujuan atau perubahan rute darurat.



Gambar 4.3 Flop

Melalui pengalaman *On the Job Training* (OJT) di unit ini, peserta memperoleh kompetensi inti seperti teknik penyusunan dokumen penerbangan,

prosedur pemantauan pesawat melalui sistem *tracking*, dan protokol komunikasi efektif dengan kokpit. Keberadaan FOO menjadi pilar fundamental dalam ekosistem penerbangan modern, memastikan koordinasi optimal antara awak pesawat, *Air Traffic Control* (ATC), dan layanan darat demi terpenuhinya standar keselamatan udara tertinggi.

4.1.4 Ground Handling

Ground Handling merupakan aktivitas operasional inti di bandara yang mencakup penanganan komprehensif terhadap penumpang, bagasi, kargo, pos, serta peralatan pendukung pergerakan pesawat di darat selama fase keberangkatan dan kedatangan. Layanan ini diberikan oleh maskapai penerbangan atau mitra khususnya melalui tiga tahap kritis: pelayanan pra-penerbangan (*Pre-Flight Service*) seperti *check-in* dan penanganan bagasi; pelayanan selama penerbangan (*In-Flight Service*) termasuk pengisian ulang katering dan bahan bakar; serta pelayanan pasca-penerbangan (*Post-Flight Service*) seperti pengantaran bagasi dan penanganan transit.



Gambar 4.4 *Ground Handling*

Kinerja personel *ground handling* menjadi faktor penentu yang secara langsung memengaruhi keamanan (*security*), keselamatan penerbangan (*safety*), dan pengalaman penumpang secara keseluruhan. Sebagai implementasinya, PT Citilink Indonesia bermitra dengan PT Gapura Angkasa sebagai penyedia jasa *ground handling* terpadu. Gapura Angkasa bertanggung jawab menangani

spektrum luas layanan di area landside (seperti *Check-in Counter/CIC*) dan *airside* (meliputi pengelolaan *boarding gate*, penggunaan garbarata/ *aviobridge*, bantuan parkir pesawat, serta koordinasi dengan unit operasional lainnya), menjamin kelancaran operasional maskapai di seluruh titik interaksi penumpang dan pesawat.

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Jadwal Kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Maskapai Citilink *Station* Cengkareng Bandara Internasional Soekarno-Hatta Tangerang dilakukan selama 2 bulan terhitung mulai tanggal 6 Mei 2025 sampai dengan tanggal 4 Juli 2025.

4.3 Permasalahan

Ground Support Equipment (GSE) merupakan komponen vital dalam operasional bandara yang berfungsi sebagai dukungan teknis terhadap pergerakan pesawat, penumpang, kargo, dan bagasi. Pengelolaan GSE di *Equipment Parking Area* (EPA) menjadi aspek kritis yang tidak hanya terkait efisiensi logistik, tetapi juga menyangkut keselamatan penerbangan, keamanan fasilitas bandara. Penelitian ini mengkaji optimalisasi penempatan *ground support equipment* di *equipment parking area* Bandar Udara dengan fokus pada dampaknya.

Pada saat observasi lapangan di Bandara, penempatan GSE masih belum optimal ketika peralatan tersebut sudah tidak digunakan karena beberapa peralatan belum ditempatkan sesuai tempatnya, yaitu *Equipment Parking Area*. Operator GSE tidak menempatkan peralatan atau kendaraan GSE pada tempat yang sudah ditentukan karena kurangnya kedisiplinan, tanggung jawab dan pengetahuan tata tertib dari operator GSE sendiri terhadap prosedur keselamatan di sisi udara serta kurang optimalnya pengawasan sehingga masih ditemukan petugas yang melanggar ketertiban di sisi udara. Pelanggaran tata letak ini menimbulkan ancaman signifikan terhadap keselamatan dan efisiensi operasi sisi udara (*airside*). Secara operasional, GSE yang parkir tidak sesuai tempatnya berpotensi mempersempit ruang gerak serta meningkatkan risiko tabrakan (*ramp incident*) dengan pesawat atau peralatan lain. Dari perspektif keselamatan penerbangan (*aviation safety*), keberadaan GSE di luar EPA melanggar sekaligus berpotensi jika komponennya terlepas atau

membawa material berbahaya ke area pergerakan. Berdasarkan observasi, akar masalah meliputi rendahnya kesadaran personel akan risiko keselamatan, dan lemahnya pengawasan *real-time*.

4.4 Penyelesaian Masalah

Mengatasi permasalahan tersebut, perlu adanya peningkatan kesadaran Operator GSE. Memastikan bahwa adanya pemahaman dan kedisiplinan terhadap aturan parkir. Pengawasan *real-time* melalui CCTV juga menjadi kunci utama. Operator GSE perlu meningkatkan frekuensi inspeksi lapangan untuk memantau kepatuhan penempatan GSE di bantu oleh maskapai untuk *monitoring*.

Kegiatan pergerakan di sisi udara juga dapat lebih lancar jika fasilitas GSE ditata rapi sesuai dengan peletakannya. Melakukan evaluasi kepada personil GSE jika terdapat melanggar ketentuan. Diterapkannya sistem peringatan bagi pelanggaran yang berujung dapat meningkatkan disiplin kolektif. Melakukan pengawasan terhadap operator GSE karena dengan pengawasan yang maksimal dapat memperbaiki kinerja operator GSE lebih optimal.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan observasi lapangan yang dilakukan di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, dapat disimpulkan bahwa penempatan *Ground Support Equipment* di *Equipment Parking Area* belum optimal karena masih ada beberapa yang tidak sesuai tempatnya. Optimalisasi penempatan *Ground Support Equipment* (GSE) di *Equipment Parking Area* (EPA) Bandara menunjukkan bahwa pelanggaran tata letak akibat rendahnya kedisiplinan operator GSE dan pengawasan yang lemah berpotensi mengancam keselamatan operasi sisi udara, efisiensi logistik, serta kepatuhan terhadap regulasi. Solusi strategis yang diperlukan meliputi pelatihan intensif untuk meningkatkan pemahaman personel, penguatan pengawasan *real-time* melalui teknologi (CCTV) serta penerapan teguran bagi pelanggar. Dengan adanya pengawasan yang optimal, diharapkan keselamatan penerbangan, mitigasi risiko, dan efisiensi operasional dapat tercapai secara berkelanjutan.

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) bagi Mahasiswa/i Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara merupakan kesempatan berharga untuk meningkatkan mutu pembelajaran dan memperoleh pengetahuan praktis yang belum didapatkan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Personil *Customer Service*, *FOO*, Pasasi, dan *SQC* Citilink Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta menunjukkan responsivitas tinggi terhadap pertanyaan dan keluhan seputar pelaksanaan OJT, serta memberikan pemaparan yang relevan dengan materi perkuliahan. Hal ini membantu Mahasiswa/i memahami seluk-beluk kegiatan penerbangan di unit *Customer Service*, *FLOP*, *Check-In Counter*, dan *Ground Handling* tanpa khawatir akan kekeliruan informasi.

Melalui OJT, Mahasiswa/i dapat menerapkan ilmu yang telah dipelajari, memperoleh gambaran dunia kerja, dan mengamati langsung proses kerja personil di bandar udara. Setiap pekerjaan yang dilakukan selama OJT diawasi dan

dibimbing oleh *assistant manager* dan *station quality control*, sehingga Mahasiswa/i merasa sangat terbantu dalam mendalami kegiatan. Pengalaman berharga ini tidak hanya membekali Mahasiswa/i dengan keterampilan teknis, tetapi juga menumbuhkan pemahaman mendalam tentang dinamika operasional bandar udara, etika kerja profesional, dan pentingnya kolaborasi tim dalam industri penerbangan yang kompleks.

5.2 Saran

Menanggapi permasalahan optimalisasi penempatan *Ground Support Equipment* di *Equipment Parking Area*, Tindakan korektif dan mitigasi yang komprehensif diperlukan untuk memastikan keamanan bandara. Peningkatan pengawasan oleh Operator GSE menjadi krusial untuk memastikan kinerja yang optimal dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan sisi udara. Dengan pengawasan yang lebih ketat, operator GSE dapat lebih disiplin dalam menjalankan tugas sesuai regulasi, seperti memarkirkan peralatan hanya di EPA bersertifikat dan menghindari pelanggaran zonasi. Selain itu, pemeriksaan berkala terhadap kondisi alat dan kendaraan yang digunakan di area *airside* perlu diterapkan secara konsisten untuk memastikan keandalan operasional. Hal ini tidak hanya mencegah risiko tabrakan atau kerusakan peralatan, tetapi juga mempercepat proses bongkar muat pesawat, baik untuk penerbangan terjadwal maupun darurat.

Koordinasi antarunit harus ditingkatkan melalui komunikasi yang efektif, terutama dalam menyinkronkan aktivitas GSE dengan pergerakan pesawat dan kebutuhan *ground handling*. Seluruh Operator kendaraan GSE wajib memiliki lisensi resmi dan memahami protokol keselamatan. Selain itu, pemeriksaan pra-operasi terhadap kendaraan—mulai dari fungsi mesin hingga keberadaan komponen yang terlepas—harus dilakukan secara ketat untuk menghindari potensi bahaya di area pergerakan. Dengan mempertahankan standar ini, risiko insiden dapat diminimalkan, dan operasional sisi udara dapat berjalan lebih aman, efisien, serta sesuai regulasi internasional.

Agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan maksimal, setiap Mahasiswa/i dibekali dengan ilmu yang didapat di masa pendidikan di kelas sehingga dapat

diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan, adapun saran untuk pelaksanaan OJT yaitu menambah waktu pelaksanaan OJT diharapkan bisa lebih dari 2 bulan agar Mahasiswa/I bisa mempelajari seluruh unit yang berkaitan dengan maskapi, karena dirasa belum cukup untuk mempelajari ilmu dilapangan dan mengkoordinasikan pencetakan PAS Bandara lebih awal lagi agar bisa mendapat lebih banyak pengalaman di bagian operasional sisi udara.

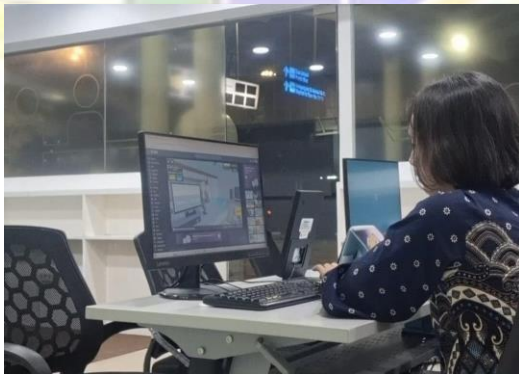


DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2008). SKEP 91/IV/2008 tentang Peralatan Penunjang Pelayanan Darat. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2020). Perdirjen Hubud Nomor KP 276 Tahun 2020 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Pengoperasian Bandar Udara. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- International Civil Aviation Organization (ICAO)*. (2018). *Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation, Aerodromes*, Volume I: *Aerodrome Design and Operations* (Edisi ke-8). Montreal: ICAO.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2017). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang *Aerodrome Standards*. Jakarta: Kemenhub RI.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2017). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Apron. Jakarta: Kemenhub RI.
- PT Angkasa Pura Indonesia. (2024). Profil Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. Tangerang: PT Angkasa Pura Indonesia.
- PT Citilink Indonesia. (2025). *Company Profile* dan Laporan Tahunan 2024. Jakarta: PT Citilink Indonesia.
- PT Garuda Indonesia. (2023). *Manual Operasional Ground Handling*. Jakarta: PT Garuda Indonesia.
- TripAdvisor. (2020). *TripAdvisor Travellers' Choice Awards: Best Low-Cost Carrier Airlines—Asia*. www.tripadvisor.com
- Skytrax. (2021). *World Airline Awards 2021: Top 100 Airlines & Top 8 LCC-Asia*. www.worldairlineawards.com
- Skytrax. (2021). *COVID-19 Airline Safety Rating*. www.airlinequality.com
- APEX. (2020). *Official Airline Ratings*. www.apex.aero
- IATA. (2023). *Airport Handling Manual (AHM)*. Geneva: *International Air Transport Association*.
- IATA. (2023). *IATA Ground Operations Manual (IGOM)*. Geneva: *International Air Transport Association*.
- Graham, A. (2018). *Managing Airports: An International Perspective* (Edisi ke-5). London: Routledge.
- Young, S., & Wells, A. T. (2019). *Airport Planning & Management* (Edisi ke-7). New York: McGraw-Hill Education.

LAMPIRAN

Lampiran 3. Kegiatan *On the Job Training*



Lampiran 4. Jadwal *On the Job Training*

GROUP 5																	
Moh. Andy Putra Pratama	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P
Seprian Alvin Andrianto	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P
Cecilia Riya Manggita S	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P
Edhy Fiaz Rizkiz	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P
Gracevel Abbeliya Christine	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P
Khurismatul Fiazrina	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P

GROUP 5																	
Moh. Andy Putra Pratama	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M
Seprian Alvin Andrianto	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M
Cecilia Riya Manggita S	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M
Edhy Fiaz Rizkiz	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M
Gracevel Abbeliya Christine	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M
Khurismatul Fiazrina	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M

Jadwal dinas OTT
PAGI (07.00 - 14.00)
SIANG (14.00 - 22.00)
MALAM (22.00 - 07.00)