



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dewasa ini transportasi perhubungan darat, laut dan udara mempunyai peran yang sangat penting dalam memperlancar roda perekonomian serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Berbagai aktifitas masyarakat di bidang sosial, ekonomi, politik dan budaya menuntut tersedianya jasa transportasi seperti darat, laut dan udara baik bagi masyarakat di daerah terpencil, perdesaan terlebih lagi masyarakat yang tinggal di perkotaan baik untuk keperluan manusia maupun untuk keperluan distribusi barang, antar daerah, antar wilayah, antar kota dan antar negara. Jaman sekarang transportasi bagaikan urat nadi yang berfungsi untuk melayani dan mendorong denyut kehidupan bangsa dan negara terus menerus sepanjang waktu.

Sebagaimana transportasi pada umumnya, transportasi udara mempunyai fungsi ganda, yaitu sebagai unsur penunjang (servicing sector) dan unsur pendorong (promoting sector). Peran transportasi udara sebagai unsur penunjang dapat dilihat dari kemampuannya menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan sektor lain, sekaligus juga berperan dalam menggerakkan dinamika pembangunan.

Pendapat selama ini yang mengatakan bahwa biaya yang dikeluarkan apabila menggunakan transportasi udara sangat besar, saat ini sudah terjawab dengan munculnya maskapai-maskapai baru yang menawarkan layanan transportasi udara yang prima dengan harga yang sangat kompetitif. Malahan apabila dilihat dari teori ekonomi fakta yang muncul bisa sebaliknya. Hal ini dikarenakan transportasi udara khususnya pesawat terbang mampu memberikan nilai tambah berupa kecepatan, sehingga memungkinkan peredaran uang yang lebih cepat dan tentunya hal ini berarti penekanan biaya produksi

Sedangkan sebagai unsur pendorong, transportasi udara juga sudah terbukti mampu menjadi jasa transportasi yang efektif untuk membuka daerah terisolasi dan juga melayani daerah-daerah dan pulau-pulau terpencil. Tersedianya transportasi yang dapat menjangkau daerah pelosok termasuk yang ada di perbatasan sudah pasti dapat memicu produktivitas

penduduk setempat, sehingga akhirnya akan meningkatkan penghasilan seluruh rakyat dan tentunya juga pendapatan pemerintah.

(Sumber: http://bair.web.ugm.ac.id/Peran_Transportasi_Udara_Dalam_Integrasi_Nasional.htm)

Pada tanggal 19 Februari 1913 seorang penerbang asal Belanda bernama J.W.E.R Hilger berhasil menerbangkan sebuah pesawat jenis Fokker dalam kegiatan pameran yang berlangsung di Surabaya. Penerbangan tersebut tercatat sebagai penerbangan pertama di Hindia Belanda (sekarang Indonesia) meskipun berakhir dengan terjadinya kecelakaan namun tidak menewaskan penerbangnya.

(Sumber : http://id.wikipedia.org/wiki/Pesawat_terbang)

Untuk mendorong perkembangan dunia usaha penerbangan yang semakin baik pada pemerintahan Orde Baru telah membentuk Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tahun 1969 guna menyesuaikan kebutuhan dan pemanfaatannya sebagai pengganti dan penyempurnaan Direktorat Penerbangan Sipil dengan struktur organisasi terdiri dari Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Angkutan Udara Sipil, Direktorat Keselamatan Penerbangan dan Direktorat Fasilitas Penerbangan. Pada tahun 1974 struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara disempurnakan menjadi Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Udara, Direktorat Keselamatan Penerbangan, Direktorat Pelabuhan Udara dan Direktorat Telekomunikasi Navigasi Udara & Listrik. Penerbangan Indonesia terus berkembang bukan hanya bidang lalu lintas dan angkutan udara saja namun sudah mulai dengan perkembangan industri pembuatan pesawat terbang sehingga diantisipasi dengan pembentukan direktorat khusus yang menangani kelaikan udara berstandar internasional, pemerintah mengeluarkan KM 58 Tahun 1991 mengenai penyesuaian struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, strukturnya terdiri dari Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Angkutan Udara, Direktorat Keselamatan Penerbangan, Direktorat Teknik Bandar Udara, Direktorat Fasilitas Elektronika dan Listrik dan Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara.

Lalu pada tahun 2010 dibuatlah KM 60 untuk mengganti KM 58. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No: KM 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menyelenggarakan fungsi :

1. Perumusan kebijakan di bidang perhubungan udara;
2. Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan udara;
3. Penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang perhubungan udara;
4. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang perhubungan udara; dan
5. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

(Sumber: http://kemhubri.dephub.go.id/itjen/admin/upload-files/uploads/km_no._60_tahun_2010.pdf)

Di Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara sendiri akhir-akhir ini baru kedatangan pesawat baru untuk, pesawat berjenis TB-10 itu ternyata bernama lengkap Socata TB-10 Tobago. Socata merupakan akronim dari Societe de Construction d'Avions de Tourisme et d'Affaires. Terjemahan bebasnya, Perusahaan Konstruksi Pesawat untuk Turisme dan Bisnis. Sebuah perusahaan yang telah didirikan pada tahun 1911. Kata TB sendiri sebenarnya bukan singkatan dari Tobago, tetapi Tarbes sebuah kota di Perancis bagian selatan, tempat pesawat itu dibuat.

Mulai didesain pada pertengahan tahun 1970-an, The Socata TB disertifikasi di Perancis pada 18 Desember 1980. Pesawat pertama jenis itu dikirim ke pembeli pada Maret 1981 di Jerman. Inilah pesawat *single engine piston* yang akhirnya menjadi pesawat latih yang terkenal. Ada beberapa tipe dari pesawat jenis Socata TB meski perbedaan itu hanya pada kekuatan mesin. TB-9 misalnya dipersenjatai dengan mesin 160 *horsepower*, TB-10 dengan 180 hp, TB-200 dengan 200 hp, dan TB-20 TB-21 dengan 250 hp.

Pesawat latih itu dapat dikendalikan oleh hanya satu pilot meski dapat membawa 3-4 penumpang. Bentang sayapnya 7,72 meter, dengan tinggi 3,02 meter. Kecepatan jelajah pesawat tersebut sekitar 196 kilometer per jam, dengan jarak jelajah hingga 985 kilometer, setara jarak Curug hingga Banyuwangi.

(Sumber: <http://nasional.kompas.com/read/2010/12/01/14460814/function.simplexml-load-file>)

Oleh karena itu penulis memilih topik untuk laporan magang yaitu **“Job Analysis (Job Description Berdasarkan KM 60 dan Job Specification Awak Cabin & Kru Airline Socata TB 10 Tobago) Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug”**. Penulis memilih topik itu karena ingin mengetahui lebih detail dan jelas pekerjaan apa saja yang dilakukan setiap jabatannya di Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara dan mengetahui kualifikasi sumber daya manusia yang sesuai untuk mengendarai pesawat Socata TB 10 Tobago itu.

1.2 Maksud dan Tujuan Kerja Magang

Maksud dari pelaksanaan kerja magang adalah agar penulis dapat memperoleh kesempatan untuk menerapkan ilmu yang telah dipelajari selama menempuh kuliah untuk diterapkan pada dunia kerja nyata. Diharapkan juga dengan adanya kerja magang ini, bisa menambah pengalaman dan menjadi batu loncatan untuk masuk ke dalam dunia kerja dan juga untuk mempersiapkan mahasiswa ketika mereka lulus dan terjun ke masyarakat, mereka tidak asing lagi dengan dunia kerja maupun dunia wirausaha.

Alasan penulis memutuskan untuk magang di Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug adalah Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug adalah salah satu BUMN yang berada di bawah naungan Departemen Perhubungan. Di Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug ini sendiri bergerak di bidang transportasi udara dimana tempat ini merupakan tempat untuk membentuk pilot, co-pilot, navigator, dll. Penulis tertarik untuk melakukan kerja magang di Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug, karena penulis ingin mengetahui bagaimana seorang pilot, co-pilot, navigator, dll bisa dibentuk Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug. Setelah melaksanakan magang selama 2

bulan 1 hari, penulis akhirnya mengetahui bagaimana seorang pilot, co-pilot, navigator, dll bisa dibentuk. Adapun tujuan dari pelaksanaan kerja magang ini adalah agar mahasiswa memiliki kemampuan secara profesional untuk:

- Melatih dan mengeksplorasi lebih dalam keterampilan serta kemampuan kerja penulis dalam tim maupun individual.
- Sebagai bekal untuk mempersiapkan diri sebelum penulis terjun ke dunia kerja terutama di bidang HRD.
- Mengetahui sejauh apa *Link and Match* pengetahuan yang telah dipelajari di kampus mengenai Job Analysis (Job Description dan Job Specification), Flow Chart, dan SOP (Standart Operation Procedure).

1.3 Waktu dan Prosedur Pelaksanaan Kerja Magang

Adapun waktu pelaksanaan kerja magang, yaitu selama 2 bulan dan 1 hari mulai tanggal 2 Juli 2012 sampai dengan 3 September 2012, di Bidang Pelatihan. Kerja magang ini dilaksanakan setiap hari Senin sampai dengan Jumat pukul 09.00 - 17.00 WIB. Selanjutnya, prosedur pelaksanaan kerja magang pada Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug terdiri dari 3 tahap :

1. Tahap Pengajuan

- Mahasiswa mengajukan permohonan dengan mengisi formulir pengajuan kerja magang sebagai acuan pembuatan Surat Pengantar Kerja Magang yang ditujukan kepada perusahaan yang dimaksud yang ditandatangani oleh Ketua Program Studi Manajemen. Selanjutnya mahasiswa membawa surat pengantar kerja magang kepada calon perusahaan tempat Kerja Magang akan dilaksanakan (membawa surat pengantar kerja magang ke Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug). Mahasiswa dapat mulai melaksanakan Kerja Magang apabila telah menerima surat balasan bahwa mahasiswa bersangkutan diterima Kerja Magang oleh perusahaan (Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug). Apabila mahasiswa telah memenuhi semua persyaratan Kerja Magang, maka mahasiswa memperoleh : Kartu

Kerja Magang, Formulir Kehadiran Kerja Magang, Formulir Realisasi Kerja Magang, dan Formulir Laporan Penilaian Kerja Magang.

2. Tahap Pelaksanaan

- Sebelum mahasiswa melakukan Kerja Magang di perusahaan (Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug), mahasiswa diwajibkan menghadiri perkuliahan Kerja Magang yang dimaksudkan sebagai pembekalan. Perkuliahan pembekalan dilakukan sebanyak tiga (3) kali pertemuan.
 - Pertemuan 1 : Sistem dan prosedur kerja magang, perilaku dan komunikasi mahasiswa dalam perusahaan
 - Pertemuan 2 : Struktur organisasi perusahaan, pengumpulan data (sistem dan prosedur administrasi, operasional perusahaan, sumber daya), analisis kelemahan dan keunggulan (sistem, prosedur dan efektivitas administrasi serta operasional, efisiensi penggunaan sumber daya, pemasaran perusahaan, keuangan perusahaan)
 - Pertemuan 3 : Cara penulisan laporan, ujian kerja magang dan penilaian, cara presentasi dan tanya jawab.

Selanjutnya mahasiswa bertemu dengan dosen pembimbing yang telah ditunjuk oleh Ketua Program Studi Manajemen untuk pembekalan teknis dilapangan. Kerja magang dilaksanakan di bawah pembimbing lapangan, yakni Ibu Dwi Lestari selaku Kepala Sub.Bidang Program Pelatihan Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug. Dalam periode kerja magang ini, mahasiswa harus menyelesaikan tugas yang diberikan oleh Pembimbing Lapangan dengan berbaur bersama karyawan dan staf perusahaan. Selama melakukan Kerja Magang, mahasiswa harus mengikuti semua peraturan yang berlaku dalam Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug.

Pembuatan laporan realisasi kerja magang setiap minggu ditujukan kepada pembimbing lapangan untuk melaporkan pekerjaan yang dilakukan setiap minggu selama kerja magang berlangsung. Lalu, hasil kerja selama magang akan dipantau oleh pembimbing lapangan, baik secara lisan maupun tertulis.

3. Tahap Akhir

Setelah Kerja Magang di perusahaan yang bersangkutan selesai, mahasiswa menuangkan temuan serta aktivitas yang dijalankannya selama kerja magang dalam laporan kerja magang dengan bimbingan dosen Pembimbing Kerja Magang. Laporan kerja magang disusun sesuai dengan standar format dan struktur laporan Kerja Magang Universitas Multimedia Nusantara. Dosen pembimbing memantau laporan final sebelum permohonan ujian kerja magang diajukan, dan Laporan Kerja Magang harus mendapat pengesahan dari Dosen Pembimbing dan diketahui oleh Ketua Program Studi.

Laporan Kerja Magang diserahkan kepada Pembimbing Lapangan dan meminta Pembimbing Lapangan mengisi formulir penilaian pelaksanaan magang. Kemudian pembimbing lapangan mengisi formulir kehadiran kerja magang terkait dengan kinerja mahasiswa selama melaksanakan kerja magang. Hasil penilaian yang sudah diisi dan ditandatangani oleh pembimbing lapangan, serta surat keterangan yang menjelaskan kerja magang telah selesai, akan dikirim secara langsung kepada Koordinator Magang atau melalui mahasiswa yang bersangkutan dalam amplop tertutup untuk disampaikan kepada Koordinator Magang.

Setelah mahasiswa melengkapi persyaratan ujian kerja magang, Koordinator Kerja Magang akan menjadwalkan ujian Kerja Magang dan mahasiswa harus menghadiri ujian Kerja Magang dan mempertanggung-jawabkan laporannya pada ujian Kerja Magang.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam laporan magang ini adalah sebagai berikut :

Bab I Membahas asal mula transportasi udara, masuknya pesawat baru ke Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug. Selain itu juga membahas maksud dan tujuan kerja magang, serta waktu dan prosedur pelaksanaan kerja magang.

Bab II Membahas sejarah singkat perusahaan Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug, struktur organisasi perusahaan di tempat

penulis bekerja yaitu Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug, serta landasan teori yang berkaitan dengan pembahasan dalam laporan ini.

Bab III Penulis membahas bagaimana pelaksanaan program kerja magang serta ditempatkan di posisi sebagai apa dan bagaimana mekanisme tugas-tugas yang dilakukan oleh penulis. Penulis juga membahas kendala-kendala apa saja yang ditemukan selama bekerja di Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug, bagaimana menghadapi kendala-kendala tersebut, serta positif dan negatif dari Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug.

Bab IV Merupakan kesimpulan selama penulis bekerja dalam Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Curug dan saran apa yang di berikan penulis kepada perusahaan tersebut agar menjadi lebih baik lagi.

UMMN