

TINGKAT KENYAMANAN PENUMPANG PADA INTERIOR KABIN PESAWAT GARUDA INDONESIA KELAS EKONOMI JAKARTA – MAKASSAR DITINJAU DARI ASPEK ERGONOMI

Annisa Febiana Komalasih
Annisa.fk14@gmail.com

Setya Budi Astanto, S.Sn., M.Sn.
Gilda_pinteriors@gmail.com

Abstract

Airplane is a popular mass transportation and has become one of the main options of the general public of middle and upper class because it is fast, easy and practical. The public's needs for cheap and fast transportations incite airlines to compete and provide low prices (low cost). One of the service providers of transport services with fairly cheap price is Garuda Indonesia. Low prices provided by the airline have effects on the quality, comfort and facilities for the passengers. Therefore, with an approach method of passenger behaviour, we aim to review passengers' activities and behaviour in the airplane as well as whether the passengers are satisfied with the level of comfort.

Keyword : Airplane, Garuda Indonesia, Low Cost, Behaviour of Passanger.

Abstrak

Pesawat terbang merupakan alat transportasi massal yang sedang populer dan menjadi salah satu pilihan utama masyarakat umum dari kalangan menengah keatas karena cepat, mudah dan praktis. Kebutuhan masyarakat akan transportasi umum yang murah dan cepat membuat pesawat juga berlomba-lomba memberikan harga rendah (low cost). Salah satu jasa penyedia pelayanan transportasi dengan harga yang cukup murah adalah Garuda Indonesia. Harga rendah yang diberikan pihak maskapai berpengaruh terhadap kualitas dan juga tata kondisi kenyamanan dan fasilitas kepada penumpang. Oleh karena itu dengan metode pendekatan berupa behaviour of passanger. Hal ini bertujuan untuk meninjau kembali perilaku dan aktivitas penumpang selama berada didalam kabin pesawat, apakah kenyamanan penumpang terpenuhi dengan baik atau tidak.

Kata kunci: Pesawat Terbang, Garuda Indonesia, Harga Rendah, Behaviour of Passanger.

PENDAHULUAN

Di Indonesia saat ini, transportasi massal meliputi transportasi darat, air dan udara. Diantara ketiga sarana transportasi tersebut, terdapat transportasi yang sedang populer di masyarakat yaitu transportasi udara yang lebih kita kenal dengan pesawat terbang. Pesawat terbang kini sudah dapat mencakup berbagai kalangan dari menengah maupun menengah keatas. Banyak orang yang menggunakan jasa transportasi pesawat terbang salah satu faktornya adalah cepat dan efisiensi waktu, serta pada beberapa maskapai juga memberikan harga murah (*low cost*). Indonesia yang terdiri dari pulau-pulau juga menjadi salah satu alasan jasa transportasi pesawat terbang dipilih oleh masyarakat, tidak hanya mengangkut manusia tetapi juga dapat mengangkut berbagai macam barang ketempat yang jauh dengan waktu yang cepat. Perkembangan teknologi yang ada sudah dapat menciptakan pesawat terbang, helicopter, hydrofoil dan jenis-jenis angkutan udara lainnya bukti kerja keras manusia dalam rangka melawan keterbatasan angkutan udara, sehingga sekarang transportasi udara mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah yang lebih banyak dengan aman, cepat, nyaman ke tempat-tempat yang jauh. Dikutip dari Rudi Azis dan Asrul, Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi (2014, 26-29).

Persaingan yang cukup ketat antar maskapai di Indonesia membuat beberapa pihak maskapai memberikan harga rendah (*low cost*) untuk kelas ekonomi, sehingga terjadi menurunnya kualitas pada kenyamanan penumpang ketika berada di dalam pesawat. Bagi beberapa maskapai kenyamanan di dalam pesawat juga diperhatikan, salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan melengkapi fasilitas interior, hiburan di dalam pesawat, keamanan dan keramahan para awak kabin.

Singkatnya perjalanan menggunakan pesawat terkadang membuat penumpang tidak terlalu memusingkan kenyamanan tersebut, terutama untuk perjalanan jarak dekat (kurang dari 2 jam), tetapi hal ini berbeda ketika perjalanan yang ditempuh lebih dari 2 jam. Pegal pada bokong, lumbar, leher dan kaki menjadi permasalahan yang cukup banyak ditemui pada pesawat kelas ekonomi.

Hal ini menjadi menarik diteliti, di satu pihak mulai berkembang dan tingginya minat penumpang yang memilih pesawat untuk melakukan perjalanan karena efisiensi waktu dan harga yang ditawarkan cukup terjangkau, akan tetapi faktor kenyamanan terkadang terlupakan.

METODE PENELITIAN

Penulisan skripsi ini dilakukan menggunakan metode kuantitatif berdasarkan fakta-fakta yang objektif agar kebenarannya dapat dipertanggungjawabkan baik secara teoritis maupun pengujiannya dengan pendekatan *behaviour of passengers*/perilaku penumpang yang meliputi pengamatan langsung terhadap kebiasaan dan aktivitas penumpang dengan kondisi yang ada selama berada dalam kabin pesawat Garuda Indonesia. Pembatasan masalah yang diambil adalah Garuda Indonesia Airbus A330-200 dan Boeing 737-800NG penerbangan domestik Jakarta – Makassar.

1. Metode Pengumpulan Data

a) Observasi

Observasi yang dilakukan meliputi observasi langsung dan tidak langsung. Secara langsung dilaksanakan dengan cara mengamati perilaku penumpang pesawat Garuda Indonesia kelas ekonomi Jakarta - Makassar dengan menggunakan alat-alat yang membantu reliabilitas obyek penelitian. Secara tidak langsung melalui referensi dari beberapa teori pendukung penelitian.

b) Metode Dokumentasi

Merekam visualisasi interior kabin pesawat Garuda Indonesia kelas ekonomi Jakarta - Makassar guna penyusunan data untuk keperluan analisa penelitian lebih lanjut, dengan menggunakan alat pendukung berupa kamera digital.

c) Metode Wawancara

Metode ini dilaksanakan dalam bentuk wawancara tertutup (menggunakan *checklist/questioner*) untuk mengumpulkan informasi dari para penumpang ataupun wawancara terbuka (pencatatan jawaban responden).

2. Populasi dan Sampel

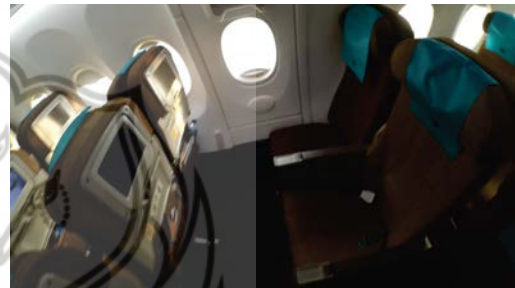
Populasi yang diambil adalah penumpang pesawat Garuda Indonesia, sedangkan pengambilan sampel dilakukan terhadap obyek yang dianggap paling mewakili dari populasi yang sedang diteliti (*purposive sampling*), yaitu kabin pesawat Garuda Indonesia kelas ekonomi Jakarta – Makassar.

HASIL

1. Data lapangan



Gambar 1. Suasana Didalam Kabin Pesawat Airbus 330-200 (Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017)



Gambar 2. Pintu Darurat Pesawat Boeing 737-800NG (Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017)



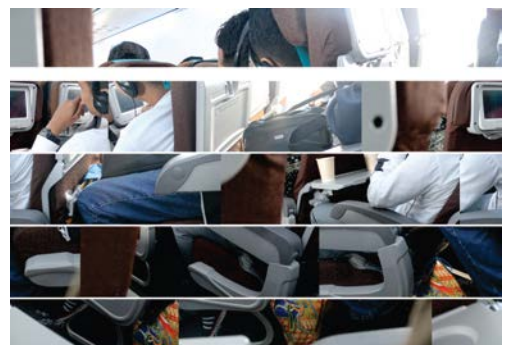
Gambar 3. Bagasi Kabin Pesawat Boeing 737-800NG (Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017)



Gambar 4. Suasana Aisle Pesawat Airbus 330-200 (Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017)



Gambar 5. Fasilitas In Flight Entertainment (Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017)



Gambar 6. Posisi Duduk Penumpang Pesawat Boeing 737-800NG (Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017)

Batasan Masalah yang akan dikaji adalah

- a. Armada maskapai yang diambil adalah Garuda Indonesia Airbus A330-200 dan Boeing 737-800NG penerbangan domestik Jakarta – Makassar.
 - b. Ergonomi yang akan dibahas adalah kursi penumpang dan sirkulasi didalam pesawat
2. Rumusan Masalah

Rumusan Masalah yang dapat di simpulkan dari analisis data lapangan dan data literatur adalah:

- a. Bagaimanakah kondisi kenyamanan fasilitas interior kabin pesawat Garuda Indonesia kelas ekonomi Jakarta – Makassar ditinjau dari aspek ergonomi?
- b. Bagaimanakah tanggapan para penumpang terhadap fasilitas area duduk kabin pesawat Garuda Indonesia kelas Ekonomi Jakarta – Makassar ditinjau dari aspek ergonomi?

ANALISA DAN PEMBAHASAN

Metode Analisis

Secara garis besar metode analisis data yang dilakukan sesuai dengan metode evaluasi, yaitu dengan melakukan pengkajian silang antara data lapangan (yang merupakan hubungan antara pengguna, aktivitas dan perilaku penumpang (*behaviour of passengers*) serta fasilitas pendukung/tata kondisi yang sesuai dengan fungsi utama yang ada secara umum) dengan data kepustakaan. Analisa ini dilakukan untuk mengetahui kekurangan dan kelebihan terhadap kondisi lapangan yang ada. Dalam penelitian ini batasan masalah penelitian dispesifikkan terhadap masalah **area duduk** pada interior kabin pesawat Garuda Indonesia kelas ekonomi Jakarta - Makassar ditinjau dari aspek ergonomi.

1. Area Duduk

a. Kursi/Tempat Duduk

Kursi berisi busa yang dilapisi dengan upholstery berwarna coklat tua dan coklat muda (caramel) dan terdapat motif daun (flora), selain itu upholstery juga merupakan bahan yang mudah dibersihkan. Rancangan sandaran dengan kemiringan 105° dengan penambahan sistem untuk menggeser sandaran kedepan/kebelakang (menekan tombol pada sandaran tangan bagian dalam).

b. Meja

Meja pada pesawat terbang memakai system *built - in* (menempel dengan sandaran kursi belakang) memiliki ukuran 44,5x30x3 CM dengan material *thermoplastic* dan aluminium pada setiap sisi dan bawahnya yang dibaut dan dapat ditarik. Pada meja terdapat cekungan berbentuk bulat untuk menaruh minum, apabila meja tidak digunakan dapat dilipat keatas dan dikunci.

c. Bagasi/Storage

Bagasi pada pesawat terdapat diatas tempat duduk penumpang dan bersifat tertutup, hal ini berguna agar barang-barang yang ditaruh tidak dapat jatuh bila pesawat tiba-tiba mengalami guncangan ataupun saat *take off* dan *landing* selain itu terdapat pintu penutup agar barang aman ketika berada didalam bagasi. Bagasi yang dibawa penumpang kedalam kabin juga terbatas ukuran dan beratnya yaitu dengan batas maksimum; panjang 56 cm, lebar 36 cm atau tebal 23 cm, namun jumlah dari tiga dimensi tersebut tidak melebihi 115 cm atau berat 7kg.

d. Jendela

Jendela pesawat terbang berbeda dengan jendela transportasi lainnya. Jendela pesawat tidak bisa dibuka dan juga ukurannya yang cukup kecil. Jendela pesawat terdiri dari beberapa lapis yang terbuat dari akrilik, hal ini dimaksudkan agar jendela dapat bertahan pada perbedaan tekanan udara dan juga agar tidak mudah pecah seperti kaca. Pada jendela pesawat juga tersedia penutup jendela yang dapat digunakan dengan cara menariknya kebawah. Tetapi harus diperhatikan bahwa penutup jendela tidak bisa digunakan setiap saat, terutama ketika pesawat akan take off dan juga landing dimana penutup jendela harus dalam kondisi terbuka. Selain fungsi utamanya sebagai pencahayaan alami, jendela dalam pesawat terbang juga dapat difungsikan sebagai alat interaksi untuk hiburan melihat *view/panorama* dari luar.

2. Tata Kondisional

a. Pencahayaan

Lampu yang berada di pesawat tidaklah terlihat secara fisik, karena penempatan lampu diletakkan tersembunyi disamping atas (belakang) bagasi kabin (*storage*) sehingga yang terlihat oleh mata warna dari cahaya tersebut. Lampu baca juga terdapat diatas kursi dan menempel pada bagasi kabin (*storage*), penggunaannya pun dengan cara menekan tombol diatas dan lampu akan menyala.

b. Penghawaan/Sirkulasi

Sistem penghawaan didalam pesawat berasal dari Air Conditioning (AC) yang pengaturannya sudah otomatis dari pihak maskapai, sehingga penumpang tidak dapat mengatur suhu didalam kabin. Penghawaan pada pesawat yang di fasilitasi oleh *Air Conditioner* (AC) diletakkan secara tersembunyi di plafon kabin pesawat, hanya udara dingin yang keluar melalui celah antara dinding kabin pesawat dan bagasi kabin diatas..

c. Getaran/Kebisingan

Getaran yang dihasilkan mesin pesawat cukup tinggi, pada ruang kokpit saja bisa mencapai 90-100 desibel, tetapi didalam bagian kabin getaran menjadi lebih kecil karena adanya material-material yang dapat meredam suara dan juga getaran seperti karpet dan bahan upholstery pada kursi.

Penilaian Responden Terhadap Interior Kabin Pesawat Airbus 330-200

No.	Pertanyaan (Question)	Penilaian (Grading)			
		A	B	C	D
1	Kenyamanan suasana kabin (Cabin's Level of Comfort)				
	AIRBUS 330-200	10			
2	Pencahayaan (Lighting)				
	AIRBUS 330-200	6	4		
3	Cahaya lampu kuning (Yellow Lighting)				
	AIRBUS 330-200	1	9		
4	Cahaya lampu biru (Blue Lighting)				
	AIRBUS 330-200		10		
5	Warna interior kabin (Cabin's Interior Color)				

	AIRBUS 330-200	3	7		
6	Temperatur (Temperature)				
	AIRBUS 330-200	2	7	1	
7	Aroma (Odor)				
	AIRBUS 330-200	1	7	2	
8	Penempatan iklan (Ad Placement)				
	AIRBUS 330-200		8	2	
9	Kebersihan kabin (Hygiene)				
	AIRBUS 330-200	10			
10	Keramahan Crew (Staff Hospitality)				
	AIRBUS 330-200	10			
11	Bahan/material kursi (Seat Material)				
	AIRBUS 330-200	4	6		
12	Bentuk kursi (Seat Shape)				
	AIRBUS 330-200	8	2		
13	Lebar kursi (Seat Widht)				
	AIRBUS 330-200	6	3	1	
14	Keamanan kursi (Seat Safety)				
	AIRBUS 330-200	1	9		
15	Ketinggian dudukan kursi (Seat Height)				
	AIRBUS 330-200	4	6		
16	Ketinggian sandaran kursi (Height of Backrest)				
	AIRBUS 330-200	5	5		
17	Ketinggian sandaran tangan (Height of Armrest)				
	AIRBUS 330-200	1	9		
18	Kemiringan kursi (Seat Tilt)				
	AIRBUS 330-200		9	1	
19	Keempukan kursi (Seat Padding)				
	AIRBUS 330-200	4	6		
20	Jarak lutut (Leg room)				
	AIRBUS 330-200	6	3	1	
21	Letak/posisi meja (Table Position)				
	AIRBUS 330-200	1	8	1	
22	Ukuran meja (Table Size)				
	AIRBUS 330-200		7	3	
23	Letak/posisi tv (IFE) (TV Position)				
	AIRBUS 330-200		10		
24	Ukuran tv (TV Size)				
	AIRBUS 330-200		10		
25	Lumbar support				

	AIRBUS 330-200	3	5	2	
26	Head support				
	AIRBUS 330-200	4	6		
Jumlah Skor		90	156	14	
Persentase		35%	60%	5.00%	

Dari hasil tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban responden yang berkaitan dengan tingkat kenyamanan pada kabin pesawat “AIRBUS 330-200” cenderung “nyaman” karena menunjukkan pada nilai total 156 dengan presentase 60% terhadap pernyataan yang ada pada variabel tingkat kenyamanan pada kabin pesawat.

Dari dua puluh enam pertanyaan yang memiliki nilai rata-rata “nyaman”, dengan nilai tertinggi pada pernyataan mengenai “Kenyamanan suasana kabin”, “kebersihan kabin”, “keramahan crew” mendapat predikat sangat nyaman, seluruh responden menjawab sangat nyaman dan nilai terendah pada pernyataan mengenai “aroma”, “penempatan iklan”, dan “lumbar support” dengan predikat tidak nyaman.

Penilaian Respoden Terhadap Interior Kabin Pesawat Boeing 737-800NG.

No.	Pertanyaan (Question)	Penilaian (Grading)			
		A	B	C	D
1	Kenyamanan suasana kabin (Cabin's Level of Comfort)				
	Boeing 737-800NG	9	1		
2	Pencahayaannya (Lighting)				
	Boeing 737-800NG	4	6		
3	Cahaya lampu kuning (Yellow Lighting)				
	Boeing 737-800NG	3	7		
4	Cahaya lampu biru (Blue Lighting)				
	Boeing 737-800NG		10		
5	Warna interior kabin (Cabin's Interior Color)				
	Boeing 737-800NG	7	3		
6	Temperatur (Temperature)				
	Boeing 737-800NG	1	5	4	
7	Aroma (Odor)				
	Boeing 737-800NG	2	4	4	
8	Penempatan iklan (Ad Placement)				
	Boeing 737-800NG		10		
9	Kebersihan kabin (Hygiene)				
	Boeing 737-800NG	10			
10	Keramahan Crew (Staff Hospitality)				

	Boeing 737-800NG	10			
11	Bahan/material kursi (Seat Material)				
	Boeing 737-800NG	4	6		
12	Bentuk kursi (Seat Shape)				
	Boeing 737-800NG	4	6		
13	Lebar kursi (Seat Widht)				
	Boeing 737-800NG	6	4		
14	Keamanan kursi (Seat Safety)				
	Boeing 737-800NG	3	7		
15	Ketinggian dudukan kursi (Seat Height)				
	Boeing 737-800NG	7	3		
16	Ketinggian sandaran kursi (Height of Backrest)				
	Boeing 737-800NG	8	2		
17	Ketinggian sandaran tangan (Height of Armrest)				
	Boeing 737-800NG	5	5		
18	Kemiringan kursi (Seat Tilt)				
	Boeing 737-800NG	1	9		
19	Keempukan kursi (Seat Padding)				
	Boeing 737-800NG	2	8		
20	Jarak lutut (Leg room)				
	Boeing 737-800NG	8	2		
21	Letak/posisi meja (Table Position)				
	Boeing 737-800NG		10		
22	Ukuran meja (Table Size)				
	Boeing 737-800NG		4	6	
23	Letak/posisi tv (IFE) (TV Position)				
	Boeing 737-800NG	2	8		
24	Ukuran tv (TV Size)				
	Boeing 737-800NG	2	8		
25	Lumbar support				
	Boeing 737-800NG	1	4	5	
26	Head support				
	Boeing 737-800NG	1	9		
Jumlah Skor		100	141	19	
Persentase		38.50%	54%	7.30%	

Dari hasil tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban responden yang berkaitan dengan tingkat kenyamanan pada kabin pesawat “Boeing 737-800NG” cenderung “nyaman” karena menunjukkan pada nilai total 141 dengan presentase 54% terhadap pernyataan yang ada pada variabel tingkat kenyamanan pada kabin pesawat.

Dari dua puluh enam pertanyaan yang memiliki nilai rata-rata “nyaman”, dengan nilai tertinggi pada pernyataan mengenai “kebersihan kabin” dan “keramahan

crew” mendapat predikat sangat nyaman, seluruh responden menjawab sangat nyaman dan nilai terendah pada pernyataan mengenai “ukuran meja” dengan predikat tidak nyaman.

KESIMPULAN

Evaluasi aspek ergonomi pada area duduk pesawat kelas ekonomi sangat berperan penting, karena faktor ergonomi merupakan unsur yang mendasari kriteria terciptanya kenyamanan dan keamanan fungsi produk terhadap penggunanya khususnya tempat duduk. Tempat duduk yang tepat dan sesuai akan berpengaruh terhadap efektivitas fungsi tempat duduk itu sendiri yang mempengaruhi kesehatan dan psikologis penggunanya.

Pada kondisi kursi/tempat duduk, penumpang mengalami beberapa masalah pada bagian bokong yang pegal, lumbar, dan bagian tengkuk sehingga penumpang sering berganti-ganti posisi agar mendapatkan posisi yang nyaman. Pada bagian meja, ukurannya cukup kecil dikarenakan terdapat lengkungan-lengkungan pada meja yang seharusnya dapat dimaksimalkan bentuknya sehingga luas permukaan meja semakin besar. Untuk penghawaan didalam kabin pesawat sendiri sudah otomatis, tetapi apabila cuaca cukup panas diluar maka system penghawaan didalam kabin pesawat ikut menurun, sehingga suhu didalam akan yang berdampak perubahan *mood* dan membuat kenyamanan penumpang berkurang

Untuk desain interior kabin pesawat yang lebih baik, pihak maskapai perlu meningkatkan kualitasnya dari segi manajemen dan juga pelayanannya. Salah satu pendekatan desain untuk meningkatkan kualitas kenyamanan penumpang adalah dengan metode *behavior of passengers* dan juga pengambilan data melalui kuisisioner agar pihak maskapai mengetahui apa yang dirasakan oleh penumpang. Penambahan lumbar support, head support, bahan anti slip pada sandaran tangan juga menjadi salah satu pertimbangan untuk desain kursi yang lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Azis, Rudi. Asrul. (2014), *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*, Deepublish, Yogyakarta
- Ching, Francis D.K. (1996), *Interior Design Illustrated*, Erlangga, Jakarta
- F.X. Widiadi, A. Suwarno. (2011), *Tata Operasi Darat*, Grasindo, Jakarta.
- Kumar, Shrawan. (2005), *Perspectives in Rehabilitation Ergonomics*, Taylor & Francis, London.
- Suyatno Satrowinoto, Ir. (1985), *Meningkatkan Produktifitas Dengan Ergonomi*, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.
- Vink, Peter & Klaus Brauer. (2011), *Aircraft Interior Comfort and Design*, CRC Press, United States of America.