

**ANALISIS KELALAIAN PETUGAS *GROUND HANDLING*  
TERHADAP BATAS KETINGGIAN PENYUSUNAN MUATAN  
KOMPARTEMEN DI PESAWAT UDARA  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***  
**Tanggal 06 Mei – 05 Juli 2025**



Disusun Oleh:

**RAMADHAN PUTRA PURWANTO**  
**NIT.30622048**

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

**ANALISIS KELALAIAN PETUGAS GROUND HANDLING  
TERHADAP BATAS KETINGGIAN PENYUSUNAN MUATAN  
KOMPARTEMEN DI PESAWAT UDARA  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

**Tanggal 06 Mei – 05 Juli 2025**



Disusun Oleh:

**RAMADHAN PUTRA PURWANTO**  
**NIT.30622048**

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

## LEMBAR PERSETUJUAN

### ANALISIS KELALAIAN PETUGAS **GROUND HANDLING** TERHADAP BATAS KETINGGIAN PENYUSUNAN MUATAN KOMPARTEMEN DI PESAWAT UDARA

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
PT. CITILINK INDONESIA

Oleh:  
Ramadhan Putra Purwanto  
NIT. 30622048

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara  
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk menjadi  
syarat menyelesaikan mata kuliah *On the Job Training* (OJT)



PEPPY A.H, S.Pd., M.M.  
NIK. 300898

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

Mengetahui,

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

RUDI RAMLI  
NIK. 301132

## LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 25 bulan Juli tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* (OJT)

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota

  
PEPPY A. S.Pd., M.M.  
NIK. 300898

  
SETIAWATI HAN DAYANI  
NIK. 302345

  
LADY SILK M. S.Kom, M.T.  
NIP. 19871109 200912 2 002

  
Mengetahui,  
Ketua Program Studi

  
LADY SILK M. S.Kom, M.T.  
NIP. 19871109 200912 2 002

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan dan menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai Gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Prodi Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII yang telah dilaksanakan mulai tanggal 06 Mei sampai dengan 5 Juli di PT.Citilink Indonesia Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.

Dapat terlaksananya kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, sehingga saya dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) dengan baik dan benar, oleh karena itu tidak lupa kami mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya, kepada:

- 
1. Tuhan Yang Maha Esa karena telah melimpahkan berkah dan karunia-Nya.
  2. Orang tua dan keluarga saya yang selalu memberikan doa dan motivasi baik material maupun spiritual;
  3. Bapak Ahmad Bahrawi, SE., MM. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
  4. Ibu Lady silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya dan pembimbing *On The Job Training* (OJT).
  5. Bapak Rudi Ramli selaku Station Manager PT Citilink Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta atas bimbingan dan dukungan selama kegiatan OJT berlangsung;
  6. Bapak Peppy A.H., S.Pd., M.M., selaku Supervisor OJT yang telah membimbing dan memberikan arahan selama pelaksanaan kegiatan magang;
  7. Seluruh unit, staf, dan karyawan PT Citilink Indonesia yang telah membantu dan memfasilitasi penulis dalam proses pengumpulan data dan pelaksanaan kegiatan magang;
  8. Teman-teman taruna *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta yang telah menjadi *support system* selama berlangsungnya kegiatan *On The Job Training* ini.
  9. Dan rekan-rekan seperjuangan MTU VIII yang mau sama-sama berjuang sampai akhirnya ada di titik ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan Praktek Kerja Lapangan atau *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun untuk penulis harapkan demi karya yang lebih baik.

Tangerang, 30 juni 2025



Ramadhan Putra Purwanto



## DAFTAR ISI

<b>LAPORAN <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i></b> .....	i
<b>LEMBAR PERSETUJUAN</b> .....	ii
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	viii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	ix
<b>LAMPIRAN</b> .....	x
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1    Latar Belakang .....	1
1.2    Maksud .....	3
1.3    Manfaat .....	3
<b>BAB II TINJAUAN <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i></b> .....	4
2.1    Sejarah Singkat .....	4
2.1.1    Logo PT. Citilink Indonesia .....	5
2.1.2    Visi dan Misi PT Citilink Indonesia .....	5
2.2    Data Umum PT. Citilink Indonesia .....	6
2.3    Struktur Organisasi Perusahaan .....	6
<b>BAB III LANDASAN TEORI</b> .....	7
3.1    Teori penunjang .....	7
3.1.1    Pasasi .....	7
3.1.2    Flight Operation Officer (FOO) .....	8
3.1.3    Ground Handling .....	9
<b>BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i></b> .....	12
4.1    Ruang Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> .....	12
4.1.1    Passasi .....	12
4.1.2    Flight Operation Officer (FOO) .....	13
4.1.3    Ground Handling .....	14
4.2    Jadwal dan Kegiatan .....	16
4.3    Permasalahan .....	17

<b>4.4</b>	<b>Penyelesaian.....</b>	<b>18</b>
<b>BAB V PENUTUP.....</b>		<b>19</b>
<b>5.1</b>	<b>Kesimpulan.....</b>	<b>19</b>
<b>5.1.1</b>	<b>Kesimpulan Terhadap Bab IV .....</b>	<b>19</b>
<b>5.1.2</b>	<b>Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> .....</b>	<b>19</b>
<b>5.2</b>	<b>Saran .....</b>	<b>20</b>
<b>5.2.1</b>	<b>Saran terhadap BAB 4 .....</b>	<b>20</b>
<b>5.2.2</b>	<b>Saran terhadap pelaksanaan OJT keseluruhan .....</b>	<b>21</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>		<b>22</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>		<b>24</b>



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Logo PT. Citilink Indonesia.....	5
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi PT. Citilink Indonesia Bandara Soekarno-Hatta.....	6
Gambar 4. 1 Jadwal Duty Taruna OJT .....	16
Gambar 4. 2 Muatan di Kompartemen pesawat .....	17



## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Identitas PT.Citilink Indonesia .....	6
--	---



## LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Laporan OJT..... 24



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah lembaga pendidikan negeri yang berada di bawah naungan Balai Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan. Lembaga ini memiliki visi untuk menjadi institusi pendidikan dan pelatihan penerbangan yang berstandar internasional, profesional, serta mampu menghasilkan lulusan yang kompeten dan memiliki daya saing tinggi di industri jasa penerbangan, baik di tingkat nasional maupun internasional. Oleh karena itu, lulusan Politeknik Penerbangan Surabaya diharapkan dan dididik untuk menjadi sumber daya manusia yang memiliki kompetensi dalam bidang transportasi udara, siap untuk diterapkan di dunia kerja. Hal ini dicapai melalui penerapan program pendidikan yang spesifik sesuai dengan kejuruan, guna memperoleh keterampilan yang bersifat operasional dan praktikal, serta sertifikasi kompetensi tertentu.



*On The Job Training* (OJT) atau praktik kerja lapangan merupakan pengalaman yang diberikan kepada mahasiswa untuk terjun langsung ke dunia kerja yang sesungguhnya. Tujuan dari OJT ini adalah untuk meningkatkan keterampilan dan etika profesional, serta memberikan kesempatan bagi mahasiswa untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang relevan dengan kurikulum pendidikan mereka. Seiring dengan perkembangan zaman, transportasi, khususnya transportasi udara, telah menjadi kebutuhan utama bagi masyarakat. Kemajuan di era ini telah mendorong pertumbuhan pesat dalam sektor penerbangan, yang dapat dilihat dari semakin banyaknya bandara yang dibangun di berbagai pulau di Indonesia.

Selain itu *On the Job Training* (OJT) juga menjadi salah satu program yang wajib dilaksanakan oleh mahasiswa sebagai syarat kelulusan. Sebagai mahasiswa Diploma D-III Manajemen Transportasi Udara, setiap mahasiswa diharuskan mengikuti program OJT, yang dilaksanakan di Bandar Udara Soekarno Hatta pada berbagai unit kerja PT. Citilink Indonesia. Namun, seringkali terdapat ketidaksesuaian antara materi atau teori yang diperoleh di perkuliahan dengan praktik di dunia nyata. Misalnya, pembelajaran di kampus cenderung memberikan

materi yang mendasar, sehingga masih banyak aspek pengetahuan tentang kebandarudaraan yang belum diajarkan. Dengan adanya *On the Job Training* (OJT), diharapkan mahasiswa dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang telah diperoleh selama perkuliahan, serta mengembangkan wawasan dan mendapatkan pengalaman nyata di lapangan. Hal ini akan meningkatkan keterampilan mahasiswa dan mempersiapkan mereka untuk terjun ke dunia kerja, di mana mereka dapat menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, melakukan penalaran, serta menganalisis dan mengambil keputusan yang tepat dan bertanggung jawab dalam menghadapi berbagai permasalahan yang muncul selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).

Melalui kegiatan *On the Job Training* (OJT), mahasiswa diharapkan mendapatkan pengalaman kerja nyata yang sesuai dengan bidangnya. Tempat pelaksanaan OJT yang relevan akan membantu mahasiswa memahami dunia kerja sebelum mereka benar-benar terjun ke dunia profesional. Selain itu, OJT juga dapat mempererat hubungan kerja sama antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan tempat mahasiswa melakukan praktik. Selama OJT, mahasiswa diharapkan mampu mengaplikasikan ilmu dan teori yang telah dipelajari di kampus, serta belajar menyelesaikan berbagai permasalahan di lapangan. OJT menjadi salah satu metode terbaik untuk membekali mahasiswa program studi Manajemen Transportasi Udara agar siap menjadi manajer yang kompeten dan bertanggung jawab, khususnya dalam pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan. Dengan begitu, pengalaman dari OJT dapat diterapkan secara langsung saat mereka mulai bekerja di dunia industri.

## 1.2 Maksud

Adapun maksud dari pelaksanaan dari *On The Job Training* oleh Mahasiswa Politeknik Penerbangan Surabaya ini memiliki maksud untuk memperoleh beberapa hal yang didapatkan, diantaranya yaitu :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT);
2. Mengimplementasikan dan meningkatkan kompetensi serta keterampilan yang telah dipelajari di program studi.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT)
4. Mendapatkan pengalaman yang tidak didapatkan saat perkuliahan;
5. Mengetahui jenis dan fungsi fasilitas yang digunakan oleh Maskapai Citilink di Bandar Udara lokasi On The Job Training, khususnya yang berkaitan dengan unit kerja operasional, keamanan penerbangan, dan layanan kargo..



## 1.3 Manfaat

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

1. Agar mahasiswa dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja;
2. Mahasiswa dapat merasakan langsung situasi dan lingkungan kerja di dunia industri penerbangan.
3. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Mahasiswa dapat mengasah keterampilan teknis dan soft skills seperti komunikasi, kerja tim, dan problem solving.

## BAB II

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

#### **2.1 Sejarah Singkat**

PT Citilink Indonesia (“Citilink” atau “Perusahaan”) adalah anak perusahaan Garuda Indonesia, didirikan berdasarkan Akta Notaris Natakusumah No. 01 tanggal 6 Januari 2009, berkedudukan di Sidoarjo, Jawa Timur, dengan pengesahan dari Menkhumham No. AHU-14555.AH.01.01 Tahun 2009 tanggal 22 April 2009. Kepemilikan saham Citilink pada saat didirikan adalah 67% PT Garuda Indonesia (Persero), Tbk. (“Garuda”) dan 33% PT Aerowisata (“Aerowisata”).

Dengan dimilikinya ijin usaha penerbangan SIUAU/NB-027 tanggal 27 Januari 2012, dan sertifikat penerbangan AOC 121-046 tanggal 22 Juni 2012, Citilink mulai beroperasi secara 100% sehat pada tanggal 30 Juli 2012 dengan IATA flight code “QG”, ICAO designation “CTV” dan call sign “Supergreen”.

Berbasis di Jakarta dan Surabaya, pada tahun 2020 Citilink telah melayani lebih dari 100 rute ke 47 destinasi diantaranya Jakarta, Surabaya, Batam, Bandung, Banjarmasin, Denpasar, Balikpapan, Yogyakarta, Medan, Palembang, Padang, Makassar, Pekanbaru, Lombok, Semarang, Malang, Kupang, Tanjung Pandan, Solo, Palangkaraya, Pontianak, Manado, Aceh, Jayapura, Gorontalo, Samarinda serta rute internasional ke Timor Leste, Malaysia, Singapura, Cina, Australia dan Jeddah.

Sebagai bukti keberhasilan dalam komitmen meningkatkan pelayanan pada pelanggan, Citilink telah meraih beberapa penghargaan seperti penghargaan Top IT Implementation Airlines Sector dari Kementerian Komunikasi dan Informatika di tahun 2017, penghargaan Transportation Safety Management Award dari Kementerian Perhubungan di tahun 2017, akreditasi bintang empat dari badan pemeringkat kesehatan aviasi dunia, SKYTRAX selama dua tahun berturut-turut dari tahun 2018, penghargaan TripAdvisor Traveler’s Choice Award yang telah diperoleh selama tiga tahun berturut-turut dari tahun 2018, meraih predikat 4-Star Low-Cost Airline versi Airline Passenger Experience (APEX) untuk ketiga kalinya,

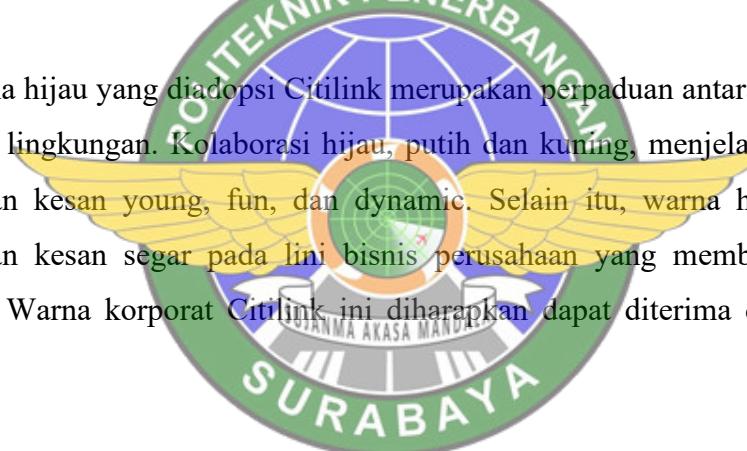
Skytrax COVID-19 Airline Safety Rating di 2021, serta berbagai penghargaan bergengsi lainnya. Citilink senantiasa menerapkan 10esehata 10esehatan yang ketat di seluruh lini operasional penerbangannya, baik dari pre, in, hingga post-flight dengan mengacu pada ketentuan 10esehata 10esehatan yang telah ditetapkan pemerintah untuk dapat memastikan seluruh penerbangan berjalan secara optimal dengan tetap memprioritaskan 10esehatan dan keamanan bagi seluruh pelanggan.

### 2.1.1 Logo PT. Citilink Indonesia



Gambar 2. 1 Logo PT. Citilink Indonesia

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. Selain itu, warna hijau tersebut memberikan kesan segar pada lini bisnis perusahaan yang memberikan suatu ketegasan. Warna korporat Citilink ini diharapkan dapat diterima dalam segala segmen.



### 2.1.2 Visi dan Misi PT Citilink Indonesia

#### A. Visi

Menjadi sebuah maskapai penerbangan berbiaya rendah berkelas dunia dengan profitabilitas yang berkelanjutan dan menjadi perusahaan paling diminati.

#### B. Misi

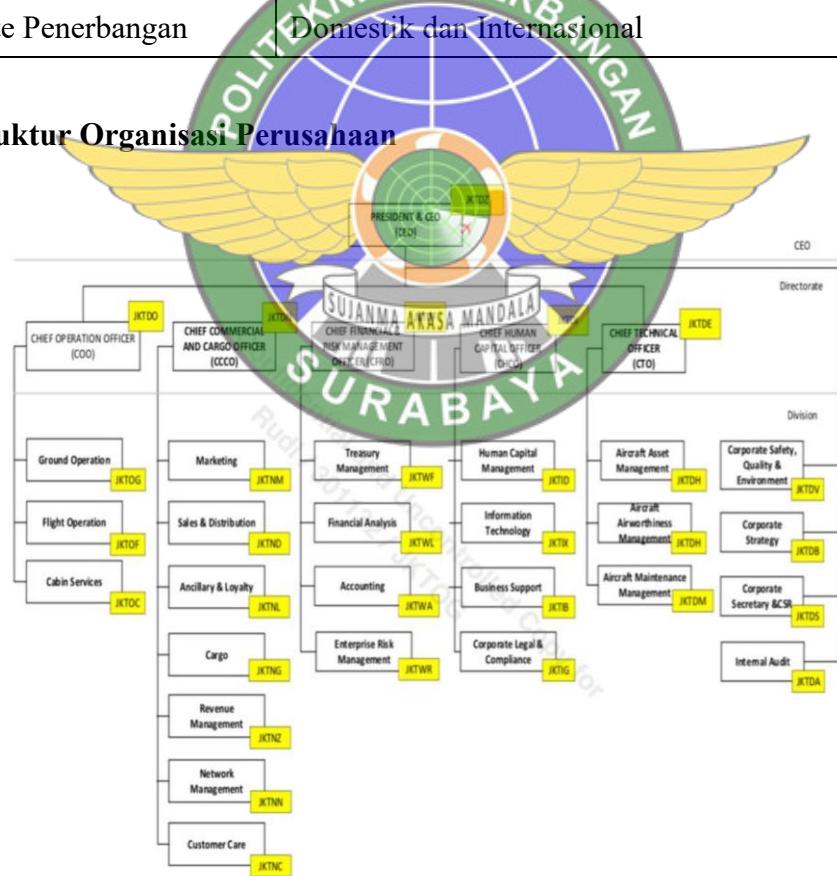
Meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan menyediakan jasa layanan transportasi udara yang bebas kerumitan dengan kehandalan yang tinggi dan keamanan penerbangan berstandar internasional serta sentuhan layanan bercirikan keramahtamahan Indonesia.

## 2.2 Data Umum PT. Citilink Indonesia

Tabel 2. 1 Identitas PT.Citilink Indonesia

Nama Perusahaan	PT. Citilink
Tahun Pendirian	2009
Ijin Usaha	SIUAU/NB-027 tanggal 27 januari 2012, dan sertifikat penerbangan AOC 121-046 tanggal 22 juni 2012
Bidang Usaha	Jasa Angkutan Udara Niaga/ Komersial
Jumlah Pegawai	2.041 pegawai per 2021
Jumlah Armada	49 Armada (A330-900 NEO, A330-200 NEO, ATR 72-600 dan Freighter B737-500).
Rute Penerbangan	Domestik dan Internasional

## 2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi PT. Citilink Indonesia Bandara Soekarno-Hatta

## **BAB III**

### **LANDASAN TEORI**

#### **3.1 Teori penunjang**

##### **3.1.1 Pasasi**

Pasasi merupakan salah satu komponen penting dalam layanan ground handling yang secara langsung berhubungan dengan kebutuhan dan kenyamanan penumpang selama berada di bandara. Petugas pasasi bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan kepada penumpang mulai dari sebelum keberangkatan hingga proses kedatangan. Di area terminal keberangkatan, kegiatan yang dilakukan antara lain mencakup proses check-in, verifikasi dokumen perjalanan, serta pendampingan selama proses boarding. Sementara itu, di terminal kedatangan, peran petugas pasasi meliputi pengawasan di area pengambilan bagasi (baggage claim) serta penanganan masalah bagasi yang hilang atau tertukar melalui layanan lost and found. Menurut Pramuhadi (2019), petugas pasasi memiliki peran vital dalam menjaga kelancaran dan efisiensi alur penumpang karena mereka menjadi ujung tombak pelayanan di bandara, baik saat keberangkatan maupun kedatangan. Selain itu, Nasution (2020) juga menyatakan bahwa kualitas pelayanan pasasi sangat berpengaruh terhadap citra maskapai dan kepuasan pelanggan karena petugas pasasi menjadi penghubung utama antara maskapai dengan penumpang di titik layanan darat. Dengan demikian, profesionalisme dan ketepatan kerja petugas pasasi sangat menentukan kelancaran operasional penerbangan dan kenyamanan penumpang secara keseluruhan.

Beberapa kegiatan pasasi ada yang dihandle oleh maskapai sendiri, adapula yang dibantu oleh pihak groundhandling. Passanger Service Assitant atau sering disebut dengan PSA merupakan unit dibawah Station Manager pada PT. Citilink Indonesia yang menangani bidang pasasi, terutama pada Check In Counter. Tugas dari PSA sendiri antara lain :

- 1) Stand by pada area Self Check-In
- 2) Membantu mengarahkan penumpang untuk Self Check-In

- 3) Memberikan informasi menganai Self Check-In kepada penumpang
- 4) Membantu memberikan informasi pintu keberangkatan atau gate pada penumpang
- 5) Mengatur antrian bagasi pada Counter
- 6) Menangani/handle penumpang VIP yang akan datang ataupun berangkat
- 7) Mengecek ulang manifest sebelum disetorkan kepada petugas Passanger Service Charge Bandara 18
- 8) Stand by di Lost and Found untuk memonitor bagasi yang show up dari pesawat yang baru saja landing
- 9) Membuat Take Off Run sebelum turun duty yang berisi case apa saja yang terjadi saat duty, ketersediaan SDM dan APB

### 3.1.2 Flight Operation Officer (FOO)

Flight Operation Officer (FOO) merupakan personel yang ditunjuk oleh maskapai penerbangan sipil untuk menjalankan tugas-tugas operasional yang berkaitan langsung dengan keberangkatan dan pemantauan penerbangan. Secara umum, FOO bertanggung jawab atas proses persiapan keberangkatan (*flight dispatch*), pelepasan penerbangan (*dispatch release*), serta pengawasan terhadap jalannya penerbangan hingga pesawat mendarat di tujuan dengan aman, efisien, dan sesuai dengan rencana. Setiap petugas FOO wajib memiliki lisensi resmi sebagai bukti bahwa yang bersangkutan telah memenuhi kualifikasi dan kompetensi yang ditetapkan dalam regulasi penerbangan sipil.

Dalam pelaksanaan tugasnya, FOO berperan sebagai penghubung darat yang mendukung operasional pilot selama penerbangan. Komunikasi dilakukan melalui saluran radio untuk menyampaikan informasi penting yang dapat memengaruhi keselamatan dan efisiensi penerbangan. Informasi tersebut meliputi data cuaca terkini, *flight plan*, *load sheet*, serta berbagai dokumen operasional lainnya yang dibutuhkan oleh awak kokpit. Dengan demikian, keberadaan FOO menjadi elemen vital dalam sistem operasional penerbangan

modern, karena turut menjamin bahwa seluruh aspek penerbangan telah direncanakan dan dikendalikan secara profesional sebelum dan selama penerbangan berlangsung.

Dalam hal ini taruna On The Job Training selama bertugas di unit Flight Operation Officer (FOO) melakukan kegiatan, sebagai berikut:

- 1) Membantu menyiapkan dokumen flight package , seperti Weather dan Flight Plan
- 2) Menyiapkan EFB (Elektronic Flight Bag)
- 3) Menginput Daily Report Briefing Line Dispatch
- 4) Mengamati bagaimana FOO mem-briefing Pilot

### 3.1.3 Ground Handling

Ground Handling adalah pengetahuan tentang penanganan pesawat dan pelayanan penumpang serta kargo dan benda pos di bandar udara. “Ground Handling” berasal dari kata “Ground” dan “Handling”. Ground artinya darat atau di darat, yang dalam hal ini di bandar udara. Handling berasal dari kata Hand atau Handle yang artinya tangan atau tangani. To Handle berarti Menangani, Melakukan suatu pekerjaan tertentu dengan dengan penuh kesadaran. Handling berarti Penanganan atau pelayanan (Service or To Service), sehingga pada banyak kesempatan, kita sering menjumpai pemakaian kata “Ground Service”

Ruang lingkup atau batasan pekerjaan Ground Handling, yaitu :

#### 1. Pre-Flight Service

Kegiatan penanganan terhadap penumpang berikut bagasinya 20 dan kargo serta pos dan pesawat sebelum keberangkatan di bandar udara asal (Origin Station).

#### 2. Post Flight Service

Kegiatan penanganan terhadap penumpang beserta bagasinya dan kargo serta pos dan pesawat setelah penerbangan di bandar udara tujuan

(Destination) atau dengan kata lain penanganan penumpang dan pesawat selama di bandar udara.

### 3. In-Flight Service

Kegiatan penanganan terhadap penumpang beserta bagasinya dan kargo serta pos dan pesawat selama dalam perjalanan/mengudara (on air), tanggung jawab ini berada di tangan Pilot in Command (PiC) beserta awak kabinnya.

Ground Handling mempunyai tujuan atau sasaran yang ingin dicapai, yakni:

1. Flight Safety : Keamanan dan kenyamanan penerbangan
2. On Time Performance: Layanan dan ketepatan penerbangan
3. Customer Satisfaction : Menjamin kepuasan pengguna jasa
4. Reliability : Dapat dipercaya dalam pelayanan

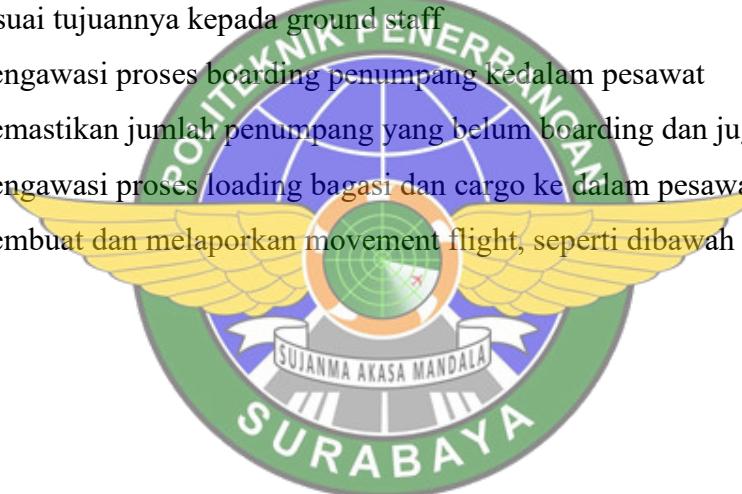
PT. Citilink Indonesia bekerjasama dengan PT. Gapura Angkasa dalam menyerahkan aktivitas ground handling pada operasional maskapai penerbangan. Maka dari itu seluruh kegiatan ground handling diambil alih oleh PT. Gapura Angkasa. Namun disamping itu PT. Citilink Indonesia tetap memonitor kegiatan ground handling itu sendiri melalui personel mereka yang disebut dengan SQC.

SQC merupakan Station Quality Controller, mereka bertugas untuk mengawasi langsung serta mengatur para ground staff dari Pt. Gapura Angkasa dalam melaksanakan seluruh kegiatan yang berkaitan dengan ground handling. Adapun tugas dan tanggung jawab dari Station Quality Controller sendiri yaitu :

1. Memonitor flight dari block on sampai block off
2. Membuat movement flight
3. Mengawasi kinerja ground staff
4. Memastikan waktu ground time sesuai dengan SOP

Dalam hal ini taruna On The Job Training (OJT) selama bertugas di unit Ground Handling bukan terjun langsung bersama PT. Gapura Angkasa namun ikut bersama Station Quality Controller yang langsung dinaungi oleh PT. Citilink Indonesia. Adapun kegiatan kami selama menjadi bagian Station Quality Controller yaitu sebagai berikut :

1. Membantu memonitor pesawat yang akan landing melalui flightradar24
2. Mencatat waktu block on dan block off pesawat
3. Membantu koordinasi dengan Gapura untuk persiapan penumpang boarding
4. Menyerehkan shipdoc yang akan dibawa terbang oleh pesawat tertentu sesuai tujuannya kepada ground staff
5. Mengawasi proses boarding penumpang kedalam pesawat
6. Memastikan jumlah penumpang yang belum boarding dan juga bagasinya
7. Mengawasi proses loading bagasi dan cargo ke dalam pesawat
8. Membuat dan melaporkan movement flight, seperti dibawah ini



## **BAB IV**

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

#### **4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training***

Dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT) taruna D3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) Angkatan 8 Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di PT. Citilink Indonesia Bandara Internasional Soekarno-Hatta. berikut merupakan Unit tugas pelaksanaan *training* :

##### **4.1.1 Passasi**

Pasasi bandara merupakan pekerjaan yang berkaitan dengan melayani pembelian tiket, mencetak boarding pass, mengatur keperluan para penumpang selama berada di darat sebelum naik ke pesawat. Beberapa kegiatan pasasi ada yang dihandle oleh maskapai sendiri, adapula yang dibantu oleh pihak *groundhandling*. *Passenger Service Assistant* atau sering disebut dengan PSA merupakan unit dibawah Station Manager pada PT. Citilink Indonesia yang menangani *bidang* pasasi, terutama pada *Check In Counter*. Tugas dari PSA sendiri antara lain:

1. *Stand by* pada area *Self Check-In*;
2. Membantu mengarahkan penumpang untuk *Self Check-In*;
3. Memberikan informasi mengenai *Self Check-In* kepada penumpang;
4. Membantu memberikan informasi pintu keberangkatan atau gate pada penumpang;
5. Mengatur antrian bagasi pada Counter;
6. Menangani/handle penumpang VIP yang akan datang ataupun berangkat;
7. Mengecek ulang manifest sebelum disetorkan kepada petugas Passanger Service Charge Bandara;
8. Membuat *Take Off Run* sebelum turun duty yang berisi *case* apa saja yang terjadi saat duty, ketersediaan SDM dan APB.

Adapun personel *passenger Service Assistant* pada PT. Citiink Indonesia di Bandara Internasional Sekarno-Hatta berjumlah 25 orang. Dalam hal ini, taruna *On the Job Training* selama bertugas di unit pasasi pada *check-in counter* melakukan kegiatan sebagai berikut:

1. Membantu mengarahkan penumpang untuk *Self Check-In*;
2. Membantu penumpang yang kesulitan *Self Check-In*;
3. Memberikan informasi mengenai *Self Check-In* kepada penumpang;
4. Memberikan tag pada barang bawaan penumpang yang akan dibawa ke kabin pesawat;
5. Membantu mengarahkan antrian bagasi pada counter;
6. Membantu memberikan informasi pintu keberangkatan atau gate pada penumpang.

#### 4.1.2 Flight Operation Officer (FOO)

Flight Operation Officer (FOO) merupakan personel yang ditunjuk secara resmi oleh perusahaan penerbangan sipil untuk melaksanakan berbagai tugas operasional yang berkaitan dengan kesiapan keberangkatan suatu penerbangan (*flight dispatch*), termasuk pemberangkatan atau pelepasan penerbangan (*dispatch release*), serta pemantauan terhadap perjalanan penerbangan hingga tiba di tujuan secara aman, nyaman, dan efisien. Seorang FOO wajib memiliki lisensi yang sah dan masih berlaku sebagai bentuk legalitas dalam menjalankan tanggung jawabnya. Unit Flight Operation, atau yang biasa disebut FLOPS, berperan sebagai pusat kendali operasional penerbangan. Secara umum, tugas utama seorang FOO adalah memberikan dukungan kepada pilot dalam hal penyusunan dan penyediaan berbagai informasi serta dokumen penting terkait penerbangan, seperti laporan cuaca (*weather report*), *flight plan*, izin terbang (*flight clearance*), persetujuan penerbangan (*flight approval*), NOTAM, MEL, NOTOC, *GenDec/Manifest*, dan dokumen teknis lainnya.

Selama menjalankan *On the Job Training* (OJT) di unit Flight Operation PT. Citilink Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, penulis berkesempatan untuk turut serta dalam kegiatan operasional harian FOO.

Kegiatan yang dilakukan antara lain membantu proses persiapan dokumen penerbangan yang akan diserahkan kepada pilot, menyiapkan peralatan penerbangan seperti *Electronic Flight Bag* (EFB), serta mengamati secara langsung proses *briefing* yang dilakukan oleh FOO kepada pilot sebelum penerbangan. PT. Citilink Indonesia memiliki dua lokasi FLOPS, yaitu FLOPS yang berada di area terminal dan di area *airside*. Meskipun keduanya memiliki fungsi operasional yang sama, terdapat perbedaan dalam pelaksanaannya, di mana briefing kepada pilot yang baru atau yang belum melakukan penerbangan sebelumnya dilakukan di area terminal. Sementara itu, dari hasil pengamatan penulis di FLOPS area airside, briefing dilakukan langsung di kokpit pesawat oleh FOO kepada pilot yang akan melanjutkan penerbangan berikutnya.

#### 4.1.3 Ground Handling

Ground Handling adalah pengetahuan tentang penanganan pesawat dan pelayanan penumpang serta kargo dan benda pos di bandar udara. "Ground Handling" berasal dari kata "Ground" dan "Handling". Ground artinya darat atau di darat, yang dalam hal ini di bandar udara. Handling berasal dari kata Hand atau Handle yang artinya tangan atau tangani. To Handle berarti Menangani, Melakukan suatu pekerjaan tertentu dengan dengan penuh kesadaran. Handling berarti Penanganan atau pelayanan (Service or To Service), sehingga pada banyak kesempatan, kita sering menjumpai pemakaian kata "Ground Service". Ruang lingkup atau batasan pekerjaan *Ground Handling*, yaitu :

1. *Pre-Flight*

Service Kegiatan penanganan terhadap penumpang berikut bagasinya dan kargo serta pos dan pesawat sebelum keberangkatan di bandar udara asal (*Origin Station*).

2. *Post Flight*

Service Kegiatan penanganan terhadap penumpang beserta bagasinya dan kargo serta pos dan pesawat setelah penerbangan di bandar udara tujuan (*Destination*) atau dengan kata lain penanganan penumpang dan pesawat selama di bandar udara.

### 3. *In-Flight*

Service Kegiatan penanganan terhadap penumpang beserta bagasinya dan kargo serta pos dan pesawat selama dalam perjalanan/mengudara (on air), tanggung jawab ini berada di tangan *Pilot in Command (PiC)* beserta awak kabinnya.

*Ground Handling* mempunyai tujuan atau sasaran yang ingin dicapai, yakni:

- 1) Flight Safety : Keamanan dan kenyamanan penerbangan;
- 2) On Time Performance: Layanan dan ketepatan penerbangan;
- 3) Customer Satisfaction : Menjamin kepuasan pengguna jasa;
- 4) Reliability : Dapat dipercaya dalam pelayanan.

PT. Citilink Indonesia bekerjasama dengan PT. Gapura Angkasa dalam menyerahkan aktivitas ground handling pada operasional maskapai penerbangan. Maka dari itu seluruh kegiatan ground handling diambil alih oleh PT. Gapura Angkasa. Namun disamping itu PT. Citilink Indonesia tetap memonitor kegiatan ground handling itu sendiri melalui personel mereka yang disebut dengan SQC.

SQC merupakan Station Quality Controller, mereka bertugas untuk mengawasi langsung serta mengatur para ground staff dari Pt. Gapura Angkasa dalam melaksanakan seluruh kegiatan yang berkaitan dengan ground handling. Adapun tugas dan tanggung jawab dari Station Quality Controller sendiri yaitu:

- 1) Memonitor *flight* dari *block on* sampai *block off*;
- 2) Membuat *movement flight*;
- 3) Mengawasi kinerja *ground staff*;
- 4) Memastikan waktu *ground time* sesuai dengan SOP.

Dalam hal ini taruna *On The Job Training (OJT)* selama bertugas di unit Ground Handling bukan terjun langsung bersama PT. Gapura Angkasa namun ikut bersama *Station Quality Controller* yang langsung dinaungi oleh PT. Citilink Indonesia. Adapun kegiatan kami selama menjadi bagian *Station Quality Controller* yaitu sebagai berikut:

- 1) Membantu memonitor pesawat yang akan *landing* melalui *flightradar24*;
- 2) Mencatat waktu *block on* dan *block off* pesawat;

- 3) Membantu koordinasi dengan Gapura untuk persiapan penumpang boarding;
- 4) Menyerehkan *shipdoc* yang akan dibawa terbang oleh pesawat tertentu sesuai tujuannya kepada *ground staff*;
- 5) Mengawasi proses *boarding* penumpang kedalam pesawat;
- 6) Memastikan jumlah penumpang yang belum boarding dan juga bagasinya;
- 7) Mengawasi proses *loading* bagasi dan cargo ke dalam pesawat;
- 8) Membuat dan melaporkan *movement flight*.

Adapun personel *Station Quality Control* pada PT. Citilink Indonesia di Bandara Internasional Soekarno-Hatta berjumlah 45 orang.

#### 4.2 Jadwal dan Kegiatan

Jadwal *on the job training* (OJT) taruna/i MTU 8 di PT. Citilink Indonesia Bandara Internasional Soekarno-Hatta dilaksanakan dari tanggal 6 mei hingga 5 juli 2025. Dengan pembagian 3 hari kerja (pagi, siang, dan malam) dan 2 hari libur, adapun rincian jadwal duty taruna OJT sebagai berikut:



Nama	MEI																														
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31									
<b>GROUP 1</b>																															
Muh. Zidane Tanjung	P	S	M	L	L	P	S	M	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S										
Ramadhan Putra Purwanto	P	S	M	L	L	P	S	M	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S										
Reyhan Fazle Mawla	P	S	M	L	L	P	S	M	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S										
Inseren Femaya Rumakiek	P	S	M	L	L	P	S	M	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S										
Kamila Nuril Najmila P	P	S	M	L	L	P	S	M	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S										
Zafra Nurul Arikah Adi Putri	P	S	M	L	L	P	S	M	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S										
<b>GROUP 2</b>																															
Oktwinno Ardyo Prakasa	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M									
Rifan Satria Rizki Ananda	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M									
Rachel Martince Ersita Rumbiak	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M									
Jessica Agnes Simanungkalit	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M									
Dian Anggreini Simanjuntak	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M									
Aisyah Windu Nautika	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M									
<b>GROUP 3</b>																															
Aditya Arsiyatama Baharsyah	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L									
Abbiyu Farras Khasyi	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L									
Damara Zerlina Putri Elysia	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L									
Giovanni Sarah Suryani Sihite	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L									
Nazwa Putri Rahmawati	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L									
Lavenia Febrianti	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L									
<b>GROUP 4</b>																															
Dadang Bondan Ramadha	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L									
Galih Nuswantara	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L									
Anggi Meirisya Solikhah	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L									
Sekar Harum Kinanti	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L									
Nur Aulia Putri	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L									
Bintang Rika Wananda	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L									
<b>GROUP 5</b>																															
Muh. Andy Putra Pratama	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P									
Septian Alvin Andrianto	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P									
Cecilia Raja Manggita S	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P									
Edlyn Fairuz Rofikaz	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P									
Gracyel Abhellya Christine	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P									
Kharismatul Fazarina	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P									

Gambar 4. 1 Jadwal Duty Taruna OJT

### 4.3 Permasalahan



Gambar 4. 2 Muatan di Kompartemen pesawat

Berdasarkan hasil pengamatan penulis selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, ditemukan adanya indikasi kelalaian yang dilakukan oleh petugas *ground handling* dalam proses penyusunan muatan di kompartemen pesawat. Salah satu temuan utama yang mencolok adalah tidak dilaksanakannya prosedur penyusunan bagasi sesuai dengan batas ketinggian yang telah ditetapkan dalam *Aircraft Load Manual* (ALM). Dalam dokumentasi lapangan, terlihat adanya tumpukan bagasi yang melebihi batas aman yang seharusnya dijaga guna memastikan keseimbangan dan stabilitas pesawat selama penerbangan. Hal ini mengindikasikan ketidakpatuhan terhadap *Standard Operating Procedure* (SOP) yang telah menjadi standar teknis dalam operasional *ground handling*. Lebih lanjut, potensi overload yang terjadi tidak hanya bersumber dari bagasi penumpang, tetapi juga dari kargo lainnya yang tidak dikalkulasi dengan benar dalam sistem *weight and balance*, sehingga berisiko menimbulkan

ketidakseimbangan distribusi beban pesawat. Temuan ini selaras dengan konsep dalam tinjauan teori, bahwa prinsip keselamatan penerbangan (safety) sangat bergantung pada kepatuhan terhadap SOP dan regulasi teknis yang ditetapkan dalam ICAO Annex 6 dan CASR Part 121. Ketidaktaatan terhadap prosedur tersebut dapat dikategorikan sebagai bentuk kelalaian kerja, sebagaimana dijelaskan dalam teori Reason (1990) mengenai *active failure*, yang berpotensi menimbulkan gangguan serius terhadap keselamatan penerbangan..

#### 4.4 Penyelesaian

Untuk mengatasi permasalahan kelalaian petugas ground handling dalam penyusunan muatan yang melebihi batas ketinggian di kompartemen pesawat, diperlukan penerapan pengawasan operasional yang lebih ketat dan menyeluruh, salah satunya melalui optimisasi fungsi *Station Quality Control* (SQC) sebagai unit pengawas mutu layanan dan kepatuhan terhadap prosedur operasional di lapangan. SOC dapat berperan aktif dalam melakukan inspeksi rutin, audit acak, serta pelaporan pelanggaran prosedur yang berkaitan dengan penyusunan muatan, sehingga potensi kelalaian dapat diminimalkan secara preventif. Selain itu, perusahaan ground handling perlu menyelenggarakan pelatihan ulang (*refresher training*) secara berkala terkait *Standard Operating Procedure* (SOP), khususnya mengenai batas ketinggian dan berat muatan sesuai dengan *Aircraft Load Manual* (ALM). Penerapan sistem digital berbasis sensor dan integrasi data muatan melalui manifest elektronik juga dapat membantu dalam mendeteksi beban dan tinggi tumpukan secara akurat sebelum keberangkatan. Di sisi lain, sistem reward and punishment juga penting untuk diterapkan guna menumbuhkan budaya kerja yang disiplin dan bertanggung jawab. Langkah-langkah tersebut merupakan bagian dari implementasi sistem keselamatan yang diamanatkan oleh ICAO Annex 6 dan CASR Part 121, serta menjadi kunci dalam mencegah terjadinya risiko operasional yang bersumber dari kelalaian petugas di lapangan.

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

##### 5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di PT. Citilink Indonesia pada Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, penulis memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai pelaksanaan operasional di lapangan, khususnya dalam kegiatan ground handling. Melalui keterlibatan langsung di beberapa unit kerja, penulis menemukan adanya praktik penyusunan muatan di kompartemen pesawat yang tidak sepenuhnya sesuai dengan prosedur yang ditetapkan dalam *Aircraft Load Manual* (ALM), terutama terkait batas maksimum ketinggian penumpukan muatan. Temuan ini menunjukkan bahwa kelalaian petugas dalam menjalankan tugasnya masih terjadi, yang apabila dibiarkan dapat berdampak serius terhadap aspek keselamatan dan stabilitas penerbangan. Namun, melalui bimbingan dan arahan dari para personel berpengalaman, penulis juga memperoleh wawasan mengenai langkah-langkah penyelesaian dan pencegahan yang dapat diterapkan, seperti penegakan pengawasan internal, pelatihan berkelanjutan, serta pemahaman ulang terhadap *Standard Operating Procedure* (SOP). Keseluruhan pengalaman tersebut menjadi dasar penting dalam memahami permasalahan kelalaian operasional secara nyata, sekaligus mendukung analisis yang dilakukan dalam penelitian ini.

##### 5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training*

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu bentuk penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan yang dilakukan secara langsung di lingkungan kerja, dengan metode yang sistematis, terarah, serta berada di bawah pengawasan instruktur atau personel yang berkompeten. Melalui kegiatan ini, taruna/i diharapkan mampu meningkatkan mutu pembelajaran dengan memperoleh pengetahuan dan pengalaman yang tidak sepenuhnya didapatkan selama proses perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya. OJT juga menjadi sarana bagi taruna/i untuk mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh selama masa studi ke

dalam praktik nyata di dunia kerja. Selain itu, kegiatan ini turut melatih kemampuan beradaptasi, berinteraksi dengan lingkungan kerja baru, serta membangun koordinasi dan kerja sama tim dalam menyelesaikan permasalahan operasional secara profesional.

Selama pelaksanaan OJT di PT. Citilink Indonesia, Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, penulis mendapatkan banyak pengalaman dan pembelajaran baik secara teori maupun praktik. Penulis memperoleh kemudahan dalam proses pengamatan lapangan, pengumpulan data, serta dokumentasi untuk penyusunan laporan berkat dukungan dari para pegawai dan staf yang bertugas. Para personel juga sangat terbuka dalam memberikan penjelasan dan menjawab pertanyaan yang diajukan, serta memberikan akses langsung untuk mengamati kegiatan operasional. Selama penempatan di berbagai unit, seperti *Flight Operation Officer*, *Pasaki*, dan *Ground Handling*, penulis memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif mengenai proses kerja dan tanggung jawab di masing-masing divisi, yang sangat berguna sebagai bekal dalam memasuki dunia profesional di industri penerbangan.

## 5.2 Saran

### 5.2.1 Saran terhadap BAB 4

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan, disarankan agar PT. Citilink Indonesia bersama pihak ground handling memperkuat pengawasan operasional melalui optimalisasi peran *Station Quality Control* (SQC) dalam memantau penyusunan muatan di kompartemen pesawat sesuai dengan *Aircraft Load Manual* (ALM). Pelaksanaan pelatihan ulang secara berkala mengenai batas maksimum ketinggian dan berat muatan juga perlu dilakukan untuk memastikan pemahaman personel terhadap *Standard Operating Procedure* (SOP). Selain itu, penerapan teknologi seperti sistem sensor dan manifest elektronik sangat penting untuk mendeteksi potensi overload dan tumpukan berlebih secara real time. Dengan kombinasi pengawasan aktif, pelatihan berkelanjutan, serta pemanfaatan teknologi, diharapkan kelalaian petugas dapat diminimalkan dan keselamatan penerbangan tetap terjaga.

### 5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT keseluruhan

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Program Studi Manajemen Transportasi Udara Tahun Akademik 2024/2025 yang kedua ini secara umum telah berlangsung dengan cukup baik dan menunjukkan peningkatan dibandingkan pelaksanaan OJT tahap pertama sebelumnya. Namun demikian, penulis menilai bahwa pengumuman lokasi penempatan OJT tahap kedua disampaikan dalam waktu yang relatif mendadak. Oleh karena itu, penulis menyarankan agar ke depannya pihak penyelenggara dapat mempertimbangkan waktu pengumuman dan pembagian lokasi OJT untuk disampaikan lebih awal. Hal ini bertujuan agar taruna/i memiliki waktu yang cukup dalam melakukan persiapan, sekaligus tetap dapat mengikuti jadwal kegiatan yang telah ditetapkan secara optimal setelah pelaksanaan OJT.



## DAFTAR PUSTAKA

Doganis, R. (2010). *Flying Off Course: Airline Economics and Marketing*. Routledge.

Wensveen, J. G. (2016). *Air Transportation: A Management Perspective* (8th ed.). Ashgate Publishing

Citilink Indonesia. (2023). *Company profile*. Retrieved from <https://www.citilink.co.id>

Garuda Indonesia. (2022). *Annual report 2022: Delivering a resilient transformation*. Retrieved from <https://www.garuda-indonesia.com>

Pramuhadi, R. (2019). *Manajemen Ground Handling dalam Operasional Penerbangan*. Jakarta: Prenada Media.

Nasution, A. (2020). *Pelayanan Bandara dan Kepuasan Penumpang*. Yogyakarta: Deepublish.

IATA. (2023). *Ground Operations Manual (IGOM)* (11th ed.). International Air Transport Association.

International Civil Aviation Organization. (2020). *Doc 10121 – Manual on Ground Handling*. ICAO.

International Civil Aviation Organization. (2022). *Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation – Operation of Aircraft*. ICAO.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 56 Tahun 2015 tentang Pelayanan Ground Handling di Bandar Udara*.

International Civil Aviation Organization. (2021). *Doc 10064 – Manual on Aircraft Weight and Balance Control*. ICAO.

International Civil Aviation Organization. (2022). *Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation – Operation of Aircraft, Part I: International Commercial Air Transport – Aeroplanes*. ICAO.

Federal Aviation Administration. (2023). *14 CFR Part 121 – Operating Requirements: Domestic, Flag, and Supplemental Operations*. U.S. Department of Transportation.

*Airbus. (2020). Aircraft Characteristics – Airport and Maintenance Planning: A320 Family.*

*International Civil Aviation Organization. (2021). Doc 10064 – Manual on Aircraft Weight and Balance Control.*

*CASR Part 121 Subpart I – Weight and Balance Control, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2023).*

*Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2022). Peraturan CASR Part 121 Subpart I – Pengendalian Berat dan Keseimbangan.*

*International Civil Aviation Organization. (2022). Safety Management Manual (SMM) (4th ed., Doc 9859). ICAO.*

*Reason, J. (1990). Human Error. Cambridge University Press.*

*Republik Indonesia. (1847). Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), Pasal 1365.*



## LAMPIRAN

## Lampiran 1 Dokumentasi Laporan OJT

