

**EVALUASI PEMERIKSAAN KEAMANAN OLEH PETUGAS  
AVIATION SECURITY PT. GAPURA ANGKASA PADA  
PETUGAS *GROUND HANDLING* SEBELUM PELAKSANAAN  
*AIRCRAFT SECURITY CHECK* MASKAPAI CITILINK  
BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
TANGGAL 06 MEI – 04 JULI 2025**



**Disusun Oleh :**

**MUHAMMAD LASYKAR LAYASTACHLIVAN FILARD  
NIT 30622019**

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

**EVALUASI PEMERIKSAAN KEAMANAN OLEH PETUGAS  
AVIATION SECURITY PT. GAPURA ANGKASA PADA PETUGAS  
*GROUND HANDLING* SEBELUM PELAKSANAAN AIRCRAFT  
*SECURITY CHECK* MASKAPAI CITILINK  
BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
TANGGAL 06 MEI – 04 JULI 2025**



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

## LEMBAR PERSETUJUAN

EVALUASI PEMERIKSAAN KEAMANAN OLEH PETUGAS  
AVIATION SECURITY PT. GAPURA ANGKASA PADA PETUGAS  
GROUND HANDLING SEBELUM PELAKSANAAN AIRCRAFT  
SECURITY CHECK MASKAPAI CITILINK  
BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Oleh :

**MUHAMMAD LASYKAR LAYASTACHLIVAN FILARD**

NIT. 30622019

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



**DEDI KANEDI**

NIK. 301683

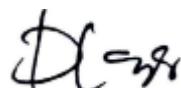
Dosen Pembimbing



**M.A. SILVIA, S.E., M.M.**

NIP. 19840513 200912 2 006

Mengetahui,  
*Station Manager,*

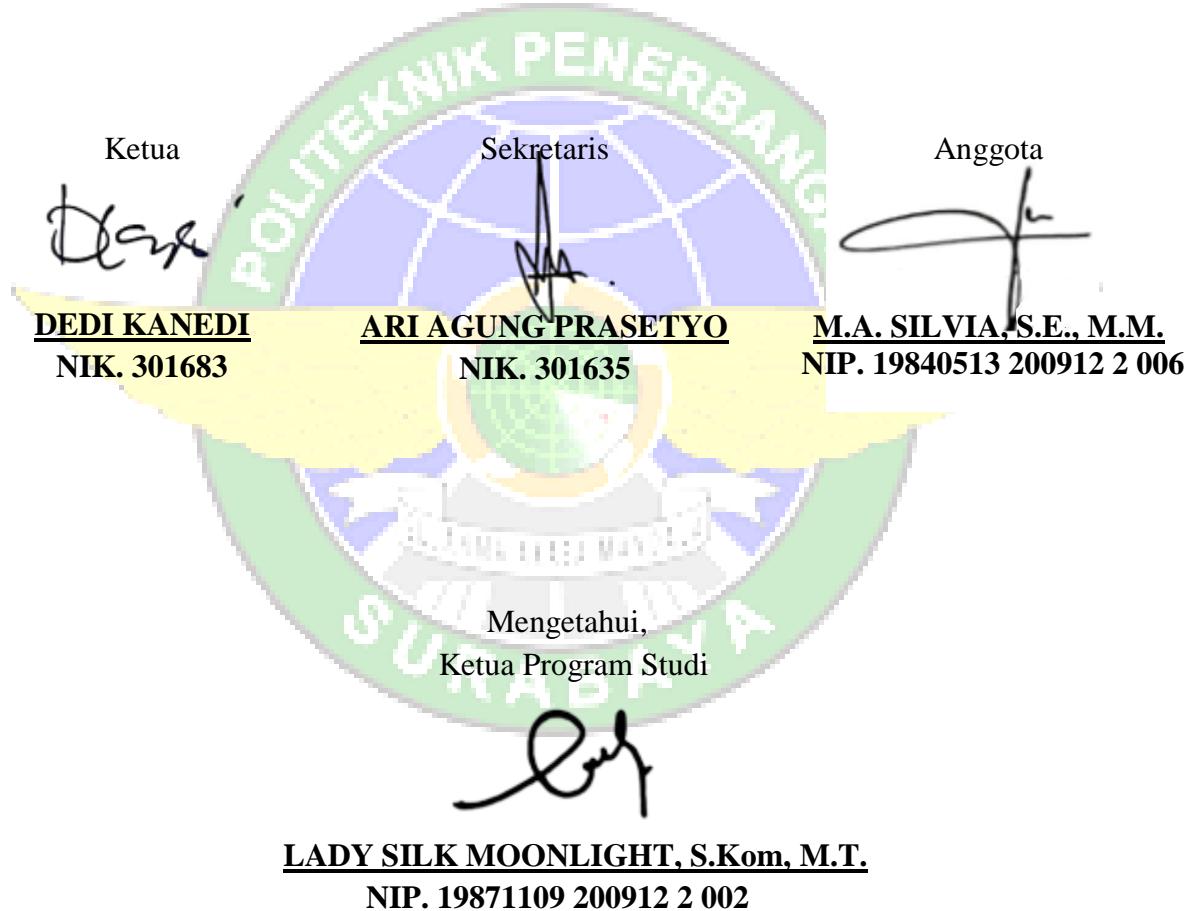


**DEDI KANEDI**  
NIK. 301683

## LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji,



## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayahNya, Laporan *On the Job Training* (OJT) EVALUASI PEMERIKSAAN KEAMANAN OLEH PETUGAS AVIATION SECURITY PT. GAPURA ANGKASA PADA PETUGAS GROUND HANDLING SEBELUM PELAKSANAAN AIRCRAFT SECURITY CHECK BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA di Maskapai Citilink ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari selama melaksanakan OJT yang wajib disusun oleh siswa yang melaksanakan OJT dan salah satu syarat penilaian yang harus dipenuhi.

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

1. Orang tua
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Dedi Kanedi, selaku *Station Manager* Citilink Station Yogyakarta Internasional Airport.
4. Ibu Maulana Anifa Silvia, S.E., M.M., selaku pembimbing *On the Job Training* (OJT)
5. Bapak Ari Agung Prasetyo selaku sekretaris penguji *On the Job Trainng* (OJT).
6. Seluruh senior *customer service, counter check-in, boarding gate, lost & found, and flight operation* di maskapai Citilink
7. Seluruh Dosen dan Civitas Akademika Program Studi MTU
8. Rekan-rekan *On the Job Training*, atas kebersamaan dan kerjasamanya

Semoga buku laporan ini dapat memberikan manfaat dan mohon maaf apabila terdapat kesalahan dalam penulisan. Saran dan kritik kami harapkan demi karya yang lebih baik.

Yogyakarta, 30 Juni 2025



Muhammad Lasykar Layastachlivian Filard

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
LEMBAR PERSETUJUAN .....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR .....	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Maksud dan Manfaat .....	4
1.2.1 Bagi Kampus .....	4
1.2.2 Bagi Taruna .....	5
1.3 Manfaat Kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT) .....	5
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	7
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Yogyakarta .....	7
2.2 Sejarah Singkat Citilink .....	8
2.3 Profil PT Citilink Indonesia.....	11
2.4 Nilai dan Budaya Citilink Indonesia.....	12
2.5 Data Umum Citilink .....	14
2.5.1 Total Armada Maskapai.....	14
2.5.2 Rute Maskapai.....	14
2.6 Struktur Organisasi Citilink .....	16
2.6.1 Pengertian Struktur Organisasi.....	16
2.6.2 Bentuk Struktur Organisasi Citilink Bandar Udara Internasional Yogyakarta .....	17
BAB III TINJAUAN TEORI.....	18
3.1 Regulasi Keamanan Penerbangan .....	18
3.2 Daerah-Daerah Keamanan pada Bandar Udara.....	19
3.3 Ramp.....	20

3.5 Aviation Security .....	20
3.6 Ground Handling .....	21
3.7 Aircraft Security Check .....	22
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT) .....	24
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT) .....	24
4.1.1 Boarding Gate .....	24
4.1.2 Flight Operation .....	27
4.1.3 Lost & Found.....	31
4.1.4 Customer Service .....	33
4.1. <i>Check-in</i> .....	35
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT) .....	39
4.3 Permasalahan yang Ditemukan .....	39
4.3.1 Pemeriksaan keamanan secara manual.....	40
4.4 Penyelesaian Permasalahan .....	41
BAB V PENUTUP .....	44
5.1 Kesimpulan.....	44
5.2 Saran.....	44
5.2.1 Saran dari Kegiatan <i>On the Job Training</i> .....	44
5.2.2 Saran untuk Permasalahan yang Ditemukan.....	45
DAFTAR PUSTAKA .....	46
LAMPIRAN .....	49

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Logo Citilink .....	11
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Citilink YIA .....	17
Gambar 4. 1 Ketentuan Bagasi Kabin.....	25
Gambar 4. 2 Boarding Management.....	26
Gambar 4. 3 Input Manifest .....	27
Gambar 4. 4 Pengisian Ramp Activity Checklist .....	28
Gambar 4. 5 Aircraft Security Check.....	29
Gambar 4. 6 Briefing Pilot.....	30
Gambar 4. 7 Collect Baggage Claim .....	32
Gambar 4. 8 Pengenalan sistem BCTC.....	32
Gambar 4. 9 Pengenalan tugas Customer service .....	33
Gambar 4. 10 System Go Now Citilink .....	34
Gambar 4. 11 PM 30 Tahun 2021 .....	34
Gambar 4. 12 Pelayanan Penumpang Customer service.....	35
Gambar 4. 13 Pelabelan Bagasi .....	37
Gambar 4. 14 Ketentuan Bagasi Tercatat .....	38
Gambar 4. 15 Pemeriksaan Keamanan Manual .....	40
Gambar 4. 16 Hand Held Metal Detector .....	41
Gambar 4. 17 Walkthrough Metal Detector.....	42

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 2. 1 Daftar Armada Maskapai.....	14
Tabel 2. 1 Daftar Armada Maskapai.....	14
Tabel 2. 2 Rute dan jadwal Kedatangan .....	16
Tabel 2. 3 Rute dan jadwal Keberangkatan .....	16
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT.....	39



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah pendidikan tinggi di bawah Kementerian Perhubungan Indonesia, dengan tugas pokok melaksanakan pendidikan profesional program diploma bidang keahlian teknik dan keselamatan penerbangan yang terbuka bagi umum. Keberadaan Poltekbang Surabaya diawali dengan pemanfaatan aset Kantor Wilayah III Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Surabaya pada tahun 1989 dengan nama Balai Pendidikan dan Pelatihan Penerbangan Surabaya sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 1989 tentang Penyelenggaraan Pusat Pendidikan dan Pelatihan Penerbangan Surabaya. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan, dibentuklah organisasi pendidikan dan pelatihan penerbangan bersama selain di Surabaya juga di Medan, Palembang, Makassar dan Jayapura, dengan tugas pokok dan fungsi menyelenggarakan diklat, operasional rutin dan membangun sarana dan prasarana. Dalam perkembangannya sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 32 Tahun 2017 tanggal 8 Mei 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya, instansi ini berubah menjadi Politeknik Penerbangan Surabaya yang tugas pokoknya adalah menyelenggarakan pendidikan vokasi, penelitian, dan pengabdian masyarakat di bidang penerbangan.

Program Studi D III Manajemen Transportasi Udara merupakan salah satu program studi vokasi di bidang manajemen penerbangan dibawah naungan kampus Politeknik Penerbangan Surabaya. Didirikan pada bulan Juli 2015 berdasarkan Surat Keputusan No. 408/M/Kp/VII/2015, Politeknik Penerbangan Surabaya menyelenggarakan program studi ini untuk memenuhi kebutuhan tenaga kerja di industri penerbangan, khususnya di bidang manajemen penerbangan. Program Studi D III Manajemen Transportasi Udara diselenggarakan dengan tujuan utama

untuk mendukung kemajuan industri-industri baru dan meningkatkan kualitas industri-industri yang ada saat ini di bidang penerbangan. Dalam melaksanakan program Pendidikan, program studi Manajemen Transportasi Udara mewajibkan taruna untuk mengikuti kegiatan *On the Job Training* (OJT) sebagai syarat kelulusan yang wajib ditempuh oleh Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya.

*On the Job Training* (OJT) atau Praktek Kerja Lapangan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan, merupakan kegiatan mahasiswa dalam lingkungan kerja nyata. Program ini bertujuan untuk meningkatkan keterampilan dan etika profesional, sekaligus memberikan kesempatan bagi mahasiswa dalam mengaplikasikan ilmu serta keterampilan yang telah diperoleh selama pendidikan sesuai dengan kurikulum yang berlaku. Adapun untuk lokasi *On the Job Training* sangat bermacam-macam.

Menurut Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran. Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

Menurut [citilink.co.id](http://citilink.co.id), PT Citilink Indonesia ("Citilink" atau "Perusahaan") merupakan anak perusahaan dari PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Perusahaan ini didirikan melalui Akta Notaris Natakusumah No. 01 tanggal 6 Januari 2009, dan berkedudukan di Sidoarjo, Jawa Timur. Pendirian Citilink telah disahkan oleh

Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia melalui Keputusan No. AHU-14555.AH.01.01 Tahun 2009 tertanggal 22 April 2009. Pada saat pendirian, struktur kepemilikan saham Citilink terdiri dari 67% dimiliki oleh Garuda Indonesia dan 33% oleh PT Aerowisata. Adapun penulis melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) pada 5 sektor, yakni *boarding gate, flight operation, lost & found, customer service, dan check-in*. Untuk permasalahan yang diangkat pada laporan kali ini adalah permasalahan pada sektor *Flight Operation*.

*Flight operation* adalah unit yang bertanggung jawab dalam serangkaian proses yang mencakup perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, serta pengendalian seluruh aspek operasional penerbangan, yang bertujuan memastikan penerbangan berjalan aman, efisien, tepat waktu, dan sesuai dengan regulasi yang berlaku. Tugas-tugas utama dalam *flight operation* meliputi perencanaan penerbangan (penentuan rute, perhitungan bahan bakar, analisis cuaca), pengaturan dan manajemen kru (penjadwalan pilot dan awak kabin), monitoring penerbangan secara real-time melalui *Operational Control Center* (OCC), koordinasi dengan *Air Traffic Control* (ATC), serta penanganan situasi darurat atau gangguan operasional. Selain itu, *flight operation* juga bertanggung jawab atas pelaporan operasional dan evaluasi kinerja untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi penerbangan.

Dalam pelaksanaan kegiatan di *Ramp*, seluruh petugas ground handling maupun petugas lain di daerah keamanan terbatas wajib dilakukan pemeriksaan keamanan untuk memastikan bahwa petugas *ground handling* tidak membawa *prohibited item* dan telah memakai pas bandara di daerah keamanan terbatas. Hal ini mengacu pada Peraturan Menteri No. 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2017) yang berbunyi “Setiap orang yang bekerja di Bandar Udara dan barang bawaannya yang masuk ke Daerah Keamanan Terbatas harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan.” Oleh karena itu kegiatan ini sangat penting untuk mencegah terjadinya *incident* maupun *accident* di daerah keamanan terbatas.

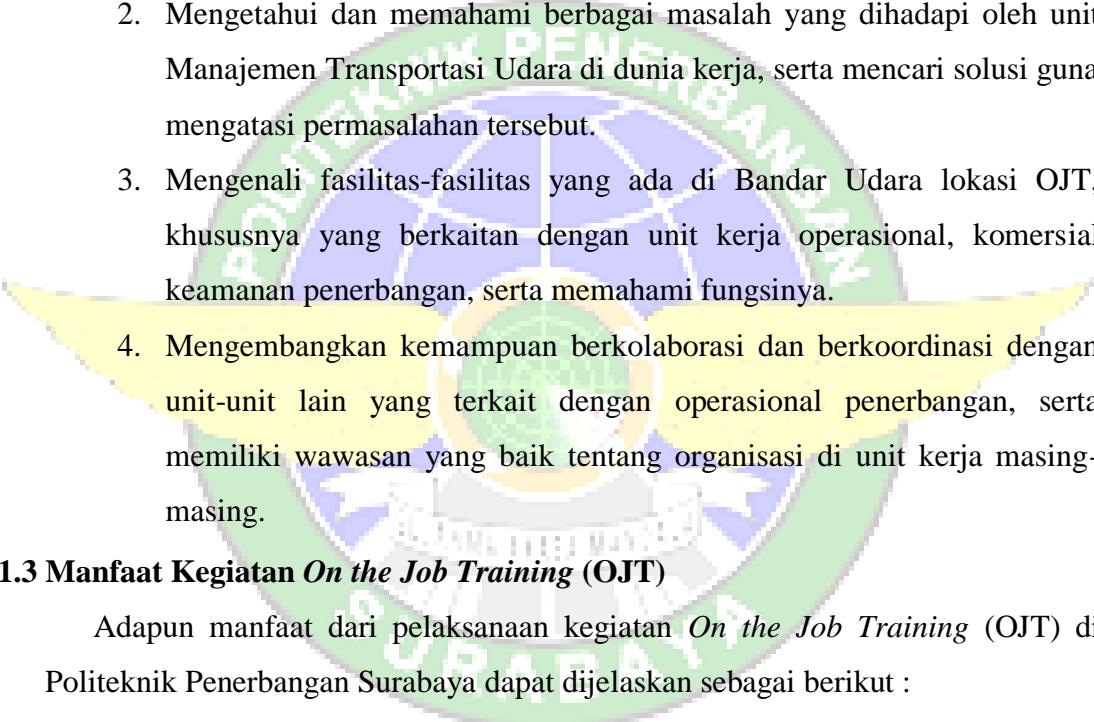
Namun, dalam pemeriksaan keamanan ini masih menggunakan pemeriksaan manual pada para petugasnya, yang mana hal ini mengurangi efektivitas dan efisiensi dalam pemeriksaan serta menimbulkan ketidaknyamanan para petugas yang diperiksa secara manual selain itu menurut studi yang dipublikasikan oleh direcorthocare.com yang berjudul *Airport Metal Detectors vs. Body Meta* menyatakan bahwa *Hand Held Metal Detector* (HHMD) sangat peka terhadap logam bahkan logam yang diimplan ke dalam tubuh sekalipun, maka hal ini menegaskan bahwa penggunaan HHMD bisa memberikan hasil pemeriksaan yang lebih akurat dibanding pemeriksaan manual. Oleh karena itu peneliti membuat laporan *On the Job Training* yang berjudul EVALUASI PEMERIKSAAN KEAMANAN OLEH PETUGAS AVIATION SECURITY PT. GAPURA ANGKASA PADA PETUGAS GROUND HANDLING SEBELUM PELAKSANAAN AIRCRAFT SECURITY CHECK BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA.

## 1.2 Maksud dan Manfaat

### 1.2.1 Bagi Kampus

Tujuan dari pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya, adalah sebagai berikut :

1. Menghasilkan lulusan yang memperoleh sertifikat kompetensi sesuai dengan standar nasional dan internasional.
2. Menciptakan lulusan di bidang transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi baik di tingkat nasional maupun internasional.
3. Membantu mahasiswa memahami budaya kerja di industri penyelenggaraan jasa serta membangun pengalaman nyata dalam memasuki dunia industri penerbangan.
4. Mengembangkan kemampuan mahasiswa dalam melakukan komunikasi secara lisan maupun tulisan, terkait dengan materi dan substansi keilmuan dalam laporan *On the Job Training* (OJT).

- 
5. Melatih kerjasama antar mahasiswa dengan personil lain serta unit-unit lainnya, sehingga menciptakan suasana tim yang positif serta disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.

### 1.2.2 Bagi Taruna

Adapun beberapa rincian tujuan dari kegiatan *On the Job Training* (OJT) bagi taruna, yaitu :

1. Memahami keadaan fisik, operasional, struktur organisasi, serta lingkungan sosial di Bandar Udara tempat pelaksanaan OJT.
2. Mengetahui dan memahami berbagai masalah yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja, serta mencari solusi guna mengatasi permasalahan tersebut.
3. Mengenali fasilitas-fasilitas yang ada di Bandar Udara lokasi OJT, khususnya yang berkaitan dengan unit kerja operasional, komersial keamanan penerbangan, serta memahami fungsinya.
4. Mengembangkan kemampuan berkolaborasi dan berkoordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan, serta memiliki wawasan yang baik tentang organisasi di unit kerja masing-masing.

### 1.3 Manfaat Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dari pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Memahami kebutuhan pekerjaan yang terjadi selama berada di lokasi *On the Job Training* (OJT).
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Mengamati secara langsung dalam penerapan teknologi terapan di lokasi *On the Job Training* (OJT).

4. Membangun hubungan kerja sama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga terkait lainnya.

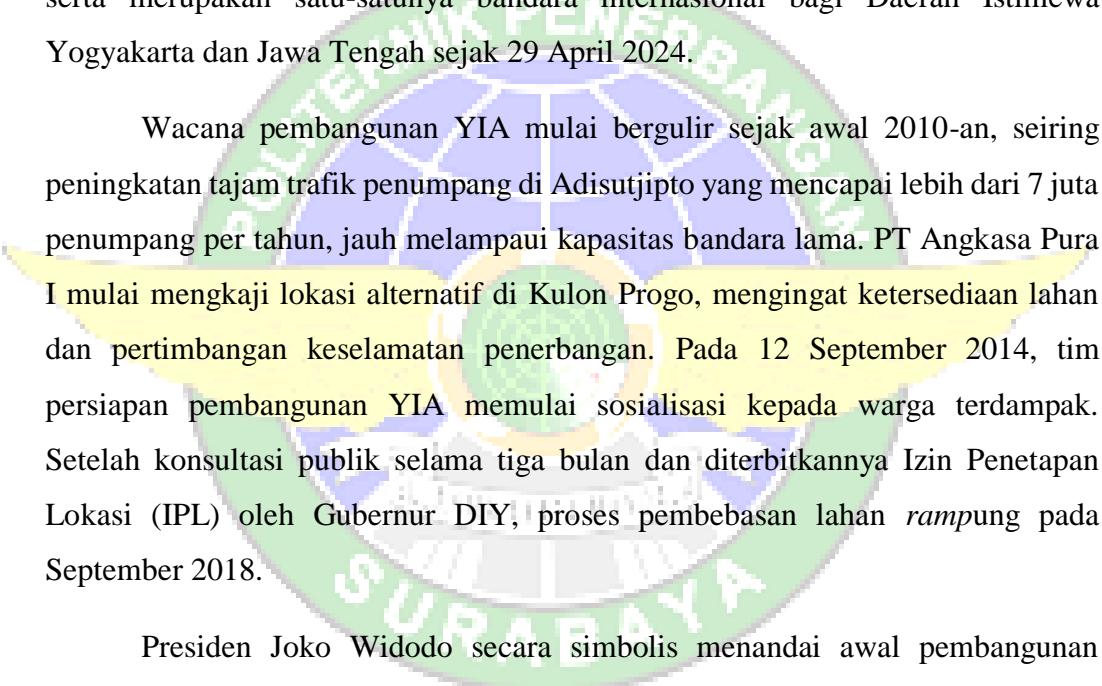


## **BAB II**

### **PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)**

#### **2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Yogyakarta**

Bandar Udara Internasional Yogyakarta (IATA: YIA, ICAO: WAHI), berlokasi di Kapanéwon Temon, Kabupaten Kulon Progo, sekitar 45 km dari pusat Kota Yogyakarta, adalah bandara baru yang dibangun untuk menggantikan Bandar Udara Internasional Adisutjipto (JOG) yang sudah melebihi kapasitas. YIA saat ini melayani penerbangan domestik dan internasional (Kuala Lumpur, Singapura), serta merupakan satu-satunya bandara internasional bagi Daerah Istimewa Yogyakarta dan Jawa Tengah sejak 29 April 2024.



Wacana pembangunan YIA mulai bergulir sejak awal 2010-an, seiring peningkatan tajam trafik penumpang di Adisutjipto yang mencapai lebih dari 7 juta penumpang per tahun, jauh melampaui kapasitas bandara lama. PT Angkasa Pura I mulai mengkaji lokasi alternatif di Kulon Progo, mengingat ketersediaan lahan dan pertimbangan keselamatan penerbangan. Pada 12 September 2014, tim persiapan pembangunan YIA memulai sosialisasi kepada warga terdampak. Setelah konsultasi publik selama tiga bulan dan diterbitkannya Izin Penetapan Lokasi (IPL) oleh Gubernur DIY, proses pembebasan lahan rampung pada September 2018.

Presiden Joko Widodo secara simbolis menandai awal pembangunan dengan prosesi "Babat Alas Nawung Kridha" pada 27 Januari 2017. Pembangunan YIA menggunakan konsep airport city dan mengadopsi standar bangunan tahan gempa dan tsunami — mengingat lokasinya di pesisir selatan Pulau Jawa. Pada April 2019, YIA memperoleh Sertifikat Bandar Udara No. 149/SBU-DBU/IV/2019 dari DJBU Kementerian Perhubungan. Bandara ini kemudian mulai beroperasi dengan penerbangan perdana Citilink rute HLP–YIA pada 6 Mei 2019.

Uji coba pendaratan pesawat berbadan lebar dilakukan oleh Garuda Indonesia (A-330) pada Oktober 2019.

Mulai 29 Maret 2020, YIA beroperasi penuh setelah pengalihan sebagian besar penerbangan dari Adisutjipto. Selain melayani penumpang reguler, YIA juga ditunjuk sebagai Bandara Embarkasi Haji bagi DIY dan sebagian Jawa Tengah. Bandara ini diresmikan Presiden RI pada 28 Agustus 2020, bersamaan dengan peresmian Menara ATC AirNav dan sistem peringatan dini tsunami. Dibangun di atas lahan seluas 600 hektar, YIA memiliki terminal penumpang 210.000 m<sup>2</sup> dengan kapasitas 20 juta penumpang per tahun, serta apron dan hanggar seluas 371.125 m<sup>2</sup> yang mampu menampung hingga 28 pesawat termasuk wide-body. Bandara ini juga didesain untuk mendukung pengembangan pariwisata Yogyakarta dan Borobudur, sebagai bagian dari program 10 Bali Baru Kementerian Pariwisata.

## 2.2 Sejarah Singkat Citilink

Menurut [citilink.co.id](http://citilink.co.id), Citilink Indonesia memulai perjalanan operasionalnya sebagai bagian dari strategi bisnis Garuda Indonesia. Pada tahun 2001, Citilink didirikan sebagai Unit Bisnis Strategis (SBU) dari Garuda Indonesia, dengan tujuan melayani segmen pasar penerbangan berbiaya hemat. Penerbangan perdana dilakukan pada tanggal 16 Juli 2001, melayani rute Jakarta–Surabaya dengan menggunakan armada pesawat Fokker F28.

Perjalanan Citilink menuju kemandirian semakin nyata ketika pada tahun 2012, Citilink secara resmi memperoleh *Air Operator Certificate (AOC)*, yang memungkinkan perusahaan beroperasi sebagai maskapai mandiri. Pada tanggal 22 Juni 2012, Citilink diresmikan sebagai maskapai berbiaya hemat (*Low Cost Carrier/LCC*) yang beroperasi di bawah naungan *Garuda Indonesia Group*. Dalam fase ini, Citilink memperkenalkan identitas baru melalui penggunaan armada Airbus A320, logo, livery, *callsign*, dan seragam awak kabin yang diperbarui.

Pada tahun 2014, Citilink mencatatkan tonggak penting dengan menjadi maskapai komersial pertama yang beroperasi di Bandara Halim Perdanakusuma, yang baru dibuka untuk penerbangan komersial. Citilink terus berupaya meningkatkan kualitas layanan. Pada tahun 2015, Citilink berhasil menjadi maskapai berbiaya hemat pertama di Indonesia yang meraih sertifikasi ISO 9001:2015 dalam hal *Standard Operating Procedure (SOP) Delay Management*, menunjukkan komitmen tinggi dalam pengelolaan penundaan penerbangan.

Pada tahun 2016, Citilink berhasil memenuhi standar keselamatan penerbangan Uni Eropa, memperkuat reputasinya sebagai maskapai yang mengutamakan keselamatan. Tahun 2017 menandai beberapa pencapaian strategis bagi Citilink. Maskapai ini menambah armadanya dengan pesawat modern Airbus A320NEO, serta meluncurkan penerbangan internasional pertama ke Dili, Timor Leste. Pada tahun yang sama, Citilink memperoleh penghargaan sebagai perusahaan jasa transportasi udara terbaik dalam pengelolaan aspek keselamatan penerbangan dalam ajang *Transportation Safety Management Award 2017* yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan.

Pencapaian Citilink terus berlanjut pada tahun 2018, ketika maskapai ini meraih sejumlah penghargaan bergengsi, termasuk predikat Maskapai Berbiaya Hemat Bintang 4 dari *Skytrax*, Maskapai Berbiaya Hemat Bintang 4 dari *APEX*, serta penghargaan *Best Low Cost Airlines-Asia* dari *TripAdvisor*. Pada tahun yang sama, Citilink membuka rute internasional ke Kuala Lumpur dan Penang di Malaysia, serta memperkenalkan seragam awak kabin baru dengan motif khas Gurdo Aji.

Tahun 2019 memperlihatkan ekspansi rute internasional Citilink yang semakin agresif, dengan pembukaan rute baru ke Phnom Penh, Kamboja dan Perth, Australia. Citilink kembali meraih predikat Maskapai Berbiaya Hemat Bintang 4 dari *APEX*. Selain itu, armada Citilink diperkuat dengan kehadiran pesawat

*propeller* ATR 72-600 dan pesawat berbadan lebar Airbus A330-900NEO, memperluas kemampuan operasionalnya. Pada tahun 2020, Citilink meluncurkan rute internasional baru ke Melbourne (Avalon), Australia dan Jeddah, Arab Saudi. Selain itu, maskapai ini mulai mengoperasikan pesawat khusus kargo (*freighter*), sebagai bagian dari diversifikasi layanan. Citilink kembali meraih penghargaan *Best Low-Cost Airline* di Asia dalam ajang *TripAdvisor Travelers' Choice Award* 2020, untuk ketiga kalinya.

Tahun 2021 menjadi tahun penting dalam konteks pandemi COVID-19. Citilink berhasil menjadi maskapai berbiaya hemat kedua di dunia yang memperoleh predikat bintang 5 dalam *COVID-19 Airline Safety Rating* dari *Skytrax*, serta menjadi satu dari hanya 15 maskapai di dunia yang meraih penghargaan bergengsi tersebut. Di samping itu, Citilink juga masuk dalam jajaran 100 maskapai terbaik di dunia, 8 maskapai berbiaya hemat terbaik di Asia, serta maskapai berbiaya hemat terbaik di Indonesia. Penghargaan *COVID-19 Airline Excellence Awards* dari *World Airline Awards 2021* oleh *Skytrax* juga menegaskan komitmen maskapai terhadap keamanan penumpang. Pada Hari Pelanggan Nasional, Citilink memperkenalkan kembali seragam awak kabin baru yang mencerminkan semangat sebagai maskapai modern yang inovatif.

Memasuki tahun 2022, Citilink kembali membuka dan mengoperasikan sejumlah rute domestik dan internasional yang sempat terdampak pandemi. Selain itu, Citilink menjalankan program pelestarian lingkungan dengan menanam 1.000 bibit pohon mangrove di Pesisir Untia, Makassar. Pada tahun yang sama, Citilink juga meraih tiga penghargaan dalam ajang bergengsi *Skytrax World Airline Awards* 2022.

Di tahun 2023, Citilink memperluas jaringan internasionalnya dengan membuka rute ke Papua Nugini. Selain itu, operasional penerbangan Citilink di Bandung dipindahkan dari Bandara Husein Sastranegara ke Bandara Kertajati,

sesuai kebijakan pengembangan bandara nasional. Pada tahun ini pula, Citilink kembali membuktikan kualitasnya dengan meraih tiga penghargaan dalam ajang *Skytrax World Airline Awards 2023*.

### **2.3 Profil PT Citilink Indonesia**



*Gambar 2. 1 Logo Citilink*

*Sumber : Citilink.co.id*

PT Citilink Indonesia (selanjutnya disebut “Citilink” atau “Perusahaan”) adalah anak perusahaan dari PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, yang bergerak di sektor penerbangan berbiaya rendah (*Low Cost Carrier / LCC*). Citilink didirikan melalui Akta Notaris Natakusumah No. 01 tertanggal 6 Januari 2009, berkedudukan di Sidoarjo, Jawa Timur, dan memperoleh pengesahan dari Kementerian Hukum dan HAM RI berdasarkan SK No. AHU-14555.AH.01.01 Tahun 2009 tanggal 22 April 2009.

Pada awal berdiri, komposisi saham perusahaan adalah 67% milik Garuda Indonesia dan 33% milik PT Aerowisata. Citilink awalnya beroperasi sebagai unit bisnis strategis (SBU) di bawah Garuda Indonesia, dengan menggunakan AOC dan nomor penerbangan Garuda sejak Mei 2011. Setelah memperoleh izin usaha penerbangan SIUAU/NB-027 (27 Januari 2012) dan AOC 121-046 (22 Juni 2012), Citilink resmi memulai operasi mandiri pada 30 Juli 2012, dengan kode IATA “QG”, ICAO “CTV”, dan *call sign* “*Supergreen*”. Struktur kepemilikan saham saat ini adalah 98,65% dimiliki oleh Garuda Indonesia dan 1,35% oleh PT Aerowisata, sesuai Akta No. 62 tanggal 26 Oktober 2017.

Sebagai bagian dari Garuda Indonesia Group, Citilink mengoperasikan sistem penerbangan *point-to-point* dengan basis utama di Jakarta dan Surabaya.

Hingga tahun 2024, Citilink melayani lebih dari 86 rute menuju 50 destinasi domestik dan internasional, antara lain Jakarta, Surabaya, Batam, Banjarmasin, Denpasar, Balikpapan, Yogyakarta, Medan, Palembang, Padang, Makassar, Pekanbaru, Lombok, Semarang, Malang, Kupang, Tanjung Pandan, Solo, Manado, Jayapura, Samarinda, serta Timor Leste, Malaysia, Singapura, dan Australia. Sebagai bukti keberhasilannya dalam meningkatkan kualitas layanan dan keselamatan, Citilink telah meraih berbagai penghargaan bergengsi, seperti *Top IT Implementation Airlines Sector* dari Kementerian Komunikasi dan Informatika (2017), *Transportation Safety Management Award* dari Kementerian Perhubungan (2017), akreditasi bintang empat dari *SKYTRAX* selama dua tahun berturut-turut sejak 2018, *TripAdvisor Traveler's Choice Award* selama tiga tahun berturut-turut sejak 2018, predikat *4-Star Low-Cost Airline* dari *Airline Passenger Experience* (APEX) sebanyak tiga kali, serta penghargaan *Skytrax COVID-19 Airline Safety Rating* di tahun 2021.

Selain itu, Citilink senantiasa menerapkan standar protokol kesehatan yang ketat di seluruh tahapan operasional penerbangan, mulai dari *pre-flight*, *in-flight*, hingga *post-flight*, demi menjamin keamanan dan kenyamanan seluruh pelanggan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan pemerintah.

## 2.4 Nilai dan Budaya Citilink Indonesia

Nilai perusahaan BUMN PT Citilink secara umum meliputi :

### 1. Amanah

Memegang teguh kepercayaan yang diberikan dengan diwujudkan dengan perilaku seperti memenuhi janji dan komitmen, bertanggung jawab atas tugas, keputusan dan tindakan yang dilakukan, berpegang teguh kepada nilai moral dan etika.

## 2. Kompeten

Terus belajar dan mengembangkan kapabilitas dengan meningkatkan diri untuk menjawab tantangan yang selalu berubah, membantu orang lain belajar, menyelesaikan tugas dengan kualitas terbaik.

## 3. Harmonis

Saling peduli dan menghargai perbedaan, menghargai setiap orang apapun latar belakangnya, suka menolong orang lain, membangun lingkungan kerja yang kondusif.

## 4. Loyal

Beredikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara, menjaga nama baik sesama karyawan, pimpinan, BUMN, dan Negara, rela berkorban untuk mencapai tujuan yang lebih besar, rela berkorban untuk mencapai tujuan yang lebih besar.

## 5. Adaptif

Terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan, cepat menyesuaikan diri untuk menjadi lebih baik, terus menerus melakukan perbaikan mengikuti perkembangan teknologi, bertindak proaktif.

## 6. Kolaboratif

Membangun kerja sama yang sinergis, memberi kesempatan kepada berbagai pihak untuk berkontribusi, terbuka dalam bekerja sama untuk menghasilkan nilai tambah, menggerakkan pemanfaatan berbagai sumber daya untuk tujuan bersama.

Budaya perusahaan PT Citilink Indonesia meliputi :

### 1. *Simple*

Memberi kemudahan pelayanan kepada internal dan eksternal Citilink dengan mengedepankan inovasi dan adaptif terhadap perubahan.

## 2. *Prompt*

Menjadi insan yang fokus pada solusi dengan menunjukkan sikap proaktif berlandaskan kepada integritas.

## 3. *Polite*

Menjadi insan yang berempati dan menghargai kebutuhan pelanggan dengan semangat untuk memberikan yang terbaik.

## 2.5 Data Umum Citilink

Data umum merujuk kepada data yang bisa diketahui secara publik dari maskapai Citilink. Data ini bisa diakses dan diketahui oleh semua orang melalui website [citilink.co.id](http://citilink.co.id), Hal ini mencakup data total armada, rute penerbangan.

### 2.5.1 Total Armada Maskapai

No.	Nama Armada	Total
1	A330-900 NEO	2 Unit
2	A320-200 NEO	51 Unit
3	ATR 72-600	7 Unit
4	Freighter B737-500	1 Unit

*Tabel 2. 1 Daftar Armada Maskapai*

### 2.5.2 Rute Maskapai

Citilink melayani lebih dari 45 destinasi di berbagai wilayah Indonesia serta sejumlah kota internasional. Untuk rute domestik, Citilink mengoperasikan penerbangan yang menghubungkan berbagai kota besar dan daerah strategis di seluruh Nusantara. Penerbangan domestik Citilink meliputi kota-kota di wilayah:

#### 1. Rute Domestik

Citilink membuka rute domestik di pulau-pulau sebagai berikut :

- Pulau Jawa: Jakarta (Bandara Soekarno-Hatta dan Halim Perdanakusuma), Surabaya, Semarang, Solo, Yogyakarta, Malang, Kediri.
- Sumatra: Medan (Kualanamu), Padang, Palembang, Pekanbaru, Jambi, Bengkulu, Bandar Lampung (Radin Inten II), Way Kanan.
- Kalimantan: Pontianak, Balikpapan, Banjarmasin, Palangkaraya, Tarakan, Berau.
- Sulawesi: Makassar, Manado, Palu, Kendari.
- Nusa Tenggara dan Bali: Denpasar (Bali), Lombok (Mataram), Labuan Bajo, Kupang.
- Maluku dan Papua: Ambon, Jayapura.

## 2. Rute Internasional

Di samping memperkuat jaringan domestik, Citilink juga melayani beberapa rute internasional yang menghubungkan Indonesia dengan negara-negara di kawasan Asia dan Timur Tengah. Rute internasional aktif yang saat ini dioperasikan antara lain:

- Dili (Timor Leste)
- Chongqing (Tiongkok)
- Singapura (Changi Airport)
- Jeddah (Arab Saudi)

Sebelumnya, Citilink juga pernah mengoperasikan rute ke berbagai destinasi lain, seperti Melbourne dan Perth (Australia), Phnom Penh (Kamboja), Kuala Lumpur dan Penang (Malaysia), serta Port Moresby (Papua Nugini). Namun, beberapa di antaranya dihentikan sementara sesuai dengan strategi bisnis dan kondisi pasar terkini.

Adapun untuk *station* Citilink YIA, memiliki rute dan jadwal sebagai berikut :

No	Route Arrival	Flight No	Time (WIB)
1.	Yogyakarta (YIA) – Balikpapan (BPN)	QG 785	09.10
2.	Yogyakarta (YIA) – Halim (HLP)	QG 102	12.05
3.	Yogyakarta (YIA) – Cengkareng (CGK)	QG 776	18.45

Tabel 2. 2 Rute dan jadwal Kedatangan

No	Route Departure	Flight No	Time (WIB)
1.	Balikpapan (BPN) - Yogyakarta (YIA)	QG 784	09.40
2.	Halim (HLP) - Yogyakarta (YIA)	QG 103	13.35
3.	Cengkareng (CGK) - Yogyakarta (YIA)	QG 777	19.15

Tabel 2. 3 Rute dan jadwal Keberangkatan

## 2.6 Struktur Organisasi Citilink

### 2.6.1 Pengertian Struktur Organisasi

Struktur organisasi adalah sebuah gambaran dari pembagian wewenang dan tanggung jawab serta melaksanakan hubungan vertical dan hubungan horizontal dalam menjalankan tugas pokok dan fungsi dari masing-masing

jabatan yang dimilikinya (Nurlia, 2019). Struktur organisasi juga sebagai gambaran pola formal yang digunakan untuk mengelompokkan orang dan pekerjaan, serta aktivitas dan hubungan antara berbagai sub organisasi. Struktur organisasi digambarkan dalam bentuk skema organisasi atau organigram, yaitu suatu lukisan grafis yang menjelaskan adanya hubungan hierarkis vertikal maupun horizontal antar individu maupun antarbagian.

### **2.6.2 Bentuk Struktur Organisasi Citilink Bandar Udara Internasional Yogyakarta**

Pada Citilink Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki struktur organisasi yang sudah tergambar jelas dalam bagan struktur, karena dalam penggambarannya sudah tergambar jelas dalam struktur dan terdapat penyesuaian masing-masing staff dengan spesialisasi atau kompetensi yang dimilikinya. Berikut adalah struktur organisasi yang dimiliki *Station Citilink YIA*:



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Citilink YIA

Berdasarkan struktur organisasi yang dimiliki *Station Citilink YIA* tersebut, dapat disimpulkan bahwa *Station Citilink YIA* memiliki pimpinan tertinggi yaitu *Station Manager* yang membawahi semua unit yang beroperasi dalam kegiatan kebandarudaraan.

## **BAB III**

### **TINJAUAN TEORI**

#### **3.1 Regulasi Keamanan Penerbangan**

Regulasi adalah suatu peraturan atau kesepakatan merupakan ketetapan yang dibuat oleh pihak-pihak berwenang, baik itu oleh kelompok tertentu, lembaga, maupun pemerintah dalam suatu wilayah atau daerah tertentu (Naufal *et al.*, 2022). Peraturan ini disusun dengan tujuan utama untuk mengatur berbagai aspek dalam kehidupan bermasyarakat, sehingga setiap individu atau kelompok yang berada di dalamnya dapat menjalankan aktivitasnya dengan lebih tertib, terstruktur, dan sesuai dengan norma yang telah disepakati bersama. Dengan adanya aturan tersebut, diharapkan dapat tercipta keteraturan dalam berbagai aspek kehidupan, mulai dari sosial, ekonomi, hingga lingkungan, serta mencegah terjadinya konflik atau kesalahpahaman yang dapat merugikan banyak pihak. Selain itu, peraturan ini juga berfungsi sebagai pedoman yang harus dipatuhi oleh seluruh individu yang berada dalam cakupan wilayah tersebut guna menciptakan lingkungan yang lebih harmonis, aman, dan tertib sesuai dengan nilai-nilai yang dianut dalam masyarakat.

Adapun untuk regulasi keamanan penerbangan yang penulis maksud untuk konteks permasalahan dalam laporan ini adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2020) tepatnya pada pasal 15 ayat 2 yang menyatakan bahwa upaya pengamanan pesawat udara mencakup berbagai aspek penting guna menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan. Hal ini meliputi tanggung jawab atas pelaksanaan pengamanan pesawat udara, pemeriksaan keamanan pesawat udara, serta penyisiran keamanan pada pesawat. Selain itu, dilakukan pula perlindungan terhadap pesawat udara itu sendiri, pengendalian akses ke pesawat, pengaturan pergerakan orang dan kendaraan di sekitar pesawat, serta perlindungan terhadap dokumen pesawat udara.

### **3.2 Daerah-Daerah Keamanan pada Bandar Udara**

Daerah – daerah keamanan dalam bandar udara dibagi menjadi 4, yakni daerah publik, daerah terbatas, daerah steril, dan daerah keamanan terbatas. Menurut (PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control), 2015), hal ini telah dijelaskan secara detail, yakni

#### **3.2.1 Daerah Publik (*public area*)**

Daerah publik adalah daerah-daerah pada bandar udara yang terbuka untuk umum/public, area ini meliputi area parkir, mushola, area sebelum keberangkatan. Daerah ini bebas untuk dimasuki baik untuk pengantar maupun penumpang.

#### **3.2.2 Daerah Terbatas (*restricted area*)**

Daerah terbatas (*restricted area*) daerah tertentu di bandar udara dimana penumpang dan non penumpang wajib memiliki akses tertentu sebelum memasuki daerah ini, jika untuk petugas bandar udara wajib memiliki tanda izin masuk berupa pas bandar udara, jika bagi penumpang wajib memiliki tanda izin masuk berupa *Boarding Pass*.

#### **3.2.3 Daerah Steril (*sterile area*)**

Daerah Steril (*sterile area*) adalah daerah tertentu dalam daerah keamanan terbatas (*security restricted area*) yang merupakan daerah dimana penumpang sampai dengan naik ke pesawat udara.

#### **3.2.4 Daerah Keamanan Terbatas (*security restricted area*)**

Adapun Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah-daerah tertentu di dalam Bandar Udara maupun di luar Bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah beresiko tinggi untuk digunakan

kepentingan Kemananan Penerbangan, Penyelenggara Bandar Udara, dan kepentingan lain.

### **3.3 Ramp**

Menurut CASR (*Civil Aviation Safety Regulations*) 139 *Aerodrome* (Perhubungan Udara, 2019) , *Ramp*, yang juga dikenal sebagai *apron*, merupakan salah satu area paling vital di sebuah bandar udara. Di sinilah pesawat parkir setelah mendarat, dan menjadi lokasi utama untuk berbagai aktivitas penting sebelum pesawat kembali mengudara. Area ini menjadi pusat berbagai kegiatan operasional darat (*ground handling*) yang sangat krusial, seperti proses naik-turun penumpang, bongkar muat bagasi dan kargo, pengisian bahan bakar, penyediaan makanan dan minuman (*catering*), pembersihan kabin, serta perawatan ringan terhadap pesawat. Fungsi *ramp* tidak hanya terbatas pada pelayanan langsung terhadap pesawat, tetapi juga menjadi titik koordinasi strategis bagi berbagai pihak yang terlibat dalam operasional penerbangan, seperti maskapai, petugas ground handling, pengatur lalu lintas darat bandara, hingga petugas keamanan. Karena kompleksitas dan tingginya risiko di area ini, pengelolaannya dilakukan dengan sangat hati-hati dan profesional.

### **3.5 Aviation Security**

*Aviation Security (Avsec)* adalah personel keamanan penerbangan yang telah memiliki lisensi dan diberi tugas untuk memastikan keamanan di lingkungan bandar udara, baik untuk kepentingan penumpang, bandar udara, maupun keselamatan proses penerbangan (Yunika and Astutik, 2023). Avsec diatur dalam aturan penerbangan Internasional yakni pada Annex 17 yang membahas tentang *Aviation Security International Civil Aviation Organization*. Adapun pada aturan penerbangan nasional membahas mengenai *Aviation Security* pada Peraturan Menteri 09 Tahun 2024 mengenai Keamanan Penerbangan Nasional. Berdasarkan Annex 17 disampaikan bahwa keamanan penerbangan merupakan “*critical importance to the future of civil aviation and to the international community at*

*large are the measures taken by ICAO to prevent and suppress all acts of unlawful interference against civil aviation throughout the world”(ANNEX 17, 2017).*

Personel Avsec juga wajib melaksanakan pemeriksaan pada petugas *ground handling* sebelum pelaksanaan kegiatan di *ramp* dan sebelum pelaksanaan *Aircraft Security Check*. Pemeriksaan ini dilakukan dilakukan sebagai bentuk pengendalian akses petugas di daerah keamanan terbatas dan pengendalian petugas yang akan memasuki pesawat agar dipastikan tidak membawa *prohibited item* yang dapat menimbulkan *incident* maupun *accident*.

### **3.6 Ground Handling**

*Ground handling* berasal dari dua kata yaitu “*ground*” yang berarti darat (dalam konteks ini adalah di bandara), dan “*handling*” yang berasal dari kata “*handle*” yang berarti menangani. Secara sederhana, ground handling atau tata operasi darat merupakan serangkaian pengetahuan dan keterampilan dalam menangani berbagai aspek operasional pesawat udara di darat (Keke, 2019). Kegiatan ini meliputi penanganan pesawat di *apron*, pelayanan penumpang beserta bagasinya di terminal, serta pengelolaan kargo dan pos di area kargo.

Pelayanan *ground handling* dimulai sejak pesawat akan merapat ke *parking stand*. Pada tahap ini, petugas marshallling bertugas memandu pesawat agar dapat parkir dengan aman dan tepat. Setelah pesawat berhenti, petugas ground handling segera memasang *wheel chock* untuk mencegah pergerakan pesawat yang tidak diinginkan. Seluruh rangkaian pelayanan *ground handling* baru dinyatakan selesai ketika pesawat didorong mundur menggunakan *aircraft towing tractor*, peralatan dilepas, dan pesawat mulai bergerak *taxis* menuju *runway*. Secara umum, divisi pelayanan *ground handling* di bandara terbagi ke dalam tiga bagian, yaitu:

1. Divisi pelayanan sisi udara (*airside services*)
2. Divisi pelayanan sisi darat (*landside services*)

### 3. Divisi sistem informasi operasi bandar udara

Namun, dalam pembahasan ini akan difokuskan pada divisi pelayanan sisi udara, yang memiliki tanggung jawab utama dalam menyiapkan dan melaksanakan kegiatan pelayanan di area sisi udara. Tugas-tugasnya meliputi pengaturan serta penempatan parkir pesawat udara, pengendalian ketertiban lalu lintas orang, kendaraan, serta peralatan operasional di area sisi udara agar seluruh aktivitas berlangsung aman dan efisien. Contoh petugas *ground handling* di sisi udara meliputi: *Marshalling staff* (petugas pemandu parkir pesawat), *Ramp agent* (petugas yang menangani aktivitas di *apron*), *Pushback operator* (petugas pengoperasi alat dorong pesawat), *Ground Support Equipment* (GSE) operator (petugas pengoperasi kendaraan dan peralatan di *apron*, seperti *belt loader*, *air starter unit*, GPU), *Aircraft cleaner* (petugas kebersihan interior pesawat di sisi udara), *Lavatory service operator* dan *Water service operator* (petugas pengisian air bersih dan pengosongan toilet pesawat).

#### **3.7 Aircraft Security Check**

*Aircraft Security Check* atau Pemeriksaan Keamanan Pesawat Udara merupakan salah satu prosedur penting dalam rangka menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan. Kegiatan ini bertujuan untuk memastikan bahwa tidak ada barang berbahaya, barang terlarang, maupun benda mencurigakan yang tertinggal di dalam pesawat, baik di area kabin penumpang, kokpit, kompartemen kargo, maupun toilet. Pemeriksaan ini dilakukan secara rutin pada beberapa kondisi operasional pesawat, yaitu:

1. Saat pesawat digunakan dalam kegiatan bolak-balik (*turn-around*), yaitu ketika pesawat mendarat dan akan segera digunakan kembali untuk penerbangan berikutnya.
2. Saat pesawat berhenti transit (*transit stop*), yaitu saat pesawat singgah di suatu bandara untuk menurunkan atau menaikkan penumpang sebelum melanjutkan

- penerbangan. Pemeriksaan dilakukan untuk memastikan tidak ada barang bawaan penumpang yang tertinggal.
3. Setelah penerbangan selesai (*post-flight*), yaitu setelah seluruh rangkaian penerbangan berakhir, sebagai bagian dari prosedur pengamanan dan persiapan untuk operasional berikutnya.

Dalam pelaksanaannya, personel yang berperan dalam *Aircraft Security Check* meliputi:

- Petugas *Aviation Security* (Avsec), yang memiliki kewenangan utama dalam melakukan pemeriksaan keamanan pesawat sesuai standar yang berlaku.
- Crew Kabin (*Flight Attendant*), yang membantu dalam pemeriksaan area kabin dan melaporkan jika ditemukan barang mencurigakan.
- Personel *Ground Handling*, yang mendukung proses pemeriksaan, terutama dalam membuka akses ke berbagai area pesawat, seperti kompartemen kargo dan ruang penyimpanan peralatan.
- Perwakilan Maskapai/*Pilot in Command* (PIC), yang memiliki tanggung jawab penuh atas keselamatan pesawat dan biasanya akan menerima laporan hasil pemeriksaan keamanan sebelum pesawat dinyatakan siap untuk penerbangan berikutnya.

## **BAB IV**

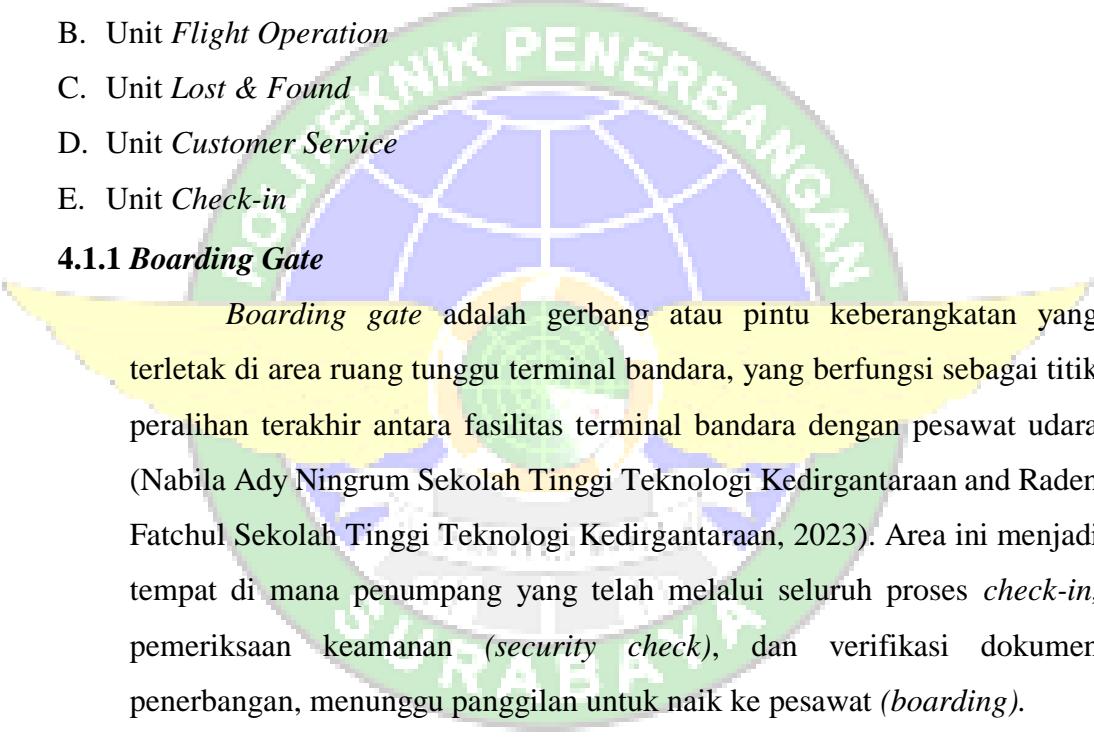
### **PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

#### **4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)**

Pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT), Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya di Maskapai Citilink Bandar Udara Internasional Yogyakarta, dibagi ke dalam 5 sektor wilayah kerja yaitu sebagai berikut :

- A. Unit *Boarding Gate*
- B. Unit *Flight Operation*
- C. Unit *Lost & Found*
- D. Unit *Customer Service*
- E. Unit *Check-in*

##### **4.1.1 *Boarding Gate***



*Boarding gate* adalah gerbang atau pintu keberangkatan yang terletak di area ruang tunggu terminal bandara, yang berfungsi sebagai titik peralihan terakhir antara fasilitas terminal bandara dengan pesawat udara (Nabila Ady Ningrum Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan and Raden Fatchul Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, 2023). Area ini menjadi tempat di mana penumpang yang telah melalui seluruh proses *check-in*, pemeriksaan keamanan (*security check*), dan verifikasi dokumen penerbangan, menunggu panggilan untuk naik ke pesawat (*boarding*).

Di *boarding gate*, penumpang akan diperiksa *boarding pass*-nya oleh petugas maskapai atau otoritas bandara sebelum diizinkan memasuki garbarata (*aviobridge*) atau naik ke *apron* menggunakan bus pengumpulan (*shuttle bus*). Selain sebagai titik pemeriksaan akhir, *boarding gate* juga merupakan area yang didesain untuk memberikan kenyamanan selama masa tunggu, dilengkapi dengan fasilitas seperti tempat duduk, layar informasi

penerbangan, pengumuman suara (*public address system*), dan terkadang layanan tambahan seperti *charging station* atau ruang menyusui.

Selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di *boarding gate*, penulis didampingi oleh petugas dari PT. Gapura Angkasa dengan diberikan tugas sebagai berikut :

### 1. *Baggage Sweaping*

Kegiatan ini adalah kegiatan yang dilakukan dengan melakukan inspeksi pada bagasi penumpang yang terlihat melebihi batas dan membawa banyak bagasi, karena berdasarkan [citilink.co.id](http://citilink.co.id) dalam aturan dari maskapai citilink adalah sebagai berikut :



Sumber : [Citilink.co.id](http://Citilink.co.id)

- a. Airbus A-320 adalah :  
Panjang : 56 Cm ; Lebar 36 Cm ; Tinggi : 23 Cm ; berat maksimal 7 Kg.
- b. ATR72-600  
Panjang : 41 Cm ; Lebar 34 Cm ; Tinggi : 17 Cm ; berat maksimal 7 Kg.

Ketika menemukan penumpang yang membawa bagasi melebihi batas maka akan diberi label.

## 2. *Boarding Management*



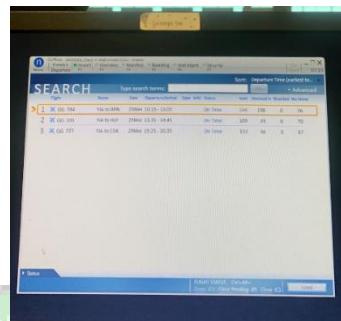
Gambar 4. 2 *Boarding Management*

*Boarding Management* adalah merupakan suatu proses manajerial terintegrasi yang melibatkan serangkaian kegiatan yang bertujuan untuk mengatur dan mengoordinasikan seluruh aspek operasional di area *boarding gate*. Proses ini mencakup penataan alur dan posisi penumpang di area *boarding*, pengendalian dan pengawasan akses masuk menuju pesawat melalui verifikasi dokumen perjalanan (seperti *boarding pass* dan identitas), penetapan urutan prioritas *boarding* bagi kelompok tertentu seperti lansia, penyandang disabilitas, ibu hamil, dan penumpang dengan anak kecil, serta pelaksanaan koordinasi verbal dan pengaturan antrian guna menghindari penumpukan penumpang dan menciptakan suasana *boarding* yang tertib dan efisien. (Płanda and Skorupski, 2025).

Selain itu, *boarding management* juga melibatkan pelaksanaan prosedur penutupan *boarding gate* secara tepat waktu dan sesuai dengan standar operasional prosedur (SOP) maskapai dan otoritas bandar udara, guna menjamin ketepatan waktu keberangkatan (*on-time performance*), keselamatan penumpang, serta optimalisasi rotasi pesawat. Manajemen ini tidak hanya menekankan aspek teknis, tetapi juga mencakup pendekatan pelayanan yang ramah dan informatif kepada penumpang,

sehingga dapat meningkatkan kepuasan pelanggan dan mendukung kelancaran keseluruhan operasional penerbangan.

### **3. Observasi System Input Manifest**



*Gambar 4. 3 Input Manifest*

Kegiatan berikutnya adalah melakukan observasi atau pengamatan dalam menginput data *boarding pass* penumpang ke dalam sistem. Dalam hal ini, penulis hanya terbatas dalam kegiatan observasi, karena hal tersebut termasuk kegiatan krusial dan wajib tidak ada kesalahan dalam pelaksanaannya.

### **4.1.2 Flight Operation**

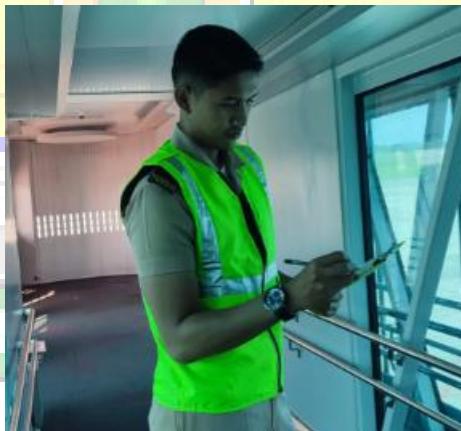
Unit *Flight Operations* (FLOPS) adalah unit yang memiliki peran yang sangat strategis dalam mendukung kelancaran dan keselamatan penerbangan, karena menjadi pusat dari seluruh aktivitas persiapan, pelaksanaan, tugas-tugas operasional langsung yang berhubungan erat dengan pengaturan informasi dan koordinasi penerbangan, hingga pasca penerbangan (*pre-flight, in-flight, dan post-flight*) (M. Ryan Prawira Negara and Awan, 2023).

Dalam pelaksanaannya, unit *Flight Operations* diisi oleh berbagai personel untuk menunjang kegiatan didalamnya, seperti : *Ramp Dispatcher*, *Ground Support Equipment (GSE)*, *Load Master*, *Departure Control* atau *Load Control*, petugas *Avsec*, dan porter. Kerja sama ini menjadi kunci

dalam menjamin kelancaran operasional penerbangan yang aman dan efisien.

Personel FOO yang berada dalam unit ini bertanggung jawab untuk menyiapkan dan memverifikasi berbagai dokumen penting sebelum penerbangan, seperti rencana penerbangan (*Flight Plan*), informasi cuaca, *NOTAM* (*Notice to Airmen*), serta briefing kepada awak kokpit. Selain itu, unit ini juga bertugas untuk memantau perkembangan penerbangan yang sedang berlangsung dalam bentuk layanan *Flight Watch Service*, serta melakukan pelaporan terhadap kejadian-kejadian khusus (*irregularities*) yang mungkin terjadi selama operasional. Adapun untuk kegiatan yang penulis lakukan di unit ini antara lain

#### 1. Pemantauan Kegiatan Ramp



Gambar 4. 4 Pengisian Ramp Activity Checklist

Pada kegiatan ini, penulis melaksanakan observasi dan melaksanakan operasional kegiatan di *ramp* dengan dipantau oleh *Ramp Dispatcher*. Penulis juga langsung mempraktikkan bagaimana cara mengisi *Ramp Activity Checklist* serta bagaimana prosedur pengawasan kegiatan *ramp* berlangsung.

## 2. Pengawasan Keamanan Kegiatan *Ramp* (*Aircraft Security Check*)



Gambar 4. 5 Aircraft Security Check

Pada kegiatan ini, penulis melaksanakan kegiatan pengawasan dan pengamanan selama kegiatan di *ramp* berlangsung, hal ini dilakukan mulai dari pemeriksaan kelengkapan personel *ramp*, *briefing*, pemeriksaan keamanan personel dari *prohibited item*, pemeriksaan dan tanda izin masuk daerah keamanan terbatas. Dalam operasionalnya, penulis didampingi oleh petugas *Aviation Security* dalam melakukan pengawasan seperti pemeriksaan *fuselage* pesawat, memastikan kegiatan *loading unloading* sesuai dengan SOP yang berlaku dan memastikan agar tidak ada bagasi yang rusak, pengawasan operasional kegiatan *GSE* (*Ground Support Equipment*) agar beroperasi dengan kecepatan yang telah ditentukan, serta memastikan personel *ramp* lain tidak berada pada jalur *GSE*.

### 3. Briefing Pilot

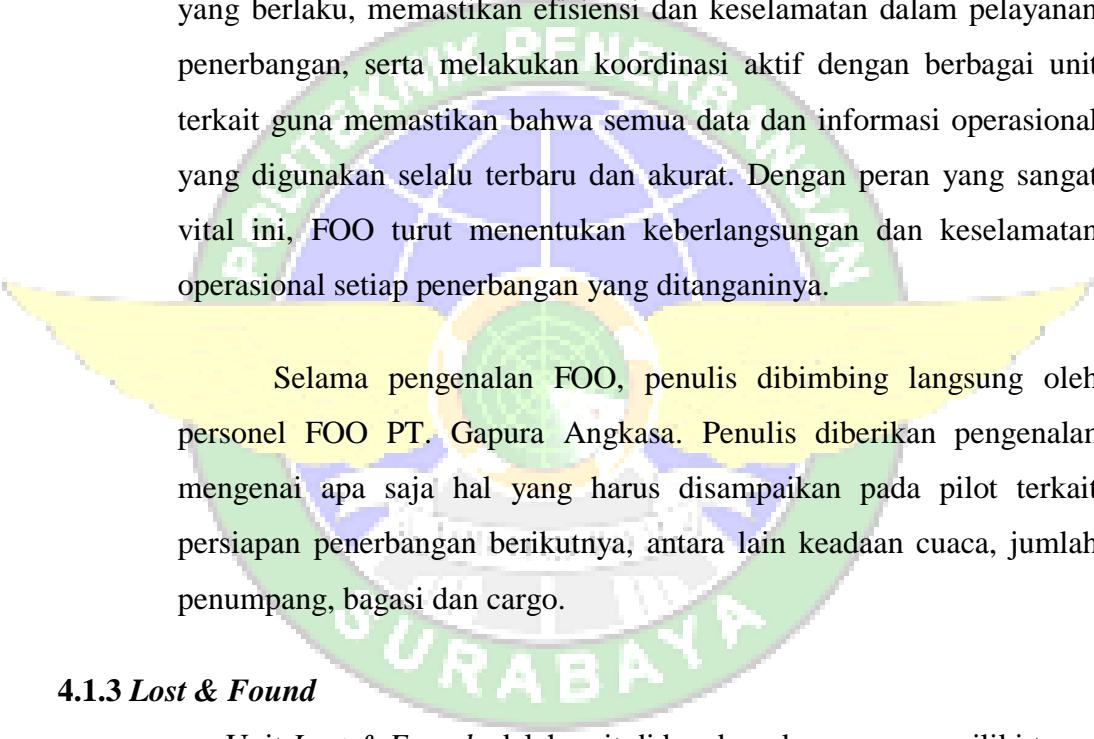


Gambar 4. 6 Briefing Pilot

Dalam kegiatan pengenalan FOO (*Flight Operational Officer*), penulis melakukan observasi terkait apa tugas dan tanggung jawab dari personel FOO, adapun tugas dan tanggung jawab FOO adalah tugas dan tanggung jawab seorang *Flight Operations Officer* (FOO) di PT. Gapura Angkasa Yogyakarta sangat penting dan kompleks, mencakup seluruh tahapan operasional penerbangan dari persiapan (*pre-flight*), pelaksanaan (*in-flight*), hingga pasca penerbangan (*post-flight*). Dalam tahap *pre-flight*, FOO bertugas mengumpulkan dan memeriksa berbagai informasi operasional yang relevan seperti data meteorologi di bandara keberangkatan, tujuan, dan bandara alternatif; kondisi pesawat; data penumpang, bagasi, dan kargo; kondisi fasilitas navigasi dan *aerodrome*; serta NOTAM yang berlaku. Selain itu, FOO juga membuat dan mencetak *Operational Flight Plan*, melakukan *briefing* kepada kru, dan mengirimkan ATS *Flight Plan* ke unit terkait.

Selama tahap *in-flight*, FOO memantau progres penerbangan, termasuk kesiapan menghadapi situasi darurat seperti *diversion* atau

*turning back*, serta menyampaikan informasi terkini kepada seluruh unit terkait jika terjadi *irregularities*. Mereka juga menjaga komunikasi radio dengan unit-unit kecil dan memberikan informasi kedatangan seperti estimasi waktu tiba (ETA), kondisi penerbangan, dan permintaan khusus. Pada tahap *post-flight*, FOO melaksanakan *debriefing* dengan awak kokpit dan menerima laporan mengenai kejadian tidak normal selama penerbangan. Di luar tugas teknis, FOO juga bertanggung jawab untuk menjaga kompetensi dan kualitas pekerjaan sesuai dengan standar yang berlaku, memastikan efisiensi dan keselamatan dalam pelayanan penerbangan, serta melakukan koordinasi aktif dengan berbagai unit terkait guna memastikan bahwa semua data dan informasi operasional yang digunakan selalu terbaru dan akurat. Dengan peran yang sangat vital ini, FOO turut menentukan keberlangsungan dan keselamatan operasional setiap penerbangan yang ditanganinya.



Selama pengenalan FOO, penulis dibimbing langsung oleh personel FOO PT. Gapura Angkasa. Penulis diberikan pengenalan mengenai apa saja hal yang harus disampaikan pada pilot terkait persiapan penerbangan berikutnya, antara lain keadaan cuaca, jumlah penumpang, bagasi dan cargo.

#### 4.1.3 Lost & Found

Unit *Lost & Found* adalah unit di bandar udara yang memiliki tugas untuk menangani, mengelola, dan menyelesaikan permasalahan yang berkaitan dengan bagasi penumpang yang hilang, tertukar, atau tertinggal. Unit ini juga bertanggung jawab untuk melakukan proses pencatatan, pelacakan, pengembalian, serta memberikan informasi kepada penumpang terkait status bagasi.

### *1. Collect Baggage Claim*



*Gambar 4. 7 Collect Baggage Claim*

Kegiatan ini penulis lakukan pada penumpang dengan bagasi tercatat, dengan melaksanakan proses pencocokan data bagasi dengan identitas penumpang secara langsung. Kegiatan ini dilakukan guna memastikan bahwa pengambilan bagasi berjalan dengan tertib dan sesuai dengan standar prosedur yang berlaku.

### *2. Mempelajari sistem Baggage Central Tracking Citilink (BCTC)*



*Gambar 4. 8 Pengenalan sistem BCTC*

*Baggage Central Tracking Citilink* yaitu sistem yang digunakan untuk melakukan pelacakan posisi dan status bagasi penumpang secara terpusat dan *real-time*. Selain itu, penulis juga mempelajari cara penggunaan sistem untuk mempercepat proses identifikasi dan pengembalian bagasi kepada penumpang.

#### **4.1.4 Customer Service**

Unit *Customer service* adalah unit dalam bandar udara yang memiliki tugas untuk memberikan informasi, membantu kebutuhan penumpang, menangani keluhan, serta memastikan bahwa pelayanan kepada penumpang sesuai dengan standar pelayanan yang telah ditetapkan. Selain itu, unit ini juga bertanggung jawab dalam membantu kelancaran proses *check-in*, *boarding*, serta pelayanan informasi di terminal penumpang. Adapun untuk kegiatan yang penulis lakukan adalah sebagai berikut :

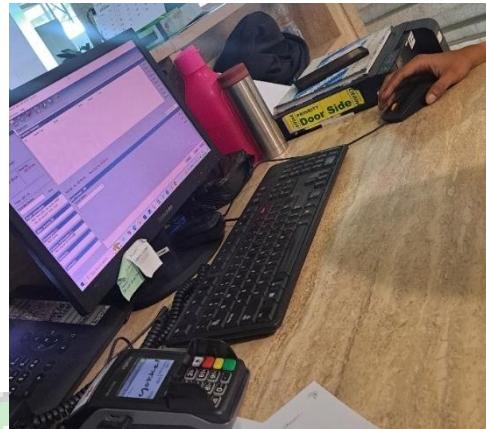
1. Pengenalan Tugas dan Sistem Reservasi Citilink



*Gambar 4. 9 Pengenalan tugas Customer service*

Mempelajari tentang pengenalan tugas dan sistem reservasi Citilink, yaitu memahami peran dan tanggung jawab petugas *customer service* dalam memberikan layanan reservasi kepada penumpang. Selain itu, mempelajari pengoperasian sistem reservasi yang digunakan dan alur pemesanan tiket.

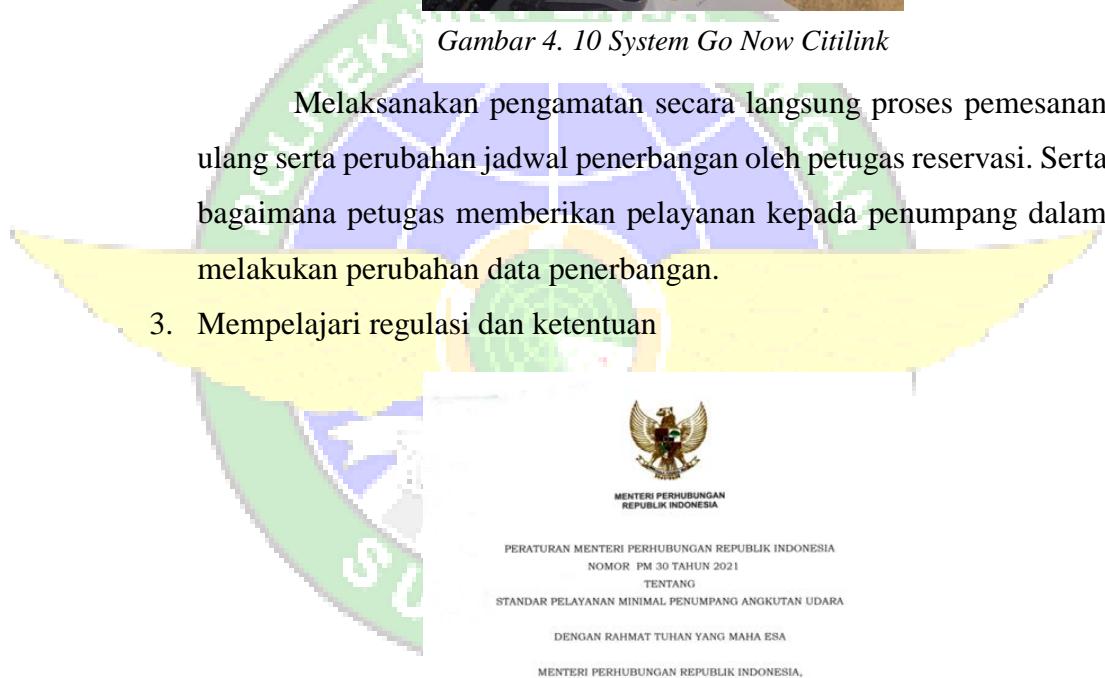
## 2. Observasi proses reservasi dan *reschedule* tiket



Gambar 4. 10 System Go Now Citilink

Melaksanakan pengamatan secara langsung proses pemesanan ulang serta perubahan jadwal penerbangan oleh petugas reservasi. Serta bagaimana petugas memberikan pelayanan kepada penumpang dalam melakukan perubahan data penerbangan.

## 3. Mempelajari regulasi dan ketentuan



Gambar 4. 11 PM 30 Tahun 2021

Mempelajari regulasi dan ketentuan pelayanan reservasi tiket berdasarkan PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021). Penulis mempelajari isi regulasi terkait hak-hak penumpang, kewajiban maskapai, serta standar pelayanan yang harus dipenuhi dalam proses reservasi tiket.

#### 4. Pelayanan Penumpang



Gambar 4. 12 Pelayanan Penumpang Customer service

Melayani penumpang yang bertanya mengenai tujuan penerbangan maupun lokasi *check-in*, yaitu memberikan informasi yang jelas dan akurat kepada penumpang agar proses keberangkatan berjalan dengan lancar. Selain itu, penulis juga melayani penumpang dalam pelaksanaan *check-in* mandiri menggunakan fasilitas *self check-in* di bandar udara, yaitu membantu penumpang dalam proses penggunaan mesin *self check-in* serta memberikan penjelasan mengenai langkah-langkah yang harus dilakukan agar proses *check-in* berjalan dengan lancar dan sesuai prosedur.

##### 4.1.5 Check-in

Proses *check-in* merupakan tahap awal setelah pelaksanaan pembelian tiket di mana penumpang melakukan registrasi di bandara untuk memperoleh izin masuk ke dalam pesawat. Dalam proses ini, petugas akan memverifikasi identitas penumpang yang harus sesuai dengan tiket serta dokumen perjalanan seperti KTP, paspor, atau visa yang berlaku. Setelah verifikasi, *boarding pass* akan diterbitkan dan data penumpang akan

dicocokkan dengan manifest penerbangan guna memastikan akurasi dan keamanan penerbangan.

Selain itu, dalam proses *check-in*, petugas juga menerima dan memproses bagasi tercatat. Setiap bagasi akan ditimbang, diperiksa beratnya, serta dilengkapi dengan label atau *baggage tag* untuk memastikan pengiriman yang tepat ke pesawat tujuan. Jika terdapat kelebihan berat bagasi melebihi batas yang telah ditentukan oleh maskapai, penumpang akan diarahkan untuk menyelesaikan pembayaran biaya tambahan sebelum bagasi diproses lebih lanjut. Adapun untuk kegiatan yang penulis lakukan adalah sebagai berikut :

1. Pengenalan tugas unit *Check-in*

Penulis diberikan pengenalan tugas unit *Check-in* oleh petugas Gapura Angkasa yakni melaksanakan proses registrasi penumpang sebelum keberangkatan, termasuk memverifikasi identitas dan dokumen perjalanan seperti KTP, paspor, atau visa, serta menerbitkan *boarding pass*. Selain itu, petugas menerima dan memproses bagasi tercatat, memeriksa berat, serta menangani kelebihan bagasi sesuai ketentuan. Petugas juga memberikan informasi terkait gate, jadwal penerbangan, serta peraturan keselamatan, dan melayani penumpang berkebutuhan khusus. Di samping itu, unit *check-in* menangani kendala administratif seperti ketidaksesuaian data, tiket tidak valid, atau perubahan jadwal penerbangan, guna memastikan proses keberangkatan berjalan lancar.

## 2. Pelabelan bagasi tercatat



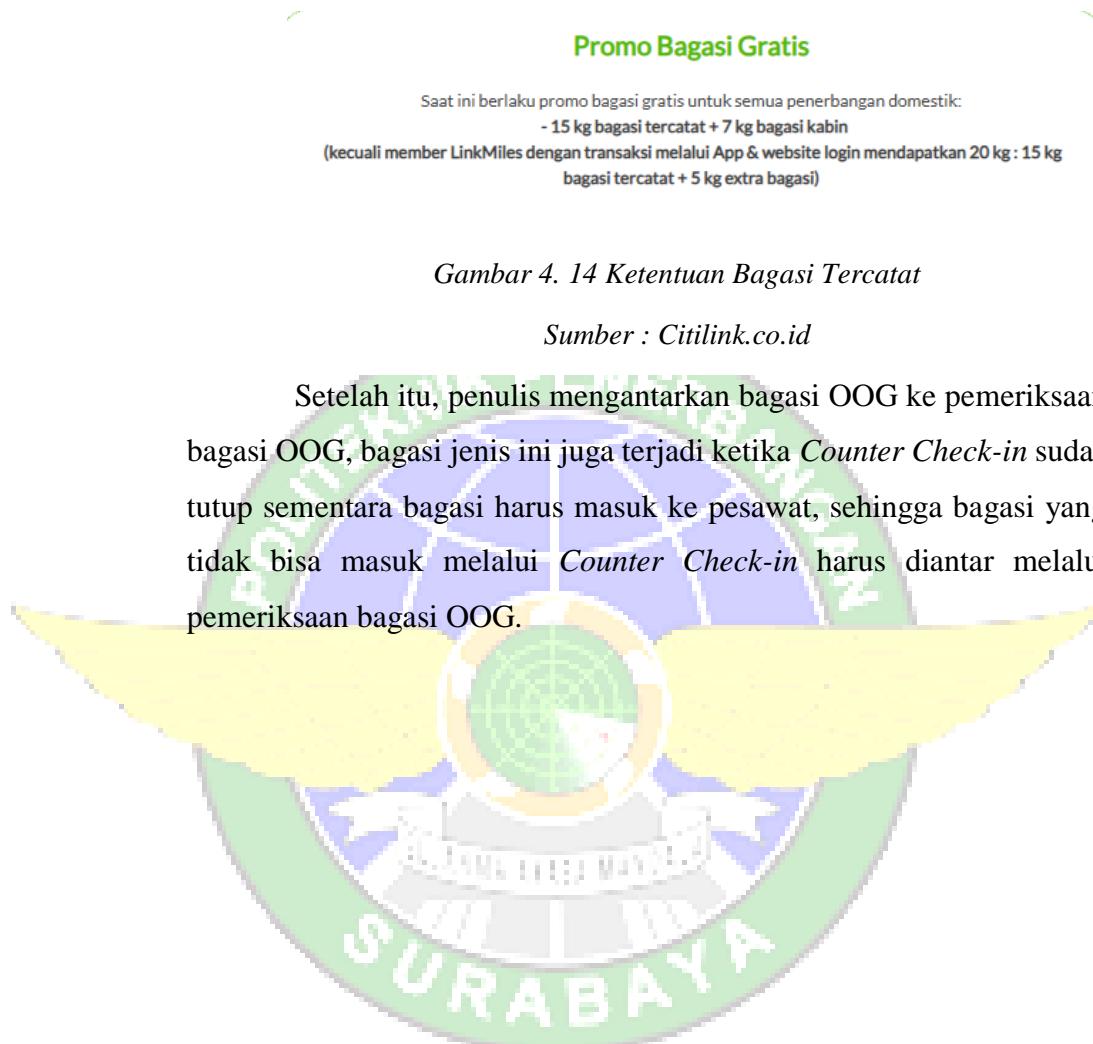
Gambar 4. 13 Pelabelan Bagasi

Penulis melaksanakan proses pelabelan pada setiap bagasi tercatat sebagai bagian dari tahapan akhir dalam proses *check-in* penumpang. Pelabelan ini dilakukan dengan menempelkan *baggage tag* pada bagasi yang telah diverifikasi, sebagai tanda bahwa bagasi tersebut telah dinyatakan layak untuk diangkut. Selain berfungsi sebagai identitas bagasi, label ini juga menjadi bukti bahwa proses administrasi dan verifikasi telah selesai dilakukan. Setelah proses pelabelan selesai, bagasi kemudian diserahkan dan diarahkan menuju *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP), yaitu area pemeriksaan keamanan bagasi sebelum akhirnya dipindahkan ke *make-up area* untuk proses penataan dan pengiriman ke ruang bagasi pesawat. Seluruh rangkaian kegiatan ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap bagasi yang diangkut telah memenuhi standar keselamatan penerbangan dan sesuai dengan prosedur yang berlaku.

## 3. Pemisahan bagasi *Out of Gauge* (OOG)

Bagasi *Out of Gauge* (OOG) adalah jenis bagasi yang memiliki dimensi dan berat melebihi standar ukuran serta batas berat maksimum yang telah ditetapkan dalam ketentuan penerbangan (Ummah, 2019). Adapun untuk ketentuan bagasi teratat yang dapat diangkut oleh citilink adalah 15 Kg untuk pesawat Airbus A320 dan khusus member

LinkMiles akan mendapatkan tambahan ekstra bagasi +5kg. hal ini penulis dapatkan melalui website [citilink.co.id](http://citilink.co.id)



## 4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilakukan oleh penulis dimulai dari tanggal 05 Mei 2025 sampai dengan 04 Juli 2025.

Kegiatan	Mei				Juni				Juli			
	Minggu ke				Minggu ke				Minggu ke			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Pembuatan Pas Bandar Udara	■	■	■	■								
<i>Boarding Gate</i>	■	■	■	■								
<i>Flight Operation</i>					■	■						
<i>Lost &amp; Found</i>							■					
<i>Customer service</i>								■				
<i>Check-in</i>								■				
Sidang Laporan <i>On the Job Training</i> (OJT)									■	■		

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT

## 4.3 Permasalahan yang Ditemukan

Dalam penyusunan laporan OJT, penulis berfokus pada analisis permasalahan di unit *Flight Operation*. Selama melaksanakan kegiatan OJT di unit *Flight Operation*, penulis melakukan analisis terhadap pemeriksaan keamanan pada petugas *ground handling* sebelum pelaksanaan *Aircraft Security Check* oleh personel *Aviation Security* (AVSEC) PT. Gapura Angkasa.

#### 4.3.1 Pemeriksaan keamanan secara manual



Gambar 4. 15 Pemeriksaan Keamanan Manual

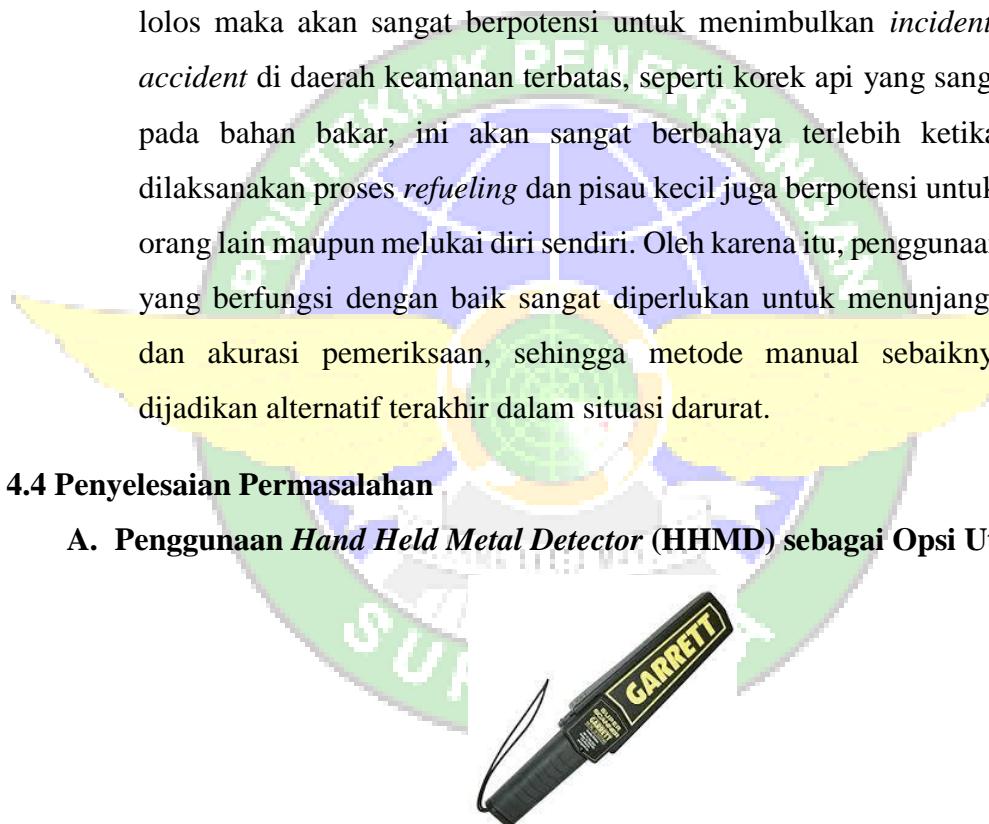
Selama pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT), penulis melakukan observasi langsung terhadap proses pemeriksaan keamanan sebelum pelaksanaan *Aircraft Security Check*. Berdasarkan hasil pengamatan, penulis menemukan bahwa proses pemeriksaan keamanan masih dilakukan secara manual. Berdasarkan studi yang dipublikasikan oleh direcorthocare.com dalam artikel berjudul “*Airport Metal Detectors vs. Body Metal*”, dijelaskan bahwa *Hand Held Metal Detector* (HHMD) memiliki tingkat sensitivitas yang sangat tinggi terhadap keberadaan logam, bahkan mampu mendeteksi logam yang tertanam di dalam tubuh seseorang, seperti implan medis. Temuan ini memperkuat argumen bahwa penggunaan HHMD dalam proses pemeriksaan keamanan di bandara memberikan hasil yang jauh lebih akurat dan andal dibandingkan dengan metode pemeriksaan manual yang hanya mengandalkan perabaan fisik oleh petugas.

Selain itu menurut (Eggi, 2022), Pemeriksaan manual terhadap penumpang atau personel umumnya hanya dilakukan apabila perangkat *Hand Held Metal Detector* (HHMD) mengalami gangguan atau kerusakan sehingga tidak dapat digunakan secara optimal. Namun, penerapan metode

pemeriksaan manual ini memiliki beberapa kelemahan. Selain memerlukan waktu yang lebih lama dibandingkan dengan penggunaan HHMD karena petugas harus melakukan pemeriksaan fisik satu per satu secara menyeluruh. Pemeriksaan manual juga memiliki potensi ketidakakuratan yang lebih tinggi. Faktor kelelahan petugas, keterbatasan indera peraba, serta risiko subjektivitas dalam proses pemeriksaan dapat menyebabkan adanya benda terlarang yang luput dari deteksi. Benda terlarang yang berpotensi untuk lolos adalah seperti korek api dan pisau kecil. Apabila kedua benda tersebut lolos maka akan sangat berpotensi untuk menimbulkan *incident* maupun *accident* di daerah keamanan terbatas, seperti korek api yang sangat reaktif pada bahan bakar, ini akan sangat berbahaya terlebih ketika sedang dilaksanakan proses *refueling* dan pisau kecil juga berpotensi untuk melukai orang lain maupun melukai diri sendiri. Oleh karena itu, penggunaan HHMD yang berfungsi dengan baik sangat diperlukan untuk menunjang efisiensi dan akurasi pemeriksaan, sehingga metode manual sebaiknya hanya dijadikan alternatif terakhir dalam situasi darurat.

#### 4.4 Penyelesaian Permasalahan

##### A. Penggunaan *Hand Held Metal Detector* (HHMD) sebagai Opsi Utama



Gambar 4. 16 Hand Held Metal Detector

Sumber : [GriyaTekno.com](http://GriyaTekno.com)

HHMD memiliki kemampuan deteksi logam yang tinggi, bahkan terhadap logam kecil atau yang tertanam di dalam tubuh seperti implan medis.

Hal ini menjadikan HHMD lebih unggul dibandingkan metode pemeriksaan manual yang sangat bergantung pada persepsi dan ketelitian petugas.

Dengan menjadikan HHMD sebagai metode pemeriksaan utama, proses screening dapat dilakukan lebih cepat, akurat, dan dengan tingkat intrusi yang lebih rendah, sehingga tetap menjaga kenyamanan pihak yang diperiksa. Selain itu, penggunaan HHMD dapat mengurangi risiko human error yang umum terjadi dalam pemeriksaan manual, terutama ketika jumlah personel terbatas atau saat beban kerja tinggi. Implementasi HHMD secara konsisten juga akan membantu meningkatkan standar keamanan serta mempercepat alur operasional di area akses terbatas seperti airside atau sisi udara bandara.

#### B. Penggunaan *Walkthrough Metal Detector* (WTMD) sebagai Alat Keamanan Tambahan



Penggunaan *Walkthrough Metal Detector* (WTMD) memiliki peran yang sangat penting dalam meningkatkan efisiensi proses pemeriksaan keamanan di bandara, khususnya dalam meminimalkan waktu yang dibutuhkan untuk memeriksa setiap individu. Sebagai alat yang dapat melakukan deteksi secara cepat dan tanpa kontak fisik, WTMD memungkinkan proses *screening* berlangsung lebih lancar dan tidak menghambat alur operasional, terutama saat volume personel yang harus

diperiksa cukup tinggi, seperti pada jam-jam sibuk pergantian shift *ground handling*.

Selain itu, di antara seluruh petugas *ground handling* yang akan masuk ke area sisi udara (*airside*), tentu ada sebagian yang memang tidak membawa atau mengenakan logam sama sekali, baik di pakaian kerja, sepatu, maupun perlengkapan pribadinya. Dengan adanya WTMD sebagai alat *screening* awal, personel semacam ini dapat langsung dinyatakan “*clear*” tanpa harus melalui pemeriksaan tambahan menggunakan *Hand Held Metal Detector* (HHMD). Hal ini secara signifikan mengurangi beban kerja petugas AVSEC dan mempercepat proses pemeriksaan secara keseluruhan.



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Penulis melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di maskapai Citilink pada 5 sektor, yakni *boarding gate, flight operation, lost & found, customer service, dan check-in*. Penulis melaksanakan *On the Job Training* (OJT) dengan dibimbing dan diawasi oleh *supervisor* lapangan. Penulis mendapatkan banyak ilmu baik dari segi administrasi maupun lapangan selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) berlangsung. Penulis juga bisa mengetahui realita dari operasional maskapai yang terjadi. Penulis juga mengetahui dan mempraktekkan kegiatan operasional yang wajib dilaksanakan pada *landside* maupun *airside*. Penulis juga mengetahui standar operasional prosedur yang harus dilakukan saat melakukan pekerjaan di maskapai.

Penulis berfokus pada permasalahan di sektor *flight operation* dengan melakukan kegiatan analisis pelaksanaan proses pemeriksaan keamanan oleh petugas AVSEC sebelum pelaksanaan *Aircraft Security Check*. Penulis menganalisis metode pemeriksaan keamanan yang dinilai belum efektif. Penulis mendapati pelaksanaan pemeriksaan keamanan yang masih manual meskipun terdapat alat pemeriksaan berupa *Hand Held Metal Detector* (HHMD) yang tersedia.

#### **5.2 Saran**

##### **5.2.1 Saran dari Kegiatan *On the Job Training***

Selama kegiatan *On the Job Training* berlangsung, penulis bisa memberikan berbagai saran yang mendukung. Beberapa saran tersebut adalah sebagai berikut :

- A. Pihak program studi Manajemen Transportasi Udara dan Politeknik Penerbangan Surabaya hendaknya bisa memberikan kepastian informasi mengenai *On the Job Training* 2 karena sebelum pelaksanaan banyak

sekali informasi yang tidak akurat seperti perubahan lokasi dan penentuan lokasi yang pada awalnya diserahkan pada masing-masing taruna namun hanya dikoordinir melalui *Captain Course* masing-masing dan banyak sekali perbedaan pendapat namun dari pihak prodi tidak memantau langsung hasil pemilihan lokasi dan fokus pada hasil voting.

- B. Penulis berpendapat, pada tahun ajaran baru untuk kegiatan *On the Job Training* (OJT) 2 menambahkan kompetensi penanganan *Dangerous Goods* mengingat lisensi yang dimiliki oleh para taruna Manajemen Transportasi Angkatan 8 adalah *Dangerous Goods*.
- C. Dengan adanya efisiensi anggaran pada tahun 2025 ini, hendaknya pihak program studi Manajemen Transportasi Udara, bisa memberikan keringanan dalam penyusunan laporan *On the Job Training*, seperti mengurangi biaya untuk melakukan *print-out* laporan.
- D. Pihak Angkasa Pura Indonesia hendaknya bisa memproses pembuatan pas bandar udara lebih cepat, dikarenakan dalam pembuatannya memakan waktu 1 bulan dikarenakan adanya tanggal merah dalam memperingati hari raya waisak pada tanggal 12 dan 13 mei, namun hendaknya agar tetap dipercepat. Karena dengan adanya pembuatan pas bandara yang cukup lama kegiatan *On the Job Training* (OJT) menjadi terpotong selama 1 bulan, hal ini sangat merugikan penulis karena waktu belajar menjadi lebih sedikit dari seharusnya.

### 5.2.2 Saran untuk Permasalahan yang Ditemukan

Berdasarkan permasalahan yang telah penulis sampaikan pada Bab IV, penulis menyimpulkan saran yang diperlukan adalah sebagai berikut :

- A. Penggunaan *Hand Held Metal Detector* (HHMD) sebagai opsi utama karena lebih efektif dan efisien serta pemeriksaan lebih akurat.
- B. Penggunaan *Walkthrough Metal Detector* (WTMD) sebagai alat keamanan tambahan dan untuk mempercepat pemeriksaan personel.

## DAFTAR PUSTAKA

- ANNEX 17 (2017) *Safe guarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference Tenth Edition, April 2017 to the Convention on International Civil Aviation Security International Standards and Recommended Practices.*
- Eggi, M. (2022) ‘Analisis Penanganan Masalah di Bagian Security Check Point 1 oleh Aviation Security di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak’, *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(2), pp. 3158–3171.
- Keke, Y. (2019) ‘AVIASI Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan Vol. 16 No.2 edisi Desember 2019’, *AVIASI Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 16(2), pp. 31–42.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2021) ‘Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2021 Tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara’, pp. 1–61.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2020) ‘PM 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional’, *Berita Negara Republik Indonesia Tahun [Preprint]*.
- M. Ryan Prawira Negara and Awan (2023) ‘Analisis Kinerja Personel Flight Operations Officer (Foo) Pt. Gapura Angkasa Terhadap Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta’, *Jurnal Manajemen Dirgantara*, 16(1), pp. 275–287. Available at: <https://doi.org/10.56521/manajemen-dirgantara.v16i1.945>.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2017) ‘PM 80 Tahun 2017’, *kementerian Perhubungan*, PM 51, p. 28.
- Nabila Ady Ningrum Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, K. and Raden Fatchul Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, H. (2023) ‘Analisa Penanganan

- Fasilitas Penumpang Unit *Boarding Gate* di Maskapai Citilink Bandar Udara Juanda Surabaya’, *Student Research Journal*, 1(4), pp. 428–438. Available at: <https://doi.org/10.55606/srjyappi.v1i4>.
- Naufal, F.M. et al. (2022) ‘Analisis Regulasi Profesi Bidang It Studi Kasus : Regulasi Kominfo’, *JIKA (Jurnal Informatika)*, 6(2), p. 180. Available at: <https://doi.org/10.31000/jika.v6i2.6195>.
- Nurlia (2019) ‘Pengaruh Struktur Organisasi terhadap Pengukuran Kualitas Pelayanan’, *Meraja Journal*, 2(2), pp. 51–66. Available at: <https://media.neliti.com/media/publications/284699-pengaruh-struktur-organisasi-terhadap-pe-1ea03fb3.pdf>.
- Perhubungan Udara, D.J. (2019) ‘Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual of Standard CASR - Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)’, *Kementerian Perhubungan*, I. Available at: [https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2019/KP\\_326\\_TAHUN\\_2019\\_MOS\\_139\\_VOL\\_I\\_AERODROME.pdf](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2019/KP_326_TAHUN_2019_MOS_139_VOL_I_AERODROME.pdf).
- Płanda, B. and Skorupski, J. (2025) ‘Model for Evaluation of Aircraft *Boarding* Under Disturbances’, *Aerospace*, 12(5). Available at: <https://doi.org/10.3390/aerospace12050403>.
- PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) (2015) ‘PM\_33\_Tahun\_2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara’, *Peraturan Menteri* [Preprint].
- Ummah, M.S. (2019) ‘PERENCANAAN PALANG PEMBATAS SEBAGAI PENGGANTI HIGH- CHECK SENSORS PADA BAGGAGE HANDLING SYSTEM DI CHECK-IN AREA TERMINAL DOMESTIK BANDAR

UDARA I GUSTI NGURAH RAI – BALI’, *Sustainability (Switzerland)*, 11(1), pp. 1–14. Available at: [http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbaneco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484\\_SISTEM PEMBETUNGAN\\_TERPUSAT\\_STRATEGI\\_MELESTARI](http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbaneco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_SISTEM PEMBETUNGAN_TERPUSAT_STRATEGI_MELESTARI).

Yunika, F. and Astutik, S.P. (2023) ‘Analisis Proses Kerja Staff Aviation Security (AVSEC) Dalam Penanganan Bagasi untuk Menunjang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya’, *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(1), pp. 290–305. Available at: <https://doi.org/10.47467/elmal.v5i1.3525>.



## LAMPIRAN



		<b>LOG BOOK</b> <b>ON THE JOB TRAINING</b> <b>MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA</b> <b>POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>	<u>Bulan :</u> <u>MEI</u>  <u>Minggu Ke-5</u> <u>(Kelima)</u>		
<b>A. UNIT KERJA : BOARDING GATE</b>					
HARI	TANGGAL	KEGIATAN			
SELASA	27-05-25	<p>Mempelajari tentang observasi area <i>boarding gate</i>, yaitu melakukan pengamatan pada situasi dan kondisi di area boarding gate. Mengamati tugas-tugas yang wajib dilakukan oleh petugas di area tersebut, mulai dari memeriksa / mencocokkan boarding pass dengan kartu identitas penumpang, mengatur antrian, serta memastikan kelancaran proses <i>boarding</i>. Selain itu, mencatat hal-hal penting yang ditemukan selama observasi, termasuk koordinasi antara petugas dan <i>crew</i> pesawat.</p>			
RABU	28-05-25	<p>Mempelajari tentang prosedur pelayanan <i>wheelchair</i>, yaitu memahami langkah-langkah yang dilakukan oleh petugas dalam membantu penumpang yang memerlukan kursi roda. Meliputi cara memberikan pelayanan yang aman, cepat, dan nyaman, serta prosedur untuk membawa penumpang dari <i>check-in area</i> hingga ke pintu pesawat. Selain itu, mempelajari teknik komunikasi yang sopan dan profesional kepada penumpang dengan kebutuhan khusus.</p>			
KAMIS	29-05-25	<p>Mempelajari tentang boarding management, yaitu mempelajari bagaimana cara melakukan proses boarding sesuai dengan urutan prioritas. Meliputi langkah-langkah persiapan sebelum <i>boarding</i>, seperti pengecekan jumlah pax, koordinasi dengan <i>crew</i> dan petugas di lapangan, serta cara menangani situasi jika terjadi perubahan pada waktu <i>boarding</i>. Selain itu, mempelajari teknik dan cara untuk meminimalisir keterlambatan.</p>			
JUMAT	30-05-25	<p>Mempelajari tentang data yang diinput pada system <i>Go Now</i>, yaitu memahami data apa saja yang wajib dimasukkan ke dalam sistem agar proses penerbangan berjalan lancar. Data yang dimaksud meliputi jumlah pax, bagasi, cargo, dan data penting lainnya yang harus akurat dan tepat. Mempelajari pula cara menginput data dengan benar serta teknik pengecekan ulang agar tidak ada kesalahan.</p>			
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>					
<ol style="list-style-type: none"> <li>Mengetahui apa saja yang menjadi tugas dari seorang petugas di <i>boarding gate</i>.</li> <li>Mengetahui prosedur pelayanan <i>wheelchair</i> kepada penumpang.</li> <li>Mengetahui bagaimana cara dan prosedur <i>boarding management</i> agar berjalan lancar.</li> </ol>					

C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):

Pada area *boarding gate* yang menjadi perhatian antara lain pelaksanaan *boarding management* agar proses *boarding* berlangsung lebih cepat, teratur dan nyaman. Mencocokkan boardingpass & kartu identitas untuk memastikan kesesuaian pax yang naik ke pesawat. Melakukan sweeping bagasi kabin apabila dimensi & berat melebihi ketentuan yang berlaku.

D. PENGESAHAN

Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
 DEDI KANEDI	 MUHAMMAD LASYKAR LF

		<b>LOG BOOK</b> <b>ON THE JOB TRAINING</b> <b>MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA</b> <b>POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>	<u>Bulan :</u> <b>JUNI</b>  <u>Minggu Ke-</u> <b>1 (KESATU)</b>		
<b>A. UNIT KERJA : FLIGHT OPERATION</b>					
HARI	TANGGAL	KEGIATAN			
SENIN	02-06-25	<p><b>Mempelajari tentang pengenalan tugas dari unit flight operation, yaitu memahami peran dan struktur unit tersebut. Selain itu, juga mempelajari tugas dan tanggung jawab dari Flight Operation Officer (FOO), termasuk peran penting flight dispatcher dalam memastikan kelancaran operasi penerbangan, serta loadshetter yang bertanggung jawab dalam pengisian dan perhitungan beban muatan pesawat.</b></p>			
SELASA	03-06-25	<p><b>Mempelajari tentang cara pengisian ramp activity checklist, yaitu memahami isi dan fungsi dari checklist tersebut dalam memastikan seluruh aktivitas di area ramp dilakukan sesuai prosedur. Selain itu, dilakukan juga pembelajaran mengenai tanggung jawab flight dispatcher dalam melakukan verifikasi dan pelaporan kegiatan ramp.</b></p>			
RABU	04-06-25	<p><b>Melaksanakan kegiatan pengisian ramp activity checklist, yaitu secara langsung mengisi checklist dengan pendampingan dari flight dispatcher. Dalam kegiatan ini, dipelajari cara pencatatan aktivitas mulai dari proses block on hingga block off, serta memastikan setiap kegiatan ramp sesuai standar keselamatan dan prosedur operasional yang berlaku.</b></p>			
KAMIS	05-06-25	<p><b>Melaksanakan observasi kegiatan briefing oleh FOO, yaitu menyaksikan secara langsung proses pemberian briefing oleh FOO kepada pilot di dalam cockpit. Observasi ini mencakup komunikasi mengenai kondisi penerbangan, informasi cuaca, rute, serta prosedur khusus yang harus diperhatikan sebelum keberangkatan.</b></p>			
MINGGU	08-06-25	<p><b>Melaksanakan pengenalan dan observasi kegiatan pengamanan di sektor ramp, yaitu memahami prosedur keamanan dan keselamatan kerja di area ramp. Selain itu, juga dilakukan pengamatan terhadap pergerakan personel keamanan, prosedur akses, serta pengawasan aktivitas di area terbatas guna memastikan seluruh kegiatan berjalan aman dan terkendali.</b></p>			
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>					
A. Memahami Tugas dan Fungsi Unit Flight Operation					
B. Menguasai Pengisian Ramp Activity Checklist					
C. Memahami Proses Briefing oleh FOO					

**C. CATATAN PENTING** (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):

Pada area *flight operation* harap dicermati dokumen penerbangan yang harus disiapkan seperti *flight plan, weather, loading instruction, loadsheet, ramp activity checklist*. Pastikan dokumen tersebut sudah disiapkan sehingga setelah *pax completed & loading unloading* selesai, pesawat dapat diberangkatkan *before schedule*. Hindari *delay* yang diakibatkan terlambatnya dokumen naik ke pesawat.

**D. PENGESAHAN**

Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
 DEDI KANEDI	 MUHAMMAD LASYKAR LF

 <p><b>LOG BOOK</b>  <b>ON THE JOB TRAINING</b>  <b>MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA</b>  <b>POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b></p>		<p>Bulan :  <b>JUNI</b></p> <p>Minggu Ke-2  <b>(Kedua)</b></p>
<b>A. UNIT KERJA : LOST &amp; FOUND</b>		
HARI	TANGGAL	KEGIATAN
SENIN	09-06-25	Mempelajari tentang pengenalan tugas unit <i>Lost &amp; Found</i> , yaitu memahami tanggung jawab unit dalam menangani barang dan bagasi penumpang yang hilang, tertinggal, atau tertukar. Selain itu, dipelajari pula alur kerja penanganan barang hilang mulai dari penerimaan laporan hingga penyelesaian kasus.
SELASA	10-06-25	Mempelajari dan mempraktikkan <i>collect Baggage Claim</i> pada penumpang dengan bagasi tercatat, yaitu melakukan pendataan klaim bagasi sesuai dengan nomor penerbangan dan identitas penumpang. Kegiatan ini juga mencakup verifikasi data penumpang dan pencocokan tag bagasi guna menghindari kesalahan dalam pengambilan bagasi.
RABU	11-06-25	Mempelajari jenis-jenis bagasi, yaitu memahami perbedaan antara bagasi tercatat, bagasi kabin, bagasi hilang, bagasi tidak terangkut, dan bagasi rusak. Selain itu, dipelajari pula cara penanganan masing-masing jenis bagasi sesuai dengan prosedur dan kebijakan maskapai.
KAMIS	12-06-25	Mempelajari sistem <i>Baggage Central Tracking Citilink</i> , yaitu sistem pelacakan bagasi terpusat yang digunakan untuk mengetahui status dan lokasi terakhir bagasi penumpang. Dipelajari cara penggunaan sistem untuk input data, pengecekan status bagasi, serta prosedur koordinasi antar bandara dalam pelacakan.
JUMAT	13-06-25	Mempelajari prosedur pelaporan apabila mendapati adanya bagasi yang hilang, yaitu memahami alur pelaporan dari penumpang ke petugas <i>Lost &amp; Found</i> , proses verifikasi data, input laporan ke sistem, dan koordinasi dengan pihak maskapai serta bandara tujuan untuk menindaklanjuti kehilangan bagasi.
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>		
A. Memahami fungsi dan prosedur kerja unit <i>lost &amp; found</i> ( <i>baggage service</i> )		
B. Menguasai proses <i>Collect Baggage Claim</i>		
C. Mengetahui pengoperasian sistem pelacakan bagasi		
<b>C. CATATAN PENTING</b> (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):  Pada area <i>lost &amp; found</i> ( <i>baggage service</i> ) hal yang harus dilaksanakan secara konsisten adalah kegiatan <i>collect bag tag</i> sebelum pax keluar area <i>baggage claim tag</i> untuk		

Halaman | 6

memastikan bagasi tidak tertukar. Memahami hak-hak pax bila terjadi irregularity bagasi dan bentuk kompensasi bila terjadi bagasi hilang, rusak, terlambat pengiriman dll.

**D. PENGESAHAN**

Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
 DEDI KANEDI	 MUHAMMAD LASYKAR LF

		<b>LOG BOOK</b> <b>ON THE JOB TRAINING</b> <b>MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA</b> <b>POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>	<u>Bulan :</u> <b>JUNI</b>  <u>Minggu Ke-</u> <b>3 (Ketiga)</b>		
<b>A. UNIT KERJA : CUSTOMER SERVICE</b>					
HARI	TANGGAL	KEGIATAN			
SENIN	16-06-25	<p><b>Mempelajari tentang pengenalan tugas dan sistem reservasi Citilink</b>, yaitu memahami proses kerja unit reservasi, alur pemesanan tiket, serta penggunaan sistem reservasi yang berlaku. Selain itu, dipelajari pula jenis-jenis layanan reservasi yang tersedia bagi penumpang.</p>			
SELASA	17-06-25	<p><b>Melaksanakan observasi proses reservasi dan reschedule tiket</b>, yaitu mengamati secara langsung proses pemesanan ulang serta perubahan jadwal penerbangan oleh petugas reservasi. Selain itu, dipelajari pula bagaimana petugas memberikan pelayanan kepada penumpang dalam melakukan perubahan data penerbangan.</p>			
RABU	18-06-25	<p><b>Mempelajari regulasi dan ketentuan pelayanan reservasi tiket berdasarkan PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara.</b> Dipelajari isi regulasi terkait hak-hak penumpang, kewajiban maskapai, serta standar pelayanan yang harus dipenuhi dalam proses reservasi tiket.</p>			
KAMIS	19-06-25	<p><b>Memberikan layanan mengenai informasi tujuan penerbangan maupun lokasi check-in</b>, yaitu memberikan informasi yang jelas dan akurat kepada penumpang agar proses keberangkatan berjalan dengan lancar. Selain itu, dipelajari pula cara berkomunikasi dengan penumpang sesuai standar pelayanan.</p>			
JUMAT	20-06-25	<p><b>Melayani penumpang dalam pelaksanaan check-in mandiri menggunakan fasilitas self check-in di bandar udara</b>, yaitu membantu penumpang dalam proses penggunaan mesin self check-in serta memberikan penjelasan mengenai langkah-langkah yang harus dilakukan agar proses check-in berjalan dengan lancar dan sesuai prosedur.</p>			
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>					
A. Memahami Tugas dan Alur Sistem Reservasi Citilink					
B. Menguasai Proses Reservasi dan Reschedule Tiket					
C. Meningkatkan Kemampuan Komunikasi dengan Penumpang					
<b>C. CATATAN PENTING</b> (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):					

Pada area *customer service*, harus menguasai *product knowledge* yang akan ditawarkan kepada pax. Tugas & fungsi petugas customer service merangkap ticketing yang melayani proses reschedule, refund, change name dll. Pada saat terjadi irregularity flight, pastikan pax mendapatkan hak-haknya sesuai ketentuan yang berlaku.

**D. PENGESAHAN**

Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
 DEDI KANEDI	 MUHAMMAD LASYKAR LF

	<b>LOG BOOK ON THE JOB TRAINING</b> <b>MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA</b> <b>POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>		<b>Bulan :</b> <u>JUNI</u>  <b>Minggu Ke-4</b> <b>(Keempat)</b>		
<b>A. UNIT KERJA : CHECK-IN</b>					
<b>HARI</b>	<b>TANGGAL</b>	<b>KEGIATAN</b>			
SENIN	23-06-25	<p>Melaksanakan kegiatan mempelajari tentang pengenalan tugas dan pelabelan bagasi, yaitu memahami proses check-in bagasi tercatat, peran petugas dalam pemberian baggage tag, serta pentingnya pelabelan yang benar untuk menjamin keamanan dan ketertelusuran bagasi hingga ke tujuan akhir. Selain itu, dipelajari pula alur pengantaran bagasi ke Hold Baggage Security Check Point (HBSCP).</p>			
SELASA	24-06-25	<p>Melaksanakan kegiatan pelabelan bagasi dan pemisahan bagasi Out of Gauge (OOG), yaitu secara langsung membantu proses pemberian label pada bagasi penumpang serta melakukan identifikasi terhadap bagasi yang memiliki ukuran atau berat melebihi standar. Bagasi OOG dipisahkan dan ditangani secara khusus.</p>			
RABU	25-06-25	<p>Penyusunan Laporan <i>On the Job Training</i> (OJT)</p>			
KAMIS	26-06-25	<p>Penyusunan Laporan <i>On the Job Training</i> (OJT)</p>			
JUMAT	27-06-25	<p>Penutupan kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT)</p>			
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>					
A. Memahami proses pelabelan bagasi dan alur check-in bagasi tercatat B. Mengidentifikasi dan menangani bagasi Out of Gauge (OOG) C. Menyusun laporan kegiatan OJT secara sistematis					
<b>C. CATATAN PENTING</b> (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):					
<p>Pada area <i>check in counter</i>, harap menjadi perhatian saat dilakukan pengecekan tiket &amp; kartu identitas pax, penyampaian security question, penimbangan bagasi secara akurat, penyampaian informasi lokasi boarding gate serta pelaksanaan payment excess baggage (bila ada)</p>					
<b>D. PENGESAHAN</b>					
<b>Tanda Tangan Pembimbing</b>		<b>Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna</b>			

