

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING I**

**OPTIMALISASI BARANG BAGASI PENUMPANG UNTUK  
KELANCARAN PENGELOLAAN PEMUATAN COMPARTMENT  
DI PESAWAT LION AIR BANDARA INTERNASIONAL JUANDA  
SURABAYA**



Disusun Oleh:

**ANGGIEKA NASTITI**

**NIT. 30623027**

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA**

**POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

**2025**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayahNya, Laporan *On The Job Training I* PT Lion Air Group di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya ini dapat diselesaikan dengan baik.

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

Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses pelaksanaan *On The Job Training I* ini, terutama kepada :

1. Bapak Ahmad Bahrawi, SE., M.T, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
2. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, M.T, selaku Kepala Program Studi MTU
3. Bapak Yogi Gema Nanda selaku Station Manager PT Lion Air Group Surabaya
4. Ibu Meita Maharani Sukma, S.Pd, M.Pd. selaku dosen pembimbing *On The Job Training I*
5. Kedua Orang Tua, atas doa, semangat, dan dukungan yang diberikan
6. Seluruh senior PT. Lion Air Group di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya
7. Seluruh Dosen dan Civitas Akademika Prgram Studi MTU
8. Rekan-rekan *On The Job Training I*, atas kebersamaan dan kerjasamanya

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

Surabaya, Desember 2025

Penulis

## DAFTAR ISI

|                                                          |                              |
|----------------------------------------------------------|------------------------------|
| KATA PENGANTAR.....                                      | 2                            |
| DAFTAR ISI.....                                          | 3                            |
| LEMBAR PENGESAHAN .....                                  | Error! Bookmark not defined. |
| BAB I PENDAHULUAN.....                                   | 6                            |
| 1.1 Latar Belakang .....                                 | 6                            |
| 1.2 Maksud On The Job Training I.....                    | 3                            |
| 1.3 Manfaat Kegiatan On The Job Training I.....          | 3                            |
| BAB II.....                                              | 5                            |
| PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING I.....                 | 5                            |
| 2.1 Sejarah Singkat PT Lion Air Group.....               | 5                            |
| 2.2 Data Umum .....                                      | 7                            |
| 2.3 Struktur Organisasi.....                             | 9                            |
| BAB III PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING .....            | 11                           |
| 3.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I..... | 11                           |
| 3.2 Jadwal dan Kegiatan On The Job Training (OJT) I..... | 11                           |
| 3.3 Tinjauan Teori .....                                 | 12                           |
| 3.4 Permasalahan.....                                    | 13                           |
| 3.5 Penyelesaian Masalah.....                            | 13                           |
| BAB IV PENUTUP.....                                      | 15                           |
| 4.1 Kesimpulan.....                                      | 15                           |
| 4.2 Saran .....                                          | 15                           |
| DAFTAR PUSTAKA.....                                      | 16                           |
| LAMPIRAN.....                                            | 17                           |
| 5.1 Data Gambar .....                                    | 17                           |
| 5.2 Data Perawatan GSE PT Lion Air.....                  | 18                           |
| 5.3 Surat Pernyataan On The Job Training I.....          | 18                           |

## LEMBAR PERSETUJUAN

### OPTIMALISASI BARANG BAGASI PENUMPANG UNTUK KELANCARAN PENGELOLAAN PEMUATAN COMPARTMENT DI PESAWAT LION AIR BANDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA

Oleh:

ANGGI EKA NASTITI

NIT. 30623027

Laporan *On The Job Training* (OJT) 1 ini telah di terima dan disahkan

Sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh:

Supervisor OJT I

APIK GINANTAR WALUYO

NIP. 148115002

Dosen Pembimbing

MEITA M. SUKMA, M.Pd

NIP.19800502 200912 2 002

Mengetahui

Station Manajer PT.Lion Air Group Surabaya

YOGI GEMA NANDA PRASETYA

NIP. 84064117

## LEMBAR PENGESAHAN

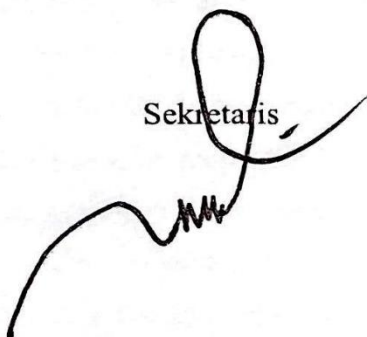
Laporan On The Job Training I telah di lakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 26 bulan Desember tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On The Job Training I

Tim Penguji.

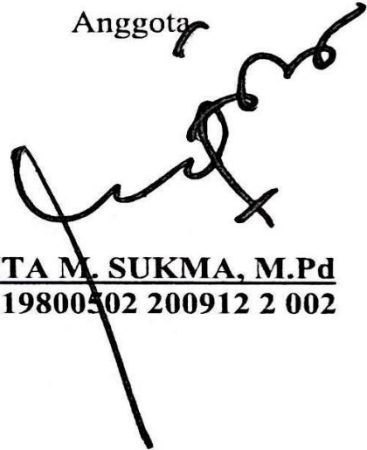
Ketua

  
APIK GINANJAR WALUYO  
NIP.148115

Sekretaris

  
ANDIKA SURYA DINATA  
NIP.84118292

Anggota

  
MEITA M. SUKMA, M.Pd  
NIP.19800502 200912 2 002



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

*On The Job Training* (OJT) I merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan dunia penerbangan baik secara internasional, regional maupun domestic nasional mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Di era ini bidang penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandar udara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandar udara di berbagai pulau.

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan professional diploma di bidang Teknik, Manajemen dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai Lembaga Pendidikan dan/ atau pelatihan yang memiliki tugas utama mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan oleh fasilitas dan tenaga pengajar yang professional untuk mendukung tercapainya 3S+1C yaitu *safety, security, service, and compliance*.

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) I merupakan salah satu kegiatan Taruna Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertujuan untuk memperdalam ilmu lapangan yang telah diberikan secara materi yang tertuang dalam kurikulum Manajemen Transpotasi Udara agar

mencetak Sumber Daya Manusia (SDM) yang terampil tanggap dan ahli sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training* (OJT ) I dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap Program Studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait. Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training I* dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara. *On the Job Training I* dapat didefinisikan sebagai latihan kerja pada suatu Bandar Udara yang telah ditentukan, sekaligus mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil cakap dan ahli sesuai persyaratan yang berlaku. Proses pendidikan dan pelatihan diberikan dengan metode tatap muka dikelas dan praktek di laboratorium serta mengaplikasikan teori yang didapat di kelas di dalam kegiatan *On the Job Training I*.

Perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan tersebut tidak terlepas dari peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara. Beberapa alasan konsumen pengguna jasa transportasi udara, diantaranya untuk kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata, dan berbagai urusan lainnya. Dilihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan terdapat dua bentuk kegiatan penerbangan, yaitu penerbangan komersil dan penerbangan non komersil. Penerbangan komersil atau niaga merupakan bentuk transportasi udara yang mengenakan biaya bagi penggunanya. Sedangkan penerbangan non komersil adalah operasi penerbangan yang tidak bertujuan mencari keuntungan atau imbalan uang. Dalam kegiatan *On The Job Taining I* ini, penulis menemukan satu masalah yang terdapat dalam penerbangan komersil, yaitu pada saat proses pemuatan barang bagasi di

compartment yang sering terjadi kendala karena lambatnya sarana dan prasarana untuk penanganan barang bagasi. Adanya kendala tersebut, perlu dilakukan suatu upaya dan langkah-langkah nyata untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktifitas serta etos kerja yang tinggi terhadap sumber daya manusia yang ada.

Melalui kegiatan tersebut diharapkan para peserta didik dapat menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori, selain itu para peserta didik dapat menyelesaikan segala masalah yang ada di lapangan. *On the Job Training I* merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi udara sebagai manajer yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga pada saat bekerja taruna diharapkan dapat menerapkan pengalaman pada instansi.

## **1.2 Maksud On The Job Training I**

Maksud dari *On The Job Training* (OJT) I 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) I;
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.

## **1.3 Manfaat Kegiatan On The Job Training I**

Adapun manfaat dalam pelaksanaan OJT I di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job*



*Training (OJT) I.*

2. Menyesuaikan (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) I.*
4. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dan fasilitas yang digunakan oleh para staff dan crew PT Lion Air Group dapat menangani pesawat sebelum dan setelah *on board.*
5. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.



## BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING I

### 2.1 Sejarah Singkat PT Lion Air Group



Gambar 2.1 Lion Air Group

PT Lion Air Group adalah perusahaan penerbangan swasta nasional Indonesia yang didirikan pada tahun 1999 oleh *Rusdi Kirana dan Kusnan Kirana*. Maskapai ini resmi mulai beroperasi pada tanggal 30 Juni 2000 dengan penerbangan perdana rute Jakarta–Pontianak. Lion Air lahir dengan konsep sebagai maskapai berbiaya rendah (*low cost carrier*) yang bertujuan memberikan akses penerbangan murah bagi masyarakat Indonesia yang pada saat itu masih terbatas dalam menggunakan moda transportasi udara. Kehadiran Lion Air menjadi tonggak penting dalam perubahan industri penerbangan Indonesia.

Pada awalnya, Lion Air hanya mengoperasikan satu pesawat Boeing 737-200. Namun, dengan strategi bisnis yang agresif, Lion Air berkembang pesat dan memperluas jaringan penerbangannya ke berbagai kota besar dan kecil di Indonesia. Maskapai ini kemudian menambah armadanya dengan tipe Boeing 737-900ER dan menjadi salah satu operator terbesar jenis pesawat tersebut di dunia. Pertumbuhan ini menjadikan Lion Air sebagai salah satu maskapai terbesar di Asia Tenggara dalam waktu relatif singkat.

Melihat potensi pasar yang semakin luas, Lion Air Group mulai melakukan diversifikasi bisnis dengan mendirikan beberapa anak perusahaan. Beberapa di antaranya adalah Wings Air (2003) yang melayani penerbangan jarak pendek dan perintis menggunakan pesawat ATR 72, Batik Air (2013) yang hadir sebagai maskapai dengan layanan penuh (*full service*), serta Malindo Air (2013) yang berbasis di Malaysia. Diversifikasi ini memperkuat posisi Lion Air Group sebagai kelompok usaha penerbangan yang mampu melayani berbagai segmen pasar, mulai dari penerbangan murah hingga premium.

Selain mengembangkan maskapai penerbangan, Lion Air Group juga memperluas usahanya ke bidang lain yang mendukung operasional, seperti pelatihan penerbangan melalui *Lion Air Training Center*, perawatan pesawat lewat *Batam Aero Technic*, serta bisnis katering dan logistik. Langkah ini tidak hanya memperkuat integrasi bisnis perusahaan, tetapi juga menjadikan Lion Air Group sebagai ekosistem penerbangan terpadu di Indonesia. Hal tersebut membantu perusahaan mengurangi ketergantungan pada pihak ketiga sekaligus meningkatkan efisiensi operasional.

Hingga kini, Lion Air Group telah menjadi salah satu grup penerbangan terbesar di Asia dengan jaringan rute domestik dan internasional yang luas. Meskipun perjalanan bisnisnya diwarnai berbagai tantangan, termasuk masalah keselamatan dan pelayanan, Lion Air Group tetap berperan penting dalam menyediakan aksesibilitas transportasi udara bagi masyarakat. Keberadaan grup ini memberikan kontribusi besar terhadap mobilitas penduduk, pertumbuhan pariwisata, dan penguatan konektivitas ekonomi di Indonesia maupun kawasan regional.

**Visi :**

Menjadikan industri penerbangan memberikan akses seluas-luasnya kepada konsumen dari berbagai latar belakang sosial.

### Misi :

Menjadi perusahaan penerbangan nasional yang tumbuh dan berkembang, menyediakan alat transportasi udara, melakukan standarisasi operasional, meningkatkan jangkauan pelayanan, dan menjadi perusahaan swasta nasional yang terdepan dalam inovasi, efisiensi, serta profesionalisme.

## 2.2 Data Umum

Berikut merupakan data umum perusahaan yang dimiliki oleh PT Lion Air Group:

### A. Maskapai

| No. | Maskapai                             | Kode IATA/ICAO | Tanggal Beroperasi | Jenis Pesawat                                                                         |
|-----|--------------------------------------|----------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | PT Lion Mentari Airlines             | JT/LNI         | 30 Juni 2000       | a. Boeing 737-900ER<br>b. Boeing 737-800<br>c. Boeing 737 MAX 8<br>d. Airbus A330-300 |
| 2.  | PT Wings Abadi Airlines              | IW/WON         | 21 April 2003      | a. ATR 72-500<br>b. ATR 72-600.                                                       |
| 3.  | Malindo Airways (Batik Air Malaysia) | OD/MXD         | 22 Maret 2013      | a. Boeing 737-900ER<br>b. Boeing 737-800<br>c. ATR72-600                              |
| 4.  | Thai Lion Air                        | SL/TLM         | 4 Desember         | a. Boeing 737-                                                                        |



|    |                        |        |                |                                                                                          |
|----|------------------------|--------|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                        |        | 2013           | 900ER<br><br>b. Boeing 737-800NG<br><br>c. Airbus 330-300<br><br>d. Airbus 330-900NEO    |
| 5. | PT Batik Air Indonesia | ID/BTK | 2 Mei 2016     | a. Boeing 737-900ER<br><br>b. Boeing 737-800<br><br>c. Airbus A320<br><br>d. Airbus A330 |
| 6. | Super Air Jet          | IU/SJV | 6 Agustus 2021 | Airbus A320-200                                                                          |

## B. Perusahaan

| No. | Nama Perusahaan | Keterangan                                                                                                                              |
|-----|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | Lion Bizjet     | Perusahaan ini fokus pada akomodir sebuah alat transportasi udara bagi pebisnis atau kalangan masyarakat tertentu untuk keperluan VVIP. |
| 2.  | Lion Parcel     | Bergerak dalam bidang pengiriman paket dan dokumen.                                                                                     |
| 3.  | Lion Boga       | Bergerak dalam bidang food and beverage untuk didistribusikan ke dalam maskapai di bawah naungan Lion Air Group.                        |

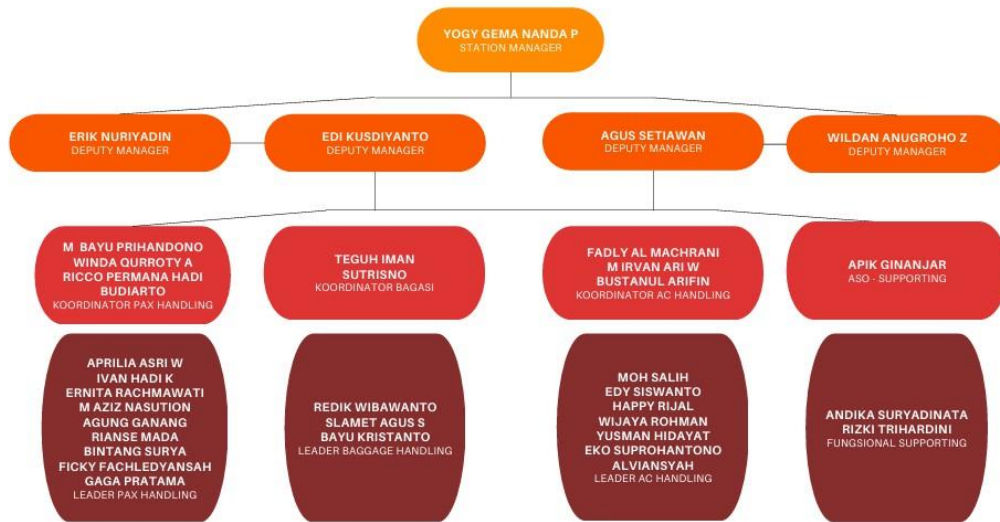
|    |                           |                                                                                                                        |
|----|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. | Lion Hotel dan Plaza      | Bergerak dalam bidang hotel dan plaza untuk memberikan pelayanan, hiburan, dan kenyamanan yang terbaik bagi tamunya.   |
| 5. | Angkasa Aviation Services | Sebuah layanan yang mencakup dari proses check in, pelayanan bagasi hingga masuk ke dalam pesawat.                     |
| 6. | Angkasa Training Center   | Memberikan sarana pelatihan dan Pendidikan bagi management, teknisi, dan awak kabin yang dinaungi oleh Lion Air Group. |
| 7. | Angkasa Aviation Academy  | Sekolah penerbangan yang menghasilkan pilot seiring dengan kebutuhan dari maskapai yang dimiliki Lion Air Group.       |
| 8. | Batam Aero Technic        | Sarana dan fasilitas yang menyediakan perawatan serta perbaikan pesawat.                                               |
| 9. | Harian Nasional           | Media yang berjalan di bawah naungan Lion Air Group.                                                                   |

### 2.3 Struktur Organisasi

Berikut merupakan struktur organisasi PT Lion Air Group di Station Surabaya :

## GROUND HANDLING AAS

### STATION SURABAYA



Gambar 2.3 Struktur organisasi station surabaya



# BAB III PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING I

## 3.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) I Taruna D III Manajemen Transportasi Udara MTU IX B Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di satu maskapai yaitu PT Lion Air Group di Station Juanda Surabaya. Berikut merupakan wilayah kerja area landside dan airside yang meliputi :

- Check In Counter
- Boarding Gate
- Flop
- Apron

## 3.2 Jadwal dan Kegiatan On The Job Training (OJT) I

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) I dilakukan selama tiga bulan terhitung mulai tanggal 1 Oktober – 31 Desember 2025 di PT Lion Air Group Station Juanda Surabaya. Dengan jadwal kegiatan *On the Job Training* (OJT) I sebagai berikut:

| NAMA KANDIDAT              | 23-Oct | 24-Oct | 25-Oct | 26-Oct | 27-Oct | 28-Oct | 29-Oct | 30-Oct | 31-Oct | 01-Nov | 02-Nov | 03-Nov | 04-Nov | 05-Nov | 06-Nov | 07-Nov | 08-Nov | 09-Nov | 10-Nov | 11-Nov | 12-Nov | 13-Nov | 14-Nov | 15-Nov | 16-Nov | 17-Nov | 18-Nov | 19-Nov | 20-Nov | 21-Nov | 22-Nov | 23-Nov | 24-Nov | 25-Nov | 26-Nov | 27-Nov |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                            | KM     | JM     | SN     | SL     | RB     | KM     | JM     | SN     | SL     | RB     | KM     | JM     | SN     | SL     | RB     | KM     | JM     | SN     | SL     | RB     | KM     | JM     | SN     | SL     | RB     | KM     | JM     | SN     | SL     | RB     | KM     | JM     | SN     | SL     | RB     |        |
| FRANSKA GABELA GOMI DORA   | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      |
| LUTHIRMAN ABDUL LATHEF     | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      |
| MANNIGEL BOAS ADI PUTRA    | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
| MUHAMMAD RIHAM FALDI       | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
| SATRONA RAMA BARANI        | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      |
| ZIVANA SHORI ALIA MARSANDA | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      |
| ADITYA REZA AZAHRO         | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      |
| AHMAD ZAM ZAM MULYA        | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      |
| ANGGI RA NASTI             | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
| BELINDA HEVI APTA HADYANI  | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
| FRANCISKO DIERA JELOVA     | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      |
| MUHAMMAD GIBRIL AULGAFARI  | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      |
| SABHARA ALRA SANTI SETAWAN | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      |
|                            | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      | X      | X      | P      | P      | S      | S      |        |        |        |        |

### 3.3 Tinjauan Teori

#### 1. Optimalisasi

Optimalisasi merupakan upaya memaksimalkan sumber daya yang ada untuk hasil ideal, seperti mengoptimalkan hal yang sudah ada atau merancang baru secara efisien. Ini sering digunakan dalam berbagai bidang, termasuk bisnis, pendidikan, dan operasional untuk mengatasi masalah dengan solusi terbaik

#### 2. Barang Bagasi

Barang bagasi adalah barang bawaan penumpang pesawat udara berupa tas, kontainer, atau muatan pribadi yang dibawa selama perjalanan untuk memenuhi kebutuhan, seperti pakaian, peralatan mandi, atau souvenir. Bagasi terbagi menjadi dua kategori utama: bagasi tercatat (checked baggage) yang diserahkan ke maskapai untuk dimuat di compartemen kargo pesawat setelah penimbangan dan pelabelan, serta bagasi kabin (unchecked baggage) yang dibawa penumpang ke dalam kabin dengan batas ukuran dan berat tertentu (misalnya maksimal 7 kg dan dimensi tidak lebih dari 115 cm).

#### 3. Penumpang

Penumpang adalah orang yang menumpang atau naik suatu kendaraan seperti kereta api, kapal, bus, atau pesawat terbang, tanpa menjadi bagian dari awak kendaraan tersebut.

#### 4. Pengelolaan

Pengelolaan mencakup proses atau cara mengelola, melakukan kegiatan dengan menggerakkan tenaga orang lain, serta merumuskan kebijakan dan tujuan organisasi. Definisi ini sering disamakan dengan manajemen, yang melibatkan pengaturan dan pengurusan untuk menangani sesuatu guna mencapai sasaran tertentu.

#### 5. Pemuatan

Pemuatan merupakan suatu proses memasukkan bagasi penumpang ke dalam ruang kargo pesawat setelah melalui proses check-in dan pemeriksaan. Proses ini melibatkan pengangkutan bagasi dari area konveyor di bandara ke pesawat dan penempatan bagasi tersebut ke dalam ruang kargo pesawat sesuai dengan rencana muatan agar aman dan terorganisir selama penerbangan.



## 6. Compartment

Compartment pesawat adalah ruangan di dalam pesawat yang biasanya terletak di bagian bawah pesawat, dikenal juga sebagai lower deck, dan difungsikan khusus untuk menyimpan kargo atau bagasi. Berikut adalah 3 bagian pada compartment pesawat :

### *a. Forward Cargo Hold :*

Compartment ini terletak di bagian depan bawah pesawat, tepat di belakang kokpit dan roda pendarat hidung. Fungsinya menyimpan bagasi prioritas dan kargo ringan, sering dilengkapi sistem pendingin untuk barang sensitif seperti makanan atau obat-obatan.

### *b. Aft Cargo Hold*

Terletak di bagian belakang bawah pesawat, dekat ekor dan roda pendarat utama. Kompartment ini lebih besar, digunakan untuk bagasi utama dan kargo berukuran sedang, dengan pintu akses terpisah untuk muat-bongkar cepat.

### *c. Bulk Cargo Hold*

Compartment ini terletak di tengah atau belakang bawah. Dirancang untuk barang besar atau tidak berbentuk kontainer standar, seperti hewan peliharaan atau peralatan oversized.

## 3.4 Permasalahan

Berdasarkan latar belakang masalah, maka dapat diambil permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana bentuk optimalisasi pengelolaan pemuatan barang bagasi penumpang di compartment pesawat ?

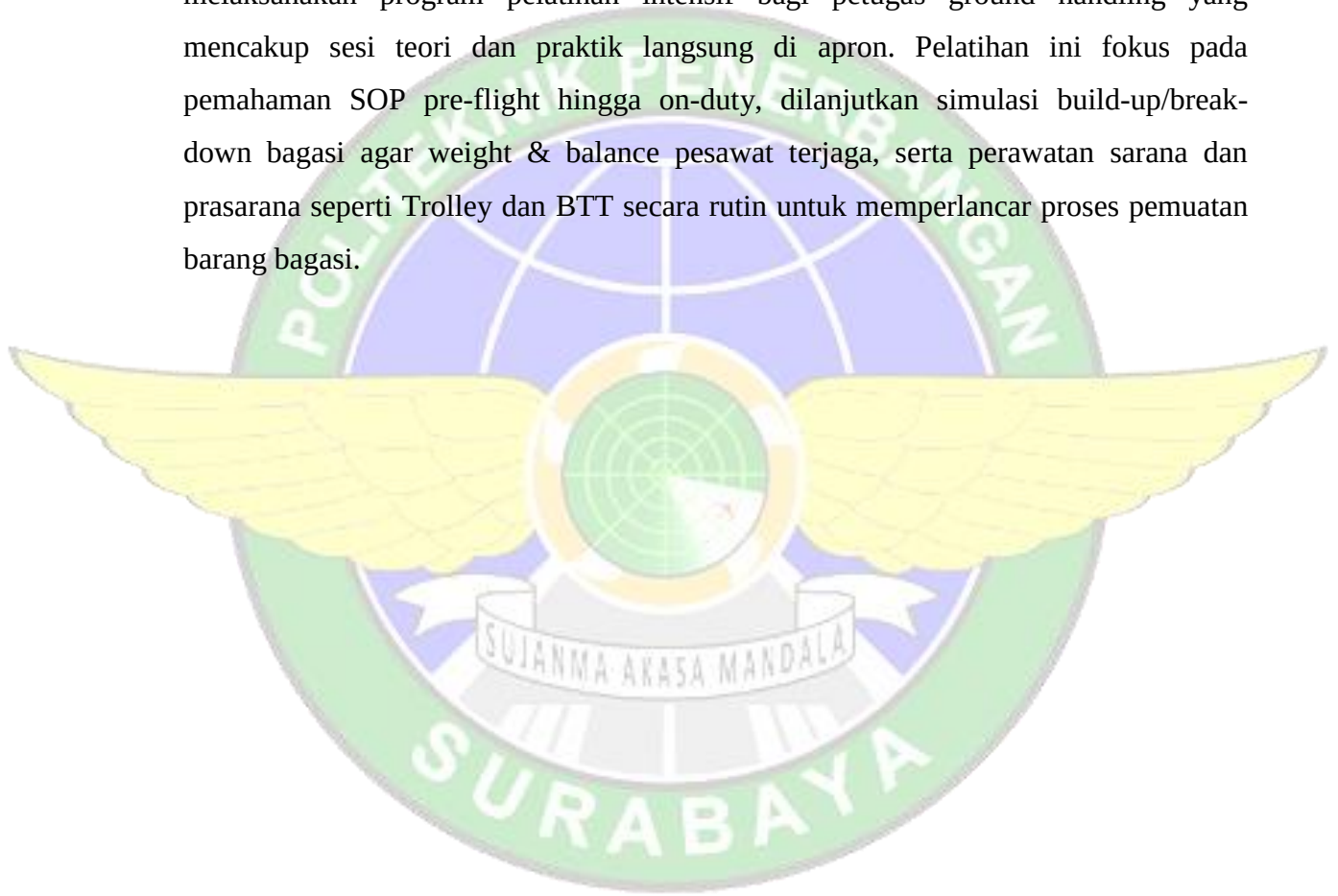
## 3.5 Penyelesaian Masalah

Salah satu bentuk upaya meningkatkan pelayananan penumpang pada penanganan bagasi serta meningkatkan rasa aman dan kenyamanan penumpang, pihak maskapai Lion Air telah menyediakan sarana dan prasarana dalam penanganan bagasi seperti trolley dan Baggage Trolley Truck (BTT) yang memadai guna mempercepat proses pemuatan dan mengurangi risiko kerusakan atau kehilangan. Namun disarankan kepada pihak Lion Air mengimplementasikan prosedur penanganan standar (SOP) lebih

konsisten, mulai dari proses pengangkutan bagasi dari area check-in ke pesawat, pemuatan di compartment, hingga pengamanan bagasi selama penerbangan.

Dalam hal perawatan Trolley dan BTT untuk penanganan bagasi yang dilakukan secara rutin dapat membantu mempercepat proses pengangkutan bagasi karena dapat mendukung efisiensi dan keamanan dalam pemindahan bagasi dengan jumlah besar. Selain itu, staff juga harus memastikan penataan dan mengutamakan keseimbangan berat bagasi di compartment agar tidak mengganggu stabilitas selama penerbangan.

Mengoptimalkan penanganan bagasi di compartment pesawat, disarankan melaksanakan program pelatihan intensif bagi petugas ground handling yang mencakup sesi teori dan praktik langsung di apron. Pelatihan ini fokus pada pemahaman SOP pre-flight hingga on-duty, dilanjutkan simulasi build-up/break-down bagasi agar weight & balance pesawat terjaga, serta perawatan sarana dan prasarana seperti Trolley dan BTT secara rutin untuk memperlancar proses pemuatan barang bagasi.



## **BAB IV PENUTUP**

### **4.1 Kesimpulan**

Permasalahan pada laporan ini, yang penulis dapat seperti diatas, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Optimalisasi penanganan dan pengelolaan barang bagasi penumpang sangat penting untuk memperlancar proses pemuatan pada compartment di pesawat Lion Air.
2. Peningkatan koordinasi antara pihak handling bagasi dan staff agar distribusi barang ke compartment dilakukan dengan lebih efisien dan aman.
3. Pengelolaan bagasi yang terstruktur akan memberikan kontribusi signifikan terhadap kelancaran proses pemuatan bagasi, serta mendukung operasional Lion Air untuk meningkatkan kepuasan pelanggan melalui pengelolaan yang lebih profesional dan aman.

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) I bagi taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat menerapkan ilmu yang telah didapat selama proses belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya dan mendapatkan gambaran ketika nantinya masuk dalam dunia kerja.

### **4.2 Saran**

Saran yang dapat disimpulkan berdasarkan masalah yang penulis paparkan adalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan pelatihan dan ketrampilan petugas handling terkait agar memiliki pemahaman dan kesadaran yang lebih baik tentang prosedur perawatan dan penggunaan alat kerja.
2. Melakukan evaluasi rutin terhadap sarana dan prasarana serta perbaikan prosedur operasional untuk mengidentifikasi kendala.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) I dapat berjalan dengan maksimal hendaknya disarankan agar setiap taruna/I lebih banyak dibekali ilmu materi dan praktek yang cukup sesuai ruang lingkup pelaksanaan OJT I.

## DAFTAR PUSTAKA

- (Menteri Perhubungan RI, 2020; Sapto, 2023; Yoga Sindang Iwari & Aditya Dewantari, 2024)Menteri Perhubungan RI. (2020). *Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 51 Tahun 2020 tentang keamanan penerbangan nasional*. 1–28.
- Sapto, B. H. (2023). *OPTIMALISASI PENGETATAN SISTEM KEAMANAN HUKUM BARANG PENUMPANG DI BAGASI PESAWAT (STUDI KASUS MASA LIBUR NASIONAL)*. <http://digilib.iblam.ac.id/id/eprint/1249/>
- Setiawan, A., Euis Saribanon, Mmt., Salahudin Rafi, M., Muzayyanah Yuliasih, M., Yosi Pahala, Mp., Primadi Candra Susanto, Mmt., Wynd Rizaldy, Mmt., Lis Lesmini, Mmt., Capt Thamrin Euis Saribanon, Ms. H., Eryk Taufik, M., Sri Handayani Edhie Budi Setiawan Prasadja Ricardianto Shaqina Nuruly, Mmt., Dimas Rizky Kusmajadi, Q., Ir Harry Purwoko, M., & Josua Panatap Soehaditama, Esl. (2021). *Pengantar Manajemen Transportasi Dan Logistik Penerbit Cv.Eureka Media Aksara*.
- Suryadi, K. K., Yudianto, K., Studi, P., Transportasi, D. M., Teknologi, S. T., Yogyakarta, K., Bantul, K., Daerah, P., & Yogyakarta, I. (2024). *Optimalisasi Penempatan Ground Support Equipment di Equipment Parking Area Terhadap Tingkat Kelancaran Operasional di Sisi Udara Bandar Udara Internasional Halim Perdana Kusuma*. 3(2), 1461–1470. <https://rayyanjurnal.com/index.php/aurelia/article/view/2802/pdf>
- Yoga Sindang Iwari, & Aditya Dewantari. (2024). Analisis Penanganan Muatan Pesawat oleh Unit Load Master dalam Mendukung Kelancaran Penerbangan Maskapai Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta. *Sammajiva: Jurnal Penelitian Bisnis Dan Manajemen*, 2(3), 321–346. <https://doi.org/10.47861/sammajiva.v2i3.1309>
- (Setiawan et al., 2021; Suryadi et al., 2024)



## LAMPIRAN

### 5.1 Data Gambar

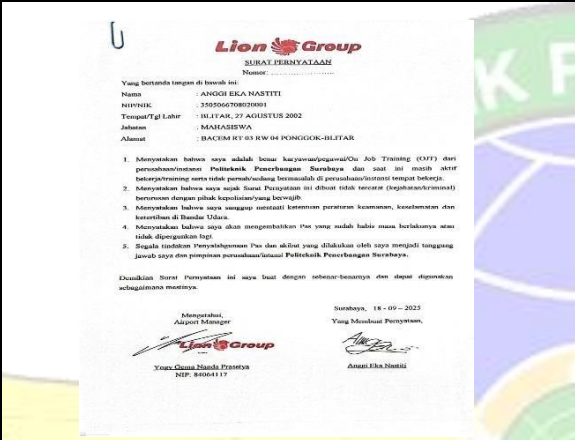
|                                                                                     |                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
|    | <p>Trolley pengangkut bagasi penumpang</p>                            |
|   | <p>BTT kendaraan pembawa trolley bagasi</p>                           |
|  | <p>Bagasi penumpang</p>                                               |
|  | <p>Trolley menunggu kendaraan pengangkut (BTT) secara bergantian.</p> |



## 5.2 Data Perawatan GSE PT Lion Air

| STATION   | JENIS ALAT | KEBUTUHAN | TOTAL | S/S | U/S | %    | REGISTRASI | JENIS KERUSAKAN   | DATE US    | DATE SS    | KETERANGAN/MITIGASI       |
|-----------|------------|-----------|-------|-----|-----|------|------------|-------------------|------------|------------|---------------------------|
|           | BTT        | 15        | 15    | 14  | 1   | 93%  | TR 169 JT  | transmisi trouble | 23/11/2025 | 27/11/2025 | pengecekan mekanik vendor |
|           | BCT        | 150       | 148   | 148 |     | 100% |            |                   |            |            |                           |
| SUB-CARGO | BCT        | 109       | 109   | 109 |     | 100% |            |                   |            |            |                           |

## 5.3 Surat Pernyataan On The Job Training I



Surat pernyataan tanda tangan kontrak *On The Job Training I* terhitung mulai tanggal 1 Oktober – 31 Desember 2025.

## LAMPIRAN PENILAIAN OJT I

|  <b>LEMBAR PENILAIAN UJIAN LAPORAN ON THE JOB TRAINING</b><br><b>PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)</b> |                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Nama                                                                                                                                                                                        | : ANGGI EKA NASTITI                                                                                                                                         |
| 2. NIT                                                                                                                                                                                         | : 30623027                                                                                                                                                  |
| 3. Tanggal Ujian                                                                                                                                                                               | : 26 Desember 2025                                                                                                                                          |
| 4. Judul                                                                                                                                                                                       | : OPTIMALISASI BARANG BAEASI PENUMPANG UNTUK<br>KELANCARAN PENGELOLAAN PEMUATAN COMPARTMENT<br>DI PESAWAT LION AIR BANDARA INTERNASIONAL<br>JUANDA SURABAYA |

### KRITERIA PENILAIAN

| NO     | UNSUR                        | BOBOT | NILAI | KETERANGAN |
|--------|------------------------------|-------|-------|------------|
| 1.     | Tata Bahasa                  | 20%   | 90    |            |
| 2.     | Sistematika Penulisan        | 15%   | 90    |            |
| 3.     | Kelengkapan Data Dukung      | 20%   | 80    |            |
| 4.     | Akurasi Data                 | 30%   | 90    |            |
| 5.     | Ketepatan waktu penyelesaian | 15%   | 90    |            |
| Jumlah |                              |       | 440   |            |

#### Keterangan :

- Diisikan nilai berupa angka dengan range di bawah ini bukan nilai presentase

| Angka    | Status      |
|----------|-------------|
| 90 - 100 | Sangat Baik |
| 70 - 89  | Baik        |
| 60 - 69  | Cukup       |
| 40 - 59  | Kurang      |

**PENGUJI**

**APIK GINANJAR WALUYO**

NIP. 148115



**LEMBAR PENILAIAN UJIAN LAPORAN ON THE JOB TRAINING  
PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)**

|                  |                                                                                                                                                             |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Nama          | : ANGGI EKA NASTITI                                                                                                                                         |
| 2. NIT           | : 30623027                                                                                                                                                  |
| 3. Tanggal Ujian | : 26 Desember 2025                                                                                                                                          |
| 4. Judul         | : OPTIMALISASI BARANG BAGASI PENUMPANG UNTUK<br>KELANCARAN PENGELOLAAN PEMUATAN COMPARTMENT<br>DI PESAWAT LION AIR BANDARA INTERNASIONAL<br>JUANDA SURABAYA |

**KRITERIA PENILAIAN**

| NO            | UNSUR                        | BOBOT | NILAI      | KETERANGAN |
|---------------|------------------------------|-------|------------|------------|
| 1.            | Tata Bahasa                  | 20%   | 92         |            |
| 2.            | Sistematika Penulisan        | 15%   | 92         |            |
| 3.            | Kelengkapan Data Dukung      | 20%   | 90         |            |
| 4.            | Akurasi Data                 | 30%   | 90         |            |
| 5.            | Ketepatan waktu penyelesaian | 15%   | 95         |            |
| <b>Jumlah</b> |                              |       | <b>459</b> |            |

Keterangan :

3. Diisikan nilai berupa angka dengan range di bawah ini bukan nilai presentase

4.

| Angka    | Status      |
|----------|-------------|
| 90 - 100 | Sangat Baik |
| 70 - 89  | Baik        |
| 60 - 69  | Cukup       |
| 40 - 59  | Kurang      |

**PENGUJI**

**ANDIKA SURYA DINATA**

**NIP. 84118292**