

**EVALUASI KEBUTUHAN ARMADA TRANSPORTASI
INTERNAL UNTUK MENDUKUNG KETEPATAN WAKTU
OPERASIONAL CREW PENERBANGAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Mei – 4 Juli 2025**



Disusun Oleh:

BINTANG RIKA WANANDA
NIT. 30622055

**PROGRAM STUDI D III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**EVALUASI KEBUTUHAN ARMADA TRANSPORTASI
INTERNAL UNTUK MENDUKUNG KETEPATAN WAKTU
OPERASIONAL CREW PENERBANGAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Mei – 4 Juli 2025**



Disusun Oleh:

BINTANG RIKA WANANDA
NIT. 30622055

**PROGRAM STUDI D III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

EVALUASI KEBUTUHAN ARMADA TRANSPORTASI INTERNAL UNTUK MENDUKUNG KETEPATAN WAKTU OPERASIONAL CREW PENERBANGAN

Disusun Oleh :
BINTANG RIKA WANANDA
NIT. 30622055

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

Disetujui Oleh :

Supervisor



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

Dosen Pembimbing



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

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



RUDI RAMLI
NIK. 301132

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* ini telah dilakukan pengujian di depan tim penguji pada tanggal 30 Juni 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

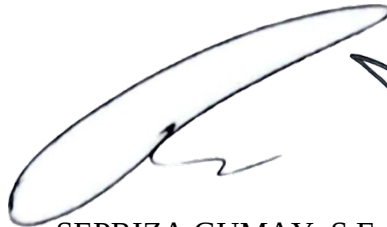
Tim Penguji,

Ketua



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

Sekretaris



SEPRIZA GUMAY, S.E.
NIK. 302175

Anggota



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

Mengetahui,

Ketua Program Studi D-III Manajemen Transportasi Udara

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta pada tanggal 06 Mei 2025 sampai dengan 04 Juli 2025.

Praktek kerja lapangan atau *On The Job Training* ini adalah gambaran sesungguhnya kondisi kerja lapangan dan pengaplikasian langsung ilmu pengetahuan khususnya di bidang Manajemen Transportasi Udara yang telah didapatkan dan dipelajari selama mengikuti pendidikan di kelas maupun di laboratorium secara teori maupun praktek.

On The Job Training ini juga dilaksanakan sebagai bagian dari persyaratan kelulusan pada program pendidikan D-III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII. Penulis juga banyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman baru di dunia penerbangan terutama dibidang manajemen transportasi udara.

Selama penyusunan laporan ini banyak pihak yang telah memberikan bantuan, perhatian, dan dorongan kepada penulis. Untuk itu, penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Orang Tua yang telah memberikan ridho, restu, do'a dan bantuan serta dukungan kepada penulis sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini dengan lancar serta menyelesaikan laporan dengan baik.
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.MT. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Anton Budiarto, S.E., M.T. selaku Pembimbing penulisan laporan OJT ini.
5. Bapak Peppy Aji, S.Pd., M.M. selaku *Grand Operation Training Manager* Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta.
6. Kepala Unit dan jajaran staff serta karyawan PT. Citilink Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta, yang berkenan membantu penulis dalam pengumpulan data-data yang diperlukan dalam penulisan ini.
7. Rekan taruna OJT di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta, yang telah menjadi penyemangat selama berlangsungnya kegiatan *On The Job Training* ini.
8. Dan rekan-rekan seperjuangan MTU VIII yang mau sama-sama berjuang sampai akhirnya ada di titik ini.

Tangerang, 04 Juli 2025

BINTANG RIKA WANANDA

BAB IDAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	III
LEMBAR PENGESAHAN.....	IV
KATA PENGANTAR.....	V
DAFTAR GAMBAR.....	IX
BAB II PENDAHULUAN.....	1
2.1. LATAR BELAKANG.....	1
2.2. DASAR PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	2
2.3. MAKSUD DAN MANFAAT <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	2
BAB III PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	4
3.1. SEJARAH SINGKAT.....	4
3.1.1. Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta.....	4
BAB IV TINJAUN TEORI.....	8
4.1. EVALUASI KEBUTUHAN ARMADA.....	8
4.2. TRANSPORTASI INTERNAL BANDARA.....	9
4.3. KETEPATAN WAKTU OPERASIONAL PENERBANGAN.....	10
4.4. FLIGHT CREW DAN CABIN CREW.....	10
BAB V PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	13
5.1. RUANG LINGKUP PELAKSAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	13

5.1.1. Wilayah Kerja.....	13
5.2. JADWAL PELAKSANAAN.....	19
5.3. PERMASALAHAN.....	20
5.4. PENYELESAIAN MASALAH.....	20
BAB VI PENUTUP.....	21
6.1. KESIMPULAN.....	21
6.1.1. Kesimpulan Terhadap Permasalahan.....	21
6.1.2. Kesimpulan Terhadap Melaksanakan OJT.....	21
6.1.3. Saran.....	21
DAFTAR PUSTAKA.....	22
LAMPIRAN.....	23
FORM KEGIATAN HARIAN OJT.....	23
.....	23
DOKUMENTASI SELAMA PELAKSANAAN OJT.....	26

DAFTAR GAMBAR

BAB II PENDAHULUAN

2.1. Latar Belakang

Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta (CGK) merupakan bandara tersibuk di Indonesia, melayani ribuan pergerakan pesawat dan penumpang setiap harinya. Dalam mendukung kelancaran operasional penerbangan, peran sumber daya manusia, khususnya awak pesawat (*crew*), menjadi sangat vital. Ketepatan waktu kehadiran awak pesawat di pesawat adalah salah satu faktor penting dalam menjamin *on-time performance (OTP)* maskapai penerbangan.

PT. Citilink Indonesia sebagai salah satu maskapai berbiaya rendah (*low-cost carrier*) nasional yang beroperasi di CGK, mengandalkan sistem transportasi internal untuk memobilisasi *crew* dari titik kumpul (*crew base* atau *crew center*) menuju apron tempat pesawat parkir. Armada transportasi internal ini harus mampu menjangkau berbagai terminal dan apron secara efisien dan tepat waktu, terutama mengingat luasnya area operasional di Bandara Soekarno-Hatta serta kompleksitas pergerakan darat di lingkungan *airside* dan *landside*.

Permasalahan mulai muncul ketika jumlah dan ketersediaan armada tidak sebanding dengan kebutuhan operasional yang dinamis. Hal ini berpotensi menyebabkan keterlambatan *crew* dalam mencapai pesawat, yang pada akhirnya berdampak pada keterlambatan jadwal penerbangan (*flight delay*). Oleh karena itu, perlu dilakukan evaluasi terhadap kebutuhan armada transportasi internal, baik dari sisi jumlah, ketersediaan waktu, maupun efisiensinya dalam mendukung pergerakan *crew* secara tepat waktu.

Melalui laporan ini, diharapkan dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas mengenai kesenjangan antara kebutuhan dan ketersediaan armada saat ini, serta rekomendasi perbaikan yang dapat meningkatkan efektivitas transportasi internal Citilink di CGK. Evaluasi ini menjadi bagian penting dalam mendukung efisiensi operasional dan meningkatkan kualitas layanan maskapai kepada pengguna jasa.

2.2. Dasar Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

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

1. Undang-undang Republik Maret Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Maret Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Maret Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Maret Nomor 5336).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Maret Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Maret 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 Poltekbang Surabaya.

2.3. Maksud dan Manfaat *On The Job Training* (OJT)

Manfaat dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut:

1. Agar taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja.
2. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
3. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.

4. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan).
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

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

1. Memahami kebutuhan pekerjaan di lokasi OJT serta keterampilan yang diperlukan dalam dunia kerja.
2. Mempersiapkan diri untuk beradaptasi dengan lingkungan kerja setelah menyelesaikan pendidikan.
3. Mengamati secara langsung penerapan teknologi yang digunakan di tempat OJT.
4. Membangun kerja sama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau instansi terkait.
5. Mengetahui fungsi serta peran berbagai fasilitas di bandara tempat OJT, khususnya yang berkaitan dengan operasional penerbangan, keamanan, layanan terminal, dan kargo.

BAB III

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

3.1. Sejarah Singkat

3.1.1. Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta

Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta memiliki kode IATA “CGK” dan kode ICAO “WIII” disingkat SHIA atau Bandar Udara Cengkareng. Bandar udara ini diberi nama sesuai dengan nama dwitunggal tokoh proklamator kemerdekaan Indonesia, yaitu Ir. Soekarno dan Moh. Hatta yang sekaligus menjadi presiden dan wakil presiden Indonesia yang pertama. Dinamakan Cengkareng karena berdekatan dengan wilayah Cengkareng, Jakarta Barat, meskipun secara geografis berada di Kecamatan Benda, Kota Tangerang. Bandara ini mulai beroperasi pada tahun 1985 menggantikan Bandar Udara Kemayoran di Jakarta Pusat dan Halim Perdanakusuma di Jakarta Timur. Awalnya bandara ini hanya memiliki satu terminal yang melayani penerbangan internasional dan domestik. Pada tahun 1992, terminal kedua dibuka untuk mengakomodasi peningkatan jumlah penumpang.

Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta memiliki luas 18 km², memiliki 2 landasan paralel yang dipisahkan oleh dua *taxiway* sepanjang 2,4 km. terdapat dua bangunan terminal utama dimana Terminal 1 untuk penerbangan domestik kecuali penerbangan yang dioperasikan oleh Garuda Indonesia dan Terminal 2 melayani semua penerbangan Internasional kecuali penerbangan Garuda Indonesia. Terminal 1 terletak di sisi selatan bandara, di sebrang Terminal 2. Terminal 1 memiliki 3 sub-terminal, masing-masing dilengkapi dengan 25 loket *check-in*, 5 loket bagasi dan 7 gerbang. Terminal ini memiliki kapasitas untuk menampung 9 juta penumpang per tahun. Setiap bangunan terminal dibagi menjadi 3 *concourse*. Dalam rencana baru, terminal 1 akan memiliki kapasitas meningkat menjadi 18 juta penumpang per tahun.

Terminal 3 selesai dibangun pada tanggal 15 April 2009. Terminal 3 ini akan dipergunakan sementara oleh maskapai penerbangan berbiaya murah. Ada 2 maskapai penerbangan yang menggunakan Terminal 3 yaitu AirAsia dan Mandala

Airlines. Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta melakukan pendaratan perdana pesawat A380 (SQ-232) pada tanggal 4 Mei 2012. Ketika penyelesaian Terminal 3 telah dibuka, seluruh penerbangan Garuda Indonesia akan berpindah ke Terminal 3 dan maskapai pengguna lama akan kembali ke tempat semula. Bandar udara ini dirancang oleh arsitek Prancis Paul Andreu, yang juga merancang Bandar Udara Charles de Gaulle di Paris, Prancis. Salah satu karakteristik besar bandara ini adalah gaya arsitektur lokalnya dan kebun tropis di antara *lounge* tempat tunggu. Pada tanggal 28 November 2011, Garuda Indonesia dan Angkasa Pura II membuat nota kesepahaman tentang pengelolaan Terminal 2E dan 2F, yang akan hanya digunakan oleh Garuda Indonesia untuk mengantisipasi *ASEAN Open Sky Policy* pada tahun 2015.

Angkasa Pura II telah mendapatkan kepercayaan dari Pemerintah Republik Indonesia untuk mengelola dan mengupayakan perusahaan Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng yang kini telah berubah nama menjadi Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta serta Bandar Udara Halim Perdanakusuma sejak 13 Agustus 1984. Keberadaan Angkasa Pura II berawal dari Perusahaan Umum dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng melalui Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 1984, kemudian pada 19 Mei 1986 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 1986 berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Selanjutnya pada 17 Maret 1992 melalui Peraturan Pemerintah tahun 1992 berubah nama menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Seiring perjalanan perusahaan, pada 18 November 2008 sesuai dengan Akta Notaris Silvia Abbas Sudrajat, S.H, SpN Nomor 38 resmi berubah menjadi PT Angkasa Pura II (Persero).

Pada tahun 2009, Bandara Internasional Soekarno-Hatta menempati posisi ke-22 bandara tersibuk di dunia. Semenjak tahun 2010, Bandara Internasional Soekarno-Hatta adalah bandara yang melayani penumpang terbanyak di Asia Tenggara dan menempati posisi ke-16 di dunia. Pada tahun 2011, Bandara Internasional Soekarno-Hatta melayani penumpang terbanyak ke-4 di Asia setelah bandara di Beijing, Tokyo, dan Hongkong, serta menduduki ranking 12 di dunia. Saat ini, ada tiga bangunan utama; Terminal 1, Terminal 2, dan Terminal 3, serta memiliki terminal kargo khusus untuk kargo domestik dan internasional. Terminal

1 melayani maskapai penerbangan berbiaya rendah domestik, dengan memiliki awalan A, B, atau C. Gerbangnya adalah A1-A7, B1-B7, dan C1-C7, dengan maskapai Airfast Indonesia, Indonesia AirAsia, NAM Air, Sriwijaya Air, dan Super Air Jet. Sedangkan terminal 2 melayani penerbangan bertarif rendah internasional. Seperti Terminal 1, terminal ini memiliki tiga sub-terminal berlabel D, E, dan F, masing-masing memiliki tujuh gerbang, 40 garbarata, dan 25 loket *check-in*. Terminal 2 melayani penerbangan umrah dan diubah menjadi terminal penerbangan biaya rendah pada tahun 2019. Terminal 2 Domestik melayani maskapai Batik Air dan Lion Air, sedangkan Terminal 2F melayani maskapai AirAsia, Batik Air, Batik Air Malaysia, Cebu Pasific, IndiGo, Indonesia AirAsia, Jetstar Asia Airways, Lion Air (khusus umroh), Scoot, Sriwijaya Air, Thai AirAsia, dan Thai Lion Air.

Terminal 3 akan melayani penuh untuk penerbangan domestik dan internasional. Terminal ini adalah terminal terbaru dan terbesar bandara. Terminal ini digunakan sebagai pangkalan Garuda Indonesia dan Citilink Indonesia, dan banyak maskapai asing lainnya. Terminal 3 dilengkapi dengan BHS level 5 untuk mendeteksi bom, *Airport Security System (ASS)* yang dapat mengontrol hingga 600 CCTV untuk mendeteksi wajah yang tersedia di *security register*, *Intelligence Building Management System (IBMS)* yang dapat mengontrol penggunaan air dan listrik, sistem air hujan untuk menghasilkan air bersih dari hujan, sistem air daur ulang untuk menghasilkan air toilet dari toilet bekas, dan kontrol teknologi iluminasi untuk menerangi terminal tergantung pada cuaca di sekitar terminal.

Operator bandara AP II telah merencanakan untuk membangun terminal keempat di Soekarno-Hatta yang diharapkan akan selesai pada tahun 2024. Terminal ini akan dirancang berbentuk “H” dan menggunakan desain *eco-friendly* dan modern, sama seperti desain terminal 3. Awalnya, terminal 4 direncanakan akan berada di utara Terminal 3 dan berada di sebelah timur-laut Terminal 2 yang masih berada di sebelah utara bandara. Tetapi, perubahan rencana dan pembangunan Runway 3 yang tidak memberikan ruang untuk terminal tersebut mengubah Lokasi terminal ke selatan Terminal 3 dan timur Terminal 1. Pembangunan Terminal 4 awalnya akan dimulai pada tahun 2021, tetapi pandemi COVID-19 menunda waktu pembangunan terminal ini.

Pada tanggal 26 Desember 2017, kereta bandara beroperasi di Soekarno-Hatta bekerja sama dengan PT. INKA dengan mesin produksi Bombardier yang diresmikan pada 2 Januari 2018. Dalam satu rangkaian kereta terdiri dari enam gerbong kereta yang masing-masing mampu mengangkut 272 penumpang. Rencananya akan ada 81 kali perjalanan kereta dalam sehari. KA Bandara Soekarno-Hatta akan melayani penumpang pada 5 stasiun, yaitu Stasiun Manggarai, Stasiun Sudirman Baru, Stasiun Duri, Stasiun Batu Ceper, dan Stasiun Bandara Soekarno-Hatta. *Skytrain* Bandara Soekarno-Hatta telah beroperasi sejak 26 Desember 2017. *Skytrain* membantu sebagai kendaraan alternatif setelah adanya *shuttle bus* antar terminal. Rute *skytrain* Bandara Soekarno-Hatta ini mulai dari Terminal 1 – Terminal 2 – Terminal 3.

Kereta tanpa masinis ini akan dioperasikan oleh anak usaha PT. Kereta Api Indonesia (Persero), yaitu PT Railink. Dalam sekali jalan, kereta melayang ini mampu mengangkut hingga 176 penumpang, pembuatannya dipasok dari Korea Selatan yaitu *Woojin Industrial System Co Ltd*. Pada tanggal 5 April 2018 telah direspon *Airport Operation Control Center* (AOCC) yang merupakan pos komando terintegrasi yang memantau operasional bandara. AOCC merupakan kolaborasi antara PT Angkasa Pura II selaku *Airport Operator*, *Airline Operator*, *Air Navigation*, dan *Authorities* seperti karantina, bea cukai, imigrasi, kepolisian, dan sebagainya.

BAB IV

TINJAUAN TEORI

4.1. Evaluasi Kebutuhan Armada

Evaluasi kebutuhan armada mencakup analisis antara permintaan (jumlah crew, frekuensi penerbangan, waktu tempuh) dan ketersediaan (jumlah kendaraan, rute, jam operasi). Teori manajemen operasional menyebutkan bahwa penyesuaian supply (armada) terhadap demand (kebutuhan mobilisasi) harus mempertimbangkan efisiensi biaya, waktu tunggu minimal, serta ketepatan jadwal. Metode yang digunakan dapat mencakup analisis beban kerja, simulasi waktu tempuh, dan perhitungan rasio ideal kendaraan terhadap crew.

Evaluasi kebutuhan armada adalah proses sistematis untuk menentukan jumlah, jenis, kapasitas, dan jadwal operasional kendaraan yang diperlukan agar dapat mendukung kelancaran mobilisasi sumber daya manusia atau barang secara efisien dan tepat waktu. Dalam konteks transportasi internal maskapai di bandara, evaluasi ini berfokus pada bagaimana kendaraan operasional—seperti shuttle crew—dapat memenuhi kebutuhan mobilitas awak pesawat (flight crew dan cabin crew) dari titik awal (misalnya crew center atau area istirahat) menuju pesawat yang terparkir di apron, baik pada posisi contact stand maupun remote stand.

Menurut teori manajemen operasional dan logistik, keberhasilan sistem transportasi sangat tergantung pada penyesuaian antara *supply* dan *demand*. Armada yang terlalu sedikit akan menimbulkan keterlambatan, sedangkan armada yang terlalu banyak bisa menyebabkan pemborosan sumber daya. Oleh karena itu, dibutuhkan perhitungan yang matang agar sistem berjalan secara efisien, dengan biaya operasional yang optimal, waktu tunggu minimal, dan ketepatan jadwal yang konsisten.

Evaluasi kebutuhan armada juga harus mempertimbangkan faktor eksternal, seperti izin pergerakan kendaraan di apron (AOM), rambu dan jalur pergerakan, serta koordinasi dengan otoritas bandara dan ground handling. Ketidaktepatan perhitungan dapat berakibat pada penundaan penerbangan (flight delay), menurunkan tingkat on-time performance (OTP) maskapai, dan berdampak negatif

pada reputasi perusahaan. Oleh karena itu, evaluasi yang tepat, berbasis data aktual dan proyeksi operasional, sangat diperlukan agar pengelolaan armada transportasi internal dapat berjalan secara optimal, mendukung produktivitas crew, dan memastikan keberangkatan pesawat sesuai jadwal.

4.2. Transportasi Internal Bandara

Transportasi internal bandara adalah sistem pergerakan kendaraan dan personel di dalam kawasan bandara, baik di area landside (wilayah publik dan operasional non-penerbangan) maupun airside (area terbatas seperti apron, taxiway, dan runway), yang berfungsi untuk mendukung kelancaran seluruh aktivitas penerbangan dan pendukungnya. Sistem ini mencakup berbagai jenis kendaraan yang digunakan untuk mengangkut penumpang, awak pesawat, bagasi, kargo, serta personel operasional dari satu titik ke titik lain di dalam bandara.

Dalam konteks operasional maskapai, transportasi internal khususnya digunakan untuk:

- Mobilisasi awak pesawat (crew) dari area istirahat, hotel, atau crew base menuju pesawat
- Transportasi personel ground handling, teknisi, dan operasional antar terminal atau area kerja
- Pergerakan kendaraan operasional seperti apron bus, buggy, towing tractor, follow-me car, catering truck, ambulance bandara, dan sejenisnya

a. Klasifikasi Area dalam Transportasi Internal

1. Landside – mencakup area seperti terminal penumpang, area parkir, gedung perkantoran bandara, serta crew center. Transportasi internal di area ini relatif bebas dan diatur seperti lalu lintas biasa.
2. Airside – area terbatas yang hanya dapat diakses oleh kendaraan dan personel dengan izin khusus. Di sinilah kendaraan internal harus mengikuti prosedur keselamatan ketat, jalur pergerakan khusus, serta pengawasan dari unit pengendali apron atau Airport Operation Management (AOM).

b. Karakteristik Transportasi Internal Bandara

- Tertutup dan terkontrol: Tidak semua kendaraan dapat beroperasi bebas di area bandara. Dibutuhkan izin dan kompetensi pengemudi khusus.

- Berbasis jadwal dan kebutuhan real-time: Transportasi harus disesuaikan dengan jadwal penerbangan, pergerakan pesawat, dan rotasi crew.
- Menuntut efisiensi tinggi dan keandalan: Keterlambatan kendaraan internal bisa berdampak langsung pada keterlambatan penerbangan.
- Fleksibel namun terstandarisasi: Sistem harus mampu merespons perubahan jadwal mendadak sambil tetap mengikuti SOP bandara dan maskapai.

c. Tujuan Transportasi Internal

- Menjamin kelancaran pergerakan awak pesawat agar dapat memenuhi standar on-time performance (OTP)
- Mendukung keamanan dan efisiensi operasional penerbangan
- Menyediakan layanan logistik internal secara terintegrasi antar unit kerja di bandara

4.3. Ketepatan Waktu Operasional Penerbangan

Ketepatan Waktu Operasional Penerbangan, atau dikenal dengan istilah On-Time Performance (OTP), adalah ukuran kinerja yang menunjukkan sejauh mana suatu penerbangan berangkat atau tiba sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Dalam konteks operasional maskapai penerbangan, OTP merupakan salah satu indikator paling penting dalam menilai efisiensi, reliabilitas, dan tingkat pelayanan kepada penumpang serta stakeholder operasional lainnya.

Menurut standar umum industri penerbangan yang digunakan oleh IATA (International Air Transport Association), suatu penerbangan dianggap "on time" apabila:

- Waktu keberangkatan aktual (actual off-block time / AOBT) tidak lebih dari 15 menit setelah waktu keberangkatan yang dijadwalkan (scheduled time of departure / STD).
- Dalam konteks kedatangan, tolok ukur serupa juga digunakan, yaitu maksimal keterlambatan 15 menit dari waktu kedatangan yang dijadwalkan (scheduled time of arrival / STA).

4.4. Flight Crew dan Cabin Crew

Dalam operasional penerbangan, *Flight Crew* dan *Cabin Crew* merupakan dua komponen utama awak pesawat (*air crew*) yang memiliki peran krusial dalam

mendukung kelancaran, keselamatan, dan kenyamanan penerbangan. Keduanya termasuk dalam kategori personel yang mobilitasnya harus dijamin tepat waktu agar tidak mengganggu jadwal operasional penerbangan (*on-time performance* / OTP).

1. *Flight Crew*

Flight Crew adalah awak pesawat yang bertanggung jawab langsung terhadap pengoperasian dan pengendalian pesawat udara. *Flight crew* wajib memiliki lisensi dan sertifikasi dari otoritas penerbangan sipil (di Indonesia: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara) dan menjalani pelatihan berkelanjutan.

Komponen *flight crew* umumnya terdiri dari:

- *Pilot-in-Command (Captain)*: Bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan penerbangan dan pengambilan keputusan dalam kondisi operasional maupun darurat.
- *First Officer (Co-Pilot)*: Mendampingi kapten dan ikut serta dalam pengoperasian pesawat, termasuk navigasi, komunikasi, dan pemantauan sistem penerbangan.

Dalam konteks operasional Citilink di Bandara Soekarno-Hatta, transportasi internal diperlukan untuk mengantar *flight crew* tepat waktu ke apron, agar mereka dapat melakukan persiapan *pre-flight* seperti *walkaround inspection*, perhitungan beban dan *balance*, serta *briefing* dengan *cabin crew* sebelum *boarding* dimulai.

2. *Cabin Crew*

Cabin Crew adalah awak kabin yang bertugas di dalam kabin pesawat untuk memastikan keselamatan dan kenyamanan penumpang selama penerbangan. Mereka adalah representasi langsung maskapai dalam pelayanan terhadap penumpang, dan juga harus memiliki lisensi serta training berkala, termasuk pelatihan penanganan keadaan darurat.

Tugas-tugas utama *cabin crew* meliputi:

- Melakukan *briefing* keselamatan dan pengecekan peralatan darurat di kabin
- Menjaga ketertiban selama *boarding* dan *take-off*
- Memberikan pelayanan makanan/minuman dan menangani kebutuhan penumpang

- Bertindak sebagai penolong pertama dalam keadaan darurat medis atau evakuasi

Cabin crew juga harus tiba di pesawat lebih awal dari waktu *boarding* untuk memastikan kabin siap pakai dan seluruh persiapan telah sesuai prosedur operasional. Oleh karena itu, sistem transportasi internal berperan penting dalam memastikan mereka tidak terlambat tiba di lokasi pesawat, terutama pada jadwal penerbangan padat atau yang menggunakan *remote stand*.

BAB V

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

5.1. Ruang Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) yang kedua kalinya, taruna Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di PT. Citilink Indonesia Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Tangerang. Berikut adalah wilayah kerja *On the Job Training* (OJT) :

- a. *Flight Operation Officer* (FOO)
- b. Pasasi
- c. *Ground Handling*

5.1.1. Wilayah Kerja

1. *Flight Operation Officer* (FOO)

Flight Operation Officer (FOO) adalah personel operasional penerbangan yang memiliki tugas utama dalam merencanakan, memonitor, dan mengendalikan operasional penerbangan secara teknis dan administratif dari darat. FOO bekerja secara langsung dengan pilot (*flight crew*) untuk memastikan bahwa setiap penerbangan dilakukan sesuai dengan prosedur keselamatan, efisiensi operasional, dan regulasi yang berlaku.

FOO harus memiliki lisensi resmi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan termasuk personel yang berwenang dalam proses *flight dispatching*. Dalam maskapai seperti PT. Citilink, FOO berperan penting dalam mendukung ketepatan waktu penerbangan (OTP), terutama pada fase pra-penerbangan (*pre-flight*) dan pendampingan *real-time*. Tugas utama FOO meliputi:

1. Menyusun rencana penerbangan (*flight plan*) berdasarkan rute, kondisi cuaca, kinerja pesawat, dan data operasional lainnya.
2. Melakukan *briefing* kepada pilot terkait kondisi cuaca, NOTAM, kondisi bandara tujuan/alternatif, dan informasi teknis lainnya.
3. Menghitung dan mengusulkan fuel requirement berdasarkan estimasi waktu tempuh dan kontinjensi.

4. Mengkoordinasikan perubahan operasional jika terjadi gangguan (*delay*, cuaca buruk, perubahan rute).
5. *Monitoring* penerbangan secara *real-time*, mulai dari *pushback* hingga pesawat tiba di tujuan.



Gambar 4.1 Flop Citilink Indonesia

2. Pasasi

Adapun wilayah kerja yang ditempati pada unit pasasi yang dilaksanakan oleh penulis saat *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

A. Customer Service (CS)

Customer Service umumnya melayani sebuah pelayanan kepada penumpang antara lain seperti mengelola persediaan tempat duduk penumpang di pesawat terbang, mendistribusikan ke seluruh jaringan penjualnya, mencatat hasil transaksi pemesanan tiket, menerima keluhan, kritik, dan saran yang disampaikan oleh penumpang, serta membantu penumpang apabila kesulitan dan membutuhkan informasi lebih lanjut. untuk menangani kegiatan reservasi, industri penerbangan kini menggunakan sistem yang dibedakan menjadi 2 macam, yaitu :

1. *Manual Reservation System*, yaitu apabila seluruh atau sebagian besar kegiatannya masih dilakukan secara manual.
2. *Computerized Reservation System*, yaitu apabila pelaksanaan kegiatan reservasinya dilakukan dengan menggunakan komputer.

Pada unit ini, kegiatan yang dilakukan pada saat melaksanakan *On the Job Training* adalah membantu penumpang yang belum mengetahui pintu keberangkatan (*gate*) pada pesawat yang akan ditumpanginya melalui sistem *sky speed*, membantu

penumpang yang akan memesan tiket baru, mengamati para petugas yang menangani penumpang apabila terdapat keluhan seperti tertinggal pesawat atau pembelian bagasi karena muatan yang berlebih.



Gambar 4.2 Customer Service Citilink Indonesia

B. *Check In Counter*

Kegiatan yang dilakukan selama berada di *check-in counter* adalah membantu ketika penumpang yang sudah membeli tiket tetapi belum mencetak *boarding pass*. Hal ini dikarenakan penumpang awam masih belum mengetahui adanya beberapa cara untuk mencetak *boarding pass* tanpa harus ke *counter*. Yaitu dengan melalui *web check-in* citilink atau melalui mesin *self check-in* yang sudah disediakan di terminal bandara. Sistem seperti ini akan membuat penumpang lebih cepat dalam memasukan bagasi tercatat di *counter* sehingga mencegah adanya antrean yang memanjang di area *counter*. Selain itu, penulis membantu ketika penumpang meminta informasi lainnya yang dibutuhkan.



Gambar 4.3 Check-In Counter Citilink Indonesia

C. *Ground Handling*

Dalam banyak kasus, sering kali menemukan kata lain dari *Ground Handling*, seperti “*Ground Operation*”, “*Ground Service*”, atau “*Airport Service*”. Pada dasarnya, semua itu mengandung maksud dan pengertian yang sama, yakni suatu aktivitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap penumpang berikut bagasi, kargo, pos, dan peralatan pembantu pergerakan pesawat di darat dan pesawat terbang itu sendiri selama berada di bandara, untuk keberangkatan (*departure*) maupun untuk kedatangan (*arrival*). Sederhananya, *Ground Handling* atau tata operasi darat adalah pengetahuan dan keterampilan tentang penanganan pesawat di apron, penanganan penumpang dan bagasinya di terminal dan kargo, serta pos di *cargo area*. Secara teknis operasional, aktivitas *Ground Handling* dimulai pada saat pesawat *taxi*, mesin pesawat sudah dimatikan, roda pesawat sudah diganjal, dan pintu pesawat sudah di buka, serta para penumpang sudah dipersilahkan untuk turun dari pesawat. Maka, pada saat itu para *ground staff* sudah memiliki kewenangan untuk mengambil alih pekerjaan *Pilot In Command* dan awak kabin.

Ruang lingkup *Ground Handling* terdapat beberapa tahap, diantaranya :

1. *Pre-Flight*

Kegiatan penanganan terhadap penumpang berikut bagasinya, kargo, dan pos serta perawatan pesawat sebelum keberangkatan.

2. *In-Flight*

Kegiatan pada saat pintu pesawat ditutup, mesin dihidupkan, dan ganjal roda pesawat sudah di lepas (*block off*). Tanggung jawab fase ini berada di *Pilot In Command* beserta para awak kabin. Fase ini dikenal dengan istilah “*Departure Handling*”

3. *Post-Flight*

Kegiatan penanganan terhadap penumpang beserta bagasinya, kargo dan pos, serta pesawat setelah penerbangan (di bandara tujuan/*destination*). Dengan kata lain, penanganan penumpang dan pesawat selama berada di bandara.

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

1. *Flight Safety*
2. *On Time Performance*
3. *Customer Satisfaction*
4. *Reliability*

PT. Citilink Indonesia bekerja sama dengan PT. Gapura Angkasa sebagai penyedia jasa *ground handling*. Sehingga dalam pelayanan terhadap penumpang di *boarding gate*, bagasi, kargo, dan pos yang akan diangkut oleh pesawat udara, serta peralatan yang digunakan untuk membantu pergerakan pesawat di darat selama berada di bandar udara dilakukan oleh staff Gapura Angkasa. Gapura adalah perusahaan bersama yang didirikan pada tanggal 26 Januari 1988 oleh 3 Badan Usaha Milik Negara, yaitu PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT Angkasa Pura I (Persero), dan PT Angkasa Pura II (Persero). Perseroan yang bergerak dalam bidang usaha jasa *ground handling* dan kegiatan penunjang usaha penerbangan di bandar udara.

Nilai-nilai perusahaan sangat penting bagi perusahaan Gapura Angkasa. Kerja sama, semangat, dan komitmen tim yang sangat baik selalu memberikan solusi yang terbaik sehingga Gapura dan pelanggan dapat meraih kesuksesan bersama.

Pada awalnya Garuda Indonesia memiliki *ground handling* sendiri. Namun, melihat kebutuhan akan layanan profesional dan tuntutan hasil yang optimal tanpa mengabaikan keamanan, keselamatan, keandalan, dan ketepatan waktu, Garuda Indonesia memutuskan untuk menyerahkan aktivitas *ground handling* kepada pihak lain agar dapat fokus pada operasional maskapai penerbangan. Berdirinya PT Gapura Angkasa terdiri dari Angkasa Pura II (46,62%), Garuda Indonesia (45,62%), dan Angkasa Pura I (7,76%). *Station Quality Control* (SQC) dari pihak maskapai Citilink Indonesia bekerja sebagai pengawas kegiatan dan pekerjaan, serta bekerja sama dengan para staff Gapura Angkasa.

Gapura Angkasa menjadi salah satu anggota yang menangani penanganan darat yang didasarkan pada standar layanan global oleh Asosiasi Transportasi Udara Internasional (IATA). Gapura Angkasa telah dipercaya oleh maskapai penerbangan nasional dan internasional di lebih dari 50 bandara yang saat ini dioperasikan Perusahaan di Indonesia. Sejalan dengan visinya untuk menjadi perusahaan *ground handling* kelas dunia, Gapura berusaha untuk menjadi penyedia layanan terbaik di mata pelanggan. Gapura terus meningkatkan kualitas layanannya melalui peningkatan berkelanjutan untuk menangani semua kebutuhan pelanggan dengan percaya diri. Gapura terus berinvestasi untuk merevitalisasi armada GSE dengan unit “*ecofriendly*” berteknologi mutakhir untuk meningkatkan efisiensi biaya operasional, serta produktivitas seperti GSE bertenaga baterai listrik dan diesel Euro- 3 GSE. Gapura berusaha untuk menjadi organisasi berbasis IT melalui pemanfaatan teknologi mutakhir yang tepat untuk mengoptimalkan operasi *ground handling* sepenuhnya. Gapura juga berpengalaman dalam menangani semua jenis pesawat, seperti pesawat niaga, pesawat kargo, jet pribadi, dan penerbangan korporasi serta VVIP untuk kepala negara.



Gambar 4.4 Sisi Airside Terminal 1

5.2. Jadwal Pelaksanaan

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan selama 3 bulan terhitung sejak tanggal 06 Mei 2025 sampai dengan 30 Juni 2025 di PT. Citilink Indonesia Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Tangerang.

GROUP 4																									
Dadang Bondan Ramadha	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
Galih Nuswantara	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
Anggi Meirisya Solikhah	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
Sekar Harum Kinanti	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
Nur Aulia Putri	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
Bintang Rika Wananda	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
GROUP 4																									
Dadang Bondan Ramadha	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M
Galih Nuswantara	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
Anggi Meirisya Solikhah	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M
Sekar Harum Kinanti	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M
Nur Aulia Putri	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M
Bintang Rika Wananda	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M	L	L	P	S	M

Keterangan:

(P) Pagi = 07.00 – 15.00 WIB

(S) Siang = 15.00 – 23.00 WIB

(M) Malam = 23.00 – 07.00 WIB

(L) Libur

5.3. Permasalahan

Permasalahan yang dihadapi oleh maskapai saat ini adalah keterbatasan armada transportasi internal, di mana hanya tersedia satu unit kendaraan untuk mengangkut seluruh crew penerbangan. Kondisi ini berpotensi menghambat ketepatan waktu operasional crew, terutama pada jam-jam sibuk atau ketika terjadi perubahan jadwal secara mendadak, sehingga dapat memengaruhi efisiensi operasional secara keseluruhan.

5.4. Penyelesaian Masalah

Langkah penyelesaian utama yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan koordinasi tentang *planning* STA dan STD untuk menghindari crash antara crew dan petugas penjemputan sehingga bisa di mitigasi untuk kedepannya serta penambahan jumlah armada transportasi internal yang dikhususkan untuk mobilisasi *crew*.

BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

6.1.1. Kesimpulan Terhadap Permasalahan

Dari hasil evaluasi, dapat disimpulkan bahwa keterbatasan armada transportasi internal berupa hanya satu unit kendaraan yang tersedia tidak mampu memenuhi kebutuhan operasional crew secara optimal. Hal ini berdampak pada potensi keterlambatan crew dalam memenuhi jadwal penerbangan, khususnya pada saat operasional padat atau adanya perubahan jadwal mendadak. Oleh karena itu, peningkatan jumlah armada dan pengelolaan jadwal transportasi yang lebih efisien menjadi langkah penting untuk menjamin ketepatan waktu operasional crew penerbangan

6.1.2. Kesimpulan Terhadap Melaksanakan OJT

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Soekarno-Hatta telah memberikan pengalaman langsung dan pemahaman mendalam kepada penulis mengenai proses operasional maskapai, khususnya dalam aspek pendukung seperti transportasi internal crew. Melalui keterlibatan aktif di lapangan, penulis dapat mengamati berbagai tantangan dan permasalahan yang terjadi, serta mempelajari pentingnya koordinasi, efisiensi logistik, dan pengambilan keputusan berbasis data. Kegiatan OJT ini tidak hanya meningkatkan wawasan teknis dan operasional, tetapi juga membentuk pola pikir analitis dan solutif yang berguna dalam menghadapi permasalahan nyata di lingkungan kerja penerbangan.

6.1.3. Saran




Maskapai disarankan untuk menambah jumlah armada transportasi internal guna mendukung mobilitas crew secara lebih efisien dan tepat waktu. Selain itu, perlu diterapkan sistem manajemen transportasi berbasis digital yang terintegrasi dengan jadwal penerbangan untuk meminimalkan potensi keterlambatan. Jika penambahan armada belum memungkinkan secara permanen, opsi penyewaan kendaraan pada jam sibuk atau kerja sama dengan penyedia transportasi lokal dapat menjadi solusi sementara yang efektif




DAFTAR PUSTAKA




- Adisasmita, S.A. (2011). *Pengelolaan Transportasi*. Graha Ilmu.
- Departemen Perhubungan. (2009). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bandar Udara*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Heizer, J., & Render, B. (2015). *Operations Management* (11th ed.). Pearson Education.
- ICAO. (2013). *Manual on Air Traffic Forecasting* (Doc 8991). International Civil Aviation Organization.
- Mulyadi. (2016). *Sistem Informasi Manajemen*. Salemba Empat.
- Situmorang, J. (2020). "Evaluasi Kebutuhan Armada Transportasi dalam Mendukung Operasi Penerbangan". *Jurnal Transportasi Udara*, 12(2), 45–53.
- Suwardjoko, E. (2019). *Manajemen Operasi Bandara dan Maskapai Penerbangan*. Prenadamedia Group.
- Yusuf, M. (2017). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Tindakan*. Kencana.




LAMPIRAN




FORM KEGIATAN HARIAN OJT

		LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan: Mei Minggu Ke- 1 (Pertama)
A. UNIT KERJA :			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	5 / 5 / 2025	-	
Selasa	6 / 5 / 2025	-	
Rabu	7 / 5 / 2025	Training Citilink Materi Pemahaman OJT di Citilink di Bandar Udara Soebarna - Halte seperti pengisian dan Penjualan	
Kamis	8 / 5 / 2025	Training Citilink tentang Sistem Feeder dari Check-In Counter	
Jumat	9 / 5 / 2025	Training Citilink tentang Bagaimana cara Feeder penumpang Bagasi tercatat pada Barang Bawaan Penumpang	
Sabtu	10 / 5 / 2025	Libur	
Minggu	11 / 5 / 2025	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Memahami tentang Apa saja Sistem dan Prosedur kerja pada stasiun Citilink			
2. Memahami tentang Mengarahkan penumpang ke check In Counter			
3. Memahami tentang cara cara penanganan barang bagasi tercatat dengan sistem			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 Yohanes A. B. / 202410			



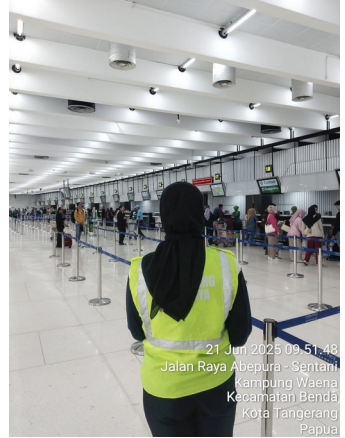

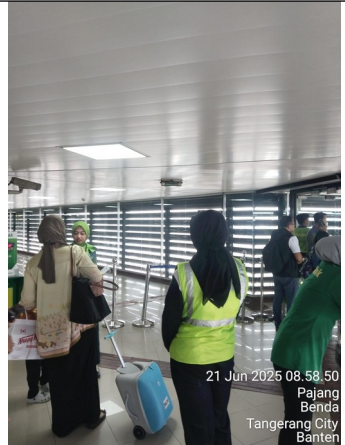

		LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan: Mei Minggu Ke- 2 (Kedua)
A. UNIT KERJA :			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	12 / 5 / 2025	Memahami tentang prosedur kerja dari personel Customer Service	
Selasa	13 / 5 / 2025	Memahami tentang cara mengarahkan penumpang ke gate	
Rabu	14 / 5 / 2025	Memahami tentang cara mengarahkan penumpang untuk ke check-in counter bila ada masalah dengan barang	
Kamis	15 / 5 / 2025	Libur	
Jumat	16 / 5 / 2025	Libur	
Sabtu	17 / 5 / 2025	Memahami tentang cara mengarahkan penumpang untuk melihat schedule dari penerbangan pesawat citilink	
Minggu	18 / 5 / 2025	Memahami tentang cara mengarahkan penumpang untuk melihat gate yang dilokasi karena ada beberapa gate	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Memahami cara mengarahkan penumpang menuju ke gate yg di tugu			
2. Memahami cara bagaimana prosedur dan sistem kerja dalam customer service			
3. Memahami bagaimana cara penanganan bagasi tercatat			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 Yohanes A. B. / 202410			

		LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan : Maj
		Minggu Ke- 3 (Ketiga)	
A. UNIT KERJA :			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	19 / 5 2025	Memahami tentang cara mengarahkan penumpang menuju gate yang di tuju	
Selasa	20 / 5 2025	Libur	
Rabu	21 / 5 2025	Libur	
Kamis	22 / 5 2025	Memahami tentang bagaimana cara menangani penumpang	
Jumat	23 / 5 2025	Bagaimana cara menangani bagasi	
Sabtu	24 / 5 2025	Bagaimana cara penanganan bagasi	
Minggu	25 / 5 2025	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Menangani penumpang untuk melakukan bagasi tercatat			
2. Menangani penumpang.			
3. Menangani bagaimana menangani bagasi			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 VCSA B.A. 202410			

		LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan : Maj
		Minggu Ke- 4 (Keempat)	
A. UNIT KERJA :			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	26 / 5 2025	Libur	
Selasa	27 / 5 2025	Melayani keluhan penumpang.	
Rabu	28 / 5 2025	Cara pembelian tiket	
Kamis	29 / 5 2025	Cara membeli seat	
Jumat	30 / 5 2025	Libur	
Sabtu	31 / 5 2025	Libur	
Minggu	1 / 6 2025	Arahkan tentang bagasi drop	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Melayani penumpang pembelian tiket			
2. Melayani penumpang membeli seat			
3. Bagaimana cara membeli flight plan			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 VCSA B.A. 202410			

		LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan: Mei
		Minggu Ke- 2 (Kedua)	
A. UNIT KERJA :			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	12 / 5 / 2025	Memahami tentang prosedur kerja dari personel Customer Service	
Selasa	13 / 5 / 2025	Memahami tentang cara mengarahkan penumpang ke gate	
Rabu	14 / 5 / 2025	Memahami tentang cara mengarahkan penumpang untuk ke check-in counter bila mau melanjutkan keberangkatan	
Kamis	15 / 5 / 2025	Libur	
Jum'at	16 / 5 / 2025	Libur	
Sabtu	17 / 5 / 2025	Memahami tentang cara mengarahkan penumpang untuk melihat schedule dari penerbangan pesawat cilik	
Minggu	18 / 5 / 2025	Memahami tentang cara mengarahkan penumpang untuk menuju gate yang dilalui karena ada beberapa gate yang ditutup	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Memahami cara mengarahkan penumpang menuju ke gate yg di tuju			
2. Memahami cara bagaimana prosedur dan sistem kerja dari customer service			
3. Memahami bagaimana cara membuat bagasi tercatat			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 YOH A B / 30410			

DOKUMENTASI SELAMA PELAKSANAAN OJT

 <p>19 Mei 2025 23:26:12 5 Jalan Raya Bandara Soekarno Hatta Pajang Kecamatan Benda Kota Tangerang Banten</p>	 <p>20 Mei 2025 01:06:08 Pajang Kecamatan Benda Kota Tangerang Banten</p>
<p>Sharing Season pada dinas malam</p>	<p>Dinas di Customer Service</p>
 <p>21 Jun 2025 09:51:48 Jalan Raya Abepura - Sentani Kampung Waena Kecamatan Benda Kota Tangerang Papua</p>	 <p>21 Jun 2025 07:36:21 Jalan Operasional Cengkareng Pajang Kecamatan Benda Kota Tangerang Banten</p>
<p>Mengecek keadaan di Check-In Counter</p>	<p>Melihat kegiatan loading-unloading</p>
 <p>21 Jun 2025 08:58:50 Pajang Benda Tangerang City Banten</p>	 <p>20 Mei 2025 01:25:42 Pajang Benda Tangerang City Banten</p>
<p>Melihat kegiatan sweeping di Gate</p>	<p>Mengecek keadaan di public area</p>