

# ANALISIS KINERJA PERSONEL *FLIGHT OPERATIONS OFFICER (FOO)* PT. GAPURA ANGKASA TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYA KARTA

<sup>1</sup>M.Ryan Prawira Negara, <sup>2</sup>Awan

<sup>1), 2)</sup> *Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta*

## Abstrak

Keselamatan penerbangan merupakan suatu hal yang sangat penting dalam sebuah penerbangan, ataubisa dikatakan bahwa keselamatan penerbangan adalah kondisi suatu penerbangan yang berjalan dengan lancar dan aman dari stasiun keberangkatan hingga tiba di stasiun tujuan. Termasuk personel *Flight Operations Officer* yang dalam hal ini harus memperhatikan aspek keselamatan dan keamanan dalam suatu penerbangan, sehingga personel *FOO* dituntut untuk memiliki ketelitian dan kedisiplinan dalam melakukan tugas dan tanggung jawabnya agar suatupenerbangan dapat berjalan dengan selamat dan aman. Metode penelitian kualitatif digunakan dalam penelitian ini. Wawancara dan observasi partisipan digunakan sebagai data primer, dan data yang didapat dari kantor operations PT Gapura Angkasa Yogyakarta beserta dokumentasi digunakan sebagai data sekunder dalam penelitian ini, selain itu informasi dari publikasi ilmiah, artikel atau penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti digunakan sebagai data sekunder dalam penelitian ini. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Berdasarkan data yang didapat dari penelitian ini yang berjudul Kinerja personel *Flight Operations Officer (FOO)* terhadap keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta bahwasannya personel *FOO* di lapangan sudah melakukan pekerjaannya dengan baik dalam memberikan pelayanan kepada suatu penerbangan yang ditanganinya, baik berupa pemberian informasi data flight plan, information weather, notam-notam dan briefing sudah dilakukan dengan baik, namun juga dalam penelitian ini ditemukan adanya beberapa kendala yang personel temui di lapangan yaitu keterbatasan SDM dan juga keterbatasan sarana dan pra-sarana lainnya, seperti Jaringan internet, suplai kertas, tinta, printer dan komputer yang kerap menjadi hambatan bagi personel *FOO* yang akan bekerja di lapangan.

**Kata kunci:** *Flight Operations Officer, Kinerja Personel FOO*

## Abstract

Aviation safety is a very important thing in an aviation, or it can be said that flight safety is the condition of a flight that runs smoothly and safely from the departure station to arrival at the destination station. Including *Flight Operations Officer* personnel who in this case must pay attention to aspects of safety and security in a flight, so that *FOO* personnel are required to have accuracy and discipline in carrying out their duties and responsibilities so that a flight can run safely and securely. This study uses qualitative research methods. This study uses primary data in the form of interviews and participatory observation. And secondary documentation data in the form of data obtained from *Flight Operations Officer (FOO)* personnel of PT. Gapura Angkasa Yogyakarta International Airport, in addition to other data obtained through journals, articles, or previous research that has something to do with the research that the researchers conducted. Data analysis techniques in this study used data reduction, data presentation and conclusion. Based on the data obtained from this study entitled *Performance of Flight Operations Officer (FOO) personnel on flight safety at Yogyakarta International Airport*, it is clear that *FOO* personnel in the field have done a good job in providing services to the flights they handle, both in the form of providing information on flight plan data, weather information, notes and briefings that have been carried out properly, but also in this research it was found that there were several obstacles that personnel encountered in the field, namely limited human resources and also limitations of other facilities and infrastructure, such as internet networks, supply of paper, ink, printers and computers which often became obstacles for *FOO* personnel who would work in field.

**Keywords:** *Flight Operations Officer, FOO Personnel Performance*

<sup>1</sup>Email Address: [190409184@students.sttkd.ac.id](mailto:190409184@students.sttkd.ac.id)

Received 01 April 2023, Available Online 31 Juli 2022



<https://doi.org/10.56521/manajemen-dirgantara.v16i1.945>

## Pendahuluan

Indonesia merupakan negara yang memiliki banyak pulau serta sumber daya alam yang sangat berlimpah serta kaya akan keragaman suku, agama, bahasa dan budayanya, dengan banyaknya keragaman di negara Indonesia maka diperlukannya suatu moda transportasi yang dapat menghubungkan semua hal itu, maka dari itu diperlukan suatu moda transportasi yang cepat, tepat dan jangkauan yang luas, salah satu transportasi yang efektif dan efisien untuk digunakan sebagai sarana untuk berpindah tempat orang dari satu tempat ke tempat lainnya. Pesawat udara dan industri penerbangan sangat identik dengan keselamatan dan ketepatannya. Melalui transportasi pesawat udara orang dapat berpergian dari tempat awal ke tempat tujuan dengan cepat dan aman. Dewasa ini minat dan antusiasme masyarakat untuk berpergian dengan transportasi pesawat udara semakin tinggi karena moda transportasi udara dianggap efisien, cepat, dan tepat. Minat masyarakat ini didasari pula dengan perkembangan penerbangan di Indonesia yang semakin membaik dan jelas setiap tahunnya sehingga kepercayaan masyarakat terhadap transportasi pesawat udara semakin tinggi juga setiap tahunnya. Hal ini dapat dilihat dari tingginya pengguna moda transportasi udara di setiap bandar udara yang ada di Indonesia khususnya Bandar Udara International Yogyakarta.

PT. Angkasa Pura I memulai pembangunan *Yogyakarta International Airport (YIA)* secara fisik pada Oktober 2018. Pembangunan bandar udara ini dinilai sebagai pembangunan fisik bandara tercepat. Meski butuh waktu lama untuk membuatnya, kualitas tetap menjadi faktor utama dalam pembangunannya. Arsitektur bandara ini sangat mengesankan yang menghadirkan konsep futuristik dan modern tanpa meninggalkan identitas budaya Yogyakarta. YIA mulai aktif beroperasi sejak 29 Maret 2020. Pada saat itu layanan udara masih difokuskan untuk penerbangan domestik. Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo, telah meresmikan Bandar Udara YIA ini pada 28 Agustus 2020 dan telah meraih banyak penghargaan, salah satunya adalah menjadi salah satu bandar udara terbaik di Indonesia dengan meraih penghargaan sebagai Bandar Udara dengan Pembangunan tercepat. Selain itu *Yogyakarta International Airport* ini memiliki banyak keunggulan dan kelebihan yaitu memiliki landasan pacu yang panjang dan lebar yaitu 3.600 meter, memiliki daya tampung hingga 20 juta penumpang per tahun, dan memiliki akses yang mudah dengan segala transportasi.

Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya, maka dari itu seluruh personil yang ada di dalam dunia penerbangan harus dibekali ilmu yang mencukupi untuk bekerja di bidangnya yang dalam hal ini seluruh personil penerbangan harus memiliki kecakapan yang dibuktikan dengan lisensi yang mereka miliki. *Flight Operation Officer (FOO)* termasuk salah satu personel penerbangan yang dituntut untuk memiliki kecakapan dan kedisiplinan dalam pekerjaannya karena pekerjaan mereka dituntut untuk selalu tepat dan cepat namun tetap memperhatikan aspek keselamatan dan keamanan kepada suatu penerbangan saat itu.

Dalam jangka waktu beberapa tahun terakhir terdapat beberapa kasus yang melibatkan seorang personil *Flight Operations Officer* yang berdampak kepada keselamatan suatu penerbangan. Pada tahun 2016, dilansir dari Detiknews.com pada tanggal 10 Maret 2016 oleh Idham Kholid terdapat sebuah kasus yang menjerat seorang *Flight Operation Officer* PT. Airfast atas nama Mahendra Tanjung Loka Dewa atas pemalsuan dokumen *Flight Approval* dan segera dilaporkan oleh Kementerian Perhubungan kepada Bareskrim Polri untuk ditindaklanjuti untuk kemudian dikenakan pasal tentang pemalsuan dokumen yaitu pasal 263 dan 266 (KUHP). Temuan lainnya dilansir dari artikel sekolah penerbangan, disebutkan bahwa jatuhnya pesawat AirAsia QZ 8501 di perairan selat karimata pada hari Minggu (28/12/2017) sangat erat kaitannya kepada kinerja personel *Flight Operations Officer* yang saat itu bertugas yang tidak melakukan *Briefing* (pengarahan) kepada pilot

sebelum penerbangan dilakukan. Termasuk tidak diambilnya data cuaca dari Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) oleh FOO yang bertugas pada penerbangan itu.

Berdasarkan uraian dan permasalahan yang terjadi di atas, penulis merasa tertarik mengangkat permasalahan yang terkait tentang kinerja personel *flight operation officer* PT. Garuda Angkasa terhadap keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

## **Tinjauan Pustaka**

### **Pengertian Analisis**

Analisis secara umum ialah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditafsirkan maknanya. Menurut Sugiyono (2015) Analisis adalah kegiatan untuk mencari pola, atau cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian, serta hubungannya dengan keseluruhan. Menurut Sudjana (2016), analisis adalah usaha memilah suatu integritas menjadi unsur-unsur atau bagian-bagian sehingga jelas hirarkinya dan atau susunannya, sedangkan menurut Harahap dalam (Azwar, 2019) Pengertian Analisis adalah memecahkan atau menguraikan sesuatu unit menjadi unit terkecil.

### **Kinerja**

Kinerja adalah bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan organisasi atau perusahaan, dan semua yang terlibat di dalamnya. Kata kinerja adalah singkatan dari Kinetika Energi Kerja yang dalam Bahasa Inggris disebut dengan performance yang dalam hal ini merujuk kepada “*job performance*” yang artinya suatu prestasi kerja atau prestasi sebenarnya yang dicapai oleh seseorang dalam menjalankan tugas-tugasnya. Menurut Rivai dan Basri dalam Antaka (2018) mengatakan kinerja adalah hasil atau tingkat keberhasilan seseorang secara keseluruhan selama periode tertentu dalam melaksanakan tugas dibandingkan dengan berbagai kemungkinan seperti, standar hasil kerja, target atau sasaran atau kriteria yang telah ditentukan terlebih dahulu telah disepakati bersama. Menurut Edison, Anwar, Komariyah (2018) “Kinerja adalah hasil dari suatu proses yang mengacu dan mengukur selama periode waktu tertentu berdasarkan ketentuan atau kesepakatan yang telah ditetapkan sebelumnya. Menurut Mangkunegara (2017) “Kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seseorang karyawan dalam melaksanakan tugas sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Menurut Alex Sinaga dari Nitisemito (2018), lingkungan kerja merupakan keseluruhan yang mengelilingi karyawan dan pekerja sehingga mampu memberikan dampak kepada diri mereka sendiri saat mereka melakukan tugas yang diberikan. Dalam publikasi Widodo, Meiliza dkk. (2019), lingkungan kerja ialah lingkungan di mana pekerja dapat melakukan tugas sehari-hari dengan semua ruang kerja dan infrastruktur yang diperlukan untuk menyelesaikan tugas.

Menurut Prabu (2017) bagi pimpinan organisasi, kinerja pegawai menjadi sangat penting karena ia merupakan tolak ukur bagi keberhasilannya dalam mengelola unit kerja yang dipimpinnya. Sedarmayanti (2017) mengemukakan beberapa faktor yang mempengaruhi kinerja, yaitu sikap dan pola pikir (motivasi kerja, disiplin kerja dan etos kerja), pendidikan, keterampilan, kepemimpinan, tingkat pendapatan, gaji dan kesehatan, jaminan sosial, suasana kerja, sarana dan prasarana, teknologi dan peluang kinerja.

Menurut Alex Sinaga dalam Mathis dan Jackson (2018), indikator kinerja pegawai antara lain:

1. Kuantitas

Kuantitas adalah keseluruhan hasil yang diproduksi, dinyatakan sebagai, misalnya, jumlah unit, jumlah siklus operasional yang telah dirampungkan. Jumlah yang diukur berdasarkan persepsi karyawan terhadap jumlah aktivitas yang ditugaskan dan hasilnya:

## 2. Kualitas

Kualitas adalah kesesuaian dengan langkah yang ditentukan, kepatuhan, dedikasi dan sejauh mana hasil yang diinginkan dari kegiatan tersebut hampir sempurna dalam arti sesuai dengan cara yang ideal dalam melakukan kegiatan dan mencapai tujuan yang diharapkan dari kegiatan tersebut. Kualitas kerja diukur dengan pemahaman karyawan terhadap kualitas pekerjaan yang dilakukan dan kelengkapan tugas berdasarkan *Skills* karyawan.

## 3. Keandalan

Keandalan merupakan kecakapan seseorang dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diperlukan dengan pengawasan sesedikit mungkin. Keandalan mencakup kestabilan dalam hasil pekerjaan dan keandalan dalam kinerja yang cermat, sesuai, dan benar.

## 4. Kehadiran

Kehadiran merupakan sebuah kepercayaan yang timbul dari diri pribadi untuk berangkat kerja sesuai dengan dengan jadwal kerja. baik dihitung setiap hari, setiap minggu, setiap bulan atau setiap tahunnya.

## 5. Kemampuan Bekerja Sama

Kecakapan untuk dapat melakukan pekerjaan dengan orang lain atau kemampuan kolaboratif adalah kesanggupan dalam diri seorang karyawan untuk berkolaborasi dengan karyawan lain dalam pelaksanaan tugas dan pekerjaan yang ditugaskan untuk mencapai efisiensi dan efektivitas maksimum.

### ***Flight Operation Officer (FOO)***

Menurut *FOO Manual Book* dijelaskan bahwa *Flight Operations Officer* (FOO) adalah personel yang melakukan pelayanan sebagai *flight operations*, yang meliputi pekerjaan operasional yang berkaitan dengan pre flight (persiapan) seperti penetapan performance untuk limitasi *weight*, penyiapan data cuaca (*weather*), NOTAM, *Flight Planning*, *Crew Briefing / Debriefing*. Mengacu kepada CASR 121, *Flight Operations Services* terbagi menjadi 3 yaitu sebagai berikut : *Flight Dispatch Service*, *Dispatch Release Service*, dan *Flight Watch Service*.

### **Tugas Seorang FOO**

*Pre-Flight* yaitu mengumpulkan dan memeriksa informasi operasional sebagai berikut : Informasi meteorologi pada *point departure*, *destination*, *alternate*, dan *en-route* pada setiap *flight* yang dilayani. *Serviceability* dan kondisi dari pesawat. Informasi *pax*, *bag*, dan *cargo*. Kondisi fasilitas *air navigational*, *aerodrome* & *ATS*. Peraturan dan ketentuan terkait yang berlaku. NOTAM terakhir. Informasi lainnya yang dapat mempengaruhi penerbangan (misal : *parking stand*, *boarding gate*, *slot time*, dll). Membuat /mencetak *Operational Flight Plan* dan atau *ATS flight plan*. Menyiapkan dokumen *Flight Plan* dan *Crew Briefing*.. Submit *ATS Flight Plan* ke *ATS* unit (jika dilaksanakan). Menentukan informasi operasional yang dibutuhkan kepada unit terkait.

*In-Flight* meliputi memonitor *Flight progress* yang dilayani dari *stand-by* jika terjadi *diversion / turning back*. Dalam situasi terjadi *diversion*, sampaikan informasi yang diperlukan ke semua unit terkait. Menyampaikan informasi ke semua unit terkait, jika terjadi *irregularities*. Maintain komunikasi radio dengan unit-unit terkecil. Menyampaikan arrival information (*ETA*, *Flight Condition*, *Special Request*, dll).

*Post-Flight* terdiri atas melaksanakan *debriefing* dengan *cockpit crew* dan menerima laporan

*irregularities* selama penerbangan (seandainya ada).

### **Tanggung Jawab Seorang FOO**

Menjaga kualifikasi / kompetensi seperti yang dipersyaratkan sebagai *FOO Holder*. Menjaga kualitas pekerjaan yang meliputi aspek pelaksanaan pelayanan yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku, efisien, *safe & secure*. Melakukan koordinasi dengan unit-unit terkait sehingga senantiasa memiliki *current data* (informasi data, perubahan, dll). Melaksanakan pengawasan terhadap seluruh aktifitas operasional (*flight operational services*) pada pelayanan penerbangan yang menjadi tanggung jawabnya.

### **PT. Garuda Angkasa**

Pada awal pembentukan PT. Garuda Angkasa tidak lepas dari peranan PT. Garuda Indonesia yang saat itu sebagai airlines dan juga selaku pelaksana kegiatan *Ground Handling* dalam menjalankan kegiatan *Ground Handling* di perusahaan sendiri, kemudian untuk mempertimbangkan banyak aspek seperti keselamatan, kehandalan, ketepatan waktu, dan kepuasan pelanggan, maka dari itu PT. Garuda Indonesia mempertimbangkan untuk memfokuskan kepada kegiatan operasional pesawat saja, dan untuk pelaksanaan kegiatan *Ground Handling* diserahkan kepada PT. Garuda Angkasa dan dari sinilah PT. Garuda Angkasa dibentuk.

### **Keselamatan Penerbangan**

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang keselamatan penerbangan disebutkan bahwa suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup serta fasilitas pendukung dan fasilitas umum lainnya, menjadikan keselamatan sebagai faktor yang paling penting dalam setiap penerbangan. Keselamatan penerbangan bergantung pada banyak faktor, yaitu faktor manusia, pesawat terbang, fasilitas penunjang, dan faktor dari alam.

Keselamatan penerbangan merupakan kondisi suatu penerbangan yang berjalan dengan lancar dan aman dimulai dari lepas landas dari bandar udara keberangkatan hingga mendarat di bandar udara tujuan dengan keadaan tidak ada aksiden sedikit pun. Menurut Pasal 3 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, tujuan angkutan udara adalah untuk menyelenggarakan penerbangan yang aman, cepat, lancar, teratur serta nyaman dan efisien dengan biaya yang paling menguntungkan menurut daya beli masyarakat, mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional yang mendukung keadilan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai mesin, penggerak, serta pembangunan nasional dan penguatan hubungan antar bangsa.

### **Metode Penelitian**

Desain penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif. Karena data yang didapatkan tersaji dalam bentuk verbal atau berupa kata-kata dan tidak dianalisis menggunakan statistik. Menurut Sugiyono (2019:18) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari generalisasi. Menurut Sudaryanto (2017) menyatakan bahwa penelitian kualitatif yaitu penelitian yang dilakukan untuk menganalisis kehidupan sosial dengan cara menggambarkan dunia sosial dari sudut pandang atas interpretasi dari individu (informan) dalam latar alamiah.

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa penelitian kualitatif merupakan penelitian yang dilakukan hanya terhadap objek penelitian, dengan kejadian dimana peneliti menjadi instrumen sentral penelitian, dengan hasil penelitian yang dituangkan dalam bentuk kata-kata tertulis. Semua masalah

yang peneliti tulis pada bab sebelumnya akan terjawab melalui metode kualitatif ini yang ada di penelitian ini, sehingga sesuai dengan masalah yang didefinisikan oleh peneliti pada bab sebelumnya. Hasil dari kerja perseoneel *Flight Operations Officer (FOO)* PT. Garuda Angkasa di *Yogyakarta International Airport* kepada keselamatan penerbangan akan menjadi sasaran penelitian oleh peneliti pada penelitian ini.

### **Waktu dan Tempat Penelitian**

Adapun waktu penelitian dilakukan selama 1 (satu) bulan pada tanggal 1 Februari 2023 sampai dengan 28 Februari 2023 pada unit *Flight Operations (FLOPS)* PT. Garuda Angkasa di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

### **Sumber Data**

Sumber data dalam penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Dalam penelitian ini, penulis melakukan pengumpulan data berdasarkan dengan sumbernya. Menurut Sugiyono (2018) terdapat dua jenis pengumpulan data berdasarkan dengan sumbernya yaitu data primer dan sekunder. Sumber data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Sumber data primer diperoleh oleh penulis dalam penelitian ini yaitu dengan cara pengamatan secara langsung selama melakukan kegiatan penelitian di PT. Garuda Angkasa Bandar Udara Yogyakarta. Sumber data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen atau media perantara dan pada umumnya berupa bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip. Dalam penelitian ini penulis mengumpulkan data-data dan informasi yang diperlukan dengan cara dokumentasi berupa catatan teori selama berada di unit *Operations* dan Informasi yang peneliti dapatkan melalui personel *Flight Operations Officer (FOO)* yang bertugas dan melalui publikasi ilmiah, artikel, informasi internet, tesis dan penelitian sebelumnya.

### **Teknik Pengumpulan Data**

Dalam pengumpulan data serta keterangan-keterangan yang diperlukan. Disini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data. Hal ini dimaksudkan agar penulis dapat memperoleh data yang tepat dan akurat. Metode yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **Metode Observasi Partisipatif**

Menurut Padmawati (2021) “Observasi partisipasi adalah salah satu metode pengumpulan data kualitatif yang dilakukan dengan melakukan pengamatan secara dekat dengan sekelompok orang/budaya/masyarakat beserta kebiasaan mereka dengan cara melibatkan diri secara intensif kepada budaya tersebut dalam waktu yang panjang, untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam tentang kebiasaan dan budaya orang tersebut,”

### **Wawancara**

Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2019), wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Peneliti dalam penelitian ini menggunakan wawancara semi terstruktur (*semistructure interview*), yaitu wawancara dimana dalam pelaksanaannya lebih bebas dibanding dengan wawancara terstruktur. Wawancara akan peneliti lakukan dengan *staff Flight Operations Officer (FOO)* PT. Garuda Angkasa Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta, Kulon Progo.

### **Dokumentasi**

Menurut Sugiyono (2018), dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa

laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan data dari perusahaan maupun dari penulis berupa gambar, tulisan, dan data untuk melengkapi data yang dibutuhkan peneliti untuk mengetahui kinerja personel *Flight Operations Officer* (FOO) dan data maupun dokumen apa saja yang dipersiapkan dan dibutuhkan personel *Flight Operations Officer* (FOO) PT. Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

### **Teknik Analisis Data**

Bogdan dalam Sugiyono (2018), menyatakan bahwa analisis data dalam penelitian kualitatif adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain sehingga lebih mudah dipahami, dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Analisis menurut Miles dan Huberman dalam Hardani (2020) dibagi dalam tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan. Ketiga alur tersebut sebagai berikut:

#### **Reduksi Data (*Data Reduction*)**

Menurut Riyanto, Hardani (2020) menyatakan bahwa reduksi data berarti data harus disederhanakan, diseleksi, disederhanakan dan diabstraksikan. Dalam reduksi ini terletak proses pemilihan kepada informasi yang akan dimasukkan dan dikeluarkan. Dengan kata lain, data yang dipilih akan dimasukkan secara internal dan data yang terbuang (tidak terpakai) akan dikeluarkan.

#### **Penyajian Data (*Data Display*)**

Penyajian Data yang dikatakan oleh Miles dan Huberman dalam Hardani (2020) merupakan kumpulan informasi terstruktur yang memberikan peluang untuk menarik kesimpulan dan mengambil tindakan. Penyajian data kualitatif yang sebelumnya digunakan paling sering dalam bentuk teks naratif.

#### **Penarikan simpulan dan verifikasi (*Conclusion Drawing/Verification*)**

Penarikan kesimpulan belum bisa dikatakan pasti atau bisa dikatakan sifatnya masih sementara dan masih dapat berubah apabila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat dan mendukung pada tahap pendataan selanjutnya. Namun jika kesimpulan yang disajikan pada tahap awal didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti melakukan pengumpulan data, maka kesimpulan yang disajikan merupakan kesimpulan yang dapat diterima dan dapat dipercaya.

### **Hasil dan Pembahasan**

Hasil dari penelitian ini diharapkan menjawab pertanyaan sesuai dengan permasalahan yang telah dirumuskan sebelumnya serta menerangkan data dan hasil penelitian yang telah penulis peroleh dengan teknik wawancara semi terstruktur secara langsung dengan informan yaitu personel FOO (*Flight Operations Officer*) yang ada pada unit *Operations* sisi *Airside* PT. Garuda Indonesia Yogyakarta International Airport sebagai bentuk pencarian data dan dokumentasi langsung dilapangan, dan juga mengenai Teknik analisis data terhadap data yang diperoleh melalui beberapa metode pengumpulan data yang penulis lakukan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode observasi dan metode wawancara sebagai metode pokok atau data primer, kemudian data sekundernya yaitu dokumentasi sebagai metode pendukung nya. Setelah penulis mengumpulkan dan mengolah data penelitian yang telah penulis dapatkan melalui dokumen dokumen di unit *Operations* sisi *Airside* PT. Garuda Indonesia Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta dan juga telah melakukan wawancara dengan para narasumber serta melaksanakan observasi dengan cara berinteraksi langsung dengan seluruh personel yang berada di dalam unit *Operations* PT. Garuda Indonesia Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta, maka didapatkanlah hasil penelitian mengenai Kinerja Personel *Flight Operations Officer* PT. Garuda Indonesia Terhadap Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

## **Kinerja Personel *Flight Operations Officer* (FOO) pada unit *Operations* sisi *Airside* PT. Garuda Angkasa Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta**

Berdasarkan observasi dan wawancara yang dilaksanakan peneliti pada unit *Operations* sisi *Airside* PT. Garuda Angkasa Bandar Udara Internasional Yogyakarta, Personel *Flight Operations Officer* (FOO) PT. Garuda Angkasa YIA berada dibawah naungan dari unit *Operations* atau unit Operasi yang masuk ke dalam sisi unit *Airside* yang mana dalam kesehariannya bekerja seorang FOO juga berkolaborasi dan bekerja sama dengan teman-teman lain dalam unit *Operations* ini seperti : GSE (*Ground Support Equipment*), *Departure Control* atau *Load Control*, *Ramp Dispatcher*, *Load Master*, *Avsec* dan juga *Porter*.

Penelitian dilaksanakan pada salah satu bagian operasi PT Garuda Angkasa yaitu unit *operations* yang mana penulis menggunakan metode observasi menggunakan lembar observasi saat penulis ikut langsung berbaur dalam kegiatan kesehariannya seorang FOO di dalam melakukan pekerjaannya ketika melayani pesawat yang akan mendarat dan melakukan *take-off* ke bandar udara tujuan didapatkan bahwasannya *staff FOO* Garuda Angkasa YIA telah melakukan pekerjaannya dengan baik sesuai dengan tugas dan tanggung jawab yang tertera pada CASR 121 dan juga Berdasarkan GOM (*Ground Operation Manual*) dan *Walk Instruction* di dalam unit *Operations* PT. Garuda Angkasa itu sendiri, maka Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA sudah melakukan pekerjaannya dengan sangat baik dan sesuai dengan prosedur yang ada, seperti pemberian informasi kepada Pilot & Co-Pilot mengenai dokumen pokok penerbangan yaitu *Flight Plan*, *Notam*, *Weather Briefing*, *Crew Briefing* dan juga personel FOO yang bekerja sudah sangat baik dalam memberikan informasi mengenai data *Passangers*, *Baggage*, and *Cargo* dengan memberikan informasi yang *Actual* atau sebenarnya sesuai dengan *Actual Load* yang naik ke pesawat dan juga personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA telah melaksanakan tugas *Flight Watch Service* dengan baik yaitu ketika personel FOO melakukan *monitoring Flight Progress* yang dilayani dari bandar udara keberangkatan hingga *landing* di bandar udara tujuan.

Dalam melakukan penelitian ini penulis juga memfokuskan penelitian dengan melakukan wawancara kepada narasumber sebagai informan yaitu personel FOO sendiri untuk mengetahui sejauh apa mereka mengenal tugas dan tanggung jawabnya karena mengingat pekerjaan yang mereka lakukan sangat riskan dan sangat vital terhadap sebuah penerbangan yang ditanganinya yang kemudian hasil wawancara tersebut telah penulis lakukan reduksi data dan didapatkan hasil bahwa Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA sudah sangat memahami tugas dan tanggung jawab mereka dalam melakukan pekerjaan bahkan mereka pun menyadari bahwasannya pekerjaan yang mereka emban ini sangat vital dan sangat riskan dan sangat berpengaruh penting terhadap keselamatan sebuah penerbangan yang mereka tangani.

Untuk mendapatkan data yang lebih spesifik dalam mengetahui Kinerja Personel *Flight Operations Officer* (FOO) di lapangan maka penulis pun melakukan penelitian dengan melakukan wawancara dengan PILOT & CO-PILOT pada hari Rabu, 8 februari 2023 Penerbangan Garuda Indonesia GA-213 YIA-CGK sebagai narasumber utama yang diberikan pelayanan oleh Personel FOO PT. Garuda Angkasa di Bandar Udara Internasional Yogyakarta menjelaskan bahwa Kinerja Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA sudah sangat baik dalam memberikan semua data yang dibutuhkan penerbang dan juga sudah sangat baik dalam membantu penerbang dalam mempersiapkan *Flight Document* untuk penerbangan selanjutnya, Co-Pilot maskapai Garuda Indonesia penerbangan GA-213 YIA-CGK FO. Azel Pradipta menjelaskan bahwa peran seorang FOO itu sangat penting dan vital terhadap sebuah penerbangan karena dari FOO seorang penerbang mendapatkan informasi mengenai penerbangan selanjutnya, lalu informasi yang ada di lapangan, informasi keadaan pesawat, kemudian dokumen penerbangan lainnya FOO lah yang mempersiapkan semuanya. Menurut PIC. CAPT. ISAYS URI SAMPSULE dan FO. AZEL PRADIPTA mengenai Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA yang bertugas sudah melaksanakan



tugas dengan sangat baik dan sangat informatif dalam memberikan informasi penerbangan seperti Flight Plan, Informasi Cuaca, Informasi *Pax, Bag, Cargo* dan *Briefing* yang diberikan sudah sangat baik.

Berdasarkan hasil wawancara dan hasil observasi yang sudah penulis laksanakan kepada beberapa Narasumber dan juga Observasi langsung dalam Unit *Operations* sisi *Airside* PT. Garuda Angkasa YIA, maka didapatkanlah hasil penelitian bahwa Kinerja Personel *Flight Operations Officer* itu sangatlah penting dalam sebuah penerbangan bahkan sangat vital dalam keselamatan sebuah penerbangan, karena tugasnya yang mempersiapkan data dan dokumen pokok penerbangan yang harus Sebenarnya (*Actual*) dan Terbaru (*Update*) yaitu *Flight Plan, Weather Briefing, Informasi Pax, Bag, and Cargo, Informasi Notam, Informasi refuelling* untuk kemudian diserahkan kepada Penerbangan untuk penerbangan selanjutnya, kemudian seorang FOO juga harus memiliki keputusan yang terbaik dengan tetap memperhatikan unsur keselamatan untuk penerbangan yang dia tangani saat itu dan penerbangan yang akan dia release selanjutnya.

Kinerja Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA sudah sangat baik dalam melakukan tugasnya dalam mempersiapkan sebuah penerbangan, menangani sebuah penerbangan, hingga merelease sebuah penerbangan sampai melakukan *Flight Watch Service* hingga pesawat tersebut mendarat di bandar udara tujuan, maka dari itu disini penulis akan menguraikan kegiatan dari Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA yang dimulai dari mempersiapkan penerbangan hingga memberikan release kepada sebuah penerbangan dengan *step-by-step*.

### **Kendala Personel Flight Operations Officer (FOO) pada unit Operations sisi Airside PT. Garuda Angkasa Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta Selama Menjalankan Tugasnya di Lapangan**

Kendala yang dialami seorang Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA dalam menjalankan tugasnya setelah dilakukan wawancara dan observasi didapatkan ada beberapa kendala yang dirasakan ketika melaksanakan tugasnya, yaitu kendala teknis dan kendala non-teknis yang kemudian penulis akan menguraikannya sebagai berikut :

#### **Kendala Teknis**

Kendala teknis yang sering dirasakan personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA Ketika melakukan pekerjaannya terutama saat mempersiapkan dokumen dan data data penerbangan ialah : Keterbatasan Komputer, Printer yang sering overwork karena digunakan terus-menerus, lalu ketersediaan Supply kertas yang terbatas kerap kali menjadi hambatan personel FOO pada saat bekerja, lalu ketersediaan tinta yang kurang kerap kali menjadi masalah yang serius juga saat personel FOO hendak mencetak dokumen-dokumen penerbangan, lalu juga yang kerap menjadi masalah serius adalah keterbatasan sinyal internet yang kerap kali mengalami internet down sehingga menyebabkan terhambatnya kinerja personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA terhambat.

#### **Kendala Non-Teknis**

Kendala Non-Teknis yang sering dirasakan oleh Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA yaitu kurangnya Sumber Daya Manusia atau SDM untuk Personel FOO sendiri sehingga hal tersebut menimbulkan masalah yaitu Jam Kerja personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA yang melebihi batas kerja wajar nya yang seharusnya hanya bekerja maksimal 10 jam per hari tetapi yang terjadi Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA sering bekerja lebih dari 12 jam per hari bahkan bisa sampai 15 jam per hari dan jelas terjadi restriksi karena jika mengacu kepada CASR Chapter 121 Part 465 seorang Personel FOO hanya diperbolehkan bekerja maksimal 10 jam per hari. Dan hal inilah yang kemudian menjadi kendala Non-Teknis yang kerap kali Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA rasakan dan harus mereka terima karena keterbatasan personel dan SDM dalam unit Operations PT. Garuda Angkasa YIA. Kendala Non-Teknis lainnya yang sering dihadapi Personel

FOO PT. Garuda Angkasa di lapangan adalah Ketika berhadapan dengan *Flight crew* yang *mood swing* nya kurang baik sehingga kerap kali menjadi *problem* bagi personel saat bertugas di lapangan.

### **Penanganan atau Kontingensi Plan atas kendala yang dihadapi Personel *Flight Operations Officer* (FOO) pada unit *Operations* sisi *Airside* PT. Garuda Angkasa Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta Selama Menjalankan Tugasnya di Lapangan**

Setelah dilakukan wawancara dan observasi maka didapatkan hasil bahwa personel FOO PT. Garuda Angkasa sudah sangat baik dalam melakukan kontingensi atau upaya pencegahan sebagai bentuk inisiatif mereka terhadap permasalahan yang mereka hadapi sehingga setidaknya mengurangi permasalahan yang mereka hadapi di lapangan dan membantu mereka agar bekerja dengan baik untuk menangani sebuah penerbangan yang akan mereka *release*, berikut adalah kontingensi *plan* atau upaya pencegahan yang telah dilakukan oleh Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA lakukan yang penulis dapatkan melalui wawancara dan observasi secara langsung :

#### **Komputer**

Kontingensi *plan* yang dilakukan oleh Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA terhadap komputer ialah dengan memaksimalkan komputer yang ada di unit *Operations* PT. Garuda Angkasa YIA sehingga bergantian menggunakan komputer yang ada agar tidak terjadi *overwork* pada komputer.

#### **Printer**

Kontingensi *Plan* yang dilakukan oleh Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA terhadap Printer yang sering *overwork* adalah dengan menggunakan Printer yang lain agar printer yang digunakan FOO tidak terjadi *Overwork* dan Printer FOO tadi di berikan waktu istirahat terlebih dahulu agar nanti bisa digunakan Kembali.

#### **Sinyal Internet *Down***

Kontingensi *Plan* yang dilakukan oleh Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA terhadap sinyal internet *down* adalah dengan cara mereka menggunakan *tethering* atau hotspot pribadi dari *handphone* mereka sehingga setidaknya untuk sementara dapat membantu mereka mengakses *website* dengan lancar dan tidak terhambat untuk mengumpulkan data dan dokumen penerbangan yang akan dipersiapkannya.

#### **Keterbatasan *Supply* Kertas**

Kontingensi *Plan* yang dilakukan oleh Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA terhadap keterbatasan *Supply* kertas adalah dengan cara mereka memanfaatkan dan memaksimalkan kertas *Two Ply* yang ada yaitu kertas bekas sisa dari *Cargo* yang masih layak pakai dan bagus sehingga masih di pakai halaman sebaliknya dan menjadi alternatif pada saat Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA bekerja.

#### **Keterbatasan *Supply* Tinta**

Kontingensi *Plan* yang dilakukan oleh Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA terhadap Tinta yang kurang adalah dengan menggunakan Printer yang lain agar yang ada di Printer yang digunakan FOO menjadi lebih hemat dan tidak cepathabis dan bilananti diperlukan dapat digunakan Kembali.

#### **Keterbatasan SDM dan Jam Kerja yang berlebihan/ *Overwork***

Kontingensi *Plan* yang dilakukan oleh Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA terhadap permasalahan ini biasanya mereka bahu-membahu bekerja sama mempersiapkan data dan dokumen apa saja yang diperlukan di penerbangan itu agar tidak terjadi *human error* dari FOO itu sendiri maka dari itu biasanya rekan rekan lain dari *Ramp Dispatcher* dan *Supervisor* pun turut untuk

turun langsung di Lapangan, lalu untuk kontingensi *Plan* terhadap jam kerja yang berlebih sehingga menyebabkan *overwork* adalah dengan cara memberikan waktu pulang lebih cepat kepada Personel FOO PT. Garuda Angkasa Bandar Udara Internasional Yogyakarta pada hari ke 5 kerja dan memberikan libur kerja atau *rest time* sebanyak 2 hari pada hari ke 6 dan ke 7 sehingga dalam 7 hari kerja tidak bekerja secara berturut-turut.

### **Kesimpulan dan Saran**

Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah peneliti lakukan maka peneliti bisa menyimpulkan dari penelitian ini dalam melakukan pekerjaan dan tugas dalam kesehariannya Personel *Flight Operations Officer* (FOO) di PT. Garuda Angkasa Bandar Udara Internasional Yogyakarta didapatkan kesimpulan bahwa :

#### **Kinerja Personel FOO**

Personel *Flight Operations Officer* (FOO) PT. Garuda Angkasa YIA mempunyai kedudukan yang sangat vital dan penting dalam sebuah penerbangan. Personel *Flight Operations Officer* (FOO) PT. Garuda Angkasa YIA memiliki pengaruh yang penting terhadap keselamatan dalam sebuah penerbangan, Personel *Flight Operations Officer* (FOO) PT. Garuda Angkasa YIA sudah sangat baik dalam melakukan pekerjaan dan tugasnya serta sudah mengerti dengan baik tanggung jawab mereka terhadap sebuah penerbangan yang mereka *handle*, Personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA sudah memiliki komunikasi yang baik kepada sesama staff PT. Garuda Angkasa YIA dan kepada Penerbang (PIC dan SIC) yang saat itu *landing* dan *take-off* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Personel *Flight Operations Officer* (FOO) PT. Garuda Angkasa YIA sudah sangat baik dalam mempersiapkan dan memberikan data dan dokumen pokok penerbangan kepada Penerbang, seperti: *Flight Plan*, *Notam-Notam*, *Weather information*, *Passanger*, *Baggage and Cargo information*, *Navigation Information and Crew Briefing*. Kinerja Personel *Flight Operations Officer* PT. Garuda Angkasa YIA sudah sangat baik dalam memberikan pelayanan kepada suatu penerbangan yang sudah sesuai dengan GOM (*Ground Operation Manual*) dan *Walk Instruction* FOO.

#### **Kendala personel FOO**

Keterbatasan *Supplai* Kertas, Tinta, dan Jaringan internet yang seringkali *Down* yang menyebabkan hambatan bagi personel *Flight Operations Officer* PT. Garuda Angkasa YIA Ketika sedang melakukan pekerjaannya. Keterbatasan alat pendukung seperti Komputer dan Printer yang juga seringkali menjadi terhambatnya kegiatan Personel *Flight Operations Officer* PT. Garuda Angkasa YIA di lapangan. Keterbatasan Sumber Daya Manusia nya atau yang dalam hal ini bisa dikatakan kurangnya *personnel Flight Operations Officer* di unit *Operations* PT. Garuda Angkasa YIA sehingga menyebabkan Personel FOO yang ada di unit *Operations* PT. Garuda Angkasa YIA seringkali bekerja *overwork* yaitu lebih 12 jam per hari dan bisa lebih dari 12 jam per harinya yang seharusnya jika melihat dari ketentuannya menurut CASR 121 Part 465 yaitu personel *Flight Operations Officer* hanya boleh bekerja maksimal 10 jam per hari nya dan jelas ini merupakan sebuah kendala yang dirasakan oleh personel FOO PT. Garuda Angkasa YIA di lapangan.

#### **Penanganan atau kontingensi plan oleh Personel FOO**

Personel *Flight Operations Officer* (FOO) PT. Garuda Angkasa YIA sudah sangat baik dalam melakukan penanganan terhadap masalah atau kendala yang terjadi di lapangan. Personel *Flight Operations Officer* (FOO) PT. Garuda Angkasa YIA memiliki kemampuan inisiatif yang sangat baik ketika bekerja, sehingga mampu melakukan penanganan atau kontingensi *plan* atas kendala yang terjadi saat bekerja dengan sangat baik.

Berdasarkan kesimpulan diatas maka terdapat beberapa saran yang penulis harapkan dapat

membangun efek positif dan diharapkan dapat membawa perubahan yang baik kedepannya antara lain:

### Bagi Perusahaan

Diharapkan kedepannya PT. Garuda Angkasa terutama dalam hal ini untuk Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta dapat melihat dan memperhatikan kebutuhan untuk Sarana dan Prasarana yang mencukupi bagi para personel *Flight Operations Officer* atau FOO di PT. Garuda Angkasa YIA mengingat pekerjaannya yang membutuhkan kecepatan, ketepatan dan efektifitas guna menciptakan kualitas kerja yang baik pula kepada keselamatan sebuah penerbangan yang mereka tangani di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, kemudian perusahaan juga diharapkan mampu untuk melihat dan memperhatikan dalam pemenuhan Sumber daya manusia terutama personel *Flight Operations Officer* (FOO) pada unit *Operations* agar dapat ditambah personel FOO nya agar dapat lebih menciptakan lingkungan kerja yang sehat diharapkan dengan bertambahnya personel FOO di PT. Garuda Angkasa YIA dapat meminimalisir adanya jam kerja yang berlebih tadi atau melebihi batas jam kerja seharusnya yang tercantum dalam CASR 121 Part 465, sehingga unit *Operations* PT. Garuda Angkasa YIA dapat membuat jadwal kerja ataupun jadwal shift kerja yang lebih baik kepada Personel FOO yang ada disana.

### Bagi Bidang Pendidikan

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan mengadakan program Praktek Kerja Lapangan bagi mahasiswa atau Taruna Taruninya tingkat akhir semester 7 disarankan pada masa Praktek Kerja Lapangan untuk diperpanjang masa Praktek Kerja Lapangannya seperti beberapa Sekolah diluar sana yang memberikan masa PKL kepada mahasiswanya yaitu 3-5 Bulan ,karena hal ini dapat mengimplementasikan seluruh hal yang didapat semasa perkuliahan dan dapat berguna khususnya kepada Taruna Taruninya itu sendiri dalam dunia kerja yang nyata dan menciptakan pengambilan keputusan yang tepat dalam bekerja dan dapat memberikan waktu yang lebih banyak kepada Taruna/I yang melaksanakan kegiatan Praktek Kerja Lapangan untuk mendapatkan ilmu dan pengalaman kerja yang lebih banyak.

### Bagi Peneliti Mendatang

Bagi Peneliti Mendatang Apabila penelitian ini menjadi sumber referensi dengan topik dan pembahasan yang sama mengenai seorang *Flight Operations Officer* (FOO) diharapkan kepada peneliti selanjutnya sebagai tambahan ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan penelitian yang akan datang dan diharapkan kepada peneliti selanjutnya untuk dapat berkontribusi dalam menjadi insan dirgantara terutama sebagai Personel *Flight Operations Officer* (FOO) yang memiliki kinerja yang baik, berkompeten dan memiliki Integritas yang baik. Semoga data yang diperoleh bermanfaat dan menjadikan tambahan wawasan untuk peneliti selanjutnya.

### Daftar Pustaka

- Admin.(2021, Januari 10). Keselamatan Penerbangan. Diakses dari <https://k3.unida.gontor.ac.id/keselamatanpenerbangan/#:~:text=Keselamatan%20Penerbangan%20adalah%20sua%20keadaan,penunjang%20dan%20fasilitas%20umum%20lainnya.>
- Admin.(2023). Yogyakarta International Airport – Bandara YIA Kulon Progo. Diakses dari <https://bprentcar.com/yogyakarta-international-airport/>
- Admin. (2022). Tentang Garuda Angkasa. Diakses dari <https://garuda.id/aboutus-ina>
- Admin. (2021, Oktober 19). Tugas Flight Operation Officer (Foo) Dalam Dunia Penerbangan. Diakses dari <https://sekolahpenerbangan.co.id/tugasflight-operation-officer/>
- Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization)
- Azwar, S. (2019). Reliabilitas dan Validitas Edisi 4. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Basri, A. F. M., dan Rivai, V. (2005). Performance Appraisal. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Edison, Anwar, Komariyah. (2017). Manajemen Sumber Daya Manusia. Bandung: Alfabeta. FOO Manual Book

- Kholid, Idham. (2016, Maret 10). Kasus Flight Approval Palsu, Polisi Tetapkan Flight Officer Airfast Jadi Tersangka. Diakses dari <https://news.detik.com/berita/d-3161588/kasus-flight-approval-palsupolisi-tetapkan-flight-officer-airfast-jadi-tersangka>
- Mangkunegara, Anwar Prabu. (2017). Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan. Cetakan Empat Belas. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Sedarmayanti. (2017). Perencanaan dan Pengembangan SDM untuk meningkatkan Kompetensi. Kinerja dan Produktivitas Kerja. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Sinaga, Alex. (2018). Skripsi. Pengaruh Motivasi Kerja dan Lingkungan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan pada PT. TASPEN (Persero) KCU Medan. Universitas Sumatera Utara
- Sudjana, Nana. (2016). Penilaian Hasil Proses Belajar Mengajar. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Sugiyono. (2015). Metode Penelitian Kombinasi (Mix Method). Bandung. Alfabeta
- Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R&D. Bandung: Alfabeta
- Thabroni, Gamal. (2021, Februari 17). Teknik Analisis Data Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif. Diakses dari <https://serupa.id/teknik-analisis-datapenelitian-kualitatif-dan-kuantitatif/>
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tujuan penerbangan