

**ANALISIS PELAYANAN INFORMASI PENERBANGAN
MENGUNAKAN FIDS DI BANDARA HALIM
PERDANAKUSUMA JAKARTA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
PT. CITILINK INDONESIA
Tanggal 6 Mei – 4 Juli 2025**



Disusun Oleh :

WAHYU JOKO TRIYONO SUBROTO
NIT. 30622025

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

**ANALISIS PELAYANAN INFORMASI PENERBANGAN
MENGUNAKAN FIDS DI BANDARA HALIM
PERDANAKUSUMA JAKARTA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
PT. CITILINK INDONESIA
Tanggal 6 Mei – 4 Juli 2025**



Disusun Oleh :

WAHYU JOKO TRIYONO SUBROTO
NIT. 30622025

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

LEMBAR PERSETUJUAN

ANALISIS PELAYANAN INFORMASI PENERBANGAN MENGGUNAKAN
FIDS DI BANDARA HALIM PERDANA KUSUMA JAKARTA
LAPORAN *ON THE JOB* TRAINING (OJT)
PT. CITILINK INDONESIA
Tanggal 6 Mei – 4 Juli 2025

Oleh :

WAHYU JOKO TRIYONO SUBROTO

NIT. 30622025

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk menjadi
salah satu syarat penilaian *On the Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh:

Manager Service



YOSEPH BAGAS PUTRA
PAMUNGKAS
NIP. 302421

Dosen Pembimbing



Dr. FAOYAN AGUS
FURYANTO, S.Pd. Ing., M.Pd.
NIP. 19840819 201902 1 001

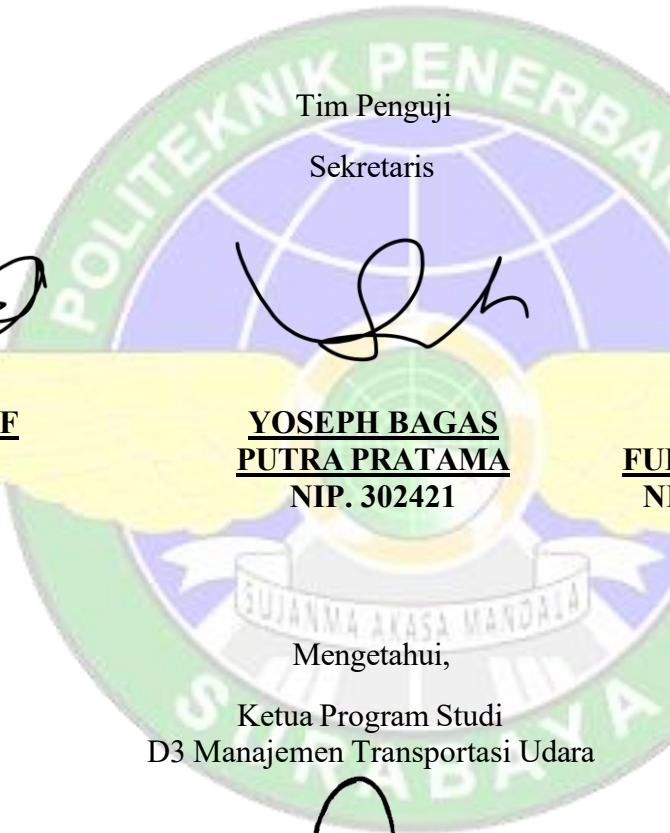
Mengetahui,
Station Manager Citilink Indonesia
Station Bandar Udara Halim Perdana Kusuma



AEROPP ARIF WIBOWO
NIP. 300238

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 28 Juni 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*



Ketua	Tim Penguji	
	Sekretaris	Anggota
		
<u>AEROPPARIF</u> <u>WIBOWO</u> NIP. 300238	<u>YOSEPH BAGAS</u> <u>PUTRA PRATAMA</u> NIP. 302421	<u>Dr. FAOYAN AGUS</u> <u>FURYANTO, S.Pd. Ing., M.Pd.</u> NIP. 19840819 201902 1 001
Mengetahui,		
Ketua Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara		
		
<u>LADY SELK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.</u> NIP. 19871109 200912 2 002		

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan Rahmat dan hidayah-Nya. Laporan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Halim Perdanakusuma ini dapat diselesaikan dengan baik.

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

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT), terutama kepada :

1. Bapak Aeropp Arif Wibowo, selaku Station Manager Citilink Indonesia Station Bandar Udara Halim Perdana Kusuma.
2. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara.
3. Bapak Dr. Faoyan Agus Furyanto, S.Pd. Ing., M.Pd. selaku dosen pembimbing kegiatan *On the Job Training*.
4. Bapak Yoseph Bagas Putra Pamungkas selaku Supervisor.
5. Pada Dosen, Instruktur dan Pengasuh Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Teman-teman *On the Job Training* yang saling mendukung dan berbagi, serta semua pihak yang secara langsung maupun tidak turut membantu penulis dalam penyusunan laporan ini.

Tak ada gading yang tak retak. Tentunya karya tulis ini masih jauh dari sempurna. Atas segala kesalahan dan kata-kata yang kurang berkenan, kami memohon maaf. Saran dan kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Jakarta, 28 Juni 2025



Wahyu Joko Triyono Subroto
NIT. 30622025

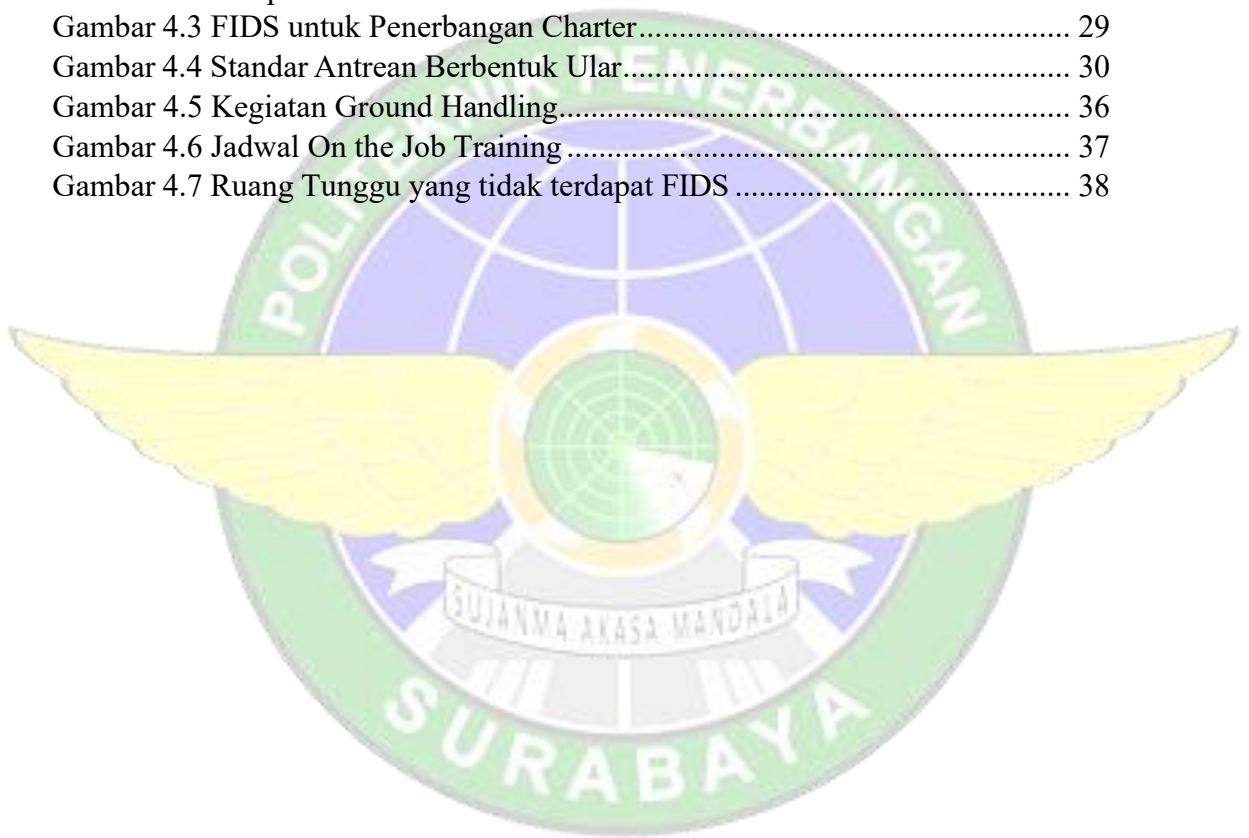
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training</i>	3
1.2.1 Maksud Bagi Kampus	3
1.2.2 Maksud Bagi Taruna/i	3
1.2.3 Manfaat Kegiatan <i>On the Job Training</i>	4
BAB II PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Singkat	5
2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta	5
2.1.2 PT. Citilink Indonesia	7
2.2 Data Umum	10
2.3 Profil Perusahaan PT. Citilink Indonesia	10
2.4 Struktur Organisasi PT. Citilink Cabang Bandar Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta	11
2.5 Visi dan Misi Perusahaan	11
2.6 Unit Pelayanan PT. Citilink Indonesia	12
2.7 <i>Ground Handling</i>	14
2.8 <i>Ticketing</i>	15
2.9 Reservasi	15
2.10 Tipe Penerbangan	16
2.11 Jenis Armada	16

2.12 Jadwal Penerbangan Citilink Indonesia <i>Station</i> Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta	17
2.13 Kebijakan Perusahaan	17
BAB III TINJAUAN TEORI.....	22
3.1 Unit Informasi	22
3.2 <i>Flight Information Display Sistem</i> (FIDS)	23
BAB IV PELAKSANAAN OJT	25
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	25
4.1.1 Wilayah Kerja	25
4.2 Jadwal	37
4.3 Permasalahan	37
4.4 Penyelesaian Masalah	38
BAB V PENUTUP	40
5.1 Kesimpulan Permasalahan Bab 4.....	40
5.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT.....	40
5.3 Saran Permasalahan Bab 4.....	40
5.4 Saran Pelaksanaan OJT.....	41
DAFTAR PUSTAKA	42
LAMPIRAN	44

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta	6
Gambar 2.2 Layout Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta	6
Gambar 2.3 Logo Maskapai Citilink	8
Gambar 2.4 Struktur Organisasi PT. Citilink Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Halim perdanakusuma	11
Gambar 2.5 Jadwal Penerbangan PT. Citilink Station Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta	17
Gambar 4.1 Kegiatan Pengenalan FOO	26
Gambar 4.2 Tampilan FIDS.....	29
Gambar 4.3 FIDS untuk Penerbangan Charter.....	29
Gambar 4.4 Standar Antrean Berbentuk Ular.....	30
Gambar 4.5 Kegiatan Ground Handling.....	36
Gambar 4.6 Jadwal On the Job Training	37
Gambar 4.7 Ruang Tunggu yang tidak terdapat FIDS	38



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum PT. Citilink Indonesia	10
Tabel 2.2 Profil Perusahaan PT. Citilink Cabang Bandar Udara Halimperdanakusuma	10
Tabel 2.3 Jenis Pesawat yang digunakan PT.Citilink Indonesia.....	16
Tabel 2.4 Kategori Keterlambatan PT. Citilink Indonesia.....	18



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A-1. Surat Pengantar On The Job Training.....	44
Lampiran B-1. Dokumentasi On the Job Training	46



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelatihan Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu bentuk konkret pelaksanaan Tridarma Perguruan Tinggi, yang mencakup aspek Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian kepada Masyarakat. Kegiatan ini bertujuan untuk memperluas wawasan dan pemahaman taruna terhadap ruang lingkup profesi sesuai bidang keahliannya, sehingga mampu membentuk karakter individu yang profesional dan siap bersaing di dunia kerja. Dalam konteks kekinian, dinamika global memberikan pengaruh yang signifikan terhadap penyediaan dan pertumbuhan sektor transportasi udara di Indonesia. Peningkatan laju pertumbuhan ekonomi serta jumlah penduduk yang terus bertambah mendorong meningkatnya kebutuhan akan layanan transportasi udara. Sejalan dengan hal tersebut, industri penerbangan nasional menunjukkan perkembangan yang pesat, baik melalui optimalisasi infrastruktur bandara yang telah ada maupun melalui pembangunan dan pengembangan bandara baru di berbagai wilayah Indonesia.

Salah satu program studi yang diselenggarakan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Program Studi Manajemen Transportasi Udara. Program ini dirancang untuk menghasilkan tenaga profesional yang memiliki kompetensi dalam bidang Operasi Bandar Udara dan mampu bersaing di industri penerbangan. Taruna yang menempuh program studi ini dibekali dengan landasan pengetahuan teoretis serta keterampilan praktis yang diperlukan dalam pelaksanaan dan pengelolaan operasional bandar udara. Salah satu komponen esensial dalam kurikulum pendidikan ini adalah pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), yang merupakan kewajiban bagi taruna pada semester V dan VI. Kegiatan OJT dilaksanakan langsung di lingkungan bandar udara sebagai wadah untuk mengaplikasikan ilmu dan keterampilan yang telah diperoleh selama proses pembelajaran di kelas. Melalui pelatihan ini, taruna diharapkan mampu mentransformasikan teori ke dalam praktik nyata, memperluas wawasan profesional, serta memperoleh

pemahaman yang lebih mendalam mengenai ruang lingkup kerja sesuai bidang keahlian masing-masing.

Perkembangan industri penerbangan tidak dapat dilepaskan dari peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara. Masyarakat semakin memilih moda transportasi ini untuk berbagai keperluan, seperti perjalanan bisnis, kegiatan pariwisata, maupun kebutuhan lainnya. Dalam praktiknya, terdapat dua kategori utama penerbangan, yaitu penerbangan komersial dan nonkomersial. Penerbangan komersial merujuk pada layanan transportasi udara yang mengenakan tarif kepada pengguna jasa, sedangkan penerbangan nonkomersial merupakan kegiatan penerbangan yang tidak diperkenankan digunakan untuk pengangkutan berbayar, penyewaan, ataupun kompensasi dalam bentuk apa pun, kecuali telah memperoleh izin khusus dari Kementerian Perhubungan. Aspek keselamatan penerbangan menjadi faktor yang sangat fundamental dalam industri ini. Pemerintah memiliki peran strategis dalam menjamin keselamatan tersebut, antara lain melalui proses sertifikasi pesawat dan pengembangan infrastruktur transportasi udara. Dengan demikian, dibutuhkan upaya konkret untuk meningkatkan mutu, profesionalisme, produktivitas, serta etos kerja yang tinggi dari sumber daya manusia yang terlibat dalam sektor penerbangan.

Melalui pelaksanaan program *On the Job Training* (OJT), taruna/i diharapkan mampu mengintegrasikan pengetahuan teoretis yang telah diperoleh selama perkuliahan ke dalam praktik kerja secara langsung. Selain berfungsi sebagai sarana penerapan ilmu, program ini juga dirancang untuk membekali taruna/i dengan kemampuan dalam menyelesaikan berbagai permasalahan yang muncul di lapangan. OJT merupakan salah satu metode pelatihan yang strategis dalam mempersiapkan taruna/i Program Studi Manajemen Transportasi Udara agar memiliki kompetensi manajerial yang tinggi, serta tanggung jawab dalam aspek pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan. Dengan demikian, diharapkan para taruna/i dapat mengaktualisasikan pengalaman yang diperoleh selama OJT sebagai bekal berharga untuk menghadapi dinamika dunia kerja, khususnya di lingkungan instansi yang bergerak di sektor penerbangan.

1.2 Maksud dan Manfaat *On the Job Training*

1.2.1 Maksud Bagi Kampus

Maksud dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III 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 penyelenggara pelayanan jasa dan membangun pengalaman memasuki industri penerbangan.
4. Menjalin hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik penerbangan surabaya dengan bandar udara, perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

1.2.2 Maksud Bagi Taruna/i

Adapun maksud untuk taruna/i dari kegiatan *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

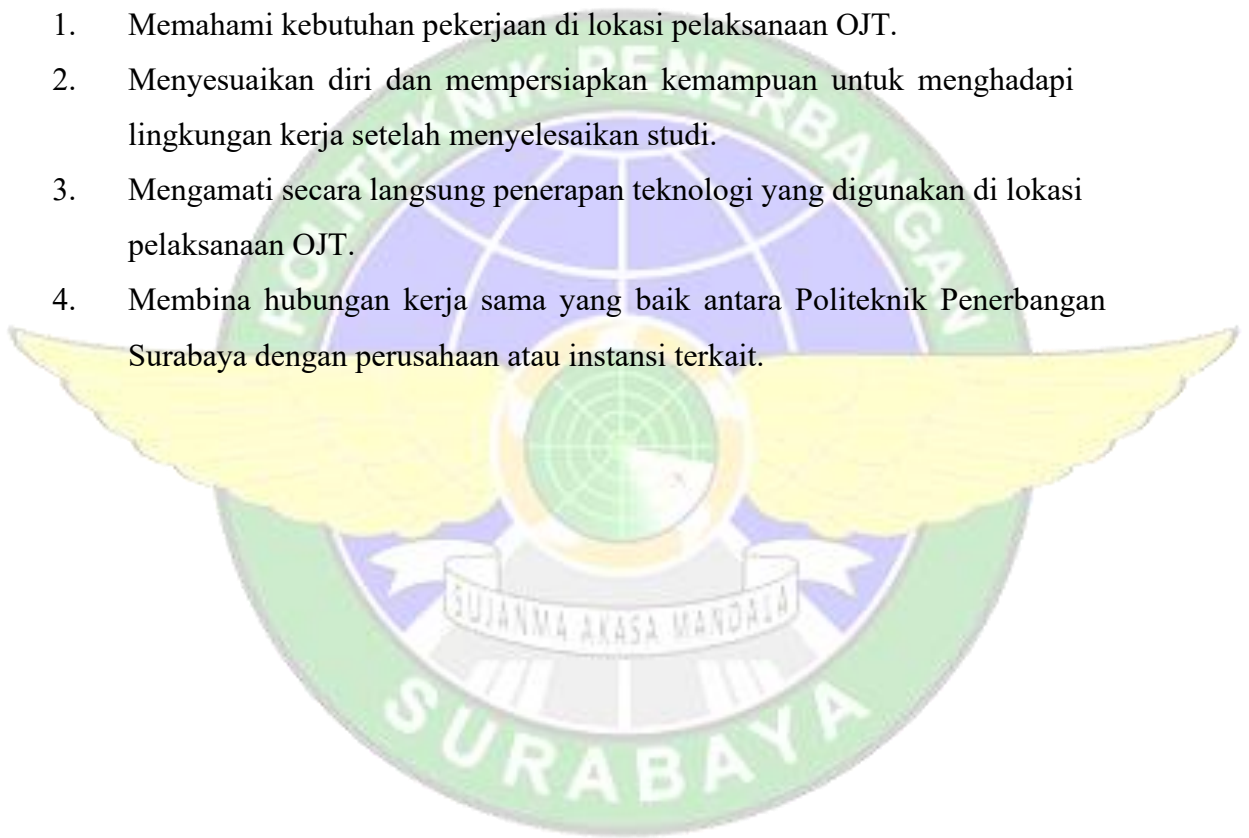
1. Untuk memberikan pemahaman yang mendalam kepada taruna mengenai kondisi nyata di lapangan terkait operasional, struktur organisasi, serta lingkungan sosial di bandar udara tempat dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT).
2. Memahami peran serta fungsi kerja dari setiap unit dan fasilitas yang ada di bandara lokasi pelaksanaan *On the Job Training*
3. (OJT), khususnya yang berkaitan dengan unit kerja operasional bandara, kegiatan komersial, keamanan penerbangan, serta layanan kargo.
4. Taruna/i diharapkan mampu memahami serta mengenali berbagai permasalahan yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara dalam dunia kerja, sekaligus mengetahui solusi atau langkah-langkah yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut.

5. Mampu bekerja sama dan berkoordinasi secara efektif dengan unit-unit lain yang terkait dalam operasional penerbangan. Hal ini bertujuan untuk menciptakan suasana kerja yang mendukung semangat tim (teamwork) serta membentuk pribadi yang disiplin dan memiliki tanggung jawab tinggi.

1.2.3 Manfaat Kegiatan *On the Job Training*

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

1. Memahami kebutuhan pekerjaan di lokasi pelaksanaan OJT.
2. Menyesuaikan diri dan mempersiapkan kemampuan untuk menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi.
3. Mengamati secara langsung penerapan teknologi yang digunakan di lokasi pelaksanaan OJT.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau instansi terkait.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta

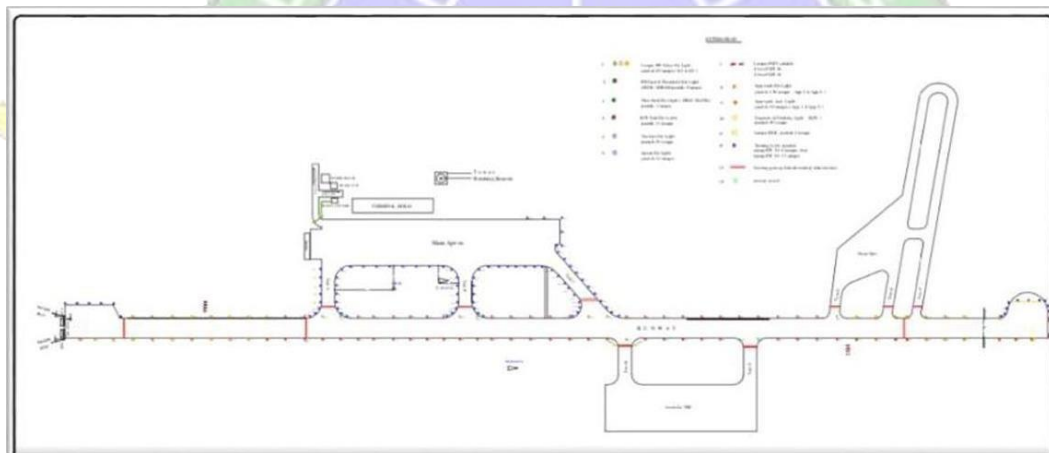
Bandar Bandar Udara Halim Perdanakusuma merupakan salah satu bandara utama yang terletak di Jakarta Timur, DKI Jakarta, Indonesia. Penamaan bandara ini merupakan bentuk penghormatan terhadap Laksamana Muda Bandar Udara Halim Perdanakusuma, seorang tokoh pahlawan nasional yang berjasa besar dalam sejarah perjuangan kemerdekaan Indonesia. Halim Perdanakusuma dikenal sebagai perintis Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI) yang gugur dalam misi diplomatik dan kemanusiaan ke Malaysia pada tahun 1947. Keberanian dan pengabdiannya menjadikannya simbol dedikasi dan pengorbanan dalam dunia kedirgantaraan Indonesia. Saat ini, Bandara Halim Perdanakusuma melayani penerbangan domestik terbatas, penerbangan militer, serta menjadi basis beberapa maskapai niaga dan VIP, sekaligus memiliki nilai sejarah tinggi dalam perkembangan penerbangan nasional.

Lahan yang digunakan untuk pembangunan Bandar Bandar Udara Halim Perdanakusuma awalnya merupakan wilayah strategis militer yang dimanfaatkan sejak masa penjajahan Belanda dan Jepang. Pembangunan fasilitas penerbangan dimulai pada masa pendudukan Jepang, kemudian dikembangkan lebih lanjut pascakemerdekaan. Bandara ini awalnya dikenal dengan nama Lapangan Terbang Cililitan. Pada tahun 1952, namanya diubah menjadi “Bandar Bandar Udara Halim Perdanakusuma” sebagai bentuk penghormatan terhadap Laksamana Muda Bandar Udara Halim Perdanakusuma, seorang tokoh pahlawan nasional dan perintis Angkatan Udara Republik Indonesia yang gugur dalam tugas kenegaraan. Bandar Bandar Udara Halim Perdanakusuma memiliki kode IATA **HLP** dan kode ICAO **WIHH**, serta dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan PT Angkasa Pura Indonesia. Terletak pada ketinggian sekitar 25 meter di atas permukaan laut (mdpl), bandara ini memiliki landasan pacu sepanjang 3.000 meter

dengan lebar 45 meter, yang mampu menampung pesawat berukuran sedang seperti Boeing 737 dan Airbus A320.



Gambar 2.1 Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta
(Sumber : Kemenhub)



Gambar 2.2 Layout Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta
(Sumber : Kemenhub)

Bandar Bandar Udara Halim Perdanakusuma melayani berbagai rute penerbangan domestik, terutama menghubungkan Jakarta dengan sejumlah kota besar di Indonesia, seperti Yogyakarta (Bandara YIA), Malang (Bandara Abdulrachman Saleh), Semarang (Bandara Ahmad Yani), Palembang (Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II), dan Solo (Bandara Adi Soemarmo). Beberapa maskapai yang beroperasi di bandara ini antara lain Citilink, Batik Air, dan Susi Air, serta penerbangan VIP dan militer. Sebagai salah satu bandara utama di ibu kota, Bandar Bandar Udara Halim Perdanakusuma memegang peran strategis dalam mendukung kelancaran mobilitas nasional, pelayanan penerbangan

kenegaraan, serta menjadi bagian penting dalam sistem transportasi udara domestik di Indonesia.

2.1.2 PT. Citilink Indonesia

Perusahaan penerbangan merupakan entitas usaha yang dapat dimiliki oleh pihak swasta maupun pemerintah dan memiliki fokus utama dalam menyediakan layanan angkutan udara bagi masyarakat. Layanan ini dapat diselenggarakan secara berjadwal (*scheduled service*) maupun tidak berjadwal (*non-scheduled service*) sebagaimana dijelaskan oleh R.S. Damardjati (2001). Sementara itu, F.X. Widadi dan A. Suwarno (2001:07) menyatakan bahwa perusahaan penerbangan, atau sering disebut *airlines*, adalah perusahaan yang bertugas untuk menerbitkan dokumen penerbangan guna mengangkut penumpang beserta bagasi, barang kiriman (*cargo*), serta benda pos (*mail*) melalui moda transportasi udara.

Berdasarkan kedua pandangan tersebut, dapat disimpulkan bahwa perusahaan penerbangan adalah suatu badan usaha yang bergerak di bidang jasa angkutan udara dan bertanggung jawab dalam pengoperasian pesawat untuk mengangkut penumpang maupun kargo. Perusahaan ini juga memiliki wewenang untuk mengeluarkan dokumen penerbangan resmi yang berkaitan dengan penyelenggaraan layanan transportasi udara secara terorganisir dan sistematis menuju destinasi tertentu. Citilink telah mencatat pertumbuhan yang sangat pesat sebagai salah satu maskapai penerbangan berbiaya rendah (*low-cost carrier*) di Indonesia sejak tahun 2011, khususnya setelah mengoperasikan pesawat Airbus A320 pertamanya dan memulai strategi ekspansi agresif. Langkah ini merupakan bagian dari inisiatif grup Garuda Indonesia untuk meningkatkan daya saing dalam pasar perjalanan dengan segmen tarif rendah (*budget traveler*).



Gambar 2.3 Logo Maskapai Citilink
Sumber : www.citilink.co.id

Secara hukum, PT Citilink Indonesia didirikan sebagai anak perusahaan Garuda Indonesia berdasarkan Akta Notaris Natakusumah Nomor 01 tanggal 6 Januari 2009 yang berkedudukan di Sidoarjo, Jawa Timur. Pendirian perusahaan ini telah memperoleh pengesahan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia melalui Surat Keputusan No. AHU-14555.AH.01.01 Tahun 2009 tanggal 22 April 2009. Pada saat pendiriannya, struktur kepemilikan saham terdiri dari 67% milik PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. dan 33% milik PT Aerowisata. Pada mulanya, operasional Citilink masih berada di bawah pengelolaan Unit Strategis Bisnis (SBU) Citilink milik Garuda Indonesia, menggunakan sertifikat operator penerbangan (AOC) serta nomor penerbangan milik Garuda. Skema ini berlangsung hingga akhirnya Citilink beroperasi secara mandiri sejak Mei 2011.

Sejalan dengan perubahan yang tercatat dalam Akta No. 23 tanggal 13 Januari 2012 mengenai penyesuaian setoran modal, serta Akta No. 91 tanggal 10 Agustus 2012 mengenai penyertaan modal tambahan berupa pesawat terbang, struktur kepemilikan saham Citilink mengalami perubahan menjadi 94,3% dimiliki oleh Garuda Indonesia dan 5,7% oleh Aerowisata. Setelah memperoleh izin usaha penerbangan (SIUAU/NB-027) pada tanggal 27 Januari 2012, serta sertifikat operator penerbangan (AOC 121-046) pada tanggal 22 Juni 2012, Citilink mulai beroperasi secara mandiri pada tanggal 30 Juli 2012. Pada saat itu, Citilink resmi menggunakan kode penerbangan IATA "QG", kode ICAO "CTV", dan call sign "Supergreen". Sebagai bagian dari Garuda Indonesia Group, Citilink berfokus pada layanan penerbangan yang menghubungkan berbagai kota, dengan sistem operasional yang mengutamakan efisiensi dan tarif rendah.

Dengan basis operasional yang terletak di Jakarta dan Surabaya, pada tahun 2020 Citilink telah berhasil mengembangkan jaringan penerbangannya secara

signifikan. Maskapai ini melayani lebih dari 100 rute penerbangan yang mencakup 47 destinasi, termasuk kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Surabaya, Batam, Bandung, Banjarmasin, Denpasar, Balikpapan, Yogyakarta, Medan, Palembang, Padang, Makassar, Pekanbaru, Lombok, Semarang, Malang, Kupang, Tanjung Pandan, Solo, Palangkaraya, Pontianak, Manado, Aceh, Jayapura, Gorontalo, dan Samarinda. Selain rute domestik, Citilink juga mengoperasikan sejumlah penerbangan internasional ke beberapa negara, antara lain Timor Leste, Malaysia, Tiongkok, Australia, serta Arab Saudi dengan tujuan Jeddah. Ekspansi ini menunjukkan komitmen Citilink dalam memperluas konektivitas udara serta memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat domestik maupun internasional.

Sebagai wujud nyata dari komitmen Citilink dalam meningkatkan mutu layanan kepada pelanggan, maskapai ini telah menerima berbagai penghargaan bergengsi sebagai bentuk pengakuan atas pencapaiannya. Pada tahun 2017, Citilink dianugerahi penghargaan *Top IT Implementation Airlines Sector* oleh Kementerian Komunikasi dan Informatika, serta *Transportation Safety Management Award* oleh Kementerian Perhubungan. Capaian ini dilanjutkan dengan akreditasi bintang empat dari lembaga pemeringkat industri penerbangan global, SKYTRAX, yang diperoleh selama dua tahun berturut-turut sejak 2018. Selain itu, Citilink juga menerima *TripAdvisor Traveler's Choice Award* selama tiga tahun berturut-turut mulai tahun 2018, serta meraih predikat *4-Star Low-Cost Airline* versi *Airline Passenger Experience Association (APEX)* untuk ketiga kalinya. Pada tahun 2021, Citilink kembali mendapatkan pengakuan internasional melalui *Skytrax COVID-19 Airline Safety Rating*. Berbagai pencapaian ini mencerminkan dedikasi Citilink dalam menjaga standar keselamatan, kenyamanan, dan kepuasan penumpang.

Citilink senantiasa menerapkan protokol kesehatan yang ketat di seluruh lini operasional penerbangannya, baik dari pre, in, hingga post-flight 7 dengan mengacu pada ketentuan protokol kesehatan yang telah ditetapkan pemerintah untuk dapat memastikan seluruh penerbangan berjalan secara optimal dengan tetap memprioritaskan kesehatan dan keamanan bagi seluruh pelanggan.

2.2 Data Umum

Tabel 2.1 Data Umum PT. Citilink Indonesia

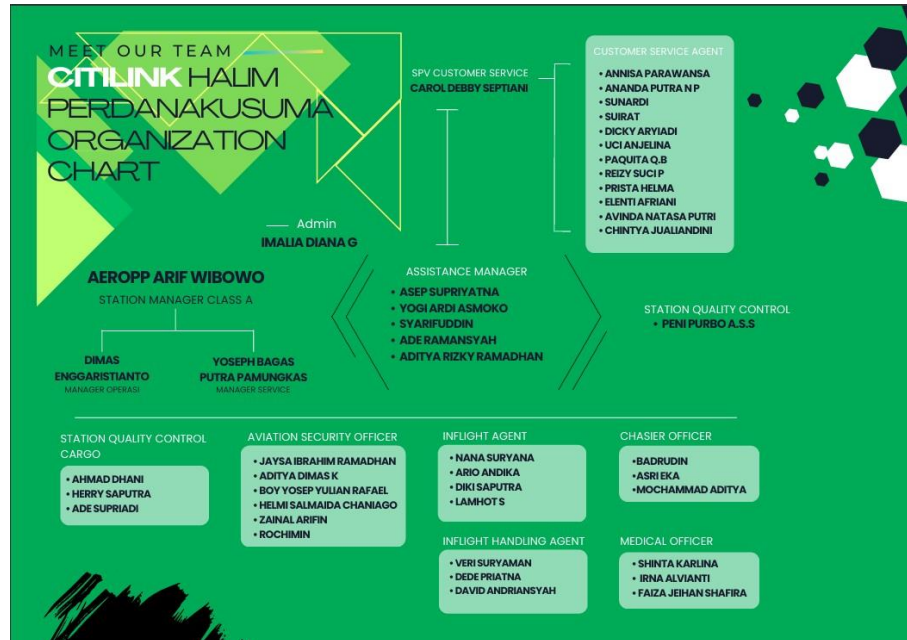
DATA UMUM PT. CITILINK INDONESIA	
Nama Perusahaan	PT. Citilink Indonesia
Tahun Pendirian	2009
Ijin Usaha	SIUAU/NB-027 tanggal 27 Januari 2012, dan sertifikat penerbangan AOC 121-046 tanggal 22 Juni 2012
Bidang Usaha	Jasa Angkutan Udara Niaga/Komersial
Jumlah Armada	61 Armada (A330-900 NEO, A330-200 NEO, ATR 72 600, B737 Classic, dan Freighter B737-500)
Rute Penerbangan	Domestik dan Internasional

2.3 Profil Perusahaan PT. Citilink Indonesia

Tabel 2.2 Profil Perusahaan PT. Citilink Cabang Bandar Udara Halimperdanakusuma

PROFIL PERUSAHAAN PT. CITILINK INDONESIA	
Nama Perusahaan	PT. Citilink Indonesia (Kantor Cabang Bandar Udara Halim Perdanakusuma)
Alamat	Jl. Halim Perdana Kusuma No.1, RW.9, Halim Perdana Kusumah, Kec. Makasar Kota Jakarta Timur Daerah Khusus Ibukota Jakarta
Nomor Telepon	+62 804 108 0808
Website	www.citilink.co.id

2.4 Struktur Organisasi PT. Citilink Cabang Bandar Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta



Gambar 2.4 Struktur Organisasi PT. Citilink Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Halim perdanakusuma
(Sumber : Dokumentasi Pribadi)

2.5 Visi dan Misi Perusahaan :

Visi :

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

Misi :

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

2.6 Unit Pelayanan PT. Citilink Indonesia

PT. Citilink Indonesia senantiasa berupaya memberikan berbagai bentuk layanan guna menciptakan rasa aman serta meningkatkan kepuasan penumpang selama melakukan perjalanan udara. Dalam operasionalnya, struktur unit kerja pelayanan penumpang dibagi ke dalam empat bidang utama yang menjadi fokus pelaksanaan layanan secara terpadu dan profesional. Pembagian ini ditujukan untuk memastikan setiap aspek pelayanan dapat berjalan efektif, efisien, dan sesuai dengan standar keselamatan serta kenyamanan yang telah ditetapkan, diantaranya :

1. *Passanger Handling*

Penanganan/pelayanan penumpang di suatu perusahaan penerbangan secara keseluruhan melibatkan beberapa unit kerja yang saling menunjang dan melengkapi. Unit kerja atau petugas yang berhadapan langsung dengan penumpang disebut sebagai Front Liner. Dalam bidang penjualan dan pemasaran :

- a. *Reservation*, bertugas memberikan pelayanan pemesanan tempat
- b. *Ticketing*, bertugas dalam pelayanan dokumen pasasi dan perhitungan tarif
- c. *Sales and Marketing*, bertugas dalam hal penjualan dan pemasaran.
Dalam bidang penanganan penumpang di Bandar Udara :
- d. *Departure Station*, pemberangkatan penumpang bertugas dalam pelayanan
- e. *Transit dan Transfer Section*, bertugas dalam melayani penumpang yang melanjutkan penerbangan ke tujuan lain, baik ganti pesawat maupun tanpa ganti pesawat
- f. *Baggage Handling*, bertugas memberikan pelayanan terhadap bagasi baik bagasi penumpang tiba maupun penumpang berangkat
- g. *Arrival Section*, bertugas memberikan pelayanan kepada penumpang yang baru tiba

2. *Aircraft Handling*

Penanganan pesawat di bandar udara adalah unit kerja yang 11 berhubungan langsung dengan kesiapan penerbangan. Unit kerja ini terdiri dari: Flight Operation, adalah bidang operasi penerbangan yang uraian tugasnya antara lain :

- a) *Flight Plan*
- b) *Load and Balance*
- c) *Notice to Airman Ramp Handling*, adalah bidang kerja sebagai berikut:
 - 1) *Marshalling*, bertugas keberangkatan pesawat memandu kedatangan dan Maintenance, bertugas memeriksa dan memelihara kondisi pesawat udara
 - 2) *Fueling/refueling*, bertugas melaksanakan bongkar muat barang
 - 3) *Aircraft cleaning*, bertugas membersihkan kabin
 - 4) *Catering*, bertugas menyediakan konsumsi bagi para penumpang selama penerbangan, namun beberapa perusahaan penerbangan mempercayakan bidang ini kepada mitra perusahaan yang bersedia.

3. *In – Flight Service*

Bertugas memberikan pelayanan penumpang selama penerbangan berlangsung (in-flight service) yang dilaksanakan oleh awak pesawat yang terdiri dari *cockpit crew* dan *cabin crew*.

Cockpit Crew adalah awak pesawat yang bertugas di kokpit yang terdiri dari:

- a) *Pilot in Command*, adalah kapten penerbangan yang bertindak sebagai pimpinan dalam penerbangan.
- b) *First Officer* (Co-Pilot), adalah asisten penerbang.
- c) *Flight Engineer*, adalah ahli mesin pesawat terbang.

Cabin Crew adalah awak pesawat yang bertugas di kabin untuk memberikan pelayanan bagi penumpang yang terdiri dari :

- a) *Purser/Cabin Super-intendant* adalah pimpinan awak kabin 12

- b) *Steward* (Pramugara) dan *Stewardess* (Pramugari) bertugas memberikan pelayanan kepada penumpang selama penerbangan.

4. *Cargo Handling*

Kargo adalah barang-barang kiriman dan benda-benda pos yang diangkut melalui pesawat udara. Penanganan kargo dilaksanakan oleh unit kerja tersendiri. Dalam pelaksanaan tugasnya tidak terlepas dari perusahaan penerbangan dan pengelola bandar udara.

2.7 *Ground Handling*

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

- a) *Pre-Flight Service* Kegiatan penanganan terhadap penumpang berikut bagasinya dan kargo serta pos dan pesawat sebelum keberangkatan di bandar udara asal (*Origin Station*).
- b) *Post Flight Service* Kegiatan penanganan terhadap penumpang beserta bagasinya dan kargo serta pos dan pesawat setelah penerbangan di bandar udara tujuan (*Destination*) atau dengan kata lain penanganan penumpang dan pesawat selama di bandar udara.
- c) *In – Flight Service* Kegiatan penanganan terhadap penumpang beserta bagasinya dan kargo serta pos dan pesawat selama dalam perjalanan/mengudara (*on air*), tanggung jawab ini berada di tangan *Pilot in Command* (PiC) beserta awak kabinnya.

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

- a) *Flight Safety*
- b) *On Time Performance*
- c) *Customer Satisfaction*
- d) *Reliability*

2.8 Ticketing

Tiket merupakan dokumen berharga yang wajib dimiliki oleh penumpang yang akan melakukan perjalanan menggunakan pesawat udara, dokumen tersebut dikeluarkan oleh perusahaan penerbangan terkait yang bertindak sebagai pengangkut transportasi yang didalamnya tercantum syarat-syarat perjanjian antara penumpang dan pengangkut. Dalam industri penerbangan terdapat dua macam jenis tiket yaitu:

- a) Tiket Manual Tiket yang dibuat dalam bentuk buku, yang berisi peraturan peraturan dan barang-barang apa saja tidak boleh dibawa ketika berada di dalam pesawat.
- b) Tiket Elektronik (e-ticket) Tiket yang dibuat menggunakan sistem komputer dan hanya berupa selemba tiket dan lebih mudah dibawa.

2.9 Reservasi

Reservasi secara umum dapat diartikan sebagai penyediaan tempat duduk, yang meliputi keseluruhan proses kegiatan yang berkaitan dengan pendistribusian produk, pencatatan keseluruhan transaksi pemesanan tempat untuk pencapaian pendapatan yang optimal. Jadi, pengertian reservasi meliputi seluruh kegiatan perusahaan penerbangan dalam:

- a. Mengelola persediaan tempat duduknya.
- b. Mendistribusikan ke seluruh jaringan penjualannya.
- c. Pencatatan hasil transaksi pemesanan tempat.

Untuk menangani kegiatan reservasi, industri penerbangan menggunakan suatu sistem yang dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu:

- a. *Manual Reservation System*, yaitu apabila seluruh atau sebagian besar kegiatannya masih dilakukan dengan cara manual.

- b. *Computerized Reservation System*, yaitu apabila pelaksanaan kegiatan reservasinya dilakukan dengan menggunakan komputer.

Pelayanan permintaan pemesanan tempat meliputi penyediaan tempat bagi penumpang oleh perusahaan penerbangan beserta fasilitas yang diperlukan penumpang berkaitan dengan rencana perjalanannya. Hal-hal yang tercakup dalam kegiatan pelayanan tersebut antara lain:

- a. Proses pemesanan dan penyediaan tempat.
- b. Pemberiaan informasi tentang jadwal penerbangan.
- c. Harga beserta ketentuan-ketentuan yang berlaku.
- d. Persyaratan penerbangan beserta informasi lainnya.

2.10 Tipe Penerbangan

Penerbangan berjadwal menempuh rute penerbangan berdasarkan jadwal waktu, kota tujuan maupun kota – kota persinggahan yang tetap dan penerbangan *Charter* atau tidak berjadwal. Penerbangan carter merupakan penerbangan tidak terjadwal. Penerbangan ini melibatkan pesawat yang disewa untuk perjalanan tertentu. Selain itu, perjalanan tersebut bukan bagian dari jadwal biasanya maskapai penerbangan.

2.11 Jenis Armada

Tabel 2.3 Jenis Pesawat yang digunakan PT.Citilink Indonesia

Pesawat	Beroperasi
Airbus A320 – 200	39 Unit
Airbus A320 – 900 Neo	10 Unit
Airbus A320 – 200	2 Unit
ATR 72 - 600	7 Unit
Boeing 737 500	8 Unit
Total	66 Unit

2.12 Jadwal Penerbangan Citilink Indonesia *Station* Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta

Jadwal penerbangan pada maskapai Citilink Indonesia Station Balikpapan dapat berubah-ubah tergantung pada kondisi di lapangan, cuaca serta rotasi pesawat, dan faktor lainnya yang dapat menyebabkan perubahan jadwal penerbangan. Berikut merupakan contoh jadwal penerbangan Citilink Indonesia station Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta :

Airline	Flight code	Departure time	Destination	Status	Terminal and gate
 Citilink	QG164	12:40	Malang	Landed	Terminal T1 Gate 6
 Citilink	QG172	16:55 17:40	Surabaya	 Delayed	Terminal T1
 Citilink	QG22	17:00	Medan Kuala Namu	Scheduled	Terminal T1
 Citilink	QG1998	17:35	Gatot Soebroto	Scheduled	Terminal -
 Citilink	QG194	17:40 21:50	Bali (Denpasar)	 Delayed	Terminal T1
 Citilink	QG170	05:20	Surabaya	Scheduled	Terminal T1
 Citilink	QG20	06:45	Siborong-borong	Scheduled	Terminal -
 Citilink	QG102	09:40	Yogyakarta International	Scheduled	Terminal -
Also operated by Garuda Indonesia (GA8786)					
 Citilink	QG164	12:40	Malang	Scheduled	Terminal -
 Citilink	QG9102	13:30	Yogyakarta International	Scheduled	Terminal -
 Citilink	QG172	16:55	Surabaya	Scheduled	Terminal -
 Citilink	QG22	17:00	Medan Kuala Namu	Scheduled	Terminal -

Gambar 2.5 Jadwal Penerbangan PT. Citilink Station Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta
Sumber : www.skyscanner.co.id

2.13 Kebijakan Perusahaan

Adapun kebijakan yang telah diberlakukan oleh perusahaan PT. Citilink Indonesia sebagai berikut:

- Tiket Tarif yang berlaku adalah tarif yang dipublikasikan oleh atau atas nama citilink atau, jika tidak dipublikasikan, dibuat sesuai dengan Peraturan Maskapai. Tunduk pada persyaratan pemerintah dan Peraturan Pengangkut, tarif yang berlaku adalah tarif untuk penerbangan atau penerbangan yang berlaku pada tanggal dimulainya pengangkutan yang tercakup dalam tiket penerbangan.

b. *Delay Management*

Ketentuan Delay Management yang telah resmi tertulis dalam PM No. 89 tahun 2015 dan diterapkan oleh perusahaan. Keterlambatan penerbangan terjadwal terdiri sebagai berikut:

1. Keterlambatan penerbangan (flight delayed)
2. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (denied boarding passenger)
3. Pembatalan penerbangan (cancelation off light)

Terdapat 6 Kategori keterlambatan beserta kompensasi yang diberikan, yaitu:

Tabel 2.4 Kategori Keterlambatan PT. Citilink Indonesia

Kategori	Waktu Keterlambatan	Kompensasi
1	30 s/d 60 Menit Keterlambatan	Minuman Ringan
2	61 s/d 120 Menit Keterlambatan	Minuman dan Makanan Ringan (<i>Snack Box</i>)
3	121 s/d 180 Menit Keterlambatan	Minuman dan makanan berat (<i>Heavy meal</i>)
4	181 s/d 240 Menit Keterlambatan	Minuman, makanan ringan (<i>Snack box</i>) dan makanan berat (<i>Heavy meal</i>).
5	Lebih dari 240 Menit Keterlambatan	Ganti rugi sebesar Rp. 300.000
6	Pembatalan Penerbangan	Memberi pelayanan pengalihan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan biaya tiket secara keseluruhan.

c. *Refund*

Permintaan *refund* dapat dilakukan di tempat pembelian awa, agent, OTA (*Online Travel Agent*) dan *Customer Service*. Adapun syarat dan ketentuan yang diberlakukan PT. Citilink sebagai berikut:

- 1) Masa berlaku voucher adalah 1 (satu) tahun sejak tanggal voucher diterbitkan dan tidak dapat diperpanjang;
- 2) Voucher tidak dapat diuangkan dan kedaluwarsa sesuai dengan tanggal kedaluwarsa voucher. Voucher dapat ditukarkan melalui website resmi Citilink: www.citilink.co.id dan mobile app Citilink;

- 3) Apabila calon penumpang yang membeli tiket melalui travel agent tidak menerima kode OTP melalui email, maka voucher dapat ditukarkan di loket penjualan tiket dan call center Citilink 0804-1080808 dengan melampirkan fotokopi KTP/SIM/lainnya identifikasi untuk penumpang pada tiket awal. Yang di refund dan menginformasikan kode booking pada saat refund;
- 4) Ketentuan terkait penukaran sebagaimana dimaksud dalam Syarat dan Ketentuan ini juga berlaku untuk voucher yang diterima untuk pembelian sebelumnya melalui agen perjalanan;
- 5) Voucher dapat ditransfer melalui ticketing office atau call center Citilink 0804-1-080808 dengan melampirkan surat kuasa bermeterai Rp. 10.000,00, fotokopi KTP pemilik voucher dan kuasanya serta menginformasikan kode booking saat refund;
- 6) Nominal voucher adalah harga tiket, tidak termasuk biaya ganti nama, donasi, dan biaya administrasi untuk pembayaran menggunakan kartu kredit;
- 7) Permintaan pengembalian dana tidak dapat dibatalkan;

d. *Reschedule*

- 1) Mengganti jadwal penerbangan (*reschedule*) paling lambat / maksimal 4 jam sebelum jadwal penerbangan yang telah terkonfirmasi dengan membayar biaya administrasi sebesar Rp 50.000 (lima puluh ribu rupiah) serta ditambah selisih harga tiket yang lama dengan yang baru (jika ada).
- 2) Perubahan (*reschedule*, rincian kontak). Untuk reservasi paling lambat/maksimal 1 x 24 jam sebelum jadwal penerbangan yang telah terkonfirmasi.
- 3) Perubahan keberangkatan anda tergantung dari ketersediaan kursi dalam penerbangan baru Biaya administrasi adalah Rp50.000,00 perorang dan per-rute, ditambah biaya tambahan untuk perbedaan antara harga tiket yang asli dan harga tiket baru (jika terdapat perbedaan harga).

e. Bayi dan Anak – anak

1. Anak-anak diklasifikasikan sebagai umur 2-12 tahun.
2. Kategori bayi masuk dalam usia 0 - 23 bulan.
3. Harga tiket infant adalah 10% dari harga basic fare dewasa.
4. Harga tiket domestik anak rata-rata adalah antara Rp 50.000,- hingga Rp 200.000,- tergantung rute penerbangan.

f. Ibu Hamil

Ibu hamil diizinkan terbang Bersama Citilink sesuai dengan usia kehamilannya. Ibu hamil berkewajiban untuk memberitahukan kondisi kehamilannya pada saat memesan kursi dan pada saat melapor di konter Check-in. Berikut adalah peraturan terkait kondisi ibu hamil yang berlaku:

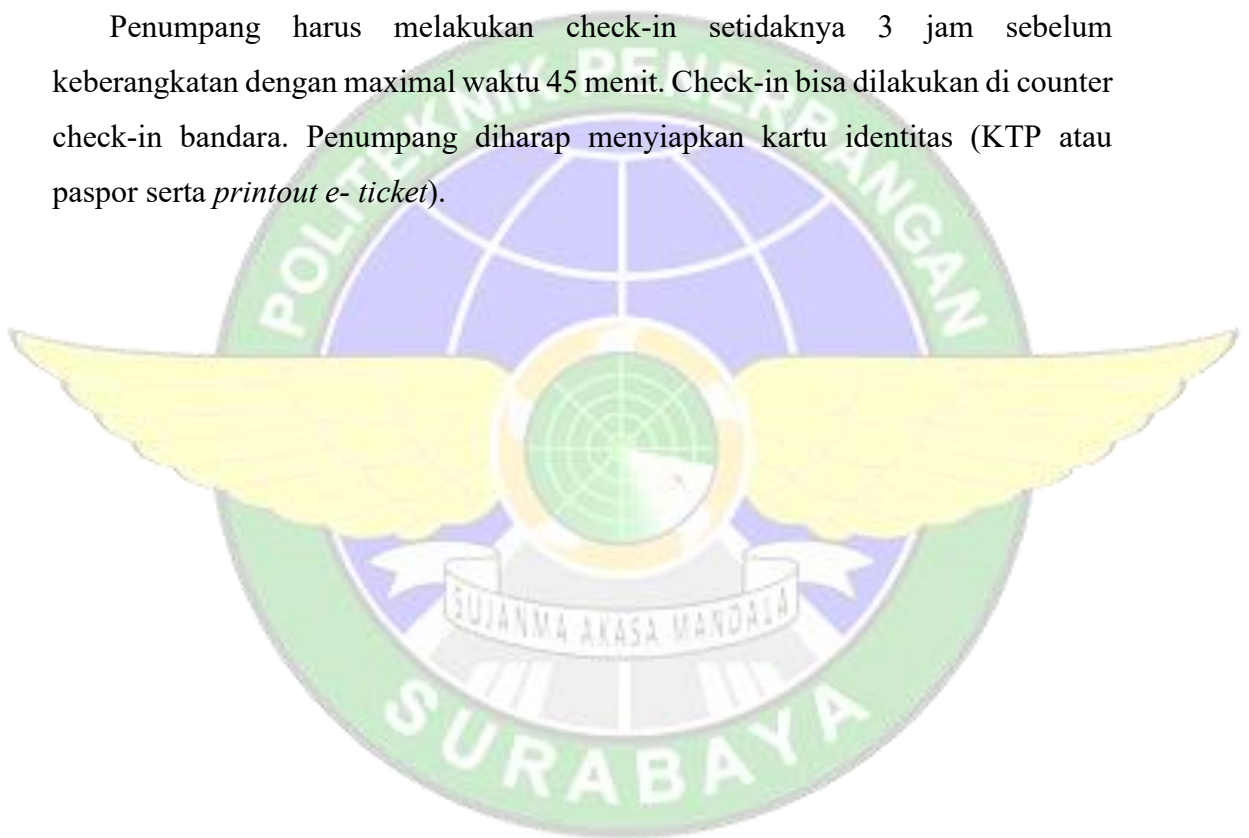
1. Dibawah 32 Minggu
 - a) Single atau kembar, normal, tidak ada komplikasi: Tidak dilarang, Mengisi Form of Indemnity, Tidak mengisi Medical Recommendation Letter.
 - b) Kehamilan dengan komplikasi: Dilarang, Mengisi Form of Indemnity, Mengisi Medical Recommendation Letter.
2. 32 – 36 Minggu
 - a) Kehamilan single atau kembar, normal, dengan atau tanpa komplikasi: Dilarang, Mengisi Form of Indemnity, Mengisi Medical Recommendation Letter.
 - b) Kehamilan dengan komplikasi: Dilarang, mengisi *Form of Indemnity*, Mengisi *Medical Recommendation Letter*.
3. Lebih dari 36 Minggu: Tidak diizinkan untuk melakukan perjalanan.
 - a) Kehamilan single atau kembar, normal, dengan atau tanpa komplikasi: Dilarang, Mengisi Form of Indemnity, Mengisi Medical Recommendation Letter.
 - b) Kehamilan dengan komplikasi: Dilarang, mengisi *Form of Indemnity*, Mengisi *Medical Recommendation Letter*.

g. Penyandang Disabilitas

Penumpang penyandang disabilitas yang membutuhkan bantuan khusus harus memberitahukan kebutuhan khususnya kepada Perusahaan Pengangkut pada saat booking. Perusahaan Pengangkut dapat meminta Penumpang penderita cacat untuk melakukan perjalanan bersama Asistennya sendiri jika memang diperlukan untuk alasan keselamatan atau jika Penumpang tersebut tidak dapat menjalankan proses evakuasinya sendiri atau tidak dapat mengerti instruksi-instruksi keselamatan.

h. *Check – in* Citilink

Penumpang harus melakukan check-in setidaknya 3 jam sebelum keberangkatan dengan maximal waktu 45 menit. Check-in bisa dilakukan di counter check-in bandara. Penumpang diharap menyiapkan kartu identitas (KTP atau paspor serta *printout e- ticket*).



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Unit Informasi

Sistem dan prosedur kerja Unit Informasi di lingkungan bandar udara didasarkan pada ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 7 Tahun 2008 tanggal 12 Februari 2008. Dalam peraturan tersebut, Unit Informasi berada di bawah koordinasi Seksi Keamanan dan Keselamatan Penerbangan serta Unit Terminal dan Penerangan. Unit ini memiliki peran strategis dalam mendukung kelancaran operasional bandara karena secara langsung berinteraksi dengan para pengguna jasa kebandarudaraan. Salah satu bentuk layanan informasi yang disediakan adalah *Flight Information Display System* (FIDS), yaitu perangkat monitor digital yang menyajikan informasi terkait jadwal kedatangan dan keberangkatan penerbangan.

FIDS menjadi bagian integral dari Unit Informasi dan berfungsi sebagai media penyampaian informasi penerbangan secara real time kepada penumpang. Dalam pelaksanaannya, Unit Informasi juga bekerja sama dengan Unit *Terminal Inspection Services* (TIS), yang memiliki tanggung jawab untuk melakukan pemantauan, pengawasan, serta memastikan seluruh fasilitas terminal bandara berfungsi dengan baik. Bila ditemukan adanya gangguan atau kerusakan pada fasilitas, maka tindakan korektif segera diambil melalui proses inspeksi dan perbaikan. Fasilitas yang termasuk dalam pengawasan harian meliputi area check-in, suhu pendingin ruangan (AC), antrean konter check-in, perangkat x-ray, ban berjalan (*conveyor belt*), FIDS, serta layanan komputer dan *internet corner*. Pemeriksaan ini dilakukan secara rutin setiap hari guna memastikan kualitas pelayanan tetap terjaga dan standar *level of service* dapat dipertahankan dengan optimal.

3.2 *Flight Information Display System (FIDS)*

Flight Information Display System (FIDS), atau dalam Bahasa Indonesia disebut Sistem Tampilan Informasi Penerbangan, merupakan salah satu komponen penting dalam sistem informasi yang diterapkan di setiap bandar udara. FIDS berfungsi untuk mendukung manajemen arus penumpang, baik pada proses keberangkatan (departure), transit, maupun kedatangan (*arrival*) penerbangan domestik maupun internasional. Sistem ini memanfaatkan infrastruktur jaringan komputer yang tersedia di lingkungan bandara untuk menjalin koordinasi antara berbagai unit kerja yang terkait dalam penyajian informasi penerbangan (Radhian, 2011). Menurut Wang et al. (2013), FIDS adalah salah satu bagian penting dalam sistem informasi bandara yang mendukung kelancaran operasional dan kenyamanan penumpang. Sistem ini umumnya terintegrasi dengan Airport Operational Database (AODB), sehingga informasi yang ditampilkan selalu diperbarui secara real-time berdasarkan data operasional bandara.

Melalui pemanfaatan jaringan tersebut, FIDS secara otomatis menyajikan informasi operasional penerbangan yang sedang berlangsung kepada para pengguna jasa bandara. Informasi yang ditampilkan mencakup nomor penerbangan, nama maskapai, jadwal keberangkatan dan kedatangan, asal dan tujuan penerbangan, serta keterangan tambahan seperti estimasi waktu keberangkatan (*estimated time*), status boarding, atau penundaan (*delay*). Dalam praktiknya, FIDS diwujudkan dalam bentuk layar elektronik atau monitor digital yang menampilkan jadwal penerbangan secara real-time dan terus diperbarui setiap harinya. Menurut Zhang & Li (2015), FIDS berperan sebagai antarmuka informasi antara sistem operasional bandara dengan pengguna akhir (penumpang dan staf), yang berkontribusi besar terhadap persepsi kualitas layanan bandara. Tampilan visual pada FIDS dirancang untuk memberikan kemudahan akses informasi kepada penumpang dan pengunjung terminal, sehingga mereka dapat memperoleh informasi akurat terkait perjalanan mereka. Dengan demikian, sistem ini tidak hanya berperan sebagai sarana informasi, tetapi juga sebagai alat bantu navigasi yang mengarahkan

pergerakan penumpang di dalam area terminal bandara secara efisien dan terstruktur.

FIDS terdiri dari beberapa komponen utama:

- **Hardware:** Layar display, server komputer, jaringan LAN/WiFi.
- **Software:** Sistem pengelola data penerbangan dan aplikasi front-end untuk menampilkan informasi.
- **Database:** Airport Operational Database (AODB) sebagai sumber data primer.
- **Integration Module:** Modul untuk sinkronisasi data dengan sistem lain seperti Departure Control System (DCS), Resource Management System (RMS), dan Flight Schedule Management.

Menurut ICAO (2011), pengembangan FIDS harus memenuhi prinsip interoperabilitas, keandalan, dan real-time data exchange untuk menjamin akurasi informasi.

Sistem Flight Information Display System (FIDS) juga dilengkapi dengan berbagai fitur yang dirancang untuk memudahkan pengguna, termasuk penyajian jadwal penerbangan harian secara otomatis. Jadwal ini diatur melalui sistem digital yang telah terintegrasi, sehingga petugas informasi yang bertanggung jawab dalam pengoperasian sistem tersebut dapat mengetahui dan menyesuaikan jadwal yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam praktiknya, unit informasi bertugas untuk mengelola *daily flight management*, yakni penjadwalan dan pengaturan status penerbangan mulai dari keberangkatan, kedatangan, hingga alur penumpang menuju ruang tunggu.

Selain itu, data penerbangan yang diinput ke dalam sistem FIDS harus sesuai dengan kode bandara internasional (*IATA code*), guna memastikan konsistensi dan kemudahan identifikasi di seluruh bandar udara. Penyesuaian dengan standar IATA ini penting agar data penerbangan dapat dikenali dan ditelusuri secara akurat oleh sistem informasi penerbangan global. Dengan demikian, sistem FIDS tidak hanya berperan dalam menampilkan informasi, tetapi juga menjadi bagian integral dari manajemen operasional bandar udara serta layanan informasi kepada penumpang.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training*

Dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT) Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di PT. Citilink Indonesia yang berada Bandar Udara Halim Perdanakusuma. Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Diploma III Manajemen Transportasi Udara dilaksanakan selama 3 bulan dimulai pada tanggal 06 Mei 2025 sampai dengan 04 Juli 2025. Ruang lingkup *On The Job Training* Taruna yaitu di ruang FLOPS (*Flight Operation Office*), CS (*Customer Services*), *Gate* dan *Lost and Found*.

4.1.1 Wilayah Kerja

a) FOO (*Flight Operation Officer*)

Flight Operations Officer (FOO) adalah personal yang ditunjuk oleh perusahaan penerbangan sipil yang mempunyai otorisasi dan bertugas sebagai orang yang mempersiapkan & melaksanakan rencana penerbangan. Peran FOO adalah mitra pilot dan sebagai pusat Informasi yang berkaitan dengan penerbangan tersebut dan mempunyai posisi yang setara dengan pilot. Fungsi FOO adalah melakukan kegiatan operasi berdasarkan ketentuan regulasi penerbangan sesuai dengan aturan aturan yang berlaku dalam dunia penerbangan sipil (Lubis, 2021).

Tugas FOO adalah menyiapkan kebutuhan serta merencanakan operasional dan melaksanakan suatu penerbangan yang aman, nyaman efisien dan tepat waktu. Wewenang FOO adalah memberikan masukan atau rekomendasi kepada pilot atas kelayakan terbang pesawat, cuaca, kebutuhan fuel, kemampuan daya angkut, serta analisa lain yang berkaitan dengan suatu penerbangan. Petugas *Flight Operation* wajib memiliki lisensi FOO (*Flight Operation Officer*). Tugas yang diemban *Flight Operation* ini adalah membantu pilot yang sedang mengudara dengan cara berkomunikasi lewat radio untuk memberikan dan mempersiapkan berbagai informasi dan

dokumen yang berhubungan dengan pesawat (keadaan cuaca, *loadsheets*, *flight plan*, dan lainnya).



Gambar 4.1 Kegiatan Pengenalan FOO
Sumber : Dokumentasi Pribadi

b) *Costumer Service*

CS (*Customer Service*) atau pelayanan konsumen. Pelayanan konsumen berfungsi menengahi komunikasi antara pihak maskapai dengan pihak konsumen jika konsumen memiliki pertanyaan atau komplain terkait dengan perjalanan dengan pesawat terbang. Salah satu tugas utama *customer service* penerbangan adalah memberikan pelayanan yang baik kepada para penumpang, juga membina hubungan dan komunikasi antara pihak maskapai, penumpang, dan semua pihak yang terkait dengan penerbangan. *Customer Service* juga harus pandai merumuskan masalah dan mencari jalan keluar dalam waktu yang relatif singkat jika ada sesuatu atau masalah terkait dengan penerbangan. Selain itu juga dapat melakukan pemesanan tiket penerbangan, pembelian seat pada *Customer Service*. Selama melakukan kegiatan OJT di Unit *Customer Service*, penulis dapat mengetahui cara dalam pemesanan tiket, melihat permasalahan yang dialami penumpang dan ditanyakan kepada *customer service*, melihat data penumpang yang akan melakukan penerbangan, melakukan pelaporan harian, melakukan pembelian seat penumpang.

c) *Check-in Counter*

Check-in counter merupakan titik pertama di mana penumpang melakukan proses pemeriksaan sebelum penerbangan. Di sini, penumpang dapat memeriksa bagasi mereka memastikan bahwa barang yang dibawa aman dengan security question tidak ada barang berharga maupun berbahaya sebelum penyerahan bagasi, menerima boarding pass dan dilakukan proffiling sesuai identitas penumpang, serta memeriksa identifikasi dan dokumen perjalanan mereka. Petugas di counter akan memeriksa tiket, paspor, dan dokumen lainnya untuk memastikan bahwa semua persyaratan perjalanan terpenuhi. Selain itu, penumpang juga dapat melakukan penyesuaian tempat duduk dan memperbarui informasi perjalanan mereka.

Selain itu *Check-in counter* juga melayani penanganan bagi penumpang yang membawa security items/ senjata api yaitu dengan proses sebagai berikut:

1. Melakukan pelaporan pada petugas check in counter
2. Pembuatan kwitansi dan melaporkan ke aviation security ground handling
3. Selanjutnya akan dilakukan pengecekan dan pengosongan senjata dengan melakukan penembakan ke sand gun box.
4. Apabila senjata sudah kosong, akan dipacking untuk dimasukkan kedalam envelope security items.
5. Aviation security akan meminta surat kepemilikan senjata, nomor senjata, serta kartu identitas penumpang.
6. Jika seluruh proses dinyatakan telah selesai, senjata akan dimasukkan ke OOG (*Out Of Gauge*) untuk disalurkan ke aviation security di airside untuk dimasukkan kedalam security items container yang ada di pesawat dan selanjutnya aviation security akan melaporkan ke PIC (*Pilot in Comand*).

Check-in counter juga merupakan tempat di mana penumpang dapat mengajukan pertanyaan atau meminta bantuan terkait perjalanan mereka sebelum melanjutkan ke tahap berikutnya dalam proses keberangkatan. Selama melaksanakan *On The Job Training* di *Check-in counter*, penulis juga membantu para penumpang dalam melaksanakan self check in yaitu sebuah layanan diperuntukkan bagi penumpang yang tidak membawa bagasi dapat melakukan proses *check in mandiri* untuk dapat memperoleh efisiensi waktu dalam pelayanan. Selain itu PT. Citilink juga memberikan fasilitas *check – in online* melalui website yang telah disediakan. Website tersebut dapat di akses melalui www.citilink.co.id atau dapat melakukan scan barcode yang telah tertempel di area *check – in counter*.

Dalam rangka memberikan pelayanan yang optimal kepada penumpang, loket check-in dan penyerahan bagasi wajib dibuka paling lambat 120 menit atau 2 jam sebelum waktu keberangkatan untuk penerbangan domestik. Adapun waktu penutupan loket check-in untuk penerbangan domestik ditetapkan 30 menit sebelum waktu keberangkatan terjadwal (STD), sedangkan untuk penerbangan internasional ditutup 60 menit sebelum waktu keberangkatan.

Untuk mendukung kelancaran operasional dan kenyamanan calon penumpang, petugas garis depan (Frontliner) yang bertugas di loket check-in diharapkan menjalankan tugasnya dengan penuh tanggung jawab. Hal ini meliputi pelaksanaan briefing dan debriefing sebelum dan sesudah bertugas, pemahaman dan penerapan Prosedur Operasi Standar (SOP), serta kesiapan peralatan dan dukungan pendukung lainnya. Selain itu, sistem tampilan informasi penerbangan atau Flight Information Display System (FIDS) beserta pemberitahuan keamanan harus senantiasa menyampaikan informasi yang akurat dan terkini kepada penumpang.

Petugas juga diharapkan mampu mengatur antrean penumpang secara tertib serta menjaga penampilan diri sesuai dengan standar yang telah ditetapkan, demi menciptakan citra profesional dan memberikan pengalaman pelayanan terbaik bagi seluruh pengguna jasa bandara.

Pedoman berikut wajib dijadikan acuan sebagai standar dalam proses check-in dan penyerahan bagasi untuk penerbangan domestik :

1. Pastikan 5 dasar pelayanan diterapkan di area check-in dengan baik.
2. Pastikan penumpang sudah melakukan check-in melalui aplikasi web check-in.
3. Siapkan area check-in (kiosk dan counter) dengan fasilitas yang memadai. Pastikan FIDS sudah diatur sesuai standar, berikut adalah FIDS untuk area check-in dan penyerahan bagasi.



Gambar 4.2 Tampilan FIDS

Sumber : Ground Service Guidance PT. Citilink Indonesia

4. Jika FIDS standar untuk charter tidak dapat disediakan, pastikan informasi tentang penerbangan charter tersedia dengan baik bagi penumpang, minimal melalui signage.

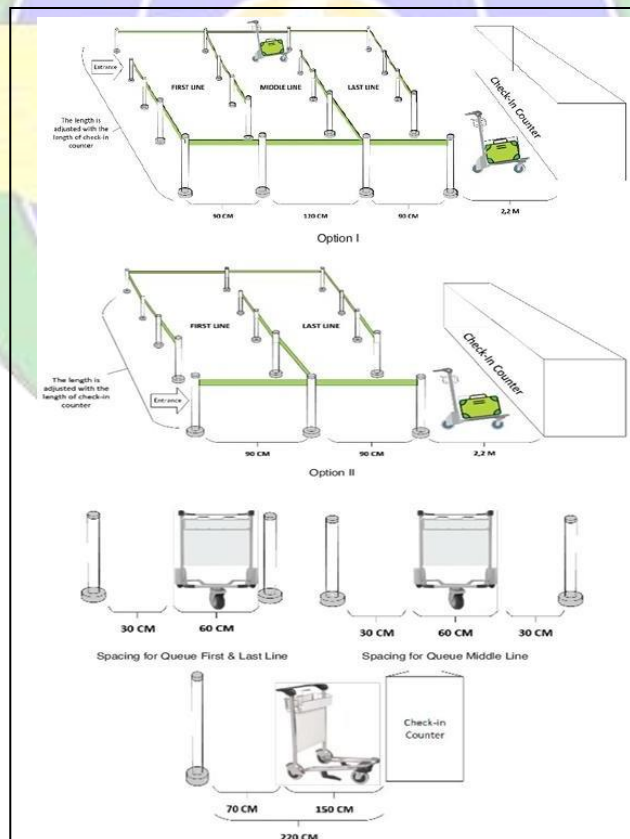


Gambar 4.3 FIDS untuk Penerbangan Charter

Sumber : Ground Service Guidance PT. Citilink Indonesia

5. Pastikan meja counter selalu bersih dan rapi (frontliner harus memastikan tidak ada barang lain di atas meja selain kartu tend standar).

6. Pastikan informasi tentang produk tambahan, metode pembayaran, dan informasi Citilink lainnya tersedia di meja counter.
7. Pastikan antrean di area check-in menggunakan metode antrean ular untuk menjaga keteraturan dan mempercepat antrean selama proses check-in. Metode ini diterapkan untuk stasiun dengan kriteria sebagai berikut:
 - a. minimal 4 meja check-in di 1 area
 - b. tata letak meja check-in dengan lebar minimal 6 meter menggunakan opsi 1
 - c. tata letak meja check-in dengan lebar minimal 4 meter menggunakan opsi II
 - d. jika tidak ada penghalang di area antrean (misalnya: tiang, gerbang, media komunikasi)
 - e. standar untuk antrean berbentuk ular adalah sebagai berikut:



Gambar 4.4 Standar Antrean Berbentuk Ular
Sumber : Ground Service Guidance PT. Citilink Indonesia

8. CSA atau staf yang berkeliling harus siap sedia untuk mengarahkan penumpang dan memastikan penumpang telah melakukan check-in melalui check-in online. Jika belum, arahkan penumpang untuk check-in melalui aplikasi mobile mereka, situs web, kiosk, check-in, atau meja check-in konvensional jika kiosk tidak tersedia.
9. Lokasi utama *Baggage Test Unit* (BTU) harus diletakkan di konter check-in dan gerbang keberangkatan. Manajer stasiun dan bawahan bertanggung jawab untuk memeriksa ketersediaan dan kelayakan BTU. Pastikan setiap penumpang diminta untuk memasukkan bagasi kabin mereka ke dalam BTU untuk memenuhi persyaratan ukuran dan berat bagasi kabin mereka. Dimensi BTU untuk A320 - 200 adalah 56cm x 36cm x 23cm dan untuk ATR72-600 adalah 41cm x 34cm x 17cm.
10. Ketika penumpang mendekati konter, petugas depan harus berdiri dengan wajah tersenyum, menyapa dengan tepat, dan sopan dengan sapaan *supergreen*.
11. Petugas depan harus mengidentifikasi apakah penumpang memerlukan penanganan khusus dan perlu memberikan bantuan yang diperlukan.
12. Jika penumpang dalam keadaan baik, tidak ada pernyataan dorm yang diperlukan.
13. Jika penumpang sakit, mereka harus membawa surat medis dari dokter. Jika perlu, bantu penumpang ke kantor kesehatan pelabuhan untuk menerima surat tersebut.
14. Untuk ibu hamil. Pastikan bahwa penumpang membawa surat medis dari dokter mereka.
15. Jika penumpang belum mendaftar, petugas depan akan meminta kode booking atau tiket penumpang beserta identitas mereka, jika penumpang sudah mendaftar, mintalah boarding pass.
16. Petugas depan menerima dokumen dengan kedua tangan dan sambil mengucapkan "terima kasih" kepada penumpang, minta penumpang untuk menunggu sebentar dengan menyebutkan nama penumpang.

17. Mohon identifikasi apakah penumpang sedang bepergian normal atau membutuhkan bantuan khusus (misalnya, lansia, ibu hamil, UM, kursi roda, penumpang buta, dan/atau lainnya).
18. Identifikasi dan tawarkan kepada penumpang yang dapat duduk di jendela pintu keluar darurat dan 1 (satu) baris di depan dan 1 (satu) baris di belakang jendela pintu keluar darurat
 - a) Penumpang yang telah membeli kursi di 1 baris di depan dan 1 baris di belakang kursi darurat tidak dapat melakukan check-in online dan harus check-in di loket.
 - b) 1 (Satu) baris kursi di depan dan 1 (satu) baris kursi di belakang kursi darurat tidak diperbolehkan untuk penumpang dengan kebutuhan khusus sesuai dengan persyaratan CASR.
 - c) Apabila penumpang bersikeras dan tetap ingin duduk di kursi yang dibeli/dipilih (keluhan), maka hal itu dapat ditangani dengan mengikuti alur prosedur sesuai dengan GSG Bab 5.3 Prosedur Penanganan Pelanggan.
19. Frontliner berkewajiban untuk memprofil bagasi yang diperiksa atau bagasi kabin yang akan dibawa ke dalam pesawat dan memproses dokumen penumpang. (yaitu, ID Pribadi, surat medis dan/atau visa, paspor untuk penumpang penerbangan internasional)
20. Bagasi kabin harus diberi label dengan tag bagasi kabin.
21. Prosedur khusus untuk *check-in* penumpang dan bagasi ATR72-600 adalah sebagai berikut:
 - a) Memberitahukan penumpang tentang batasan kabin.
 - b) Menawarkan kepada penumpang untuk menyimpan bagasi bawaannya di kompartemen.
 - c) Jika penumpang setuju, beri label pada bagasi mereka dan masukkan dengan benar ke dalam konveyor.
 - d) Jika penumpang tidak setuju, periksa bagasi mereka dan pastikan bahwa bagasi mereka memenuhi persyaratan dan sesuai dengan BTU untuk ATR72-600.

22. Frontliner harus menawarkan produk tambahan oleh Citilink (misalnya, Tempat duduk, makanan, dll.)
23. Petugas depan dan CSA mengeluarkan tiket naik pesawat dengan menjelaskan isi dari tiket (tiket dibawa penumpang); a) Nama penumpang; b) Nomor penerbangan; c) Pintu naik; d) Waktu naik; e) Nomor kursi; f) Informasi penting lainnya sambil menjelaskan, petugas depan dan CSA harus mencoret poin 24 b-d (nomor penerbangan, waktu naik, dan nomor pintu) di tiket dengan pena dan menyerahkannya kepada penumpang.
24. Tanyakan kepada pelanggan jika ada pertanyaan, dan pastikan penumpang telah benar-benar memahami informasi yang disampaikan oleh petugas depan.
25. Untuk penumpang penerbangan internasional, petugas depan harus mengarahkan penumpang ke *Customs Immigration Quarantine* (CIQ) karena perjalanan akan dilanjutkan ke pintu keberangkatan.
26. Jika kebutuhan penumpang sudah terpenuhi, arahkan penumpang untuk melanjutkan perjalanan mereka (misalnya, pintu keluar, pintu keberangkatan)
27. Berikan bantuan yang diperlukan sesuai dengan prosedur yang berlaku (membantu kursi roda dari atau ke pesawat, memprioritaskan proses check-in, menyerahkan bagasi, menangani di stasiun tujuan, dll.)
28. Petugas frontliner melakukan penutupan dengan mengucapkan terima kasih dan melakukan salam supergreen.

d) *Gate*

Saat proses digate di bandara, penumpang akan menjalani sejumlah kegiatan yang bertujuan untuk memastikan keamanan dan kesiapan sebelum naik pesawat. Salah satu kegiatan utama adalah pemeriksaan keamanan, di mana penumpang harus melewati pemeriksaan *X-ray* untuk barang bawaan mereka dan pemeriksaan detektor logam untuk diri mereka sendiri. Petugas keamanan juga akan memeriksa dokumen perjalanan dan *boarding pass*

penumpang untuk memastikan kecocokan. Setelah melewati pemeriksaan keamanan, penumpang kemudian menuju gerbang keberangkatan di mana mereka menunggu untuk naik pesawat. Di sini, pengumuman terkait boarding pass dan informasi terkait penerbangan akan disampaikan kepada penumpang. Petugas di gate juga akan memverifikasi *boarding pass* penumpang dan identitas diri sebelum mereka diizinkan untuk naik ke pesawat.

Selama proses di gate, penumpang juga dapat memanfaatkan fasilitas bandara seperti restoran, toko, dan area tunggu khusus. Beberapa bandara juga menawarkan fasilitas khusus seperti lounge penerbangan, di mana penumpang dapat bersantai dan menikmati makanan dan minuman ringan sambil menunggu waktu keberangkatan mereka. Selain itu, ada juga fasilitas seperti area pengisian daya perangkat elektronik dan akses Wi-Fi gratis untuk memenuhi kebutuhan penumpang yang terhubung secara digital.

Selain fasilitas penunjang yang diberikan pihak bandara yang telah disebutkan ada juga fasilitas yang disediakan oleh pihak maskapai berupa *Baggage Test Unit* (BTU) yang mana berfungsi untuk menimbang berat dan dimensi bagasi cabin. Bertujuan agar para penumpang dapat memeriksa barang bawaannya sesuai dengan peraturan yang telah diterapkan maskapai dengan bagasi cabin maksimal 1 per penumpang sesuai aturan berat dan dimensi yang bisa di test terlebih dulu melalui *Baggage Test Unit* (BTU) jika lebih dari satu atau tidak sesuai maka akan dilakukan sweeping bagasi dengan biaya Rp. 250.000/koli. Proses di gate juga merupakan waktu yang tepat bagi penumpang untuk memeriksa kembali informasi penerbangan mereka dan memastikan bahwa mereka siap untuk naik pesawat dengan nyaman.

Selama melaksanakan *on the job training* di unit ini, penulis juga mengamati banyaknya penumpang yang harus dilakukan *sweeping* bagasi, hal ini dilakukan untuk memperoleh waktu ground time yang lebih efisien dan penumpang diharuskan hanya membawa 1 tas bawaan untuk diletakkan di kompartemen pesawat.

e) *Lost and Found*

Lost and found di bandara, staf dan petugas bertanggung jawab untuk membantu penumpang dalam menghadapi permasalahan bagasi baik kehilangan barang-barang mereka selama perjalanan maupun kerusakan bagasi. Setiap bandara memiliki kantor *lost and found* yang bertugas mengumpulkan, menyimpan, dan mengelola barang-barang yang ditemukan di bandara atau di pesawat. Penumpang yang kehilangan barang dapat mengunjungi kantor *lost and found* untuk melaporkan kehilangan dan memberikan deskripsi barang yang hilang. Petugas *lost and found* akan mencatat laporan tersebut dan mencoba menemukan barang yang hilang dengan memeriksa daftar barang yang ditemukan sebelumnya.

Setelah menemukan barang yang hilang, petugas *lost and found* akan menghubungi pemiliknya menggunakan informasi kontak yang disediakan dalam laporan kehilangan. Penumpang dapat mengambil barang mereka di kantor *lost and found* dengan menyediakan bukti identitas dan memberikan deskripsi yang sesuai dengan barang yang hilang. Jika barang tidak segera ditemukan, penumpang juga dapat meninggalkan informasi kontak mereka sehingga mereka dapat dihubungi jika barang itu ditemukan di kemudian hari. Proses *lost and found* di bandara bertujuan untuk memberikan layanan yang efisien dan membantu penumpang mengatasi kehilangan barang mereka dengan semudah mungkin.

f) *Ground Handling*

Ground handling merupakan seperangkat layanan yang diselenggarakan untuk mendukung kelancaran operasional penerbangan, baik pada fase sebelum keberangkatan maupun setelah pesawat mendarat. Fungsi utama dari layanan ini mencakup sejumlah kegiatan penting, seperti penanganan bagasi, pelayanan kepada penumpang, serta penanganan terhadap pesawat. Unit *ground handling* memegang tanggung jawab utama dalam menjamin kelancaran dan keselamatan persiapan penerbangan, termasuk proses bongkar muat bagasi secara tepat waktu serta pengelolaan kargo dan penumpang agar dapat tiba di tujuan dengan aman. Di samping

itu, ground handling juga memiliki kewenangan dalam pengelolaan, pemeliharaan, dan perbaikan peralatan pendukung di darat, seperti kendaraan pengisian bahan bakar dan tangga pesawat, guna mendukung efisiensi dan keselamatan dalam proses operasional penerbangan.

Layanan *ground handling* juga mencakup dimensi penting terkait keamanan operasional di lingkungan bandara. Unit ini memiliki peranan strategis dalam menjamin keamanan kawasan operasional bandara serta penerapan prosedur keamanan sesuai dengan standar yang berlaku. Dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training (OJT)*, fungsi ground handling dioperasikan oleh PT. Garuda Indonesia, yang bekerja sama secara intensif dengan maskapai penerbangan, termasuk Citilink, guna memastikan bahwa setiap tahapan operasional penerbangan terlaksana secara efisien dan sesuai dengan ketentuan keselamatan yang telah ditetapkan.

Melalui pelaksanaan OJT, para peserta memperoleh pengalaman langsung mengenai berbagai aspek teknis di lapangan, mulai dari penanganan bagasi, layanan terhadap penumpang berkebutuhan khusus (*special passengers*), hingga prosedur penanganan terhadap pesawat udara. Dengan pelaksanaan tugas yang teliti dan penuh tanggung jawab, *ground handling* berkontribusi secara signifikan terhadap terciptanya perjalanan udara yang aman, nyaman, serta mendukung kelancaran operasional maskapai penerbangan secara keseluruhan.



Gambar 4.5 Kegiatan Ground Handling
Sumber : Dokumentasi Pribadi

4.2 Jadwal

Berikut merupakan jadwal *On the Job Training* yang dilaksanakan di PT. Citilink Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Halimperdanakusuma Jakarta dimulai dari tanggal 06 Mei 2025 s/d 04 Juli 2025 :

	23-May	24-May	25-May	26-May	27-May	28-May	29-May	30-May	31-May	01-Jun	02-Jun	03-Jun
RIDHA	P	P	S	S	L	L	S	S	S	S	L	L
JOKO	P	P	S	S	L	L	S	S	S	S	L	L
MICHAEL	P	P	S	S	L	L	S	S	S	S	L	L
RAMZY	S	S	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L
ALDI	S	S	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L
PUTRI	L	L	P	P	P	P	L	L	P	P	S	S
LUFI	L	L	P	P	P	P	L	L	P	P	S	S
NABILA	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	P	P
MIRZA	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	P	P
VEREL	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	P	P

	04-Jun	05-Jun	06-Jun	07-Jun	08-Jun	09-Jun	10-Jun	11-Jun	12-Jun	13-Jun	14-Jun	15-Jun
RIDHA	P	P	S	S	L	L	S	S	S	S	L	L
JOKO	P	P	S	S	L	L	S	S	S	S	L	L
MICHAEL	P	P	S	S	L	L	S	S	S	S	L	L
RAMZY	S	S	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L
ALDI	S	S	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L
PUTRI	L	L	P	P	P	P	L	L	P	P	S	S
LUFI	L	L	P	P	P	P	L	L	P	P	S	S
NABILA	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	P	P
MIRZA	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	P	P
VEREL	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	P	P

	16-Jun	17-Jun	18-Jun	19-Jun	20-Jun	21-Jun	22-Jun	23-Jun	24-Jun	25-Jun	26-Jun	27-Jun
RIDHA	P	P	S	S	L	L	S	S	S	S	L	L
JOKO	P	P	S	S	L	L	S	S	S	S	L	L
MICHAEL	P	P	S	S	L	L	S	S	S	S	L	L
RAMZY	S	S	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L
ALDI	S	S	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L
PUTRI	L	L	P	P	P	P	L	L	P	P	S	S
LUFI	L	L	P	P	P	P	L	L	P	P	S	S
NABILA	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	P	P
MIRZA	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	P	P
VEREL	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	P	P

	28-Jun	29-Jun	30-Jun	01-Jul	02-Jul	03-Jul	04-Jul
RIDHA	P	P	S	S	L	L	S
JOKO	P	P	S	S	L	L	S
MICHAEL	P	P	S	S	L	L	S
RAMZY	S	S	S	S	L	L	P
ALDI	S	S	S	S	L	L	P
PUTRI	L	L	P	P	P	P	L
LUFI	L	L	P	P	P	P	L
NABILA	L	L	P	P	S	S	L
MIRZA	L	L	P	P	S	S	L
VEREL	L	L	P	P	S	S	L

Gambar 4.6 Jadwal On the Job Training
Sumber : Dokumentasi Pribadi

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* yang di laksanakan di Bandar Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta, peneliti menemukan permasalahan di lapangan menunjukkan bahwa fasilitas *Flight Information Display System* (FIDS) di area ruang tunggu saat ini masih kurang interaktif dan jumlahnya belum memadai untuk menjangkau seluruh area. Saat ini, hanya terdapat tiga unit FIDS yang terpasang, sehingga informasi jadwal penerbangan tidak dapat diakses secara optimal oleh seluruh penumpang yang berada di ruang tunggu. Akibat keterbatasan tersebut, banyak penumpang harus berjalan ke bagian depan depan *gate* untuk memastikan jadwal keberangkatan mereka. Kondisi ini tidak hanya mengurangi kenyamanan penumpang, tetapi juga berpotensi menyebabkan keterlambatan dalam

mengakses informasi penting terkait perubahan jadwal penerbangan atau panggilan boarding. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi dan penambahan unit FIDS di beberapa titik strategis dalam ruang tunggu agar informasi penerbangan dapat tersebar secara merata dan mudah diakses oleh seluruh pengguna jasa bandara.



Gambar 4.7 Ruang Tunggu yang tidak terdapat FIDS
Sumber : Dokumentasi Pribadi

4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk mengatasi permasalahan kurang interaktif dan jumlah dari Flight Information Display System yang menyebabkan ketidakefisienan dalam penyampaian informasi kepada penumpang. Akibatnya, penumpang harus berjalan menuju area depan ruang tunggu untuk memastikan jadwal penerbangan mereka, yang dapat mengganggu kenyamanan serta kelancaran alur pergerakan penumpang.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, diperlukan beberapa langkah penyelesaian sebagai berikut:

1. Penambahan Unit FIDS

Disarankan agar dilakukan penambahan unit FIDS di titik-titik strategis dalam ruang tunggu, seperti dekat area boarding gate, area duduk utama, dan dekat food court atau layanan umum lainnya. Penambahan ini bertujuan agar informasi jadwal penerbangan dapat tersebar merata dan mudah diakses dari berbagai posisi (Dynamic Flight-Related Public Information Display, 1978)(Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebendaraudaraan Di Bandar Udara, 2023)

2. Peningkatan Interaktivitas Sistem

Perlu dilakukan pengembangan terhadap sistem FIDS agar lebih interaktif dan informatif, misalnya dengan menambahkan fitur touch screen, pilihan bahasa, serta integrasi dengan sistem informasi lainnya seperti boarding gate otomatis atau mobile flight tracker berbasis aplikasi bandara (Azali & Maulana, 2022).

3. Evaluasi dan Monitoring Berkala

Diperlukan evaluasi rutin terkait efektivitas penyebaran informasi oleh FIDS. Monitoring berkala akan membantu pihak pengelola bandara mengetahui titik-titik mana saja yang masih membutuhkan penambahan perangkat atau peningkatan kualitas tampilan informasi.

4. Sosialisasi kepada Penumpang

Selain peningkatan fisik, informasi penggunaan dan lokasi FIDS juga perlu disosialisasikan secara efektif melalui petunjuk visual, pengumuman suara, atau bantuan petugas informasi, agar penumpang dapat mengakses informasi tanpa kebingungan. (Irawan & Syaputra, 2024).

Dengan penerapan langkah-langkah tersebut, diharapkan penyampaian informasi kepada penumpang dapat berjalan lebih efektif, meningkatkan kenyamanan pengguna jasa bandara, serta mendukung kelancaran operasional bandar udara secara keseluruhan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan Permasalahan Bab 4

Berdasarkan pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta, dapat disimpulkan bahwa sistem informasi penerbangan, khususnya *Flight Information Display System* (FIDS), masih belum optimal dalam mendukung kenyamanan dan kebutuhan informasi penumpang. Jumlah perangkat FIDS yang terbatas, yakni hanya tiga unit di area ruang tunggu, belum mampu menjangkau seluruh area secara merata. Hal ini menyebabkan penumpang harus berpindah tempat untuk mendapatkan informasi jadwal penerbangan, yang berdampak pada menurunnya kualitas pelayanan dan potensi keterlambatan dalam merespons informasi penting. Oleh karena itu, dibutuhkan evaluasi menyeluruh serta penambahan unit FIDS di titik-titik strategis guna meningkatkan aksesibilitas informasi dan menunjang kualitas pelayanan di lingkungan bandara.

5.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan kegiatan *On the Job Training*, penulis menjadi lebih mengenal lingkungan kerja yang sesungguhnya, dikarenakan penulis sering melakukan praktek lapangan. Hal ini menjadikan penulis mendapatkan wawasan terhadap ilmu dan pengetahuan yang belum pernah didapat selama menjalani Pendidikan di Kampus. Disamping itu, penulis terdorong menjadi individu yang kompeten dan mampu bersaing karena selama melaksanakan *On the Job Training* mendapatkan sertifikat kompetensi sesuai Standar Nasional dan Internasional.

5.3 Saran Permasalahan Bab 4

Sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas pelayanan informasi di Bandar Udara Halim Perdanakusuma, disarankan agar pihak pengelola bandara melakukan penambahan unit *Flight Information Display System* (FIDS) di area ruang tunggu penumpang. Penempatan tambahan unit FIDS perlu dirancang secara strategis dengan mempertimbangkan distribusi arus penumpang agar informasi jadwal

penerbangan dapat diakses secara merata dan efisien oleh seluruh pengguna jasa bandara, tanpa harus berpindah tempat. Selain itu, tampilan FIDS juga sebaiknya dikembangkan agar lebih interaktif, informatif, dan mudah dipahami, dengan menambahkan fitur visual yang lebih jelas serta informasi real-time mengenai perubahan jadwal, panggilan boarding, maupun kondisi penerbangan lainnya. Diharapkan melalui langkah ini, tingkat kepuasan penumpang dapat meningkat serta potensi keterlambatan atau kebingungan dalam memperoleh informasi penerbangan dapat diminimalkan.

5.4 Saran Pelaksanaan OJT

Diharapkan agar pelaksanaan *On The Job Training* dapat dilaksanakan dengan rentang waktu yang lebih lama, agar para taruna lebih memahami lagi tugas dan kegiatan yang dilakukan dan agar taruna dapat menerapkan solusi dari permasalahan yang telah ditemukan oleh taruna. Taruna juga sebaiknya dibekali dengan matang sehingga sebelum melaksanakan OJT taruna mengetahui ruang lingkup mana saja yang nantinya akan dimasuki pada saat melaksanakan *On The Job Training*.

DAFTAR PUSTAKA

- Azali, F. I., & Maulana, A. D. (2022). Pengaruh Flight Information Display System Dalam Meningkatkan Silent Airport Di Terminal 3 Bandara Internasional Soekarno-Hatta. *Jurnal Studi Manajemen Dan Bisnis*. <https://doi.org/10.21107/jsmb.v9i1.15270>
- Buku Pedoman *On the Job Training* (OJT) MTU. Politeknik Penerbangan Surabaya. 2024.
- Damardjati, R. (2001). Tinjauan Perusahaan Penerbangan.
- Dynamic Flight-Related Public Information Display (1978). <https://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/FALP10-2018/9249.pdf>
- F.X Widadi, A. S. (2001). Maskapai Penerbangan, Tertundanya Penerbangan dan Penumpang.
- Ground Service Guidance. PT. Citilink Indonesia
- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2011). *Manual on the Regulation of Aeronautical Meteorological Services*. Doc 9985
- Irawan, S. O., & Syaputra, A. (2024). Penggunaan Flight Information Display System (FIDS) Untuk Menunjang Kelancaran Operasional Penerbangan di Bandar Udara Internasional Kualanamu Medan. *Journal of Education Transportation and Business*, 1(2), 220–238. <https://doi.org/10.57235/jetbus.v1i2.3517>
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (1985). SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (n.d.).
- Meilani, S. (2022). Studi Implementasi Flight Information Display System (FIDS) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya. *Jurnal Multidisiplin Madani*, 2(6), 2913-2930.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 30 Tahun 2021. Tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandaraudaraan Di Bandar Udara (2023). <https://peraturan.bpk.go.id/Download/342750/2023pmkemenhub041.pdf>
- Presiden Republik Indonesia. (2009). UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Vol. 2, Issue 5, p. 255).
- Wang, Y., Chen, Y., & Zhang, D. (2013). *Design and Implementation of Airport Flight Information Display System Based on Real-time Database*. *International Journal of Computer Applications*, 74(17), 25–30.

Zhang, W., & Li, H. (2015). *An Efficient Information Display System for Modern Airports*. *Journal of Transportation Technologies*, 5(3), 289–295.

Sumber Internet:

<https://citilink.co.id/>

<https://hubud.kemenhub.go.id/hbud/website/bandara/197>



LAMPIRAN

Lampiran A-1. Surat Pengantar *On The Job Training*

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN BADAN LAYANAN UMUM POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		
	Jl. Jemur Andayani I/73 Surabaya – 60236	Telepon : 031-8410871 031-8472936 Fax : 031-8490005	

Nomor : SM.106/2/3/Poltekbang.Sby/2025 Surabaya, 2 Mei 2025
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : Satu lembar
Hal : Pengantar On The Job Training II MTU Angkatan VIII

Yth. Head Of Talent Development & Culture Dept PT. Citilink Indonesia Kantor Cabang
Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma

Dengan hormat, mendasari Berita Acara Kesepakatan Kerja Sama Penyelenggaraan
Praktek Kerja Lapangan (PKL) Mahasiswa Politeknik Penerbangan Surabaya di PT.
Citilink Indonesia yang telah ditandatangani oleh Direktur Politeknik Penerbangan
Surabaya dan Plt. Direktur Human Capital PT. Citilink Indonesia tanggal 03 Maret 2025,
dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan On The Job Training (OJT) II Taruna/i
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik
Penerbangan Surabaya Periode Semester Genap Tahun Ajaran 2024/2025.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, berikut kami sampaikan nama Mahasiswa/i
peserta On The Job Training (OJT) yang akan dilaksanakan pada tanggal 06 Mei 2025 –
04 Juli 2025 sebagaimana terlampir. Demi kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut,
kami mohon kepada Bapak/Ibu Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Mahasiswa/i OJT
sebagai berikut:

- Penerbitan Pass Bandara dalam rangka kegiatan operasional di *Air Side* Bandara
(jika diperlukan);
- Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Rekening Pembimbing Supervisor
On The Job Training (OJT), dengan ketentuan 1 (satu) Supervisor OJT untuk 2 (dua)
Mahasiswa/i atau menyesuaikan kondisi di lapangan.

Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima
kasih.

Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya



Ahmad Bahrawi, S.E., M.T.
NIP. 198005172000121003

Tembusan :
Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara

"Luruskan Niat dan Ikhlas Dalam Bekerja (Luna & Ija)"



Lampiran : Surat Direktur Politeknik
Penerbangan Surabaya
Nomor : SM.203/132/Poltekbang.Sby/2025
Tanggal : 2 Mei 2025

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT) MAHASISWA/I
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA TAHUN 2025

PROGRAM STUDI : D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
ANGKATAN : VIII
SEMESTER : 6 (ENAM)

No	Nama Taruna	Lokasi OJT	Kompetensi	Waktu Pelaksanaan
1.	Aldi Prasetyo	PT. Citilink Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma	Reservasi, Ticketing, Tarif, Logistik, Ground Handling, Pengenalan FOO	06 Mei 2025 – 04 Juli 2025
2.	Muhammad Ridha			
3.	Syahrir Ramzy Mokoginta			
4.	Verel Joustika Abdul R			
5.	Nabilah Miranti Verdiana			
6.	Tria Reza Putri			
7.	Michael Sagoro			
8.	Wahyu Joko Triyono S			
9.	Lufi Afriana Fadillah			
10.	Mirza Fadholi Abror			

Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya



Ahmad Bahrawi, S.E., M.T.
NIP. 198005172000121003

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Besar Sertifikasi Elektronik (BSrE), Badan Siber dan Sandi Negara

Lampiran B-1. Dokumentasi *On the Job Training*

