

**PENTINGNYA ALAT PELINDUNG PENDENGARAN
(*EARMUFF*) BAGI PERSONEL RAMP HANDLING SAAT BERTUGAS
DI KAWASAN AIRSIDE DI BANDARA INTERNASIONAL JUANDA
PT LION AIR GROUP
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 23 Oktober – 31 Desember 2025**



Disusun Oleh:
ZIVANA SHOFI ALIA MARSANDA
NIT:30623049

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

**PENTINGNYA ALAT PELINDUNG PENDENGARAN
(*EARMUFF*) BAGI PERSONEL RAMP HANDLING SAAT BERTUGAS
DI KAWASAN AIRSIDE DI BANDARA INTERNASIONAL JUANDA
PT LION AIR GROUP
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 23 Oktober – 31 Desember 2025**



Disusun Oleh:
ZIVANA SHOFI ALIA MARSANDA
NIT:30623049

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

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA

PENTINGNYA ALAT PELINDUNG PENDENGAR (*EARMUFF*) BAGI PERSONEL RAMP HANDLING SAAT BERTUGAS DIKAWASAN AIRSIDE

Oleh:

Zivana Shofi Alia Marsanda

Nit. 30623049

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangn Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah diterima dan disahkan sebagai salah
Satu syarat penilaian *On the Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Supervisor OJT

APIK GINANJAR WALUYO

NIP. 148115

Dosen Pembimbing

LADY SILK MOONLIGHT,
S.Kom.,M.T

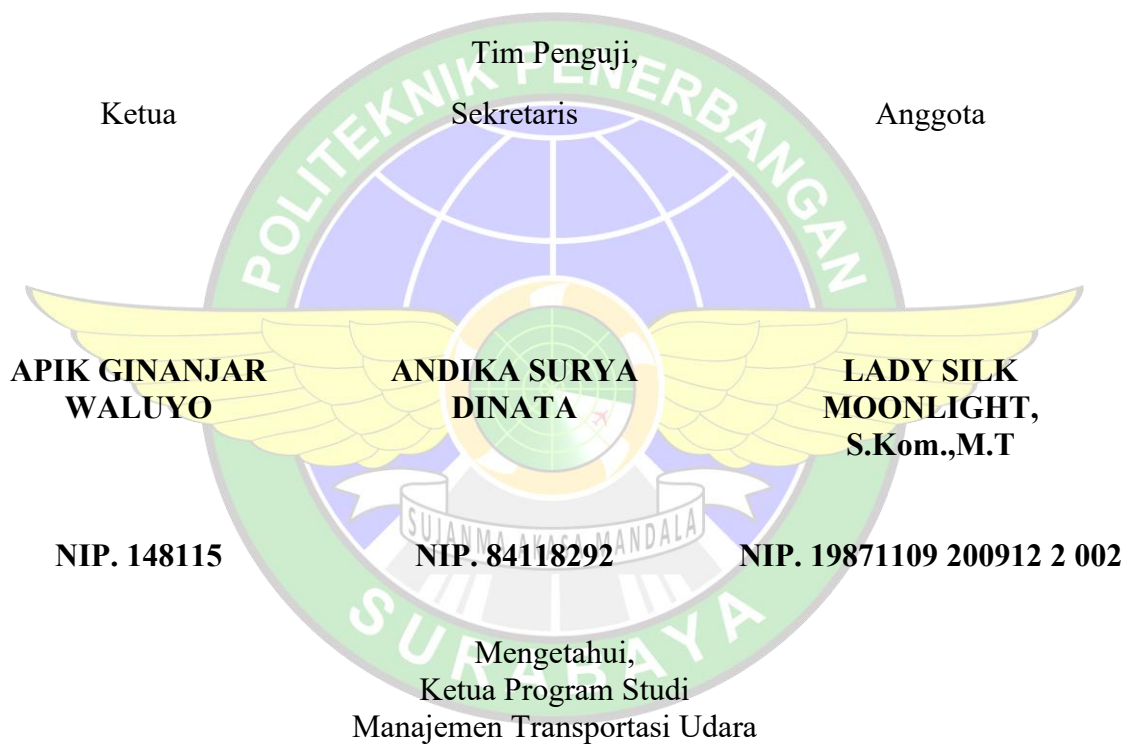
NIP. 19871109 200912 2 002

Mengetahui
Station, Manager PT Lion Air Group Juanda International Airport

YOGY GEMANANDA PRASETYA
NIP. 84064117

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 22 Desember 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*.



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

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karuniaNya, sehingga penulis dapat melaksanakan On The Job Training (OJT) yang telah dilaksanakan terhitung mulai dari tanggal 23 Oktober 2025 sampai dengan 31 Desember 2025 di PT Lion Air Group Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

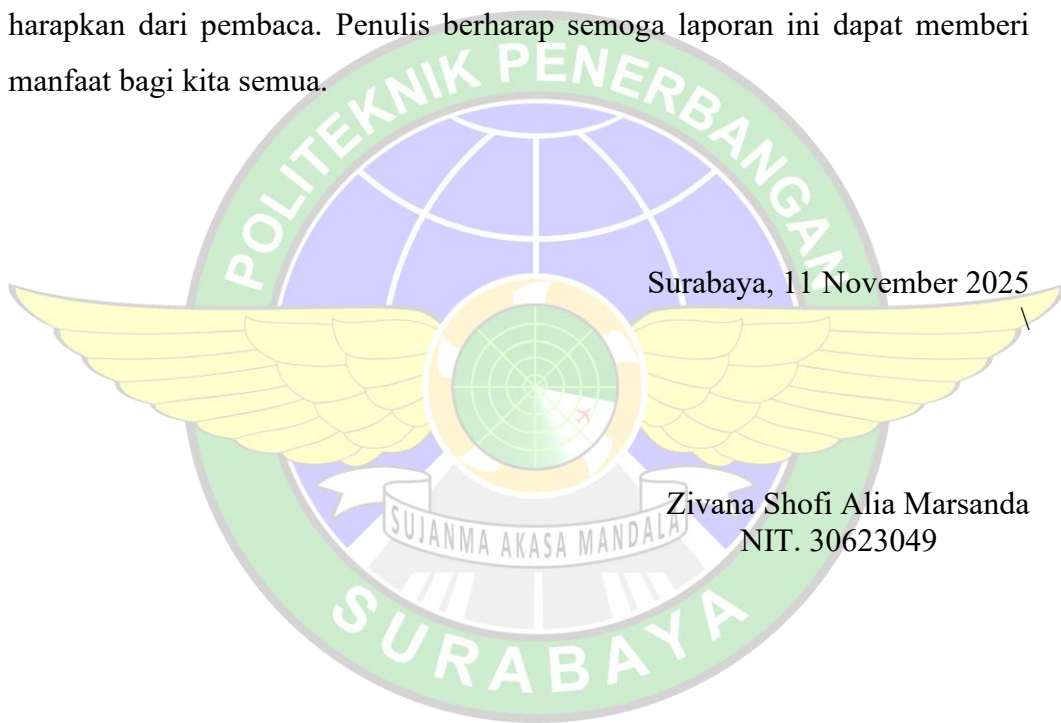
Praktek kerja lapangan atau On The Job Training ini adalah gambaran sesungguhnya kondisi kerja lapangan dan pengaplikasian langsung ilmu pengetahuan khususnya di bidang Manajemen Transportasi Udara yang telah didapatkan dan dipelajari selama mengikuti pendidikan di kelas maupun di laboratorium secara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

The Job Training ini juga dilaksanakan sebagai bagian dari persyaratan kelulusan pada program pendidikan D3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan. 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 sesuai dengan waktu yang ditentukan.
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S. Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya dan selaku Pembimbing *On The Job Training* (OJT).
4. Yogy Gemananda Prasetya, selaku *Station Manager* PT Lion Air Group Juanda International Airport.
5. Teman-teman taruna On The Job Training (OJT) di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

6. Dan semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu dan memberi semangat kepada penulis demi lancarnya penulisan laporan OJT ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan Praktek Kerja Lapangan atau *On The Job Training* (OJT) ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.



DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	7
DAFTAR GAMBAR.....	9
DAFTAR TABEL	10
BAB 1	11
PENDAHULUAN	11
1.1 Latar Belakang	11
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	12
BAB 2	15
PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT).....	15
2.1 Sejarah Singkat PT Lion Air Group.....	15
2.2 Data Umum.....	16
2.2.1 Indikator Lokasi Operasional.....	16
2.2.2 Data Umum PT Lion Air Group	18
2.2.3 Highlight Perkembangan PT Lion Air Group	19
2.2.4 Logo PT Lion Air Group.....	22
2.3 Struktur Organisasi.....	23
BAB 3	25
PELAKSANAAN OJT	25
3.1 Tinjauan Teori	25
3.1.1. Bandar Udara	25
3.1.2. Sisi Udara (<i>Airside</i>).....	26
3.1.3. Definisi Alat Pelindung	27
3.1.4. Dampak Penggunaan Earmuff.....	28
3.1.5 Manajemen Risiko Penggunaan Earmuff.....	29
3.2 Ruang Lingkup Pelaksanaan On The Job Training.....	30
3.2.1 Flight Operation Officer (FOO)	30
3.2.2 <i>Departemen Control</i> (DEPCO).....	32
3.2.3 Ramp.....	33
3.3 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	34
3.3.1 Tempat Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	34

3.4 Permasalahan	34
3.5 Penyelesaian Masalah	36
BAB 4	39
PENUTUP	39
4.1 Kesimpulan	39
4.2 Saran	39
DAFTAR PUSTAKA	40
DAFTAR LAMPIRAN	41



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

14

Gambar 2. 2 Logo PT Lion Air Group

18

Gambar 2. 3 Struktur Organisasi PT Lion Air Group

19

Gambar 3. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT Bulan Oktober 2025

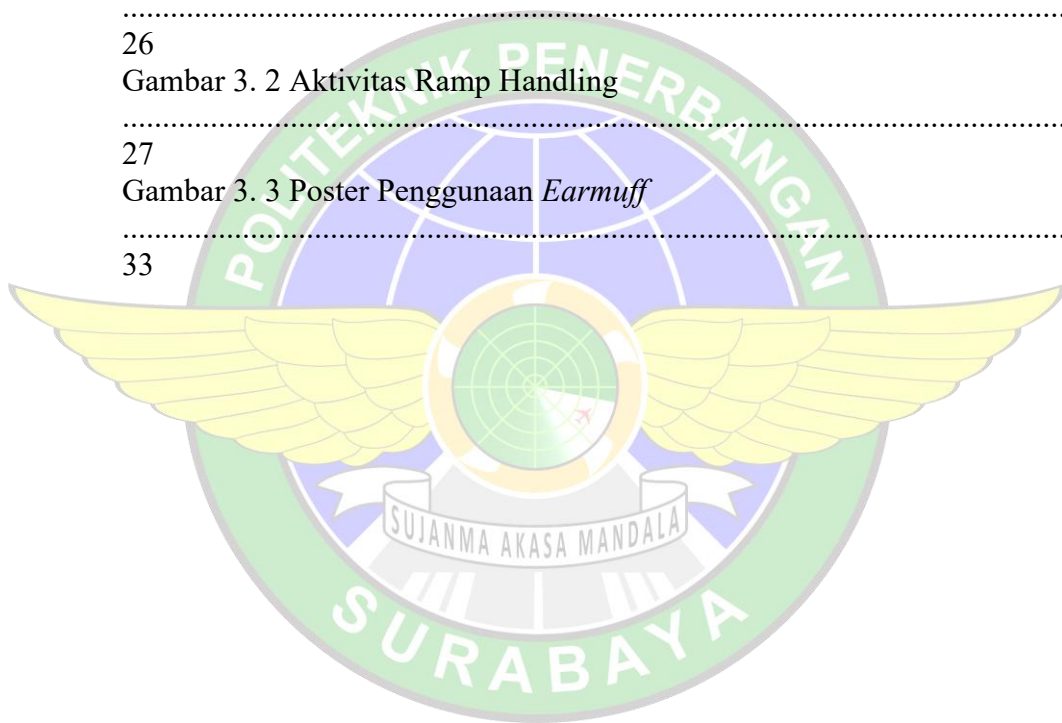
26

Gambar 3. 2 Aktivitas Ramp Handling

27

Gambar 3. 3 Poster Penggunaan *Earmuff*

33



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum PT Lion Air Group.....	15
Tabel 2. 2 <i>Highlight</i> Perkembangan PT Lion Air Group.....	16



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan saat ini disebabkan oleh peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara. Beberapa alasan konsumen memilih jasa transportasi udara, antarlain untuk kepentingan bisnis, pekerjaan, pariwisata, dan lain-lain. Dilihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan terdapat dua bentuk kegiatan penerbangan, yaitu penerbangan komersial dan penerbangan non komersial. Penerbangan yang dikhususkan untuk perniagaan merupakan bentuk layanan yang mengenakan biaya bagi penggunaanya. Sehingga, jaminan keselamatan merupakan faktor utama yang harus dipenuhi oleh semua *stakeholder* dan personel yang ada di bandar udara.

Sehingga untuk memastikan keamanan dan keselamatan suatu penerbangan, pemerintah menyusun regulasi untuk mewajibkan setiap personel dan operator untuk memiliki lisensi dan kompetensi yang sesuai dengan operasional di lapangan. Dan untuk itu, melalui Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Kementerian Perhubungan mendirikan beberapa lembaga pendidikan vokasi yang berfokus di bidang transportasi udara untuk mencetak lulusan dan personel yang sesuai dengan kebutuhan lapangan. Proses pendidikan dan pelatihan sendiri umumnya dibagi menjadi dua tipe, yaitu kegiatan belajar dalam ruangan dan pelatihan yang dilaksanakan langsung di lokasi kerja atau yang biasa dikenal sebagai *On The Job Training*.

On The Job Training (OJT) adalah proses memperkenalkan peserta diklat dan taruna untuk menyesuaikan diri di lingkungan/tempat kerja yang sesungguhnya sebagai sarana motivasi dan kreativitas individu. Hal ini didasari karena proses pelatihan vokasi seharusnya tidak hanya dilaksanakan di dalam ruang kelas, namun peserta diklat harus diberi kesempatan untuk menerapkan pengetahuan serta keterampilan pada lingkungan kerja dan kondisi dilapangan. Peserta diklat dituntut untuk dapat mengimplementasikan pengetahuan dan keterampilan yang dimiliki selama mengikuti perkuliahan di ruang kelas, baik

kemampuan teoritis maupun praktek kedalam situasi sesungguhnya, sehingga kualitas lulusan lembaga bisa sesuai dengan permintaan dunia kerja.

Dengan adanya program *training* di lapangan kerja, diharapkan para peserta diklat dapat menerapkan ilmu pengetahuan, dan mengembangkan daya pikir serta penalaran untuk menyelesaikan permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul pada saat pelaksanaan *On The Job Training* di bandar udara. Pelaksanaan *On The Job Training* dari program studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara difungsikan untuk membangun kemampuan taruna saat menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dalam melaksanakan tugas pemberian layanan. Pada saat proses *training* berlangsung peserta diklat akan memperoleh bimbingan dan pengawasan dari senior atau atasan yang lebih berpengalaman, untuk memastikan kesesuaian standar pelaksanaan operasi.

Melalui *On The Job Training* (OJT) juga para peserta diklat atau taruna dapat menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori yang dilaksanakan didalam kelas atau laboratorium, serta menyelesaikan segala masalah yang ada di lapangan. *On The Job Training* merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan taruna Manajemen Transportasi Udara sebagai lulusan yang handal, berkompeten dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan operasi bandar udara. Sehingga pada saat di lingkungan pekerjaan nanti taruna mampu menerapkan pengalaman pada unit instansi atau organisasi yang telah ditetapkan.

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

1.2.1 Maksud Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Tujuan pelaksanaan *On The Job Training* dari jurusan D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir proses pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut:

1. Agar peserta diklat/taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja nyata;
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi

di lingkup nasional dan internasional;

3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan);
4. Menjadikan lulusan taruna Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara sebagai lulusan yang terampil, serta memiliki integritas dan etos kerja yang tinggi;
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).
6. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional;

Adapun agar setiap taruna mempunyai keahlian dan keterampilan saat melakukan pekerjaan penunjang pada manajemen transportasi udara itu sendiri.

Adapun rincian dari tujuan adalah sebagai berikut :

1. Memiliki wawasan organisasi pada satuan kerja organisasi masing-masing;
2. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandar udara lokasi *On The Job Training* (OJT) terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, keamanan penerbangan, dan kargo;
3. Agar peserta diklat/taruna mengetahui keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu lingkungan tempat pelaksanaan *On The Job Training* di Bandar Udara;
4. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar;
5. Agar peserta diklat mampu mengetahui permasalahan masing-masing unit operasional bandar udara selama beroperasi serta cara untuk penyelesaian dari suatu masalah.

1.2.2 Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) adalah

sebagai berikut :

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



BAB 2

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Singkat PT Lion Air Group

PT Lion Air Group didirikan oleh Rusdi Kirana bersama dengan kakaknya, yaitu Kusnan Kirana pada 19 Oktober 1999 dan beroperasi pada tanggal 30 Juni 2000. Perusahaan ini bergerak dalam industri penerbangan dengan menyediakan alat transportasi udara. Berkantor pusat di Lion Air Tower, Jalan Gajah Mada No. 7, Jakarta Pusat. Maskapai pertama Perusahaan penerbangan swasta ini, yaitu mulai beroperasinya Lion Air dengan melayani rute penerbangan domestik maupun internasional berkonsep *Low Cost Carrier Airlines* (LCC) dari Lion Air Group. Seiring dengan berjalannya waktu dan melihat banyaknya kebutuhan Masyarakat untuk berpergian dengan jarak singkat atau terbang dari dan menuju kota perintis, maka Perusahaan ini mendirikan Wings Air yang bertujuan untuk menghubungkan penumpang dari satu kota menuju kota lainnya dengan jarak singkat.

Perkembangan teknologi mampu merubah gaya hidup, penghasilan, maupun daya beli yang dimiliki oleh Masyarakat sehingga PT Lion Air Group ikut berkembang dengan mendirikan maskapai penerbangan yang menyediakan pelayanan full service seperti tersedianya *in flight entertainment*, *in flight meals*, dan fasilitas kenyamanan premium, yaitu Batik Air. Melihat terbukannya peluang untuk melebarkan sayap bersama industri penerbangan di negara tetangga, Rusdi Kirana mulai berekspansi bisnisnya ke negeri Jiran, Malaysia dengan melakukan kerja sama bersama *National Aerospace and Defence Industries Sdn Bhd* (Nadi), PT Lion Air Group membuka Malindo Airways pada tahun 2013. Di tahun yang sama, kerja sama lainnya dilakukan oleh perusahaan ini dengan beberapa mitra di Bangkok untuk membuka Thai Lion Air.

Dengan memiliki masing-masing kode penerbangan, yaitu kode penerbangan untuk Lion Air adalah JT, Wings Air adalah IW, Batik Air adalah ID, Super Air Jet adalah IU, Malindo adalah OD, dan Thai Lion Air adalah SL mampu membuat maskapai dibawah naungan PT Lion Air Group ini melayani penerbangan

domestik hingga internasional. Perusahaan swasta yang melayani lebih dari 245.547 *flights* sepanjang dua kuartal (Januari- Agustus) ini memiliki beberapa jenis pesawat yang jumlahnya tidak sedikit.

Sebagai salah satu perusahaan penerbangan swasta terbesar di Indonesia, PT Lion Air Group telah mencatat tingginya volume operasional penerbangan. Maka dari itu PT Lion Air Group menggambarkan besarnya kebutuhan armada yang harus dikelola, untuk mendukung mobilitas penumpang yang terus meningkat PT Lion Air Group mengoperasikan berbagai jenis pesawat yang jumlahnya sangat signifikan, baik untuk rute jarak pendek, menengah, maupun jarak jauh. Armada tersebut terdiri dari pesawat berjenis turboprop, narrow-body hingga wide-body yang dioperasikan sesuai kebutuhan masing-masing maskapai. Dengan keberagaman armada tersebut PT Lion Air Group dapat mempertahankan stabilitas operasional, meningkatkan efisiensi serta memperluas jaringan penerbangan ke berbagai wilayah.

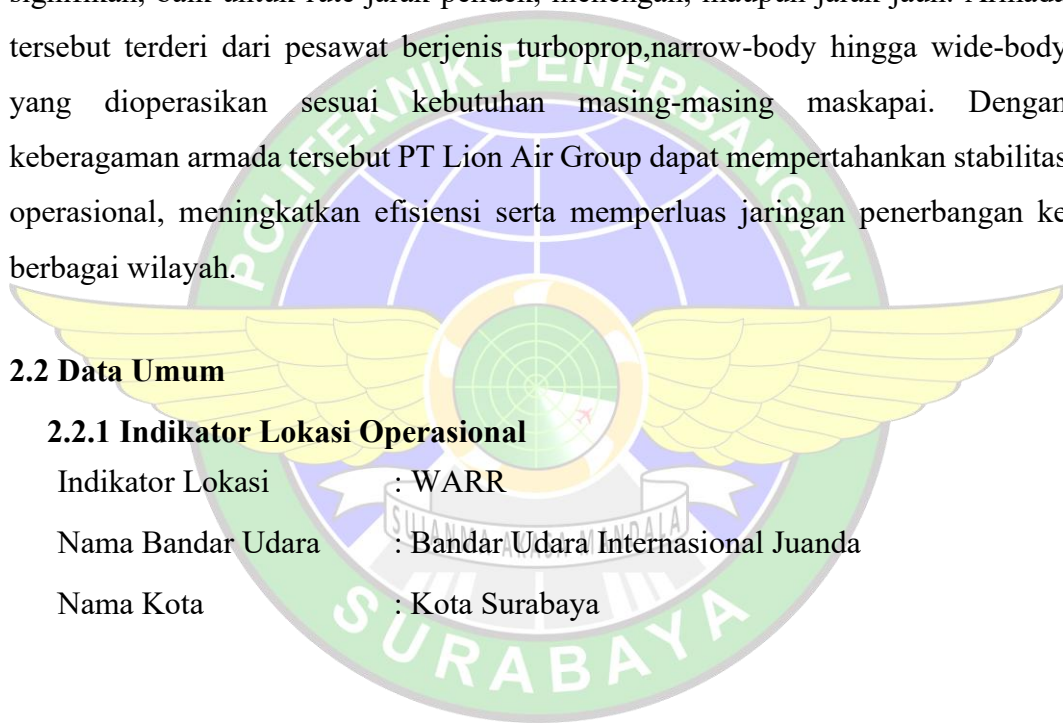
2.2 Data Umum

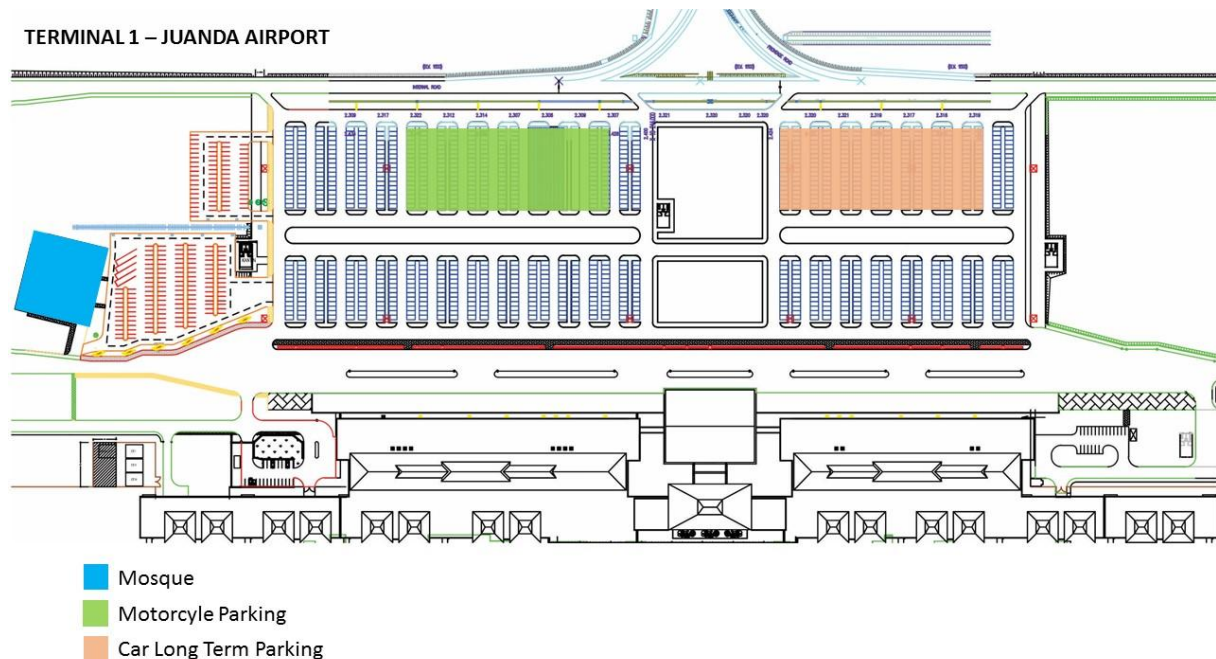
2.2.1 Indikator Lokasi Operasional

Indikator Lokasi : WARR

Nama Bandar Udara : Bandar Udara Internasional Juanda

Nama Kota : Kota Surabaya





Gambar 2.1 *Layout* Bandar Udara Internasional Juanda

Lion Air Group melayani berbagai penerbangan dari dan menuju Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya (SUB) melalui Terminal 1, yang merupakan terminal utama untuk seluruh penerbangan domestik maskapai Lion Air (JT), Wings Air (IW), dan sebagian Batik Air (ID). Terminal 1 menjadi pusat aktivitas operasional Lion Air Group di Bandara Juanda, mencakup proses keberangkatan dan kedatangan pesawat yang melayani rute menuju berbagai kota besar dan menengah di Indonesia seperti Jakarta, Medan, Balikpapan, Makassar, Denpasar, Lombok, Banjarmasin, dan sejumlah kota penting lainnya.

Operasional di terminal ini dimulai dari kegiatan pelayanan penumpang di area check-in counter, pemeriksaan keamanan (security screening), verifikasi dokumen perjalanan, hingga proses boarding sesuai gate yang telah ditetapkan oleh otoritas bandara. Selain itu, penumpang yang tiba juga dilayani melalui area kedatangan yang terintegrasi dengan fasilitas pengambilan bagasi untuk memastikan kelancaran proses bagasi tercatat.

Pada sisi airside, operasional Lion Air Group didukung oleh berbagai unit kerja seperti ground staff, ramp handling, dan Apron Movement Control (AMC)

yang memiliki tanggung jawab dalam memastikan kelancaran pergerakan pesawat serta pelayanan ground handling. Kegiatan yang dilakukan mencakup penanganan bagasi, proses loading dan unloading pesawat, pengaturan peralatan ground support (GSE), hingga koordinasi pergerakan pesawat pada apron mulai dari saat pesawat parkir, proses turnaround, hingga pushback dan taxi-out. Petugas AMC berperan penting dalam mengatur pergerakan pesawat di apron agar tetap aman dan efisien, sementara petugas ramp memastikan seluruh prosedur operasi di darat berjalan sesuai standar keselamatan penerbangan yang berlaku. Secara keseluruhan, operasional Lion Air Group di Terminal 1 Bandara Juanda melibatkan koordinasi yang ketat antarunit untuk memberikan pelayanan terbaik kepada penumpang sekaligus menjaga aspek keamanan dan keselamatan penerbangan.

2.2.2 Data Umum PT Lion Air Group

Tabel 2.1 Data Umum PT Lion Air Group Indonesia

Data	Informasi
Nama Perusahaan	PT Lion Air Group
Tahun Didirikan	Tahun 2000
Dasar Hukum Pendirian	Pendirian PT Lion Air Group, yang secara hukum berinduk pada perusahaan PT Lion Mentari Airlines, didasarkan pada akta pendirian perusahaan yang dibuat di hadapan notaris dan telah memperoleh pengesahan resmi dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. Pengesahan ini menjadi dasar legal yang menetapkan bahwa PT Lion Mentari Airlines berdiri sebagai badan usaha yang sah di Indonesia. Selain akta pendirian, dasar hukum operasional maskapai ini diperkuat melalui penerbitan Izin Usaha Angkutan Udara Berjadwal oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, yang tertera dalam keputusan KEP/267/XI/1999. Izin tersebut memberikan kewenangan kepada Lion Air untuk menjalankan kegiatan penerbangan komersial secara reguler. Selain itu, pernyataan resmi perusahaan juga menegaskan bahwa kepemilikan dan struktur pendirian Lion Air sepenuhnya mengikuti ketentuan hukum Indonesia, dengan seluruh pemegang saham dan jajaran pendiri merupakan warga negara Indonesia. Dengan kombinasi akta pendirian yang sah, pengesahan dari Kemenkumham, serta izin usaha dari otoritas penerbangan sipil, PT Lion Air Group

	memiliki landasan hukum yang kuat untuk beroperasi sebagai salah satu grup maskapai terbesar di Indonesia.
Jenis Maskapai	Maskapai Penerbangan Berbiaya Rendah (<i>Low Cost Carrier</i> - LCC)
Kode IATA	• JT • ID • IU • IW • SL
Jumlah Armada	• B739 : 30 unit • B738 : 15 unit • A330 : 8 unit • A320 : 45 unit • ATR : 73 unit
Jumlah rute	Lebih dari 50 kota tujuan di 15 negara (Jakarta, Surabaya, Denpasar, Batam, Bandung, Banjarmasin, Balikpapan, Yogyakarta, Medan, Palembang, Padang, Palu, Makassar, Lombok, Kupang, Pekanbaru, Semarang, Tanjung Pandan, Solo, Palangkaraya, Gorontalo, Samarinda, Papua serta rute internasional ke Thailand, Malaysia, Singapura, Kamboja, Myanmar, Vietnam, India, Pakistan, Arab Saudi.
Bidang Usaha	Jasa Angkutan Udara Niaga
Slogan	<i>"We Make People Fly"</i>
Website Resmi	https://www.lionair.co.id

2.2.3 Highlight Perkembangan PT Lion Air Group

Sejak didirikan pada tahun 1999, PT Lion Air Group telah menunjukkan perkembangan yang pesat dan menjadi salah satu grup maskapai terbesar di Indonesia. Pertumbuhan ini terlihat dari ekspansi jaringan rutenya yang mencakup ratusan kota di seluruh Indonesia serta beberapa destinasi internasional, termasuk Malaysia, Singapura, Thailand, dan Arab Saudi. Lion Air Group juga berhasil memperkuat pangsa pasarnya, dengan menguasai sebagian besar penerbangan domestik di Tanah Air. Untuk mendukung pertumbuhan tersebut, grup ini terus melakukan pembaruan armada, termasuk pengadaan pesawat modern seperti Airbus A330-900NEO untuk memperluas kemampuan layanan jarak jauh, sekaligus menambah jumlah pesawat narrow-body untuk rute domestik dan regional. Selain itu, Lion Air Group memperluas

segmen pelayanannya dengan menghadirkan maskapai berbiaya rendah seperti Wings Air dan Super Air Jet, serta maskapai layanan penuh Batik Air, sehingga dapat melayani berbagai jenis penumpang. Strategi ini diperkuat dengan upaya branding dan pengakuan internasional, yang menjadikan Lion Air Group dikenal tidak hanya karena jumlah armadanya, tetapi juga kualitas layanan dan jaringan yang luas.

Tabel 2.2 Highlight Perkembangan PT Lion Air Group

Tahun	Highlight
2000	Sejak penerbangan perdananya pada 30 Juni 2000 dengan rute Jakarta–Pontianak, Lion Air (anak usaha utama Lion Air Group) tumbuh pesat menjadi salah satu maskapai terbesar di Indonesia, memanfaatkan momentum deregulasi penerbangan di era awal 2000-an. Dalam beberapa tahun awal, Lion Air menambah armadanya dan memperluas jangkauan rute hingga ke pasar internasional.
2001	Tahun 2001 menandai fase penting bagi Lion Air dalam membangun reputasi sebagai maskapai berbiaya rendah (LCC) yang dapat bersaing di pasar domestik.
2002	Pada tahun 2002, Lion Air mulai melakukan langkah-langkah internasional dengan membuka rute pertama ke luar negeri, yakni Jakarta–Singapura. Ini menandai awal ekspansi global Lion Air Group, meskipun fokus utama masih pada pasar domestik. Selain itu, maskapai terus memperkuat armada dengan menambah pesawat sewaan dari lessor internasional dan menata operasional penerbangan agar lebih efisien.
2003	Pada tahun 2003, Lion Air Group mendirikan Wings Air sebagai maskapai regional berbiaya rendah. Wings Air dirancang khusus untuk melayani rute jarak pendek,

	termasuk penerbangan ke kota-kota kecil dan daerah terpencil di Indonesia. Langkah ini menjadi strategi Lion Air Group untuk memperluas jaringan rute domestik sekaligus mengisi ceruk pasar yang tidak terlayani oleh pesawat jet Lion Air.
2012	Pada tahun 2012, Lion Air Group mengambil langkah penting untuk masuk ke pasar layanan penuh (<i>full-service carrier</i>) dengan mendirikan Batik Air. Maskapai ini ditujukan untuk penumpang yang menginginkan pengalaman terbang lebih nyaman, termasuk layanan premium, makanan di pesawat, dan kabin kelas bisnis di beberapa rute.
2013	Batik Air mulai operasional resmi pada tahun 2013, dengan rute-rute domestik menggunakan pesawat Boeing 737-900ER dua kelas. Tahun ini menandai ekspansi grup ke layanan premium, sekaligus memperkuat posisi Lion Air Group sebagai konglomerat penerbangan yang melayani berbagai segmen penumpang.
2020	Tahun 2020 menjadi tahun yang penuh tantangan bagi Lion Air Group akibat pandemi COVID-19, yang secara drastis memengaruhi industri penerbangan global dan domestik. Selama periode ini, operasional penerbangan mengalami penurunan signifikan karena pembatasan perjalanan, penurunan jumlah penumpang, dan protokol kesehatan yang ketat
2023	Lion Air Group kembali meningkatkan frekuensi penerbangan, menambah rute domestik dan internasional, serta mengoptimalkan penggunaan armada yang ada. Selain itu, grup terus menekankan strategi ekspansi, peningkatan kualitas layanan, dan diversifikasi segmen

	pasar, termasuk layanan penerbangan khusus seperti jamaah haji dan rute musiman, sehingga memperkuat posisinya sebagai salah satu pemain utama dalam industri penerbangan di Indonesia.
--	--

2.2.4 Logo PT Lion Air Group



Gambar 2.2 Logo PT Lion Air Group

Filosofi dari logo tersebut adalah singa yang menggambarkan semangat dan keberanian. Pada saat itu *founder of* Lion Air Group, Rusdi Kirana memiliki bisnis *tour and travel* kemudian memiliki keberanian dan semangat yang kuat untuk mendirikan bisnis maskapai penerbangan bersama saudaranya. Sayap yang memiliki arti jenis usaha yang dijalankan, yaitu bisnis transportasi udara. Terakhir adalah matahari yang merupakan gambaran dari suatu hal yang menjadi kebutuhan manusia. Dengan semangat dan keberanian yang dimiliki perusahaan yang bergerak dalam bidang transportasi udara hadir untuk memenuhi kebutuhan manusia.

2.2.1 Visi dan Misi PT Lion Air Group

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

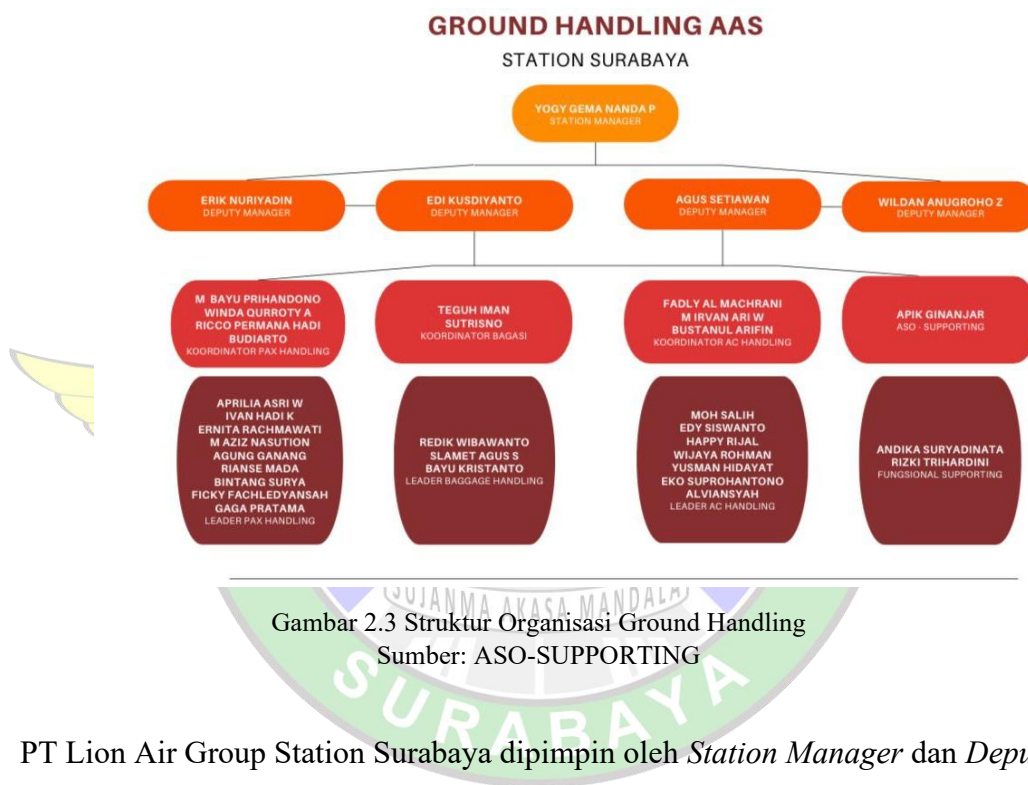
Misi : Dalam mewujudkan visi yang dimiliki, misi dari PT Lion Air Group adalah sebagai berikut.

1. Menjadi perusahaan penerbangan nasional yang tumbuh dan

berkembang;

2. Menyediakan alat transportasi udara;
3. Melakukan standarisasi operasional;
4. Meningkatkan jangkauan pelayanan dan menjadi perusahaan swasta nasional yang terdepan dalam inovasi, efisiensi serta profesionalisme.

2.3 Struktur Organisasi



PT Lion Air Group Station Surabaya dipimpin oleh *Station Manager* dan *Deputy Manager*. Tugas dan tanggung jawab dari masing-masing jabatan adalah sebagai berikut:

1. Station Manager

Tugas dan wewenang:

- 1) Melakukan koordinasi dengan pihak bandara dan *steakholder*;
- 2) Mengawasi penerapan standar keselamatan dan keamanan serta memastikan semua kegiatan di apron dan terminal berjalan aman;

- 3) Mengatur, mengawasi, dan mengevaluasi kinerja seluruh staf station, termasuk penjadwalan, pembinaan, pelatihan dan tindakan disiplin.
- 4) Mengambil keputusan operasional penting saat terjadi irregularities seperti *delay*, *cancellation*, *divert* dan *overbooking*;
- 5) Menjadi perwakilan resmi PT Lion Air Group dalam rapat koordinasi *safety meeting*, AOC meeting dan hubungan eksternal lainnya.

2. Deputy Manager

Tugas dan wewenang;

- 1) Mendukung dan menggantikan peran *Station Manager* dalam seluruh aspek operasional ketika *Station Manager* tidak berada ditempat;
- 2) Mengawasi pelaksanaan operasional harian termasuk proses *check-in*, *boarding*, *baggage handling*, *ramp handling*, dan *load control* agar sesuai SOP;
- 3) Melakukan monitoring langsung di lapangan untuk memastikan standar keselamatan dan keamanan diterapkan oleh seluruh staf;
- 4) Mengkoordinasikan dan memimpin briefing operasional pada setiap jam kerja untuk memastikan informasi operasional tersampaikan dengan benar;
- 5) Membina, mengawasi, dan mengevaluasi kinerja staf.

BAB 3

PELAKSANAAN OJT

3.1 Tinjauan Teori

3.1.1. Bandar Udara

Bandar Udara merupakan salah satu infrastruktur transportasi paling penting dalam sistem jaringan transportasi udara, yang tidak hanya berfungsi sebagai tempat pendaratan dan lepas landas pesawat, tetapi juga menjadi simpul utama aktivitas penumpang dan logistik. Menurut International Civil Aviation Organization Tahun 2020, Bandar Udara adalah suatu kawasan yang ditetapkan di daratan atau perairan yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti landasan pacu, terminal penumpang, serta instalasi navigasi penerbangan, yang digunakan secara keseluruhan atau sebagian untuk pergerakan pesawat udara. Dalam konteks hukum nasional Indonesia, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan Bandar Udara sebagai kawasan dengan batas-batas tertentu yang digunakan untuk pendaratan, lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta dilengkapi dengan berbagai fasilitas pendukung keselamatan dan keamanan penerbangan.

Pada PM 39 Tahun 2014 mengenai Kriteria Klasifikasi Organisasi Unit Penyelenggara Bandar Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menjelaskan pada pasal 21 Klasifikasi organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara terdiri atas:

- a. Bandar Udara Kelas I Utama;
- b. Bandar Udara Kelas I;
- c. Bandar Udara Kelas II; dan
- d. Bandar Udara Kelas III.

Sebagai salah satu unsur penyelenggara penerbangan Bandar Udara mempunyai peran strategis dan penting dengan tujuan yang dibangun oleh negara dan dijalankan pemerintah untuk penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan berdayaguna, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak dan

penunjang pembangunan nasional. Sebagai salah satu gerbang masuknya seseorang ataupun barang ke sebuah negara, bandar udara memiliki peran dalam upaya guna menyelaraskan pembangunan nasional dan daerah setempat yang dijadikan lokasi dari kegiatan di Bandar Udara tersebut.

3.1.2. Sisi Udara (*Airside*)

. Sisi udara atau *airside* merupakan kawasan operasional bandara yang berada di luar terminal dan hanya dapat dimasuki oleh personel yang memiliki izin resmi. Area ini menjadi pusat seluruh aktivitas yang terhubung langsung dengan pergerakan pesawat udara, sehingga setiap proses di dalamnya harus dilakukan dengan tingkat pengawasan dan disiplin yang sangat tinggi. *Airside* mencakup berbagai elemen seperti *runway*, *taxiway*, *apron*, hingga fasilitas navigasi dan keselamatan penerbangan yang mendukung kelancaran operasi pesawat

Pada bagian *runway*, pesawat melakukan aktivitas lepas landas dan pendaratan. *Runway* merupakan area dengan level keselamatan tertinggi di bandara, sehingga aksesnya sangat dibatasi. Setiap pergerakan di *runway* harus terkoordinasi secara presisi dengan *Air Traffic Control* (ATC), karena sedikit saja gangguan dapat berpotensi menghambat jadwal penerbangan atau memicu situasi berbahaya. Selain itu, *runway* dilengkapi dengan lampu pemandu, marka garis khusus, dan alat navigasi yang dirancang untuk mendukung operasi penerbangan di segala kondisi cuaca.

Sementara itu, *taxiway* berfungsi sebagai jalur penghubung antara *runway* dengan *apron*. Di area ini pesawat melakukan perpindahan posisi sebelum atau sesudah penerbangan. Petugas di lapangan wajib memastikan *taxiway* bebas dari hambatan apa pun, termasuk kendaraan operasional, perlengkapan ground support, ataupun benda asing yang dapat menimbulkan *Foreign Object Debris* (FOD). Kelancaran di *taxiway* sangat dipengaruhi oleh koordinasi antara petugas *apron*, *air traffic control* (ATC), serta *ground crew*.

Area *apron* merupakan lokasi paling sibuk di sisi udara karena menjadi tempat pesawat berhenti untuk melakukan berbagai bentuk pelayanan darat.

Kegiatan seperti marshalling pesawat, pengaturan parkir, penurunan dan pengangkutan bagasi, pengisian bahan bakar, penyediaan makanan, hingga penanganan penumpang berlangsung di sini. Setiap personel yang bekerja di apron harus memahami standar prosedur operasi (SOP) yang berlaku, menggunakan APD seperti rompi *reflektif* dan *hearing protection*, serta menjaga jarak aman dari area berbahaya seperti *ingestion zone* dan *jet blast*. Selain itu, area *flight operations services* (FLOPS) adalah pusat koordinasi operasional maskapai yang berhubungan langsung dengan kegiatan *airside*. Divisi ini bekerja untuk memastikan bahwa setiap penerbangan dapat berjalan sesuai waktu, sesuai prosedur, dan memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan.

3.1.3. Definisi Alat Pelindung

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pasal 219, yang menyatakan bahwa "Setiap badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan fasilitas bandar udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta pelayanan jasa bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan." Berdasarkan ketentuan ini, fasilitas bandar udara yang dimaksud mencakup sarana keselamatan kerja, termasuk alat pelindung diri (APD) seperti *earmuff* yang wajib disediakan untuk melindungi petugas dari risiko kebisingan tinggi di area operasional.

Dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri (APD). Definisi *earmuff* merupakan salah satu jenis alat pelindung diri (APD) yang dirancang khusus untuk melindungi organ pendengaran dari paparan kebisingan berintensitas tinggi. Alat ini bekerja dengan cara menutup seluruh bagian telinga menggunakan bantalan berbahan lembut yang terhubung dengan rangka penyangga di bagian kepla, sehingga mampu mengurangi tingkat suara bising yang masuk ke dalam telinga. Tujuan utama penggunaan earmuff untuk mencegah gangguan pendengaran akibat paparan kebisingan secara terus-menerus, khususnya di lingkungan kerja dengan tingkat suara tinggi seperti area *airside* bandara yang sedang beroperasi. Dengan

pemakaian yang benar dan sesuai prosedur, earmuff dapat membantu menjaga kesehatan dan keselamatan kerja petugas serta meningkatkan kenyamanan saat menjalankan tugas operasional.

Sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 314, setiap orang yang bekerja di bandar udara wajib mematuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, termasuk dalam hal penggunaan peralatan keselamatan kerja. Oleh karena itu, penggunaan *earmuff* bagi petugas yang bertugas di wilayah dengan tingkat kebisingan tinggi merupakan kewajiban yang tidak hanya diatur dalam standar operasional, tetapi juga dikuatkan oleh ketentuan hukum nasional guna menjaga kesehatan dan keselamatan kerja seluruh personel penerbangan.

3.1.4. Dampak Penggunaan Earmuff

Tidak menggunakan *earmuff* saat bertugas di area dengan tingkat kebisingan tinggi, khususnya di kawasan *airside* dan *apron*, dapat menimbulkan berbagai risiko terhadap kesehatan dan keselamatan kerja petugas. Paparan kebisingan dari mesin pesawat udara, Auxiliary Power Unit (APU), serta peralatan pendukung operasional dalam jangka waktu tertentu berpotensi menyebabkan gangguan pendengaran, baik bersifat sementara seperti penurunan daya dengar dan telinga berdenging, maupun bersifat permanen apabila terjadi secara berulang dan dalam durasi yang lama.

Selain risiko gangguan pendengaran, tidak digunakannya *earmuff* juga dapat memengaruhi konsentrasi dan kenyamanan kerja petugas. Kondisi lingkungan kerja yang bising dapat menyebabkan kelelahan fisik dan mental, sehingga meningkatkan kemungkinan terjadinya kesalahan dalam pelaksanaan tugas. Hal ini berpotensi berdampak pada keselamatan kerja, mengingat area *airside* merupakan kawasan dengan tingkat aktivitas dan risiko yang tinggi. Oleh karena itu, penggunaan *earmuff* merupakan langkah pencegahan yang penting dalam upaya menjaga kesehatan pendengaran, meningkatkan fokus kerja, serta mendukung terciptanya lingkungan kerja yang aman.

Berikut hal yang paling parah dampak tidak menggunakan *earmuff*:

1. Terjadinya gangguan pendengaran permanen (*Noise Induced Hearing Loss*) kondisi terjadi akibat paparan suara bising secara terus-menerus dalam jangka waktu lama;
2. Ketulian sebagian atau total akibat kerusakan saraf pendengaran;
3. Menurunnya keselamatan kerja karena tidak mampu mendengar peringatan atau intruksi penting;
4. Telinga berdenging (*tinnitus*) mengakibatkan nyeri kepala yang dapat mengganggu pekerja.

3.1.5 Manajemen Risiko Penggunaan Earmuff

Tahapan Manajemen Risiko Penggunaan Earmuff yang dapat diterapkan:

1. Identifikasi Risiko: Tahap awal dalam manajemen risiko adalah melakukan identifikasi terhadap seluruh potensi bahaya yang dapat muncul akibat tidak menggunakan *earmuff* di area kerja dengan tingkat kebisingan tinggi, seperti apron atau kawasan airside. Risiko ini meliputi gangguan pendengaran sementara maupun permanen, timbulnya tinnitus atau telinga berdenging, penurunan konsentrasi kerja, kelelahan fisik dan mental, serta kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja akibat berkurangnya kewaspadaan terhadap lingkungan sekitar.
2. Penilaian Risiko: Setelah risiko diidentifikasi, langkah berikutnya adalah melakukan penilaian untuk menentukan tingkat keparahan dan probabilitas terjadinya risiko tersebut. Paparan kebisingan berulang dan dalam jangka panjang tanpa perlindungan pendengaran dapat menimbulkan dampak serius, sehingga risiko gangguan pendengaran dikategorikan sebagai risiko tinggi. Penilaian ini membantu manajemen dalam menentukan prioritas tindakan pengendalian yang harus dilakukan.
3. Pengendalian Risiko: Pengendalian risiko bertujuan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya dampak negatif dari paparan kebisingan. Langkah-langkah pengendalian meliputi penggunaan earmuff secara

konsisten sesuai prosedur keselamatan kerja, sosialisasi dan pelatihan petugas mengenai pentingnya alat pelindung pendengaran, pemeriksaan kondisi *earmuff* sebelum digunakan, serta pengawasan terhadap kepatuhan petugas di area operasional. Dengan penerapan pengendalian yang tepat, risiko gangguan pendengaran dan kecelakaan kerja dapat diminimalkan.

4. Pemantauan dan Evaluasi: Setelah tindakan pengendalian diterapkan, perlu dilakukan pemantauan secara berkelanjutan untuk memastikan efektivitas penggunaan *earmuff*. Evaluasi berkala dilakukan untuk menilai apakah prosedur penggunaan APD berjalan sesuai ketentuan dan apakah risiko telah berkurang. Tahap ini juga mencakup pencatatan data kejadian, observasi perilaku petugas, dan peninjauan kembali standar operasional agar selalu relevan dengan kondisi aktual di lapangan.
5. Perbaikan Berkelanjutan: Tahap terakhir adalah melakukan perbaikan berkelanjutan berdasarkan hasil pemantauan dan evaluasi. Perbaikan ini bisa berupa pembaruan prosedur, peningkatan kualitas alat pelindung, atau pelatihan tambahan bagi petugas. Dengan pendekatan ini, penggunaan *earmuff* dapat lebih optimal dalam melindungi kesehatan pendengaran, meningkatkan keselamatan kerja, dan menciptakan lingkungan kerja yang aman serta kondusif bagi semua petugas di area operasional.

3.2 Ruang Lingkup Pelaksanaan On The Job Training

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) taruna/i D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja PT Lion Air Group station Surabaya Bandar Udara Juanda. Berikut unit kerjanya antara lain meliputi:

3.2.1 Flight Operation Officer (FOO)

FOO atau Flight Operation Officer merupakan orang yang ditunjuk oleh perusahaan penerbangan sipil guna melaksanakan tugas-tugas operasional untuk

mempersiapkan keberangkatan suatu penerbangan (dispatch release) dan bertanggung jawab memantau penerbangan yang diberangkatkan sampai ke tempat tujuan dengan aman, nyaman dan efisien.

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

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

Pada setiap operasional penerbangan terdapat dokumen yang perlu dipersiapkan oleh pihak maskapai. Apabila terdapat alasan tertentu, misalnya kondisi cuaca yang tidak memungkinkan ataupun terdapat masalah teknis lainnya yang terdeteksi, maka FOO mempunyai hak untuk membatalkan penerbangan tersebut.

Tugas dan Tanggung Jawab *Flight Operation Officer* (FOO) adalah sebagai berikut :

1. Memeriksa dan mengumpulkan pesan pergerakan keberangkatan
2. Memeriksa dan mengumpulkan pesan pergerakan

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

4.2.2 Departemen Control (DEPCO)

Departemen Control merupakan salah satu divisi penting dalam operasional yang bertugas mengawasi, mengendalikan serta memastikan seluruh kegiatan penerbangan berjalan sesuai jadwal dan standar operasional. Divisi ini berperan sebagai pusat koordinasi informasi antara berbagai unit seperti *ground handling*, *flight operations*, teknik, *airside* serta tim bandara. Seluruh aktivitas monitoring penerbangan, alur kedatangan dan keberangkatan pesawat serta dokumentasi operasional dikelola secara *real time* di *Departemen Control* agar seluruh proses berjalan tertib dan efisien.

Departemen Control bekerja sebagai pusat *monitoring operasional* penerbangan yang memantau aktivitas pesawat dari sebelum kedatangan hingga proses keberangkatan. Mereka memastikan bahwa rotasi pesawat dan awak sesuai jadwal, dokumentasi penerbangan telah disiapkan, dan seluruh kebutuhan pesawat terpenuhi. Selain itu, departemen ini juga bertanggung jawab dalam pengelolaan *delay*, perubahan jadwal (*reschedule*), serta komunikasi antarpihak ketika terjadi situasi yang dapat memengaruhi waktu keberangkatan pesawat.

Departemen control juga melakukan pemantauan terhadap kedatangan dan keberangkatan pesawat yang berada di bawah operasional PT Lion Air Group.

Melalui sistem *monitoring*, departemen ini dapat mengetahui posisi dan estimasi waktu pesawat (ATA/ATD) secara akurat. Informasi ini kemudian disampaikan kepada unit yang terkait seperti ramp handling, *flight operations service* dan teknik untuk memastikan seluruh persiapan pesawat dilakukan tepat waktu. Pemantauan ini juga membantu dalam mengantisipasi potensi hambatan operasional seperti cuaca buruk, antrian take off atau keterlambatan ground handling. Ketika terjadi kendala seperti *delay*, *cancel flight*, *technical problem*, atau kendala cuaca, *Departemen Control* mengambil peran dalam menentukan langkah penanganan yang tepat. Mereka melakukan koordinasi dengan seluruh unit terkait, menyusun rencana mitigasi, serta mengajukan penyesuaian jadwal apabila diperlukan. Tim control juga memastikan bahwa informasi terbaru mengenai kondisi penerbangan disampaikan secara jelas kepada *ground handling*, supervisor station, dan *flight crew* agar semua unit dapat mengambil tindakan sesuai prosedur.

4.2.3 Ramp

Ramp merupakan area operasional di sisi udara bandara (*airside*) yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat udara selama berada di darat. Area ini menjadi lokasi utama dilaksanakannya berbagai kegiatan pelayanan pesawat, baik sebelum keberangkatan maupun setelah kedatangan, seperti proses bongkar muat penumpang, bagasi, dan kargo, pengisian bahan bakar, pemeriksaan ringan pesawat, hingga kegiatan ground handling lainnya. *Ramp* memiliki tingkat aktivitas yang tinggi serta melibatkan berbagai peralatan dan personel, sehingga membutuhkan pengaturan dan koordinasi yang baik.

Dalam pelaksanaannya, area ramp memiliki tingkat risiko keselamatan yang cukup tinggi akibat pergerakan pesawat, kendaraan operasional, serta peralatan pendukung di sekitarnya. Oleh karena itu, setiap petugas yang bekerja di area ramp diwajibkan untuk memahami prosedur operasional standar, mematuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta menggunakan alat pelindung diri sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dengan pengelolaan yang tepat, area ramp dapat mendukung kelancaran operasional penerbangan serta menjaga keselamatan petugas dan pesawat udara selama berada di darat.

Salah satu permasalahan keselamatan kerja yang sering ditemukan di area *airside* adalah ketidakpatuhan sebagian petugas *Ramp Handling* dalam menggunakan *earmuff* atau alat pelindung pendengaran. Area *airside* memiliki tingkat kebisingan yang sangat tinggi karena adanya aktivitas mesin pesawat, kendaraan operasional, dan peralatan *ground support*. Kebisingan tersebut dapat mencapai level yang jauh melampaui batas aman pendengaran manusia. Namun, dalam praktiknya, masih terdapat petugas yang mengabaikan penggunaan *earmuff*

dengan alasan merasa sudah terbiasa, menganggap tugasnya hanya sebentar, atau menganggap pergerakan pesawat cukup jauh dari posisi mereka. Sikap seperti ini dapat menimbulkan risiko jangka pendek maupun jangka panjang terhadap kesehatan pendengaran.

Tidak menggunakan *earmuff* dapat menyebabkan berbagai gangguan, seperti telinga berdenging (*tinnitus*), kehilangan pendengaran sementara, hingga potensi kerusakan permanen pada organ pendengaran apabila terpapar terus-menerus. Selain dampak kesehatan, kurangnya penggunaan APD ini juga dapat berdampak pada kinerja petugas. Kebisingan ekstrem dapat menghambat komunikasi langsung, mengurangi fokus, serta berpotensi menyebabkan miskomunikasi di lingkungan kerja yang dinamis dan penuh risiko. Kondisi ini dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kesalahan kerja.

Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di area *airside* Bandar Udara, penulis mengamati adanya pelanggaran terhadap standar operasional keselamatan kerja yang dilakukan oleh salah satu petugas *Ramp Handling*. Petugas tersebut tidak menggunakan alat pelindung telinga (*earmuff*) saat menjalankan tugas pengawasan di lingkungan *airside*, yang diketahui memiliki tingkat kebisingan tinggi akibat lalu lintas pesawat dan aktivitas *ground handling*. Kondisi ini berpotensi menimbulkan dampak negatif terhadap kesehatan, khususnya gangguan pendengaran akibat paparan kebisingan jangka panjang yang melebihi ambang batas yang diperbolehkan.

Selain itu juga ditemukan bahwa beberapa petugas *ramp handling* mengganti penggunaan *earmuff* dengan *earphone* pribadi saat berada di area *operasional*. Tindakan ini menimbulkan risiko serius karena *earphone* tidak dirancang sebagai alat pelindung pendengaran, sehingga tidak mampu menahan atau meredam kebisingan tinggi yang dihasilkan oleh mesin pesawat dan peralatan operasional di apron maupun *airside*. Oleh karena itu, penggantian *earmuff* dengan *earphone* pribadi sangat tidak dianjurkan dan perlu mendapat perhatian serius dalam penerapan prosedur keselamatan kerja.



Gambar 3.2 Petugas Ramp Handling yang Tidak Menggunakan *Earmuff*

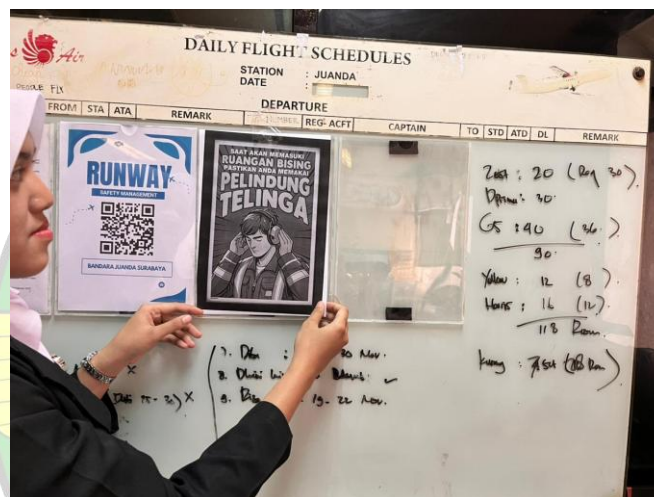
Permasalahan ini mencerminkan kurangnya kesadaran petugas terhadap pentingnya penggunaan alat pelindung diri (APD). Selain membahayakan keselamatan individu, kejadian ini juga menjadi indikator perlunya evaluasi menyeluruh terhadap kepatuhan prosedur Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) di area berisiko tinggi seperti *airside*.

3.5 Penyelesaian Masalah

Setiap petugas tentunya sudah dibekali *Training Safety Awareness* dalam mengatasi permasalahan tidak menggunakan alat pelindung telinga (*earmuff*) oleh petugas *Ramp Handling* di area *airside*. Secara pencegahan, manajemen otoritas bandara harus memastikan ketersediaan dan kelayakan alat pelindung diri (APD) sesuai standar keselamatan kerja. Setiap petugas yang bertugas di area *airside* wajib dibekali dengan APD, termasuk *earmuff*, serta diberikan pengarahan rutin sebelum bertugas mengenai pentingnya penggunaannya dalam mencegah gangguan pendengaran akibat kebisingan tinggi. Langkah-langkah pencegahan yang dapat diterapkan secara konkret antara lain adalah dengan melakukan sosialisasi berkala melalui media visual seperti poster dan *banner* yang berisi pesan keselamatan terkait APD, yang dipasang di area akses *apron* maupun ruang *briefing*. Selanjutnya, *briefing* harian harus mencakup pengingat tentang kewajiban penggunaan APD, dipimpin oleh *supervisor*, serta diselingi dengan studi kasus atau

pengalaman nyata guna menumbuhkan kesadaran personal.

Penyelesaian lainnya adalah penyediaan APD yang memadai dan mudah dijangkau. Maskapai atau ground handling harus memastikan earmuff tersedia dalam jumlah cukup, dalam kondisi bersih dan layak pakai, serta ditempatkan di titik-titik strategis seperti ruang *briefing*, pos *ramp*, dan kendaraan operasional. Dengan akses yang lebih mudah, petugas tidak lagi memiliki alasan untuk mengabaikan penggunaan pelindung pendengaran. Selain itu, perlu dilakukan pengecekan berkala untuk memastikan APD tidak rusak atau aus sehingga tetap efektif mengurangi tingkat kebisingan.



Gambar 3.3 Poster Penggunaan *Earmuff*

Selain itu, Surat Peringatan (SP) merupakan sanksi yang lebih berat dibandingkan teguran lisan, dan SP ini memiliki beberapa tingkatan, mulai dari yang terendah hingga yang tertinggi. Proses pemberian SP melalui beberapa tahapan, dimulai dengan audit yang dilakukan oleh petugas. Hasil audit tersebut kemudian diserahkan kepada pimpinan station surabaya untuk diadakan rapat evaluasi, dan hasil rapat itu akan dikendalikan kepada general manager untuk menindaklanjuti dalam pemberian sanksi kepada petugas yang melanggar.

Secara keseluruhan, penyelesaian masalah tidak menggunakan *earmuff* harus dilakukan melalui kombinasi edukasi, pengawasan, penyediaan fasilitas, keteladanan, dan penghargaan. Melalui langkah-langkah tersebut, diharapkan

seluruh petugas airside terbiasa menjalankan tugas dengan mematuhi standar keselamatan sehingga risiko kebisingan dapat diminimalkan dan lingkungan kerja menjadi lebih aman serta profesional.



BAB 4

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil observasi selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) salah satu permasalahan keselamatan kerja yang sering ditemukan di area *airside* adalah ketidakpatuhan sebagian petugas *Ramp Handling* dalam menggunakan *earmuff* atau alat pelindung pendengaran. Area *airside* memiliki tingkat kebisingan yang sangat tinggi karena adanya aktivitas mesin pesawat, kendaraan operasional, dan peralatan ground support. Kebisingan tersebut dapat mencapai level yang jauh melampaui batas aman pendengaran manusia. Namun, dalam praktiknya, masih terdapat petugas yang mengabaikan penggunaan *earmuff* dengan alasan merasa sudah terbiasa, menganggap tugasnya hanya sebentar, atau menganggap pergerakan pesawat cukup jauh dari posisi mereka. Sikap seperti ini dapat menimbulkan risiko jangka pendek maupun jangka panjang terhadap kesehatan pendengaran.

Penyelesaian lainnya adalah penyediaan APD yang memadai dan mudah dijangkau. Maskapai atau ground handling harus memastikan *earmuff* tersedia dalam jumlah cukup, dalam kondisi bersih dan layak pakai, serta ditempatkan di titik-titik strategis seperti ruang briefing, pos ramp, dan kendaraan operasional. Dengan akses yang lebih mudah, petugas tidak lagi memiliki alasan untuk mengabaikan penggunaan pelindung pendengaran. Selain itu, perlu dilakukan pengecekan berkala untuk memastikan APD tidak rusak atau aus sehingga tetap efektif mengurangi tingkat kebisingan.

4.2 Saran

Pelaksanaan *On The Job Training* selama dua bulan sudah memberikan banyak pengalaman berharga bagi taruna, namun alangkah lebih baik seluruh petugas terus meningkatkan kedisiplinan dalam mengikuti prosedur operasi standar (SOP) yang berlaku. Konsisten dalam penerapan SOP akan membantu menjaga keselamatan, efisiensi, dan kualitas layanan *operasional airside*. Diharapkan program pendampingan bagi peserta OJT tetap ditingkatkan, seperti pemberian

arahan yang terstruktur, evaluasi berkala, serta kesempatan untuk terlibat langsung dalam aktivitas operasional. Hal ini akan membantu peserta memperoleh pengalaman praktis yang lebih komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009
Tentang Penerbangan, 49 (2009)

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : Skep / 2765 /
Xii / 2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan
Penumpang, Personel Pesawat Udara Dan Barang Bawaan Yang
Diangkut Dengan Pesawat Udara Dan Orang Perseorangan,
(2010).

I Nyoman Anggara P Pidada. (2011). *Industri Maskapai
Penerbangan Di Indonesia.*

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang
Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara, (2011).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 9
Tahun 2024 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional, 15 37
(2024).

International, S., Aviation, C., & Edition, T. (2017). *Annex 17
Security Safeguarding International Civil Aviation Against
Acts Of Unlawful Interference* (Issue August).

Menteri Perhubungan, P. (2014). *Kriteria Klasifikasi Organisasi
Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Direktorat
Jenderal Perhubungan Udara.* 1– 27.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kegiatan Selama On the Job Training (OJT)



Briefing Ramp Handling Sebelum Menghandle Penerbangan



Taruna Mengisi Dokumen RAC



Briefing Pilot Sebelum Penerbangan



Proses Loading Bagasi