

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
PT CITILINK INDONESIA
BANDAR UDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA**



Disusun Oleh :

**THESALONIKA ADVENTIA HARI KANUGRAHAN
NIT. 30621023**

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

2023

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
PT CITILINK INDONESIA
BANDAR UDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA**



Disusun Oleh :

THESALONIKA ADVENTIA HARI KANUGRAHAN
NIT. 30621023

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

2023

LEMBAR PENGESAHAN
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) PT CITILINK INDONESIA BANDAR
UDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA

Oleh :

THESALONIKA ADVENTIA HARI KANUGRAHAN
NIT. 30621023

Program Studi D3 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).

Disetujui Oleh :

Dosen Pembimbing



(ANTON BUDIARTO, S.E., M.T.)
NIP. 19650110 199103 1 004

Supervisor OJT
Ground Opr Training Manager



(PEPPY A.H., S.Pd., MM.)
NIK. 300898

Mengetahui,
Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara



(AHMAD MUSADEK, ST, M.MT)
NIP. 19680217 199102 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan Rahmat dan hidayat-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang mulai dilaksanakan mulai pada tanggal 11 Desember sampai dengan 1 Maret 2024 di Bandar Udara Halu oleo Kendari

Dengan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan. Diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

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 terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada:

1. Allah YME
2. Bapak Budyo Hari Widodo dan Ibu Christina Hari Cahyaningsih selaku kedua orang tua penulis yang selalu sedia memberikan doa dan dukungan moral.
3. Bapak Pepy Aji, S.Pd., MM., selaku Supervisor selama kegiatan OJT berlangsung.
4. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.MT., selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya, yang telah membina kami selama di kampus.
5. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Politeknik Penerbangan Surabaya
6. Rekan peserta OJT MTU 7, yang selalu berjuang dan melaksanakan bersama seluruh kegiatan OJT hingga tuntas.
7. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan OJT dan selama membuat laporan ini. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan OJT dan selama membuat laporan ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan penulis dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Tangerang, 15 Juli 2024

Penyusun



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.3 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.4 Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
1.5 Tempat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	3
1.6 Waktu dan Jadwal <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
BAB II TINJAUAN UMUM TEMPAT ON THE JOB TRAINING (OJT)	5
2.1 Sejarah Singkat PT. Citilink Indonesia.....	5
2.2 Data Umum PT. Citilink Indonesia	6
2.3 Highlight Perkembangan PT. Citilink Indonesia.....	7
2.4 Visi dan Misi PT. Citilink Indonesia	9
2.5 Logo Citilink	9
2.6 Armada dan Seating Plan	9
2.7 Struktur Organisasi PT. Citilink Indonesia.....	10
2.8 Gambaran Umum Unit Pelaksanaan OJT	14
2.8.1 Flight Operation Officer	14
2.8.2 Pasasi	16
2.8.3 Ground Handling.....	18
BAB III PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	20
3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT	20
3.2 Jadwal dan Kegiatan.....	20
3.2.1 Jadwal Pelaksanaan.....	20
3.2.2 Flight Operation Officer (FOO)	21
3.2.3 Check-in Counter	21

3.2.4 Lost and Found	22
3.2.5 Station Quality Controller	22
3.3 Permasalahan.....	23
3.3.1 Permasalahan 1	23
3.3.2 Permasalahan 2	24
3.3.3 Permasalahan 3	24
3.4 Penyelesaian.....	25
3.4.1 Penyelesaian permasalahan 1	25
3.4.2 Penyelesaian permasalahan 2	25
3.4.3 Penyelesaian permasalahan 3	27
BAB IV PENUTUP	28
4.1 Kesimpulan.....	28
4.2 Saran.....	28
DAFTAR PUSTAKA	29
LAMPIRAN.....	30



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum PT. Citilink Indonesia	6
Tabel 2. 2 Highlight Perkembangan Citilink.....	7
Tabel 2. 3 Daftar Nama Personel FOO.....	15



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Pesawat Citilink	5
Gambar 2. 2 Logo Citilink	9
Gambar 2. 3 .Struktur Organisasi.....	10
Gambar 3. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT Unit FOO.....	20
Gambar 3. 2 Flight radar pesawat Citilink QG-300	23
Gambar 3. 3 Bagasi penumpang yang rusak	24
Gambar 3. 4 Penumpang melepas baterai Airwheel	25



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

On The Job Training (OJT) praktek kerja lapangan adalah penerapan mahasiswa pada dunia kerja nyata yang sesungguhnya, yang bertujuan untuk mengembangkan keterampilan dan etika pekerjaan, serta untuk mendapatkan kesempatan dalam menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang ada kaitannya dengan kurikulum pendidikan. Sejalan dengan perkembangan zaman, transportasi menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat khususnya transportasi udara. Semakin majunya suatu era, menjadikan penerbangan menjadi lebih berkembang dan tumbuh begitu cepat. Perkembangan tersebut dapat dilihat dengan bertambahnya kemunculan bandara-bandara di berbagai pulau di Indonesia.

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan lembaga diploma di bidang Teknik, Manajemen dan Keselamatan Penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan oleh fasilitas dan tenaga pengajar. Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah On the Job Training (OJT). Pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum tiap-tiap Program Studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan ketrampilan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau lembaga sesuai bidang terkait.

Selain itu OJT juga menjadi salah satu program yang harus dilaksanakan untuk memenuhi persyaratan kelulusan. Maka dari itu sebagai taruni Diploma D-III Manajemen Transportasi Udara, wajib mengikuti program OJT. Dalam memenuhi kewajiban tersebut, praktek melaksanakan OJT di Bandar Udara Soekarno Hatta pada setiap unit kerja PT. Citilink Indonesia. Sehubungan dengan itu, terkadang tidak semua materi atau teori yang didapatkan dalam perkuliahan sesuai dengan praktik di dunia nyata. Misalnya dalam pembelajaran di kampus semua materi yang sudah di ajarkan hanya mendasar saja dalam setiap Unit yang ada di Bandara sehingga masi banyak pengetahuan tentang kebandarudaraan yang belum di ajar sebelumnya.

Berdasarkan hal tersebut maka diharapkan tempat OJT yang berada dalam bidang yang sama ini dapat memberikan pengalaman yang nyata bagi pelaksanaan OJT tersebut. Melalui

kegiatan OJT ini diharapkan taruna dapat memperoleh wawasan dan pengalaman kerja sebelum memasuki dunia kerja dan diharapkan OJT ini mampu menghasilkan kerjasama yang baik kerja dan diharapkan OJT ini mampu menghasilkan kerjasama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan tempat taruna melaksanakan OJT. Melalui On the Job Training (OJT) para taruna diharapkan bisa menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori dan mampu menemukan penyelesaian dari setiap permasalahan yang ada di lapangan. *On the Job Training* (OJT) adalah salah satu metode untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi udara sebagai manager yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga saat bekerja taruna diharapkan mampu menerapkan pengalaman pada instansi.

1.2 Dasar Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Dasar pelaksanaan On The Job Training (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956);
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 Tahun 2014 tanggal 16 Desember 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tanggal 06 Mei 2015 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Tujuan Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Tujuan dari On the Job Training (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 semester 5 adalah sebagai berikut :

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional;

2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional;
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan);
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan laporan *On the Job Training* (OJT) dan Tugas Akhir;
5. Untuk melatih kerjasama taruna dengan personil lain, maupun pada unit-unit yang lain. Sehingga tercipta suasana teamwork serta disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.

1.4 Manfaat Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

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

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT);
2. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya;
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT);
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

1.5 Tempat Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta pada unit PT. Citilink Indonesia yang terletak di alamat Kota Tangerang, Banten.

1.6 Waktu dan Jadwal On The Job Training (OJT)

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) dilaksanakan selama 3 bulan yang terhitung sejak tanggal 22 April 2024 sampai 22 Juli 2024. Jadwal kegiatan *On The Job Training* (OJT) pada Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta sebagai berikut :

Taruna melaksanakan OJT selama 3 bulan terhitung sejak tanggal 22 April 2024 sampai dengan 22 Juli 2024. Berikut adalah perincian tahapan kegiatan praktik kerja lapangan

1. Tahapan Persiapan

Tahapan persiapan terhitung mulai dari taruna memulai mencari informasi tentang perusahaan tempat taruna akan melakukan kegiatan OJT. Setelah ditentukan oleh pihak kampus tentang perusahaan mana yang telah diinformasikan, lalu mengisi Form pengajuan pelaksanaan OJT, dan setelah itu mendapatkan persetujuan untuk melaksanakan OJT di perusahaan tersebut, Pihak Prodi Kampus

D-III Manajemen Transportasi Udara membuat surat pengantar OJT yang akan diberikan kepada kordinator. Setelah itu mendapat surat pernyataan bahwa taruna diizinkan melaksanakan OJT di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta pada tanggal 22 April 2024.

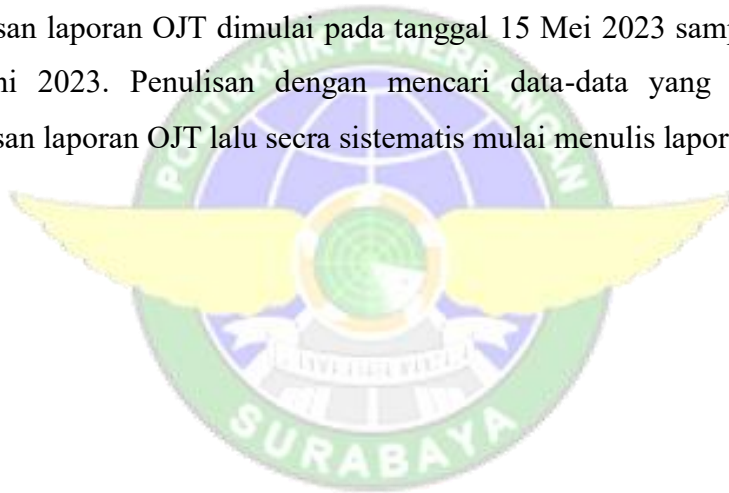
2. Tahapan Pelaksanaan

Praktikan melaksanakan OJT selama 3 bulan sejak tanggal 22 April 2024 sampai 22 Juli 2024. Pelaksanaan OJT dilaksanakan di PT. Citilink Indonesia pada beberapa unit diantaranya :

- 1) FOO (Flight Operation Officer)
- 2) Pasasi
- 3) Ground Handling

3. Tahapan Penulisan Laporan Kegiatan OJT

Penulisan laporan OJT dimulai pada tanggal 15 Mei 2023 sampai dengan tanggal 30 Juni 2023. Penulisan dengan mencari data-data yang dibutuhkan dalam penulisan laporan OJT lalu secara sistematis mulai menulis laporan.



BAB II

TINJAUAN UMUM TEMPAT ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Singkat PT. Citilink Indonesia



Gambar 2. 1 Pesawat Citilink

Citilink telah menjadi maskapai yang paling cepat berkembang di Indonesia sejak tahun 2011, ketika mengambil A320 pertama dan percepatan ekspansi sebagai bagian dari upaya oleh grup Garuda untuk bersaing lebih agresif pada segment budget traveler.

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"). Penerbangan Citilink pada awalnya merupakan penerbangan yang dikelola oleh SBU Citilink milik Garuda Indonesia yang beroperasi dengan AOC Garuda dan menggunakan nomor penerbangan Garuda sejak Mei 2011. Selanjutnya sesuai dengan Akta No. 23 tanggal 13 Januari 2012 mengenai perubahan setoran permodalan, dan Akta No. 91 tanggal 10 Agustus 2012 mengenai penyertaan tambahan modal berupa pesawat terbang, maka kepemilikan saham Citilink adalah 94,3% Garuda dan 5,7% Aerowisata.

Dengan dimilikinya izin usaha penerbangan SIUAU/NB-027 tanggal 27 Januari 2012, dan sertifikat penerbangan AOC 121-046 tanggal 22 Juni 2012, Citilink mulai beroperasi secara independen tanggal 30 Juli 2012 dengan IATA. flight code "QG", ICAO designation "CTV" dan call sign "Supergreen". Citilink merupakan maskapai penerbangan yang berada di bawah naungan Garuda Indonesia Group, melayani penerbangan dengan sistem dari kota ke

kota. 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, 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 industri 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.

2.2 Data Umum PT. Citilink Indonesia

Tabel 2. 1 Data Umum PT. Citilink Indonesia

Data	Informasi
Nama Perusahaan	PT.Citilink Indonesia
Didirikan	Tahun 2001
Dasar Hukum Pendirian	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"). Penerbangan Citilink pada awalnya merupakan penerbangan yang dikelola oleh SBU Citilink milik Garuda Indonesia yang beroperasi dengan AOC Garuda dan menggunakan

	nomor penerbangan Garuda sejak Mei 2011. Selanjutnya sesuai dengan Akta No. 23 tanggal 13 Januari 2012 mengenai perubahan setoran permodalan, dan Akta No. 91 tanggal 10 Agustus 2012 mengenai penyertaan tambahan modal berupa pesawat terbang, maka kepemilikan saham Citilink adalah 94,3% Garuda dan 5,7% 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 independen tanggal 30 Juli 2012 dengan IATA flight code "QG", ICAO designation "CTV" dan call sign "Supergreen".
Bidang Usaha	Jasa Angkutan Udara Niaga
Jumlah Armada	Total armada pesawat pada 31 Desember 2021 tercatat sebanyak 67 unit pesawat.
Rute Penerbangan	Berbasis di Jakarta dan Surabaya, melayani lebih dari 330 frekuensi penerbangan harian.

2.3 Highlight Perkembangan PT. Citilink Indonesia

Sejak tahun 2001, Citilink Indonesia telah beroperasi sebagai maskapai berbiaya hemat dalam bentuk divisi bisnis Garuda Indonesia hanya dengan menggunakan beberapa pesawat, manajemen bandwidth yang terbatas serta beberapa rute dengan fokus pada perkembangan merk Garuda Indonesia yang merupakan maskapai premium. Setelah perubahan signifikan bisnis Garuda ditahun 2011, pengembangan dan ekspansi Citilink turut menjadi fokus utama Garuda Group. Citilink memiliki visi untuk menjadi maskapai penerbangan berbiaya murah terkemuka di kawasan regional dengan menyediakan jasa angkutan udara komersial berjadwal, berbiaya murah, dan mengutamakan keselamatan.

Tabel 2. 2 Highlight Perkembangan Citilink

Tahun	Highlight
2001	Citilink berdiri sebagai Unit Bisnis Strategis (SBU) Garuda Indonesia, beroperasi pertama kali pada 16 Juli 2001 dirute Jakarta-Surabaya dengan armada Fokker F28.

2012	Citilink mendapatkan Air Operator Certificate (AOC) dan berdiri pada 22 Juni 2012 sebagai maskapai berbiaya hemat (LCC) di bawah naungan Garuda Indonesia Group. Citilink beroperasi dengan armada pesawat Airbus A320 serta logo, livery, callsign dan seragam baru.
2014	Citilink beroperasi perdana di Bandara Halim Perdanakusuma dan menjadi maskapai komersial pertama yang beroperasi di bandara tersebut.
2015	Citilink menjadi maskapai berbiaya hemat pertama di Indonesia yang mendapatkan sertifikasi ISO 9001:2015 perihal SOP Delay Management.
2016	Citilink memenuhi standar keselamatan penerbangan Uni Eropa.
2017	Citilink mendatangkan pesawat Airbus A320NEO ke jajaran armada Citilink. Citilink melakukan penerbangan internasional pertama menuju ke Dili, Timor Leste. Citilink meraih gelar perusahaan jasa transportasi udara terbaik dalam mengelola aspek keselamatan penerbangan dalam ajang <i>Transportation Safety Management Award</i> 2017 yang digelar oleh Kementerian Perhubungan.
2018	Citilink mendapat predikat Maskapai Berbiaya Hemat bintang 4 dari Skytrax, Maskapai Berbiaya Hemat bintang 4 dari APEX, dan penghargaan Best Low Cost Airlines-Asia dari Trip Advisor. Citilink membuka rute internasional ke Kuala Lumpur dan Penang, Malaysia. Citilink memperkenalkan seragam awak kabin baru dengan motif Gurdo Aji.
2019	Citilink membuka rute internasional ke Phnom Penh, Kamboja dan Perth, Australia. Citilink kembali meraih predikat Maskapai Berbiaya Hemat Bintang Empat dari APEX. Citilink Indonesia melengkapi armadanya dengan pesawat propeller ATR 72-600 dan pesawat berbadan lebar Airbus A330-900NEO.
2020	Citilink membuka rute internasional ke Melbourne (Avalon), Australia dan Jeddah, Arab Saudi. Citilink mengoperasikan pesawat kargo (freighter). Citilink meraih penghargaan Best Low-Cost Airline di Asia untuk ketiga kalinya dalam ajang TripAdvisor Travelers' Choice Award 2020.

2.4 Visi dan Misi PT. Citilink Indonesia

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

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 keramahan Indonesia.

2.5 Logo Citilink

Logo pada sebuah merek perusahaan memiliki fungsi sebagai symbol pengingat bagi konsumen. Citilink memiliki logo dominan berwarna hijau yang berpadu warna putih dan kuning.



Gambar 2. 2 Logo Citilink

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.

2.6 Armada dan Seating Plan

Perusahaan Citilink yang berbasis di Jakarta dan Surabaya, memiliki lebih dari 330 penerbangan setiap hari dengan 97 rute ke 49 kota, termasuk 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, dan rute internasional ke Timor Leste, Malaysia, Cina, Australia dan Jeddah.

Dengan klasifikasi armada pesawat yang tercatat pada 31 Desember 2021 yang dimiliki diantaranya sebagai berikut (Indonesia, 2021) :

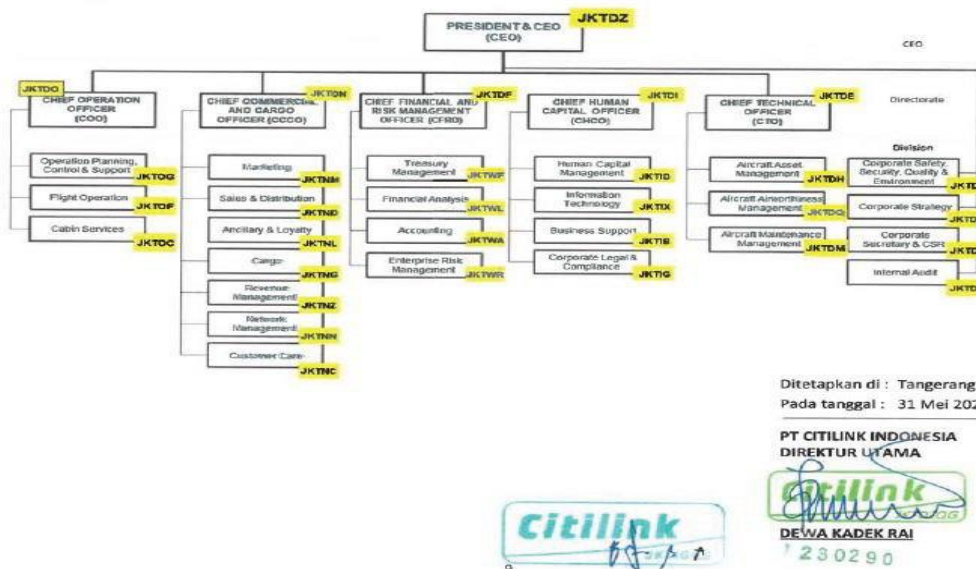
- a. 7 unit pesawat ATR 72-600

- b. 50 unit pesawat A320 CEO/NEO
- c. 2 unit Airbus A330-900 NEO
- d. 1 unit Boeing 737 classic yang serviceable : 1 Boeing 737-500 yang telah dikonversi menjadi Freighter
- e. 7 unit Boeing 737 classic yang unserviceable : 2 Boeing 737- 500 dan 5 Boeing 737-300

2.7 Struktur Organisasi PT. Citilink Indonesia

Lampiran 2 Surat Keputusan
 Nomor : CITILINK/JKTDZQG/SK-50013/0523
 Tanggal : 31 Mei 2023

Citilink



Gambar 2.3 .Struktur Organisasi

Perusahaan dipimpin oleh seorang Direktur Utama dan 5 (lima) orang Direktur, yang selanjutnya disebut direksi. Tugas dan tanggung jawab dari masing-masing jabatan adalah sebagai berikut:

1. Direktur Utama (President) memiliki tugas dan wewenang sebagai berikut:
 - 1) Memberikan arahan dan kendali atas visi, misi dan kebijakan strategis perusahaan.
 - 2) Memimpin anggota dewan direksi untuk melaksanakan Keputusan direksi.
 - 3) Memimpin para anggota Direksi dalam melaksanakan Keputusan Direksi.
 - 4) Berkoordinasi untuk memecahkan masalah eksternal perusahaan, merencanakan kebijakan, mengendalikan, mencapai tujuan jangka

panjang perusahaan, kebijakan audit, meningkatkan budaya, citra dan GCG.

- 5) Menyelenggarakan dan memimpin rapat direksi secara berkala sesuai keputusan direksi, atau menyelenggarakan rapat lainnya sesuai rekomendasi direksi bila diperlukan.
- 6) Mengesahkan hasil keputusan direksi.
- 7) Mewakili perusahaan di dalam dan di luar pengadilan dengan persetujuan anggota dewan lainnya dalam rapat direksi.
- 8) Menunjuk anggota dewan lain untuk bertindak atas nama direksi.
- 9) Menetapkan keputusan direksi, jika jumlah suara setuju dan tidak setuju sama dalam pemungutan suara dalam rapat direksi.
- 10) Mengatur dan memberikan semua informasi tentang perusahaan kepada para pemangku kepentingan.
- 11) Bertanggung jawab terhadap kepengurusan dan pelaksanaan keputusan pada unit yang membawahi fungsi corporate secretary & csr, internal audit, corporate strategy human capital, safety, security and quality, information technology dan service standard, delivery & quality.

2. Direktur Operasi memiliki tugas dan wewenang sebagai berikut:

- 1) Memimpin, mengendalikan dan mengkoordinasikan aktivitas produksi Perseroan untuk mencapai tujuan kinerja perusahaan yang telah ditetapkan.
- 2) Secara teratur menyelenggarakan dan memimpin rapat koordinasi dalam upaya meningkatkan kinerja dan melaporkan hasil kepada seluruh anggota direksi.
- 3) Membantu direktur utama dalam memecahkan masalah perusahaan dan hal-hal lain sehubungan dengan kegiatan produksi Perseroan, termasuk namun tidak terbatas pada flight operation, engineering and maintenance, operation control & support, berdasarkan ketetapan direksi.
- 4) Berdasarkan keputusan rapat direksi, jika direktur utama berhalangan maka direktur produksi dapat menggantikan pelaksanaan tugas dan wewenang direktur utama atas kepemimpinan dan kontrol perusahaan.

3. Direktur Niaga dan Kargo memiliki tugas dan wewenang sebagai berikut:

- 1) Bertanggung jawab terhadap pencapaian sales and revenue perseroan melalui pengelolaan marketing, sales and distribution, revenue management, cargo and anciliary serta network and charter.
 - 2) Menetapkan kebijakan pemasaran Perseroan berdasarkan kebijakan umum operasional Perseroan.
 - 3) Membuat rencana kerja bagian pemasaran dan target penjualan perusahaan.
 - 4) Mengawasi kinerja pemasaran kantor pusat dan cabang sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.
 - 5) Menyelenggarakan dan bertanggung jawab atas pemberian komisi terhadap agen.
 - 6) Berpartisipasi dalam penyusunan RJPP dan RKAP perusahaan.
 - 7) Berdasarkan keputusan rapat direksi, jika direktur utama berhalangan, maka direktur produksi dapat menggantikan pelaksanaan tugas dan wewenang direktur utama atas kepemimpinan dan kontrol perusahaan.
4. Direktur Keuangan memiliki tugas dan kewenangan sebagai berikut:
- 1) Memimpin dan mengendalikan perumusan kebijakan, pengelolaan dana, pencacatan, pelaporan, keuangan dan tingkat investasi untuk meningkatkan kinerja dan peringkat keuangan perusahaan.
 - 2) Menerapkan dan mengendalikan semua kebijakan keuangan sesuai dengan keputusan direksi, serta melakukan efisiensi dan efektivitas fungsi keuangan pada semua tingkat manajemen, dewan direksi dan departemen bisnis perusahaan.
 - 3) Dalam rangka peningkatan efisiensi, melakukan pengendalian dan pengawasan penyusunan dan pelaksanaan arus kas perusahaan berbasis RKAP.
 - 4) Membimbing pengelolaan keuangan perusahaan melalui pengelolaan treasury management, financial planning, risk management, accounting, fleet management dan business support.
 - 5) Berdasarkan ketetapan direksi, mengelola portofolio investasi dan keputusan keuangan untuk mencapai nilai tambah yang maksimal dan mencapai tujuan perusahaan.
 - 6) Menyesuaikan dengan perkembangan teknologi, perubahan ekonomi dan hukum, dalam penetapan sistem dan tata kerja pengelolaan

keuangan perusahaan, serta melakukan peninjauan kebijakan dan prosedur keuangan secara berkala.

5. Direktur Sumber Daya Manusia memiliki tugas dan kewenangan sebagai berikut:

- 1) Melakukan perencanaan, mengembangkan dan implementasi strategi pada bidang pengelolaan dan juga pengembangan SDM, seperti merekrut karyawan, kebijakan, kontrak kerja, konsultasi, penggajian, peraturan, pelatihan, membangun motivasi, evaluasi dan lain sebagainya.
- 2) Penetapan dan pemeliharaan sistem yang ada dengan tujuan untuk mengukur aspek penting dari pengembangan sumberdaya manusia.
- 3) Monitoring, mengukur dan melakukan pelaporan mengenai masalah, strategi dalam mengembangkan SDM dan pencapaiannya sesuai kesepakatan.
- 4) Bertugas dalam pengembangan dan mengatur staf.
- 5) Mengendalikan anggaran belanja SDM setiap departement yang disesuaikan dengan anggaran yang telah disepakati dan disetujui.
- 6) Menghubungkan antar manajer setiap departement agar dapat memahami semua aspek dalam mengembangkan SDM dan juga memastikan bahwa para manajer tersebut telah mendapat informasi yang cukup mengenai tujuan, sasaran dan pencapaian dari hasil mengembangkan SDM.
- 7) Meningkatkan pengetahuan mengenai pengembangan SDM yang mengikuti perkembangan zaman dan metode penafsiran yang sesuai untuk para manajer, direktur dan staf dalam suatu perusahaan.
- 8) Bertugas mengevaluasi dan memberi penilaian terhadap kinerja para karyawan yang bekerja sama dengan tim eksekutif.
- 9) Memastikan bahwa setiap aktivitas memiliki inti dan tujuan serta terintegrasi dengan persyaratan-persyaratan perusahaan untuk manajemen keselamatan kerja, mutu, kesehatan, hukum, dan kebijakan.

6. Direktur Teknik memiliki tugas dan kewenangan sebagai berikut:

- 1) Melakukan kontrol terhadap manajer dan tim, sehingga berbagai hal teknis di perusahaan dapat berjalan dengan baik.

- 2) bertanggung jawab terhadap segala keputusan penting terutama yang berkaitan dengan teknologi
- 3) mengelola beberapa departemen, mulai dari infrastruktur, keamanan data, hingga *helpdesk support*

2.8 Gambaran Umum Unit Pelaksanaan OJT

2.8.1 Flight Operation Officer

FOO atau Flight Operation Officer merupakan orang yang ditunjuk oleh perusahaan penerbangan sipil guna melaksanakan tugas-tugas operasional untuk mempersiapkan keberangkatan suatu penerbangan (flight dispatch), memberangkatkan atau melepas penerbangan (dispatch release) dan bertanggung jawab memantau penerbangan yang diberangkatkan sampai ke tempat tujuan dengan aman, nyaman dan efisien.

Petugas Flight Operation wajib memiliki lisensi FOO (Flight Operation Officer). Seorang FOO akan membantu pilot yang sedang mengudara dengan cara berkomunikasi lewat radio untuk memberikan dan mempersiapkan berbagai informasi dan dokumen yang berhubungan dengan pesawat terbang (Metar, Notam, Loadsheet, Flight Plan, dsb). Bukan hanya dengan pilot saja, FOO akan berkomunikasi dengan banyak pihak seperti pramugari, teknisi, ATC, hingga staff ground handling.

Selain itu juga memonitor setiap jadwal penerbangan dan pergerakan pesan yang berkaitan dengan suatu penerbangan. Pertama FOO akan mengumpulkan informasi mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan pre-flight atau sebelum pemberangkatan. Utamanya mengenai perkiraan cuaca, FOO akan menganalisis data yang didapatkan dari BMKG (Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika). Kemudian ada berbagai data yang akan dianalisis oleh FOO antara lain rute penerbangan, ketinggian, tempat pendaratan alternatif, laporan cuaca, kondisi bandara, fasilitas navigasi dan lain-lain. Apabila terdapat perubahan cuaca yang drastis, FOO akan menginformasikan hal tersebut kepada pilot serta memberikan saran terbaik sesuai kondisi yang terjadi.

Pada setiap operasional penerbangan terdapat dokumen yang perlu dipersiapkan oleh pihak maskapai. Apabila terdapat alasan tertentu, misalnya kondisi cuaca yang

tidak memungkinkan ataupun terdapat masalah teknis lainnya yang terdeteksi, maka FOO mempunyai hak untuk membatalkan penerbangan tersebut.

A. Tugas dan tanggung jawab Flight Operation Officer sebagai berikut :

- 1) Memeriksa dan mengumpulkan pesan pergerakan keberangkatan
- 2) Memeriksa dan mengumpulkan pesan pergerakan
- 3) Menyusun rencana penerbangan bersama awak pesawat
- 4) Mendokumentasikan rencana penerbangan dengan otoritas terkait
- 5) Memeriksa data cuaca untuk menentukan perubahan rute penerbangan
- 6) Menafsirkan dan mengikuti standar keselamatan atau keamanan untuk para crew pesawat
- 7) Memantau jadwal penerbangan dan mengkomunikasikan perubahan jadwal penerbangan
- 8) Menyediakan layanan pengawasan penerbangan untuk maskapai yang berbeda di bawah tanggung jawabnya
- 9) Melaporkan pelanggaran standar keselamatan atau keamanan kepada pihak berwenang.

B. Daftar Nama Personel Flight Operation Officer (FOO) PT Citilink Indonesia Station Soekarno-Hatta Cengkareng (CGK)

Tabel 2. 3 Daftar Nama Personel FOO

No	Nama Lengkap	FOO License Number
1	Edwin Ferdiyanto	3687
2	Ega Dwi Prabowo	220147
3	Achmad Faisal F	220146
4	Jekson Blasius B	220010
5	Jadon Pieter E.T	230018
6	Anisa Retnowati	220115
7	Kevin Navario	230036
8	Jery Aditya	200005
9	Ahmad Rani	3752
10	Dwi Rozy	220056
11	Yusuf Maulana	4801
12	Ahmad Aprianto	220144

13	Rifki Chandra	220126
----	---------------	--------

2.8.2 Pasasi

Pasasi merupakan bagian dari ground handling bandara yang memiliki tugas dan tanggung jawab dalam melayani penumpang sebuah maskapai atau airline, mulai pertama dari proses check in di counter check in maskapai sampai penumpang pesawat udara naik ke pesawat.

a) Check in counter

Check in counter merupakan tugas pasasi yang menangani penumpang yang akan melaporkan penerbangannya. Biasanya petugas akan memeriksa kembali tiket penumpang tersebut dan mencocokkannya dengan identitas yang dimiliki, pemilihan/penempatan tempat duduk di dalam pesawat, permintaan khusus penumpang (kursi roda, special meal, dsb) serta proses pelaporan bagasi untuk dikumpulkan/dimuat kedalam gerobak yang nantinya akan dimasukkan ke dalam compartement pesawat (loading bagasi). Pada saat *boarding pass*, ada berbagai informasi yang tertera, seperti nama penumpang, jadwal, nomor tempat duduk, ruangan boarding, kode tiket, dan tujuan penerbangan.

Petugas di check-in counter akan mencetak boarding pass sekaligus memberikan label pada bagasi tercatat milik penumpang. Ketika berat bagasi penumpang melampaui berat free bagasi, maka penumpang tersebut harus membayar jumlah berat yang kelebihan tersebut. Ketentuan besarnya biaya yang harus dibayarkan penumpang diatur oleh kebijakan masing-masing maskapai.

Jika penumpang memiliki barang bawaan berbahaya (*dangerous goods*), penumpang harus melaporkan barang bawaan tersebut untuk diperiksa apakah boleh dibawa terbang dengan pesawat atau tidak. Untuk dangerous goods sendiri, penanganannya dilakukan oleh AVSEC (*Aviation Security*) dan nantinya akan dibuatkan sebuah dokumen yang bernama NOTOC (*Notification to Captain*).

Ada juga system Check-in yang digunakan oleh PT Citilink Indonesia adalah *Self Check In*. *Self Check In* merupakan system check-in mandiri yang sedang digunakan oleh maskapai penerbangan Citilink Indonesia, Sistem ini bersifat online, dimana dalam proses pengoperasiannya menggunakan komputer, koneksi internet dan tenaga listrik. Penumpang hanya perlu memasukkan kode booking yang tertera untuk dapat mencetak boarding pas. Apabila terdapat penumpang yang telah melakukan *check-in* online tidak wajib untuk mencetak boarding pass. Dikarenakan

penggunaannya yang masih cukup baru, maka terdapat petugas yang akan siap membantu mengarahkan proses *self check-in* tersebut yaitu *Passanger Service Assistant* (PSA).

b) Lost and found

Lost and found adalah tempat penumpang untuk melaporkan apabila mendapatkan bagasinya hilang atau rusak. Lost and found merupakan unit yang menangani bagasi penumpang yang turun dari pesawat yang mengalami *irregularities*.

Bagian ini di mana petugas pasasi akan bertugas untuk memastikan dan mencocokkan nomor bagasi dengan bagasi barang yang dibawa. Hal ini bertujuan untuk menghindari terjadinya barang hilang, tertinggal, atau tertukar. Dan apabila ada barang yang tertukar, penumpang bisa melaporkannya pada bagian ini.

c) Customer Service

Customer service atau pelayanan konsumen merupakan “tangan kanan” pihak maskapai yang berinteraksi langsung dengan para penumpang. Tugas utama dari customer service sendiri adalah memberikan pelayanan yang baik kepada para penumpang, serta semua pihak yang terkait dengan penerbangan. Para petugas customer service harus pandai dalam menangani masalah penumpang yang berakitan dengan penerbangannya. Mulai dari merumuskan masalah dan mencari jalan keluar dalam waktu yang relative singkat jika ada sesuatu atau masalah terkait dengan penerbangan. Petugas ini juga menangani penumpang dengan status CIP (*Commercial Important Person*), VIP (*Very Important Person*), dan VVIP (*Very-Very Important Person*).

Dalam unit customer service juga terdapat unit ticketing. Bagian ini sangat penting dalam operasional bandara. Meskipun saat ini proses ticketing sudah banyak memanfaatkan kemajuan teknologi yang berbasis website, namun beberapa orang masih banyak yang memerlukan reservation dan ticketing secara manual, seperti Goshow, dsb. Tugas dari para petugas ticketing sendiri adalah :

- a) Memproses pemesanan tiket pesawat
- b) Mengurus schedule atau reroute penerbangan
- c) Memproses pembatalan tiket pesawat dan melakukan refund sesuai system
- d) Memberikan informasi yang dibutuhkan penumpang dengan tepat terkait ticketing ataupun reservation
- e) Melakukan reservasi manual dan computerized reservation

2.8.3 Ground Handling

Ground handling (GH) merupakan pelayanan jasa di bandara yang berkaitan dengan penanganan pesawat di apron, penanganan penumpang dan bagasinya di terminal dan kargo, serta pos di area kargo. Ground handling adalah serangkaian layanan yang diberikan kepada pesawat selama berada di bandara, dimulai dari saat pesawat mendarat hingga lepas landas kembali. Ruang lingkup pelayanan ground handling sendiri terdiri dari :

a) Pre-flight

Mencakup semua kegiatan penanganan terhadap penumpang, bagasi, kargo, pos dan pesawat sebelum keberangkatan (di bandara asal/origin station).

b) Post flight

Kegiatan penanganan terhadap penumpang, bagasi, kargo, pos dan pesawat setelah penerbangan (di bandara tujuan/destination), atau dengan kata lain, penanganan selama pesawat berada di bandara.

Pelayanan ground handling melibatkan berbagai aspek yang penting untuk memastikan operasi pesawat berjalan lancar dan efisien di bandara. Berikut adalah 6 pelayanan ground handling yang umumnya disediakan di bandara:

1) Penanganan bagasi dan cargo pesawat

Ground handling services ini melibatkan pemrosesan bagasi penumpang dan cargo dari saat tiba di bandara hingga disimpan di dalam pesawat. Hal ini mencakup pengangkutan bagasi dari konveyor bandara ke pesawat dan sebaliknya, pemuatan bagasi/kargo ke dalam pesawat, serta pengambilan dan pengiriman bagasi/cargo kepada penumpang.

2) Pengisian bahan bakar pesawat

Pengisian bahan bakar adalah tugas ground handling yang melibatkan penyediaan bahan bakar pesawat sebelum penerbangan. Ini dilakukan dengan menghubungkan pipa pengisian bahan bakar dari stasiun pengisian bahan bakar ke pesawat dan memastikan bahwa pesawat diisi dengan bahan bakar yang cukup sesuai dengan rencana penerbangan.

3) Pembersihan pesawat

Tugas ground handling ini melibatkan pembersihan interior dan eksterior pesawat antara penerbangan. Interior pesawat harus dibersihkan dari sampah, debu, dan kotoran lainnya untuk memberikan lingkungan yang bersih dari penumpang. Sementara itu, pembersihan eksterior bertujuan untuk menjaga

penampilan pesawat dan memastikan bahwa tidak ada hambatan yang mengganggu aerodinamika pesawat.

4) Perawatan teknis pesawat

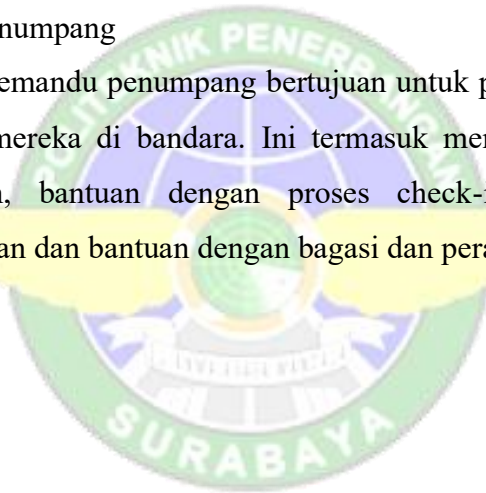
Pelayanan perawatan teknis melibatkan inspeksi, pemeliharaan, dan perbaikan pesawat serta peralatan darat. Ini termasuk pemeriksaan rutin, perbaikan kecil, dan penanganan masalah teknis yang mungkin terjadi sebelum atau setelah penerbangan.

5) Penyediaan makanan dan minuman

Tugas ground handling ini melibatkan penyediaan makanan dan minuman bagi awak pesawat dan penumpang. Ini mencakup persiapan, pengemasan, dan pengiriman makanan dan minuman ke pesawat sesuai dengan pesanan dan kebutuhan penumpang.

6) Pemandu penumpang

Pelayanan pemandu penumpang bertujuan untuk penumpang dengan berbagai kebutuhan mereka di bandara. Ini termasuk memberikan informasi tentang penerbangan, bantuan dengan proses check-in, pengarah ke gerbang keberangkatan dan bantuan dengan bagasi dan peralatan perjalanan lainnya.



BAB III

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam melaksanakan *On The Job Training* Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di PT Citilink Indonesia, Bandar Udara Soekarno Hatta. Berikut wilayah kerjanya antara lain meliputi:

- Flight Operation Officer* (FOO)
- Pasasi
- Ground Handling*

3.2 Jadwal dan Kegiatan

Jadwal dan kegiatan yaitu berisi jadwal pelaksanaan kegiatan OJT Taruna MTU VI di PT Citilink Indonesia, Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta adalah sebagai berikut:

3.2.1 Jadwal Pelaksanaan

Pelaksanaan *On The Job Training* dilakukan selama dua bulan terhitung mulai tanggal 22 April 2024 sampai dengan 22 Juli 2024 di Bandara Udara Internasional Soekarno Hatta. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) waktu pelaksanaan OJT dilaksanakan sesuai Shift yang sudah disetujui oleh pihak PT Citilink Indonesia. Adapun jam masuk shift terhitung 3 hari kerja dan 2 hari libur dari tanggal 22 April 2024 adalah sebagai berikut:

TEAM	NAMA	APRIL									MEI																																							
		22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31									
1	Joseph	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L									
	Ezra	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L									
	Gisra	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L									
	Thersalonika	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L									
2	Zaky	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L										
	Andra	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L										
	Debby	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L										
	Sandra	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L										
3	Rizal	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L											
	Fadhil	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L											
	Salsabila	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L											
TEAM	NAMA	JUNI														JULI																																		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	Joseph	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L														
	Ezra	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L														
	Gisra	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L														
	Thersalonika	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L														
2	Zaky	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L															
	Andra	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L															
	Debby	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L															
	Sandra	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L															
3	Rizal	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L																
	Fadhil	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L																
	Salsabila	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L																

Gambar 3. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT Unit FOO

3.2.2 Flight Operation Officer (FOO)

Pelaksanaan On The Job Training (OJT) pada unit FOO yang penulis lakukan dilaksanakan sekitar 4 minggu pada tanggal 22 April 2024 hingga 15 Mei 2024. Selama melaksanakan On The Job Training (OJT) pada unit FOO, terdapat beberapa kegiatan yang dilakukan yaitu

1. Memberikan *Highlight* pada *Flight Plan*

Highlight tersebut bertujuan untuk menyampaikan informasi-informasi yang perlu diketahui dan diperhatikan oleh para PIC dan FO Pilot sebelum penerbangan. Mulai dari tujuan penerbangan, waktu keberangkatan, cuaca, kondisi pesawat, jumlah penumpang, bagasi dan kargo hingga Notam, dan lain-lain.

2. Pengisian *Daily Report Briefing Line Dispatch*

Daily Report Briefing Line Dispatch merupakan laporan harian dispatch yang wajib diisi setiap harinya sebagai data arsip dalam OCC (Operation Control Center). Data yang dicantumkan terdiri dari DEP-ARR Pesawat, registrasi pesawat, Fuel plan dan final, cargo plan dan final, PIC (Pilot In Command), STD (Standard Time Departure), ETD (Estimate Time Departure), FOO brief (pada hari itu) serta Remark. Pengisian data ini diinput pada dispatch release yang sudah mendapatkan persetujuan PIC saat briefing.

3. Pemantauan kondisi cuaca pada BMKG SIAM di layar monitor

4. Pengisian EFB (*Electronic Flight Bag*) untuk Pilot sebelum berangkat

Fungsi dari EFB adalah untuk memberikan informasi kepada pilot tentang Flight Plan dan informasi yang dibutuhkan PIC dan FO Pilot yang akan flight. Setiap EFB telah diberikan nametag sesuai dengan nomer registrasi pesawat Citilink. Dalam EFB sendiri berisikan: 3 Ipad (1,2,3), 2 Charger, 2 USB dan 1 Form EFB. Pengembalian EFB akan diberikan FO Pilot kepada para staff FOO di ruangan fops setelah penerbangan. Kemudian EFB dicatat di EFB Checklist di Fop CGK.

3.2.3 Check-in Counter

Selama melaksanakan OJT pada unit ini terdapat beberapa bagian kegiatan yang dapat dilakukan yaitu :

- 1) Membantu penumpang yang kesulitan saat melakukan *self check-in*.
- 2) Memastikan penumpang yang akan *drop baggage* telah melaksanakan check-in, baik secara online maupun melalui mesin *self check-in*.

- 3) Mengarahkan penumpang lansia, anak-anak dan ibu hamil menuju *Priority Check-In* dengan tujuan untuk memudahkan proses check-in yang lebih cepat.

3.2.4 Lost and Found

Lost and found merupakan tempat penumpang melaporkan jika barang bagasinya rusak atau hilang. Lost and found memiliki tugas utama untuk memeriksa mengecek bagasi penumpang dengan menyamakan nomor barang di label yang tertera. Selain itu, lost and found juga bertugas mengurus kelebihan, kehilangan, dan kerusakan barang. Biasanya, kehilangan barang di bandara kerap terjadi karena kesalahan pelabelan bagasi oleh petugas maskapai atau salah muat bagasi ke penerbangan lain.

3.2.5 Station Quality Controller

PT Citilink Indonesia bekerjasama dengan PT Gapura Angkasa dalam menyerahkan aktivitas ground handling pada operasional maskapai penerbangan. Sehingga setiap kegiatan dari para ground staff dibawah langsung oleh PT Citilink Indonesia. Maka dari itu, pada unit ini penulis melaksanakan kegiatan pada bagian *Station Quality Controller* (SQC) yang langsung mengawasi dan mengatur para ground staff Gapura Angkasa dalam memberikan pelayanan kepada penumpang.

Station Quality Controller (SQC) adalah staff yang memiliki tugas untuk mengontrol segala aktifitas yang berhubungan dengan kelancaran penerbangan. Sesuai dengan namanya, SQC sendiri memiliki tanggung jawab pada seluruh area station. Para SQC Citilink Indonesia memiliki tugas sebagai berikut :

- a) SQC wajib melaksanakan BOS (*Briefing On the spot*) kepada para petugas gapura sebelum memulai pelaksanaan dinas.
- b) SQC harus memberikan instruksi kepada ground staff Gapura untuk memperhatikan Ground time (30 menit sebelum STD), kebersihan dan kerapian, serta kelancaran proses start hingga finish boarding.
- c) Bertugas mengontrol terhadap para staff ground handling Gapura untuk memberikan masukan dan pemecahan masalah ketika terjadi masalah, seperti *delay* dengan memberikan kebijakan apa yang harus diambil.
- d) SQC mengontrol proses boarding agar tidak terjadinya delay. Apabila terjadi kondisi dimana pesawat mengalami LATAR (*Late Arrival*) maka SQC dapat mempercepat boarding itu sendiri dengan “*Otomatic*

Boarding” yaitu penumpang dibariskan pada Rotunda (penyambung antara gate dengan tunnel) menuju kearah pintu masuk pesawat.

- e) Memonitor flight dari *block on* hingga *block off*
- f) SQC wajib membuat *movement flight*

3.3 Permasalahan

Setelah melaksanakan kegiatan On The Job Training di PT Citilink Indonesia pada kantor pusat Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta selama 3 bulan dengan pelaksanaan pada 3 Unit, yaitu Unit FOO (Flight Operation Officer), Unit Pasasi dan Unit Ground Handling yang masing-masing dengan jangka 1 bulan. Penulis mendapati permasalahan yang ditemukan di lapangan dan dapat mengganggu kegiatan operasional dalam memberikan pelayanan yang optimal di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.

3.3.1 Permasalahan 1

Permasalahan pertama ditemukan oleh penulis pada saat melakukan kegiatan OJT di Unit Flight Operation Officer (FOO). Pada tanggal 17 April 2024, penulis mendapati sebuah permasalahan yang ditunjukkan pada flight radar yakni terjadi erupsi Gunung Ruang yang berlokasi di Pulau Ruang, Kecamatan Tagulandang, Kabupaten Kepulauan Siau Tagulandang Biaro (Sitaro), Sulawesi Utara. Erupsi ini menyebabkan terjadinya penyebaran abu vulkanik yang meluas menuju wilayah Manado hingga Gorontalo. Akibatnya 2 Bandara terpaksa harus ditutup dan dihentikan karena mengganggu serta membahayakan keselamatan penerbangan Hal tersebut sangat mengganggu kegiatan penerbangan di Bandar Udara Sam Ratulangi Manado dan Bandara Djalaludin Gorontalo.



Gambar 3. 2 Flight radar pesawat Citilink QG-300

3.3.2 Permasalahan 2

Permasalahan kedua ditemukan penulis pada saat melakukan kegiatan OJT pada unit Lost and Found Citilink Indonesia. Pada tanggal 9 Juni 2024 penulis mendapati penumpang yang melaporkan atas kerusakan pada bagasi yakni berupa koper. Bagasi milik penumpang tersebut diduga terbanting hingga satu roda penggeraknya terlepas. Kejadian tersebut termasuk ke dalam *Baggage Handling Irregularities* dengan kategori DPR (*Damaged Property Report*) yaitu pelaporan penumpang atas bagasi tercatat yang mengalami kerusakan didalam penanganan operasional penerbangan dan masih menjadi tanggung jawab penerbangan.



Gambar 3. 3 Bagasi penumpang yang rusak

3.3.3 Permasalahan 3

Permasalahan ketiga ditemukan penulis pada saat melakukan kegiatan OJT pada unit SQC (Station Quality Controller). Pada tanggal 28 Mei 2024, pesawat registrasi PK-GTA dengan flight number QG-502 tujuan Kuala Lumpur yang akan diberangkatkan pada siang hari mengalami keterlambatan atau *delay*. Kejadian tersebut terjadi disebabkan oleh satu penumpang yang membawa sebuah bagasi “*Airwheel*” dengan baterai yang masih berada di dalamnya dan belum dilepas. Petugas Ramp menyadari bahwa bagasi tersebut tidak dapat loading dan melaporkannya kepada pihak SQC. Petugas SQC dengan sigap memonitor pemilik bagasi tersebut dan mengkonfirmasi permasalahan yang ada. Kondisi bagasi yang telah di “*wrapping*” tersebut dengan terpaksa harus dibongkar secara langsung di garbarata oleh penumpang yang bersangkutan. Apabila bagasi tersebut tetap diangkut, akan sangat membahayakan

keselamatan penerbangan, dan kejadian tersebut menjadi tanggung jawab petugas SQC dalam mengontrol kelancaran penerbangan.



Gambar 3. 4 Penumpang melepas baterai Airwheel

3.4 Penyelesaian

Perlu adanya penyelesaian masalah yang relevan memadukan landasan teori yang ada sehingga tercapainya upaya yang dikehendaki untuk memecahkan masalah yang sudah dijelaskan sebelumnya. Dengan adanya penyelesaian permasalahan ini, penulis berharap agar dapat dijadikan evaluasi bagi PT Citilink Indonesia untuk meningkatkan sistem keamanan dan keselamatan penerbangan baik itu penumpang maupun pesawat terbang.

3.4.1 Penyelesaian permasalahan 1

Seorang FOO (Flight Operation Officer) wajib melakukan briefing kepada Captain dengan memberikan info ASHTAM. ASHTAM sendiri merupakan sejenis NOTAM seri khusus dengan format tertentu yang menginformasikan perubahan aktifitas gunung berapi, erupsi dan awan debu gunung berapi yang dapat berpengaruh terhadap pengoperasian pesawat udara. Selain itu FOO juga akan menginformasikan NOTAM dan WX (*weather*) update terbaru agar Pilot dapat menggunakannya sebagai acuan dalam penerbangan.

3.4.2 Penyelesaian permasalahan 2

Bagasi rusak bisa terjadi karena berbagai faktor, baik secara sengaja maupun tidak sengaja. Penyebabnya bisa karena *human error*, kesalahan sistem, hingga kelalaian penumpang itu sendiri. Kompensasi ganti rugi bagasi yang rusak atau sengaja dirusak dan diambil isinya oleh oknum tertentu, memiliki aturan yang berbeda. Pada Peraturan Menteri Perhubungan PM No.77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Pasal 2 Peraturan memberikan

jaminan bahwa maskapai yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

1. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka
2. Hilang atau rusaknya bagasi kabin
3. Hilang, musnah atau rusaknya bagasi tercatat
4. Hilang, musnah atau rusaknya kargo
5. Keterlambatan angkutan udara
6. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga

Pasal 5 Ayat (1) juga menyebutkan jumlah ganti rugi maskapai terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat yaitu :

- Kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp.4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang.
- Kerusakan bagasi tercatat diberikan ganti rugi sesuai jenisnya, bentuk, ukuran dan merek bagasi tercatat.

Dari Permenhub diatas, sudah jelas bahwa kompensasi dan hak dari bagasi rusak adalah diganti dengan koper yang bentuk, ukuran dan mereknya sama dengan bagasi tercatat. Namun dalam kasus bagasi sengaja dirusak oleh oknum tertentu, penumpang bisa melaporkan hal tersebut ke pihak kepolisian untuk diurus lebih lanjut.

Ada banyak peraturan mengenai ganti kerugian yang diatur secara umum dalam UU Penerbangan sebagai berikut :

- a) **Menurut Pasal 168 ayat (2) dan ayat (3) UU Penerbangan**, disebutkan jika kerugian terjadi pada bagasi tercatat, maka yang berhak penumpang dapatkan adalah ganti kerugian yang dihitung berdasarkan berat bagasi tercatat yang rusak. Atau apabila kerusakannya mengakibatkan seluruh bagasi tidak dapat digunakan lagi, maka pengangkut bertanggung jawab berdasarkan seluruh berat bagasi atau kargo yang tidak dapat digunakan.
- b) **Dalam Pasal 23 Permenhub 77/2011**, yang menyebutkan bahwa dalam hal penumpang yang dirugikan merasa tidak puas atas besaran ganti kerugian yang diatur peraturan tersebut, maka penumpang dapat

menuntut ganti kerugian melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

3.4.3 Penyelesaian permasalahan 3

Berdasarkan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SE 02 Tahun 2023 tentang Kewaspadaan Terhadap Lithium Battery dan Peralatan yang mengandung Lithium Battery sebagai Barang Bawaan Penumpang dan/atau Awak Pesawat Udara, ada beberapa point yang dijelaskan peraturan mengenai koper pintar, sebagai berikut :

1. Penumpang tidak diizinkan untuk membawa koper dengan baterai lithium yang tidak dapat dilepas (*non-removable*) dengan logam lithium melebihi 0,3 g atau kapasitas lebih dari 2,7 Wh.
2. Mendapatkan persetujuan dari maskapai penerbangan saat check in, penumpang dapat membawa koper dengan baterai lithium yang tidak dapat dilepas (*non-removable*) dengan logam lithium kurang dari 0,3 g atau lithium-ion kurang dari 2,7 Wh, maka untuk dapat masuk ke kabin ataupun bagasi tercatat, berat dan dimensi koper sesuai dengan ketentuan maskapai.
3. Koper dengan baterai lithium yang dapat dilepas (*removable*) harus dilepas saat hendak didaftarkan (*check-in*) dan baterai harus dibawa ke dalam kabin. Dengan ketentuan bahwa baterai memiliki kapasitas kurang dari 100 Wh.
4. Berat dan dimensi koper yang akan masuk dalam kabin atau bagasi tercatat, sesuai dengan ketentuan maskapai.

Mengutip laman resmi Citilink, ada dua ketentuan khusus terkait *smart luggage* atau koper *AirWheel*. Ketentuan pertama, koper *AirWheel* dengan *Non-Removable Lithium Battery* (baterai tidak dapat dilepas) tidak diizinkan untuk masuk ke kabin atau bagasi tercatat.

Perlu diketahui, *AirWheel* memiliki dua tipe yakni jenis *AirWheels* dengan baterai tidak dapat dilepas dan *AirWheels* dengan baterai dapat dilepas. *AirWheel* dengan *Removable Lithium Battery* (baterai dapat dilepas) diizinkan untuk memasuki kabin sesuai dengan ketentuan *Portable Electronic Device* (PED) dan *International Air Transport Association* (IATA) yang berlaku.

Berdasarkan kejadian tersebut, maka SQC dengan sigap harus memastikan bahwa kondisi dan situasi tersebut sangat membahayakan sekeliling dan penumpang itu sendiri. Mengingat kembali bahwa tugas dan tanggung jawab SQC sendiri adalah memastikan kelancaran mulai dari start boarding hingga finish boarding.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Melalui program *On The Job Training* (OJT) penulis dapat memperoleh wawasan dan pengamalaman kerja sebelum memasuki dunia kerja serta mampu menghasilkan kerjasama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT). *On The Job Training* (OJT) ini dilaksanakan di Bnadar Udara Internasional Soekarno-Hatta tepatnya pada PT Citilink Indonesia. Kegiatan *On The Job Training* merupakan salah satu persyaratan untuk taruna/taruni mememnnui syarat untuk bisa menyelesaikan pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya tetapi tidak hanya sebagai persyaratan untuk bisa menyelesaikan tugas akhir saja, kegiatan *On The Job Training* (OJT) juga menjadi gambaran penting untuk para taruna dan taruni sebagai bekal menghadapi dunia kerja yang sebenarnya setelah mengikuti OJT selama 3 bulan para taruna dan taruni memiliki ilmu baru yang bisa dikembangkan menjadi keterampilan dan membentuk etika bekerja yang baik dan benar, kami mendapatkan kesempatan untuk dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang sudah kami miliki semenjak berada di sttkd dan kami bisa menerapkan ilmu tersebut ke dalam dunia nyata.

4.2 Saran

Berdasarkan pengalaman yang telah di dapat melalui *On The Job Training* (OJT), penulis memiliki saran-saran bagi semua piak yang diharapkan dapat berguna agar kegiatan *On The Job Training* (OJT) dapat berjalan lebih baik di kemudian hari. Berikut saran-saran dikemukakan :

- a) Agar dapat selalu terjalin kedekatan hubungan kerja antara senior dan junior sehingga terciptanya koordinasi yang baik dalam bekerja
- b) Tetap dapat mempertahankan kedisiplinan personil dalam menjalankan tugas sehari-hari
- c) Tetap menjaga komunikasi antara senior dengan junior dengan baik
- d) Tetap menjaga kerjasama yang baik dalam bekerja

DAFTAR PUSTAKA

2021. Buku Pedoman On the Job Training MTU. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya

Junipitoyo, Bambang. 2018. Buku Pedoman On the Job Training. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya

Syaukani, M. A., Tasran, C., & Pranita, D. (2017). Proses Pelaksanaan Sistem Pre-Booking Tiket Garuda Indonesia Travel Fair (Gatf) 10-12 Maret 2017 Di Jakarta Oleh Pt. Aero Globe Indonesia (Aerotravel) Gunung Sahari. *Journal of Indonesia Tourism and Policy Studies*, 2(2), 10–12. <https://doi.org/10.7454/jitps.v2i2.121>

Planning, O., & Indonesia, P. C. (2022). *Ground Operation Manual (GOM), Citilink Indonesia. 01.*



LAMPIRAN

Lampiran 1

Surat Keterangan *On The Job Training*

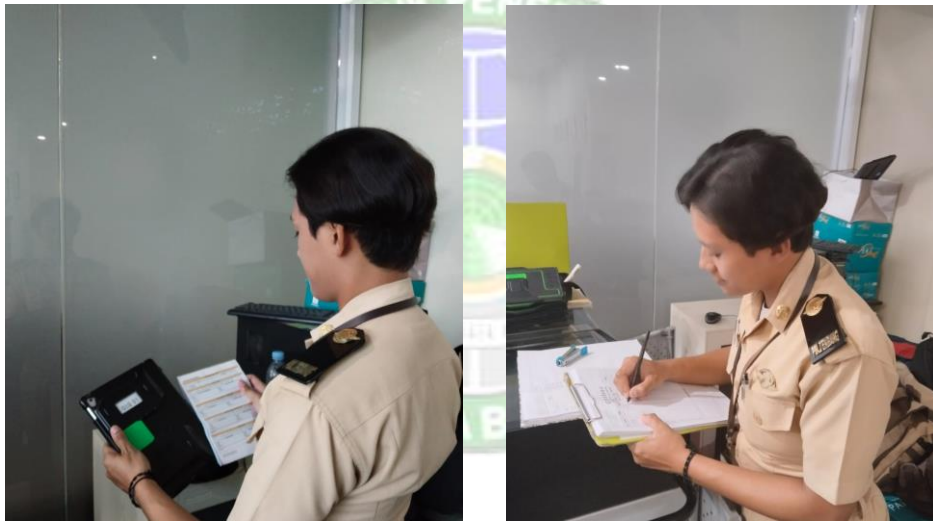
 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN BADAN LAYANAN UMUM POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA Jl. Jemur Andayani 173 Surabaya – 60238 Telepon : 031-8410871 031-8472336 Fax : 031-8490905 Email : mail@politeknikbangsby.ac.id Web : www.politeknikbangsby.ac.id		 																																															
Lampiran : Surat Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya Nomor : SM/40.0 dan Politeknikbang.Sby/2024 Tanggal : 18 April 2024																																																	
Daftar Nama Taruna Peserta OJT di PT. Citilink Indonesia (Bandara Soekarno Hatta, Jakarta)																																																	
<table border="1"><thead><tr><th>NO</th><th>NAMA</th><th>NT</th><th>PROGRAM STUDI</th></tr></thead><tbody><tr><td>1</td><td>Joseph Maynard Cloan Stumpel</td><td>30621012</td><td>Manajemen Transportasi Udara 7 A</td></tr><tr><td>2</td><td>Glisca Luthil Nabilah</td><td>30621009</td><td>Manajemen Transportasi Udara 7 A</td></tr><tr><td>3</td><td>Fadhl Rizqullah</td><td>30621032</td><td>Manajemen Transportasi Udara 7 B</td></tr><tr><td>4</td><td>M Razhaque Ramansyah</td><td>30621039</td><td>Manajemen Transportasi Udara 7 B</td></tr><tr><td>5</td><td>Sandra Nur Laili</td><td>30621066</td><td>Manajemen Transportasi Udara 7 C</td></tr><tr><td>6</td><td>Debby Mardiana</td><td>30621050</td><td>Manajemen Transportasi Udara 7 C</td></tr><tr><td>7</td><td>Salsabila Eka Putri Winata</td><td>30621020</td><td>Manajemen Transportasi Udara 7 A</td></tr><tr><td>8</td><td>Theastonia Adventia Hari Kusumadewi</td><td>30621023</td><td>Manajemen Transportasi Udara 7 A</td></tr><tr><td>9</td><td>Moch. Zaky Musaffa</td><td>30621037</td><td>Manajemen Transportasi Udara 7 B</td></tr><tr><td>10</td><td>Andra Pramudya Putra Mahardika</td><td>30621027</td><td>Manajemen Transportasi Udara 7 B</td></tr><tr><td>11</td><td>Ezra Saleh Wihawa</td><td>30621052</td><td>Manajemen Transportasi Udara 7 C</td></tr></tbody></table>		NO	NAMA	NT	PROGRAM STUDI	1	Joseph Maynard Cloan Stumpel	30621012	Manajemen Transportasi Udara 7 A	2	Glisca Luthil Nabilah	30621009	Manajemen Transportasi Udara 7 A	3	Fadhl Rizqullah	30621032	Manajemen Transportasi Udara 7 B	4	M Razhaque Ramansyah	30621039	Manajemen Transportasi Udara 7 B	5	Sandra Nur Laili	30621066	Manajemen Transportasi Udara 7 C	6	Debby Mardiana	30621050	Manajemen Transportasi Udara 7 C	7	Salsabila Eka Putri Winata	30621020	Manajemen Transportasi Udara 7 A	8	Theastonia Adventia Hari Kusumadewi	30621023	Manajemen Transportasi Udara 7 A	9	Moch. Zaky Musaffa	30621037	Manajemen Transportasi Udara 7 B	10	Andra Pramudya Putra Mahardika	30621027	Manajemen Transportasi Udara 7 B	11	Ezra Saleh Wihawa	30621052	Manajemen Transportasi Udara 7 C
NO	NAMA	NT	PROGRAM STUDI																																														
1	Joseph Maynard Cloan Stumpel	30621012	Manajemen Transportasi Udara 7 A																																														
2	Glisca Luthil Nabilah	30621009	Manajemen Transportasi Udara 7 A																																														
3	Fadhl Rizqullah	30621032	Manajemen Transportasi Udara 7 B																																														
4	M Razhaque Ramansyah	30621039	Manajemen Transportasi Udara 7 B																																														
5	Sandra Nur Laili	30621066	Manajemen Transportasi Udara 7 C																																														
6	Debby Mardiana	30621050	Manajemen Transportasi Udara 7 C																																														
7	Salsabila Eka Putri Winata	30621020	Manajemen Transportasi Udara 7 A																																														
8	Theastonia Adventia Hari Kusumadewi	30621023	Manajemen Transportasi Udara 7 A																																														
9	Moch. Zaky Musaffa	30621037	Manajemen Transportasi Udara 7 B																																														
10	Andra Pramudya Putra Mahardika	30621027	Manajemen Transportasi Udara 7 B																																														
11	Ezra Saleh Wihawa	30621052	Manajemen Transportasi Udara 7 C																																														
 Agus Pramuka, MM NIP. 196809141996031001																																																	
Nomor : SM.04 / 5 / 2024/Politeknikbang.Sby/2024 Klasifikasi : Biasa Lampiran : Satu lembar Hal : Pelaksanaan On The Job Training (OJT) II Taruna/ Prodi MTU Angkatan VII																																																	
Yth. Head Of Talent Development & Culture Dept PT. Citilink Indonesia																																																	
Dengan hormat, mendasari surat Head Of Talent Development & Culture Dept PT. Citilink Indonesia Nomor: CITILINK/JKTGGG/LTR-2005/04/2024 perihal Persetujuan Pelaksanaan OJT Taruna MTU Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya tanggal 18 April 2024 dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan On The Job Training (OJT) II Taruna/ Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2023/2024.																																																	
Sehubungan dengan hal tersebut di atas, berikut kami sampaikan nama Taruna/ peserta On The Job Training (OJT) II yang akan dilaksanakan pada tanggal 22 April 2024 – 22 Juli 2024 sebagaimana terlampir. Demi kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut, kami mohon kepada Bapak Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Taruna/ OJT sebagai berikut:																																																	
a. Penerbitan Pass Bandara dalam rangka kegiatan operasional di Air Side Bandara (jika diperlukan);																																																	
b. Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Rekening Pembimbing Supervisor On The Job Training (OJT), dengan ketentuan 1 (satu) Supervisor OJT untuk 2 (dua) Taruna atau menyesuaikan kondisi di lapangan.																																																	
Demikian disampaikan, atas perkenan dan kerjasama Bapak, kami ucapkan terima kasih.																																																	
 Agus Pramuka, MM NIP. 196808141996031001																																																	
Tembusan: Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara																																																	
"Luruskan Niat dan Ikhlas Dalam Berkerja (Luna & Ija)"																																																	
																																																	

Lampiran 2

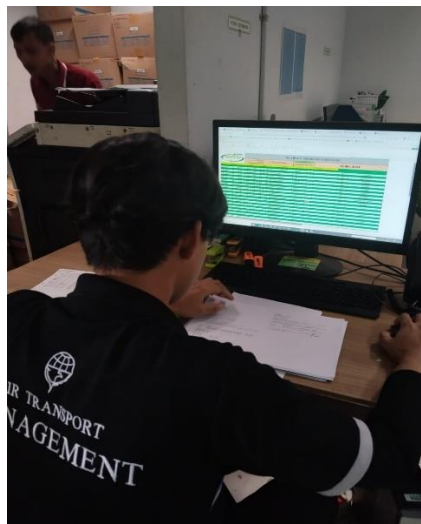
A. Kegiatan pada unit FOO



Gambar 3.5 Pengamatan kondisi cuaca pada BMKG SIAM



Gambar 3.6 Pengisian dan pengecekan EFB (*Electronic Flight Bag*)



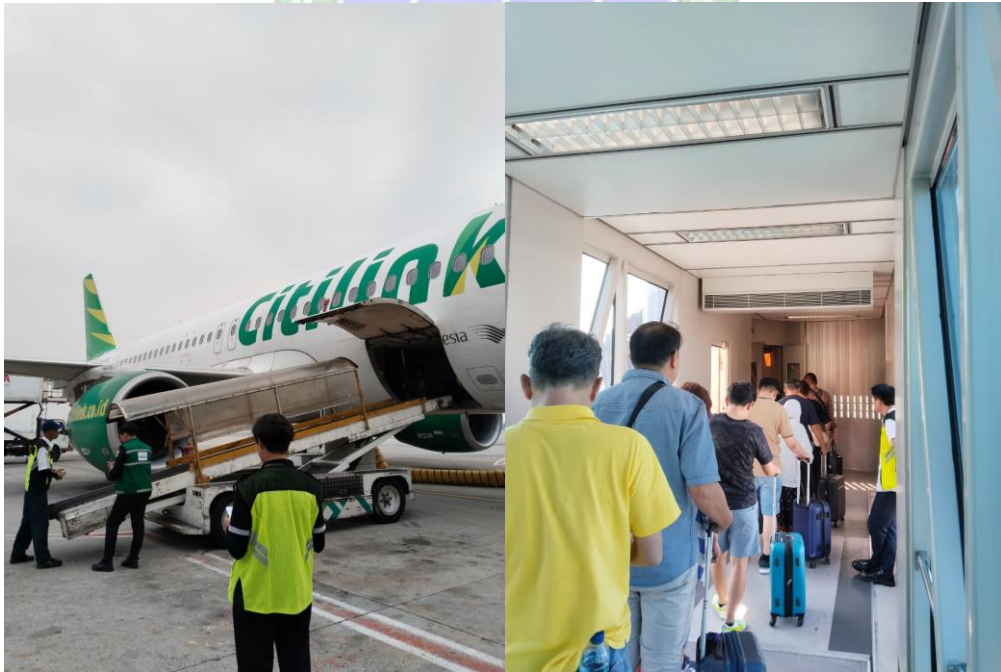
Gambar 3.7 Pengisian *Daily Report*

B. Kegiatan pada unit Check-in counter



Gambar 3.8 Membantu penumpang yang kesulitan dalam penggunaan *self check-in*

C. Kegiatan pada unit Station Quality Controller



Gambar 3.9 Monitor area airside dan rotunda

Lampiran 3

Form Penilaian On The Job Training



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : THESALONIKA ADVENTIA H.K.
NIT : 30621023
Jurusan : MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
Kampus : POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
Periode PKL : 22 APRIL 2024 - 22 JULI 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1.	Kemampuan Kerja	15%	88	
2.	Disiplin	15%	90	
3.	Inisiatif	10%	90	
4.	Tanggungjawab	15%	90	
5.	Kerjasama	15%	90	
6.	Kerajinan	15%	88	
7.	Sikap	15%	90	
JUMLAH				

Keterangan :
Sangat Baik : 85 – 100
Baik : 70 – 84
Cukup : 60 – 69
Kurang : 40 – 59
Buruk : 0 – 39

Mengetahui,
Ground Opr. Training Manager

(PEPEY AJI, S.Pd., MM.)
NIK. 300898

