

Analisis Penanganan Swing Gate Saat Terjadi Cross Landing Dan Boarding Dalam Waktu Bersamaan Oleh Pt. Gapura Angkasa Di Bandara International I Gusti Ngurah Rai Bali

Kifni Yudianto¹, I Wayan Yogi Arta²

^{1,2}Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

E-mail : kifni.yudianto@sttkd.ac.id¹, 23992820@students.sttkd.ac.id²

ABSTRACT

In an airport there will certainly be an area called the Swing Gate, where this area is used so that passengers can access the aviobridge. Its existence certainly depends on the layout of each airport, this results in different handling at each airport. A very risky area because it can provide access to the departure, arrival, and airside areas. Extra security must be carried out both from ground handling personnel and even must be monitored directly by airport security officers. In its use for boarding or landing passengers, complete reporting is required such as the number of passengers arriving or transiting, numbered passengers, number of crew members, flight numbers departing the aircraft and flight numbers arriving the aircraft. This is based on aircraft rotation to make it easier to control and guide passengers. The problem that often arises is how to handle boarding, landing, even landing and boarding that happens simultaneously. In addition, the availability of officers to supervise this area is also very necessary and of course adequate facilities are also needed to direct passengers according to their direction. At I Gusti Ngurah Rai International Airport Bali, officers conduct an "Open and Close Lane" system because each flight certainly needs to chase the ground time that must be met but also still prioritize the safety and comfort of passengers. In the regulations, it must prioritize landing aircraft to use its lanes, but to provide equal rights to chase ground time, the "Open and Close Lane" system is the most likely thing to do.

Keywords: *Swing Gate, Boarding and Landing Simultaneously.*

ABSTRAK

Dalam sebuah bandara pastinya akan ada area yang disebut sebagai *Swing Gate*, dimana area ini adalah tempat yang digunakan agar penumpang dapat mengakses garbarata. Keberadaannya tentu tergantung dengan *layout* bandara masing masing, hal ini mengakibatkan penanganan yang berbeda disetiap bandara. Area yang sangat penuh resiko karena bisa memberikan akses menuju arean keberangkatan, kedatangan, dan area *airside*. Pengawasan ekstra tentunya harus dilakukan baik itu dari petugas *ground handling* bahkan harus terpantau langsung oleh petugas keamanan bandara. Dalam penggunaannya untuk *boarding* ataupun landing penumpang diperlukan adanya pelaporan yang lengkap seperti jumlah penumpang tiba atau transit, penumpang yang berangka, jumlah *crew* pesawat, nomer penerbangan keberangkatan pesawat dan nomer penerbangan tiba pesawat. Hal ini dilakukan mengacu pada rotasi pesawat agar

memudahkan untuk melakukan pengawasan dan pengarahan penumpang. Masalah yang sering sekali muncul adalah bagaimana melakukan penanganan saat terjadi *boarding*, *landing*, bahkan *landing* dan *boarding* yang terjadi secara bersamaan. Selain itu ketersediaan petugas untuk mengawasi area ini juga sangat diperlukan dan tentunya di perlukan juga fasilitas yang memadai untuk mengarahkan penumpang sesuai dengan arahnya. Pada bandara internasional I Gusti Ngurah Rai Bali petugas melakukan sistem “Buka tutup jalur” karena setiap penerbangan tentunya perlu mengejar *ground time* yang harus dipenuhi namun juga tetap mengutamakan faktor keselamatan dan kenyamanan penumpang. Dalam aturannya tentunya haruslah mendahulukan pesawat yang *landing* untuk menggunakan jalurnya, namun untuk memberikan hak yang sama untuk mengejar *ground time* maka sistem “Buka tutup jalur” adalah hal yang paling mungkin dilakukan.

Kata Kunci: *Swing Gate*, *Bording* dan *Landing* Bersamaan.

PENDAHULUAN

Keberadaan *Swing Gate* dalam sebuah bandara adalah sesuatu yang sangat berguna dan sudah tentu wajib ada karena *Swing Gate* digunakan untuk menghubungkan area keberangkatan dan area kedatangan. Area ini menjadi tempat penghubung langsung dengan garbarata, dan mendapat akses langsung menuju keberangkatan dan kedatangan karena itu area ini menjadi sangat beresiko untuk digunakan karena dapat menghubungkan sisi darat terminal dengan sisi udara. Sering terjadi kesalahan penentuan arah penumpang yang datang dan penumpang yang berangkat jika tidak dilakukan pengawasan yang lebih, meski sudah terdapat penunjuk arah namun ada area *Swing Gate* yang dapat mengakses area terminal domestik dan terminal internasional. Hal ini juga diakibatkan ketidaksinambungan *parking stand* dari pesawat terhadap rotasi pesawat, terkadang pesawat yang tiba dengan rute internasional akan melanjutkan rotasinya dengan penerbangan domestik atau sebaliknya.

Maka dari itu “Penanganan *Swing Gate* Saat Terjadi *Cross Landing* dan *Boarding* Secara Bersamaan” memerlukan pengawasan

serta penanganan yang lebih, dari judul ini akan di angkat dua masalah yaitu :

1. Bagaimana Penanganan *Swing Gate* Saat Terjadi *Cross Landing* dan *Boarding* Dalam Waktu yang Sama Oleh PT. Gapura Angkasa di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali ?
2. Apa saja hambatan-hambatan yang bisa saja terjadi saat Penanganan *Swing Gate* Saat Terjadi *Cross Landing* dan *Boarding* Dalam Waktu yang Sama Oleh PT. Gapura Angkasa di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali ?

Setelah menentukan masalah yang akan diangkat maka hendaknya dapat menemukan jawaban dari rumusan masalah tersebut. Peneliti juga membatasi area yang digunakan untuk mengambil data yaitu di area *departure*, *arrival*, dan *swing gate* itu sendiri yang ada di bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Adapun penelitian ini dilakukan mulai dari tanggal 1 Agustus sampai 31 September 2023.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan penulis adalah dengan kualitatif, dengan pemilihan metode ini di rasa cocok dengan

masalah yang terjadi karena dengan metode kualitatif mampu melakukan pengumpulan dengan menganalisa fenomena dan kejadian yang terjadi dilapangan agar dapat menemukan jawaban, serta data dari setiap kejadian akan di jadikan kunci dari data yang ingin di peroleh (Sugiyono, 2019). Proses pengumpulan data tentunya memerlukan teknik yang tepat untuk memperoleh hasil yang di inginkan, peneliti menggunakan teknik *no participant observer* dimana peneliti hanya bergerak sebagai peneliti yang tidak ikut menjadi bagian dari objek penelitian, yang dimaksud disini adalah peneliti tidak ikut bergabung dengan kelompok dalam objek (Sugiyono, 2019).

Penelitian tentunya memerlukan teknik untuk melakukan pengumpulan data yang dipilih dengan tepat agar mendapatkan hasil yang diinginkan yang tepat sasaran, adapun teknik pengumpulan data yang di gunakan adalah observasi, wawancara dan dokumentasi. Untuk observasi tentunya peneliti tetap hanya melakukan observasi di area *boarding gate* dan *swing gate*. Pengambilan data yang dilakukan dengan wawancara juga di pilih narasumber yang benar terlibat dalam masalah yang diangkat, dimana pemilihan yang sesuai untuk masalah ini di antaranta *Supervisor, Ramp, Controler chek in, Controler gate, Gate staff*, dan *Arrival staff*. Setelah semua hasil wawancara di peroleh maka setiap data akan di reduksi, di sajikan dan dilakukan penarikan kesimpulan.

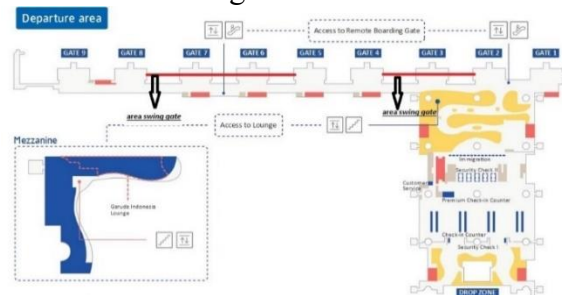
HASIL DAN PEMBAHASAN

1. *Swing Gate*

Swing gate adalah jalur atau area yang menjadi penghubung antara beberapa garbarata, penghubung antara *gate/pintu* keberangkatan, dan juga pengubung antara area keberangkatan dan kedatangan di setiap terminal (Sugiyono, 2019). Pada bandara

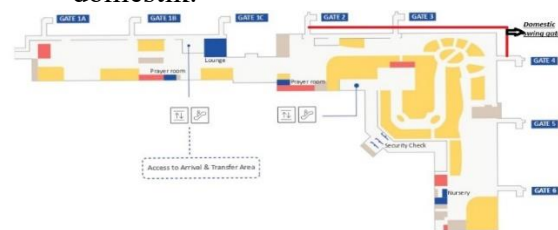
Internasional I Gusti Ngurah Rai bali terdapat tiga jenis *swing gate* yaitu :

- *Swing gate international* yaitu *swing gate* yang terdapat pada area terminal internasional yang hanya dapat menghubungkan area keberangkatan dan kedatangan internasional.



Gambar 1
Denah *Swing Gate International*

- *Swing gate domestic* yaitu *swing gate* yang terdapat di terminal domestik yang hanya dapat menghubungkan area keberangkatan dan kedatangan domestik.



Gambar 2
Denah *Swing Gate Domestic*

- *International to domestic swing gate* yaitu *swing gate* yang terdapat antara terminal domestik dan internasional yang dapat menghubungkan area keberangkatan dan kedatangan di domestik dan nternasional.



Gambar 3
Denah *International to Domestic Swing Gate*

2. *Boarding Swing Gate*

Pelaksanaan *boarding* di area *swing gate* pada dasarnya sama dengan *boarding* yang di lakukan tanpa menggunakan *swing gate* hanya saja diperlukan penangana khusus untuk menggunakan area ini, hal ini dilakukan untuk meminimalisir terjadinya penumpang yang menuju jalur yang salah. Maka dari itu sebelum melakukan *boarding swing gate* petugas *gate* hendaknya melakukan beberapa hal seperti ; sterilisasi area *swing gate*, malekukan pelaporan terhadap petugas *avsec* yang bertugas secara detail mengenai penumpang dan *crew* yang akan melintasi area ini, nomer penerbangan, waktu kedatangan dan keberangkatan, asal dan tujuan pesawat serta melakukan penyusunan *queue line* agar dapat mengarahkan penumpang menuju jalur yang tepat.

3. *Landing Swing Gate*

Pelaksanaan *landing* juga sebenarnya secara keseluruhan masi tetap sama namun hal hal yang perlu di perhatikan adalah pangarahan penumpang agar tepat menuju ke area kedatangan, karena area ini biasanya hanya terhalang sebuah pintu dan terlihat jelas area keberangkatan dari area ini. Selain itu petugas juga harus melakukan pelaporan dan meminta izin untuk menggunakan area ini kepada petugas *avsec* yang berjaga. Tentunya hal hal yang di laporkan seperti jumlah penumpang dan *crew* yang melewati area ini, nomer kedatangan pesawat dan asal pesawat tiba.

4. *Landing dan boarding bersamaan*

Ketika *swing gate* digunkana untuk *landing* atau *boarding* maka penanganan yang dilakukan haruslah sesuai dengan

prosedur, namun muncul masalah ketika area *swing gate* digunakan untuk *landing* dan *boarding* secara bersamaan. Apakah bisa, tentu saja bisa, hal ini di buktikan dengan pelaksanaan dilapangan dimana hal ini sudah sangat sering terjadi dan tetap dapat terlaksana dengan baik. Pelaksaaannya adalah dengan membagi jalur *swing gate* menjadi dua bagian yaitu satu untuk kedatangan dan yang lainnya untuk keberangkatan. Selain itu petugas juga bisanya melakukan “Buka Tutup Jalur” untuk memastikan setiap pesawat dapat mencapai *on time performance*. Sistem ini biasanya dilakukan dengan membagi penumpang kedalam beberpa grup untk melintasi area ini, agar keberangkatan dan kedatangan berjalan dengan lancar, cepat dan aman. Sistem ini dilakukan biasanya hanya untuk menyiasati agar keberangkatan dan kedatangan dapat berjalan optimal yang jika mengikuti prosedur yang berlaku hendaknya petugas harusnya mendahulukan penumpang yang sedang *landing* terdahulu untuk menggunakan area ini.

5. *Permasalahan dan cara mengatasi*

Ketika petugas melakukan penanganan penumpang *boarding* dan *landing* di area *swing gate* masalah yang sering muncul adalah kekurangan personil baik itu personil dari petugas *ground handling* maupun petugas *aviation security* yang harusnya bertugas menjaga dan mengawasi penumpang dalam melewati area ini. Selain itu ketersiaaan fasilitas terutama *queue line* yang harusnya bisa mencukupi kebutuhan terkadang tidak sepadan dengan panjang jalur *swing gate* selain mengacu pada panjang *swing gate* hendaknya pengadaan *queue line* juga melihat frekuensi penggunaan area ini.

Bebrapa hal yang di lakukan adalah dengan meminta bantuan dari petugas *ground handling* dari divisi lain untuk

sementara ikut mengawasi proses tersebut jika di perlukan, serta meminta pengadaan dan penggantian *queue line* kepada petugas *Terminal Inspector* agar dapat memenuhi kebutuhan agar dapat optimal dalam penggunaan staff yang ada.

KESIMPULAN

Pelaksanaan *boarding* ataupun *landing* dengan menggunakan *swing gate* tentunya mengalami banyak sekali perubahan dan peningkatan guna mencapai ketepatan waktu, kenyamanan penumpang, dan keselamatan. Dari penjabaran diatas maka dapat diketahui secara umum pelaksanaannya mirip dengan *boarding* ataupun *landing* tanpa melalui area *swing gate* namun tentunya memiliki resiko yang lebih, mengingat area ini dapat menjadi penghubung area sisi darat dan area sisi udara terminal selain itu area *swing gate* juga dapat menjadi penghubung antara area kedatangan dan keberangkatan domestik/internasional. Setiap petugas yang menggunakan area ini untuk *landing* ataupun *boarding* hendaknya melakukan pelaporan yang teliti seperti yang sudah di jelaskan di atas, hal ini di karenakan area ini juga memerlukan pengawasan ekstra oleh setiap petugas baik itu dari pihak *avsec* maupun pihak *ground handling*.

Namun masalah baru akan muncul ketika *boarding* dan *landing* terjadi secara bersamaan, maka dari itu petugas akan melakukan sistem “Buka Tutup Jalur”, hal ini dilakukan dengan membagi penumpang yang akan melewati *swing gate* menjadi beberapa kelompok. Hal ini dilakukan guna memberi setiap pengguna *swing gate* kebebasan untuk mengejar *on time performance* yang telah di terapkan oleh masing masing maskapai.

DAFTAR PUSTAKA

- Angkasa, P. G. (2020). *AR Gapura Angkasa 2020*. Jakarta: PT. Gapura Angkasa.
- Arta, I. W. (2019). *Penanganan swing gate saat terjadi cross landing dan*

perubahan landing internasional ke domestik di bandara internasional soekarno hatta. Denpasar: BATC Bali.

- Danang, S. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT. Buku Seru.

- Hulu, N. K., & Roellyanti, M. V. (2022). PENGARUH PERATURAN PERJALANAN PENUMPANG PESAWAT DALAM MASA PANDEMI COVID-19 TERHADAP MINAT PENUMPANG MASKAPAI CITILINK DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL AHMAD YANI SEMARANG. *Jurnal Flight Attendant Kedirgantaraan, Vol 4, No. 1,*, 49.

- Kania, D. D., Probo, E., & Hanifah. (2016). Analisa Faktor Budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Penanganan Alokasi Kargo Udara di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta. *JURNAL MANAJEMEN TRANSPORTASI & LOGISTIK (JMTRANSLOG)*.

- Krisnandi, H., Effendy, S., & sugiono, e. (2019). *panduan menguasai ilmu manajemen*. Jakarta: LPU-UNAS.

- Mariska, S. (2022). *Analisi Kualitas Pelayanan Petugas Boarding Gate PT. Kokapura Avia Sejahtera di Bandar Udara Internasional Kulon Progo Yogyakarta*. Yogyakarta: STTKD Yogyakarta.

- Martopo, A. (2019). *Penanganan Muatan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

- Nugroho , B. A., Zulkifli, & Sihite, M. (2021). Strategi Memaksimalkan Tingkat Pemilihan Penumpang Terhadap Bandara. *Warta Ardhia Jurnal Perhubungan Udara*, 5-16.

- Raggie, J. (2022). PERAMALAN (FORECASTING) VOLUME PENUMPANG TERHADAP OPTIMALISASI TERMINAL PENUMPANG DI BANDAR UDARA

- INTERNASIONAL SUPADIO
PONTIANAK. *Jurnal Ground
Handling Dirgantara Vol.4, No.1,* 28.
- Rahardjo, M. (2019). *Triangulasi dalam
Penelitian Kualitatif*. Malang.
- Sakti, A. (2017). *Penerbangan di Bandar
Udara*. Makassar: Graha Ilmu.
- Situmorang. (2016). Peran Personil Terminal
Service Officer pada PT. Angkasa Pura
1 di Bandara Internasional Adisucipto
Yogyakarta. *jurnal* .
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian
Kualitatif*. Bandung: Alfabeta Bandung