

**PERBANDINGAN NILAI RATA-RATA JUMLAH *SPECIAL PASSENGER* IBU HAMIL PADA HARI KERJA DENGAN HARI LIBUR PADA MASKAPAI CITILINK GARUDA INDONESIA RUTE BANDUNG-DENPASAR DI BANDAR UDARA HUSEIN SASTRANEGARA-BANDUNG PERIODE BULAN JANUARI SAMPAI DENGAN MARET 2013**

**Muh. Rafdi Samin  
STTKD Yogyakarta**

**ABSTRAK**

Pada hari libur adalah waktu yang tepat untuk melakukan suatu perjalanan mengunjungi sanak saudara atau hanya untuk sekedar berlibur bertamasya keluar kota atau daerah. Berbagai kenyamanan fasilitas yang diberikan oleh maskapai *Citilink Garuda Indonesia* mampu menarik minat jumlah pelanggan setiap tahunnya, khususnya di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Penanganan penumpang yang memerlukan penanganan khusus dan harus diperhatikan oleh perusahaan penerbangan tersebut dikarenakan kondisi fisik mentalnya, status ekonomi, kedudukannya, jabatannya, yang dimaksud *special passenger* tersebut antara lain: penumpang VIP/CIP, wanita mengandung, anak kecil yang bepergian sendiri *child*, *infant*, dan *um (unaccompanied minor)*, orang sakit dan penumpang cacat.

Bahan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah bahan yang diperoleh dari PT. Garuda Angkasa Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung. Dalam penelitian ini, peneliti mengambil data jumlah ibu hamil dari *passenger manifest* maskapai Citilink Garuda Indonesia rute Bandung-Dempasar. Penelitian ini menggunakan analisis perbandingan, yang membandingkan jumlah rata-rata penumpang ibu hamil pada hari kerja dan hari libur.

Hasil penelitian menunjukkan Nilai rata-rata jumlah penumpang ibu hamil pada hari libur sebanyak 16 orang, sedangkan pada hari kerja sebanyak 13 orang. Berdasarkan hasil uji statistik diperoleh kesimpulan bahwa ada perbedaan jumlah penumpang ibu hamil pada hari kerja dengan hari libur periode Bulan Januari sampai dengan Maret tahun 2013. Dari hasil uji hipotesis yang telah dilakukan bahwa nilai  $t_0 = -0,005$ , maka  $H_1$  diterima dan  $H_0$  ditolak, artinya terdapat perbedaan rata-rata jumlah penumpang ibu hamil pada hari kerja dengan hari libur pada maskapai Citilink Garuda Indonesia rute Bandung-Dempasar, di Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung periode Bulan Januari sampai dengan Maret 2013.

**Kata kunci:** *special passenger* ibu hamil, hari kerja, hari libur, citilink

**PENDAHULUAN**

Pada hari-hari tertentu, jumlah penumpang pesawat suatu maskapai penerbangan dalam negeri seperti *Citilink Garuda Indonesia* di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung, dapat meningkat secara drastis dibandingkan dengan hari biasanya, misalnya hari libur. Hari libur yang dimaksudkan adalah hari libur nasional dan *weekend* yang telah ditetapkan oleh pemerintah, pada hari libur tersebut merupakan waktu yang tepat untuk melakukan suatu perjalanan mengunjungi sanak saudara atau hanya untuk sekedar berlibur bertamasya keluar kota atau daerah. Berbagai kenyamanan fasilitas yang diberikan oleh maskapai *Citilink Garuda Indonesia* mampu menarik minat jumlah pelanggan setiap tahunnya, khususnya di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.

Penanganan penumpang yang memerlukan penanganan khusus dan harus diperhatikan oleh perusahaan penerbangan tersebut dikarenakan kondisi fisik mentalnya, status ekonomi, kedudukannya, jabatannya, yang dimaksud *special passenger* tersebut antara lain: penumpang VIP/CIP, wanita mengandung, anak kecil yang bepergian sendiri *child*, *infant*, dan *um (unaccompanied minor)*, orang sakit dan penumpang cacat. Dalam penulisan Tugas Akhir ini saya akan membahas tentang ibu hamil atau wanita mengandung.

## TINJAUAN PUSTAKA DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS

Penanganan penumpang khusus (*special passenger*) memiliki prosedur dan pelaksanaan yang tersendiri, mengingat kondisi fisik-mental, status sosial ekonomi, kedudukan, jabatan, dan pengaruhnya penumpang bersangkutan yang mengalami. Penelitian sebelumnya pernah dilakukan oleh Angela (2009) tentang tingkat penanganan terhadap penumpang khusus *special passenger* di Bandar Udara Adisujipto Yogyakarta. Penelitian juga telah dilakukan oleh Kodu (2011) tentang perbandingan jumlah penanganan penumpang khususnya *special passenger* di Bandar Udara El Tari Kupang.

### Pengertian Passenger Handling

*Passenger handling* adalah proses penanganan penumpang yang menggunakan alat transportasi pesawat udara mulai dari stasiun asal atau keberangkatan sampai tiba di stasiun tujuan diawali dari proses *passenger handling* meliputi *check-in*, proses masuknya penumpang ke ruang tunggu/ *gate*, proses *boarding* ke dalam pesawat dan sampai penumpang tersebut tiba di tempat tujuan. Rangkaian tata laksana penanganan pelayanan penumpang dapat diuraikan berdasarkan urutan pelaksanaannya:

1. *Departure* yaitu Proses pelayanan keberangkatan penumpang dalam penerbangan hingga *Arrival*.
2. *Inflight Service*, yaitu pelayanan penumpang selama dalam penerbangan.
3. *Transit/transfer service*, yaitu pelayanan penanganan penumpang di kota persinggahan atau kota *transit*.
4. *Arrival*, yaitu penanganan pelayanan penumpang saat tiba di kota tujuan.

Prosedur kedatangan penumpang lebih singkat dan sederhana. Namun demikian, persiapan dan pelayanan terhadap kedatangan penumpang tidak boleh berkurang harus diberikan layanan prima. Petugas dibagian kedatangan pesawat atau penumpang haruslah mengetahui jam-jam kedatangan pesawat (*estimated time arrival*), sehingga mereka bisa mempersiapkan diri. Para petugas harus mengetahui apakah ada penumpang yang transit, transfer, dan yang turun di kota tersebut.

### Penumpang Dengan Penanganan Khusus

#### Penumpang VIP dan CIP

VIP (*very Important person*) adalah penumpang yang kedudukannya atau jabatannya dalam suatu pemerintahan menyebabkan penumpang tersebut harus mendapat penanganan khusus (dalam hal ini prioritas istimewa). Contohnya: kepala pemerintah, kepala negara, raja, ratu, perdana menteri dan lain-lain yang sejenisnya.

### **Wanita Mengandung (*Expectent Mother*)**

Wanita hamil yang usia kehamilannya sekitar 32 minggu (8 bulan) tidak dapat diterima untuk diangkut oleh pesawat. Wanita hamil diusahakan tidak terbang terlalu lama, maksimal 4 jam. Bila lebih dari 4 jam hendaknya dibagi pada penerbangan lain sehingga tidak melelahkan yang bersangkutan. Namun jika keadaan terpaksa, hal tersebut dapat dilakukan dengan memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Ada surat keterangan dokter yang merawatnya dan diketahui oleh dokter perusahaan.
2. Menandatangani *form of indemnity*.
3. Membuat surat medip.

### **Anak Kecil yang Bepergian Sendiri (*UM=Unaccompanied Minor*), *infant* (bayi) dan *child***

Infant (bayi) ialah sejak lahir sampai dengan 2 tahun atau 24 bulan. Tempat duduk bayi biasanya satu kursi dengan ibunya dan pembayaran ticket pesawat 10 % dari tarif normal. Lewat dari 2 tahun sampai dengan 10 tahun dikategorikan penumpang anak-anak (*CHD*). Ketentuan ini berlaku untuk penerbangan domestik. Sementara untuk penerbangan internasional, ketentuannya adalah berusia antara 2-12 tahun. Penumpang anak-anak mendapat kursi dengan membayar tiket sebesar 50% dari tariff normal penumpang dewasa. Seorang anak yang genap berusia 12 tahun pada hari keberangkatan, dikenakan biaya penuh sesuai dengan tariff penumpang dewasa. Ukuran usia tersebut berdasarkan pada data autentik tanggal lahir anak tersebut yang tercantum di dalam *passport*. Bayi yang berumur antara 3-12 bulan bila naik pesawat harus disertai orang tuanya atau orang dewasa dan dengan surat keterangan oleh dokter perusahaan penerbangan. Bayi berumur 1- 2 tahun dapat diangkut sesuai dengan peraturan yang berlaku. Bagi bayi yang berumur 9 bulan dapat menggunakan keranjang *baby basket*. Untuk pemakaian *baby cottage* atau *baby cradle* penumpang dapat mengajukannya pada saat reservasi. Tersedia atau tidaknya *baby cradle* tergantung pada persediaan di dalam pesawat yang bersangkutan yang dibatasi sampai dengan maksimal 3 buah. Makanan khusus bayi pun dapat diberikan melalui prosedur pemesanan di muka (*reservasi*). Hal-hal yang perlu diperhatikan sehubungan dengan penumpang anak-anak yang terbang sendiri adalah sebagai berikut:

1. Harus ada pemesanan tempat terlebih dahulu (*confirmed booking*).
2. Mengisi *form of indemnity* yang ditandatangani oleh orang tua yang bersangkutan.
3. Adanya keterangan jaminan bahwa anak tersebut ditempatkan tujuan akan ada yang menjemputnya.
4. Anak harus dalam keadaan sehat fisik dan mental (*UM* yang bisu dan tuli, terbelakang mental, sebaiknya tidak diterima).
5. Di bandara keberangkatan, orang tua atau pengantarnya harus menyelesaikan prosedur *check-in*, menyerahkan kelengkapan formalitas, dan menandatangani serah terima pengawasan kepada petugas *pasasi*. Orang tua atau pengantarnya tidak diizinkan meninggalkan bandara sebelum pesawat berangkat.
6. Pada saat *boarding*, petugas pasasi menyerahkan pengawasan kepada purser atau *cabin crew* yang bertugas dalam penerbangan.

7. Selama penerbangan berlangsung, tugas pengawasan dapat dilakukan oleh *cabin crew* yang bertugas.
8. Dibandara tujuan, *cabin crew* menyerahkan pengawasan *YM* kepada petugas pasasi yang akan mengurus penyelesaian formalitas anak melalui *CIQ*.
9. Setelah melalui proses penyelesaian formalitas, petugas pasasi melaksanakan serah terima tanggung jawab kepada pihak penjemput yang sudah ditentukan sesuai dengan data yang ada dalam dokumen *UM handling service*.
10. Untuk pengantar bisa diurus oleh orang tua sendiri atau jika tidak pihak perusahaan bisa menyediakan.

### **Orang Sakit**

Penumpang atau orang sakit yang memerlukan tempat untuk berbaring atau tandu (*stretcher case*) memerlukan penanganan sebagai berikut:

1. Harus ada surat keterangan dokter perusahaan penerbangan bahwa pasien masih sanggup untuk melakukan penerbangan dan disetujui oleh pihak maskapai yang bersangkutan.
2. Biaya yang harus disesuaikan karena memerlukan *seat* yang lebih banyak.
3. Harus ada yang menemani misalnya dokter pribadi atau saudara dari orang sakit tersebut.
4. Tidak mengganggu penumpang lain.
5. Tidak mempunyai penyakit menular.

### **Penumpang Cacat (*Handicapped Passenger*)**

Yang dimaksud dengan penumpang ini adalah mereka yang menurut analisa medis, secara fisik atau mental memerlukan bantuan khusus. Mereka di kelompokkan ke dalam:

1. Penumpang yang memerlukan mobil *ambulance*.
2. Penumpang yang tidak memerlukan mobil *ambulance*.
3. Penumpang yang buta.
4. Penumpang yang tuli.
5. Penumpang yang bisu.
6. Penumpang yang lumpuh dan memerlukan kursi roda.

## Penanganan Penumpang khusus Yang Memerlukan kursi Roda

Yang dimaksud dengan penumpang khusus adalah penumpang yang karena kondisi kesehatan atau keadaan fisiknya memerlukan kursi roda untuk menuju ke pesawat atau sebaliknya, permintaan kursi roda ini dapat dibagi menjadi tiga katagori berikut ini:

1. Penumpang *wheelchair Cabin (WCHC)* adalah penumpang yang memerlukan kursi roda sewaktu di dalam *cabin*, karena penumpang tersebut tidak bisa berjalan dikarenakan keadaan fisik penumpang yang kurang membaik.
2. Penumpang *wheelchair Stair (WCHS)* adalah penumpang tidak dapat naik turunnya dari pesawat menggunakan tangga atau step, tetapi penumpang tersebut bisa berjalan di *cabin* dengan bantuan awak *cabin* di pesawat.
3. Penumpang *wheelchair Ramp (WCHR)* adalah penumpang bisa naik turun pesawat, tetapi penumpang tersebut tidak dapat berjalan jauh misalnya di *Ramp*.

Dari 3 poin ini penumpang ini memerlukan penanganan khusus dari pihak maskapai penerbangan atau *ground staff*, penumpang ini yang harus disediakan kursi roda dari petugas pembantu di bandara keberangkatan dan bandara tujuan. Bila tidak ada yang mengantar dan menjemput, dapat diminta bantuan *cabin crew* atau *ground staff*.

## Hipotesis

Hipotesis adalah dugaan sementara mengenai suatu hal yang kebenarannya masih dipertanyakan dan perlu dilakukan pengujian. Dugaan sementara dalam penelitian yang akan diuji adalah:

$H_0$  = tidak terdapat perbedaan nilai rata-rata jumlah penumpang ibu hamil pada hari libur dengan hari kerja.

$H_1$  = terdapat perbedaan nilai rata-rata jumlah penumpang ibu hamil pada hari libur dengan hari kerja.

## METODOLOGI

### Bahan Penelitian

Bahan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah bahan yang diperoleh dari PT. Garuda Angkasa Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung. Dalam bentuk data, dari data-data tersebut dilakukan pengolahan data statistik untuk memperoleh hasil atau kesimpulan dari penelitian ini. Data-data tersebut berupa data *special passenger* ibu hamil pada hari kerja dengan hari libur *weekend* pada maskapai Citilink Garuda Indonesia rute Bandung-Denpasar pada Bulan Januari sampai dengan Maret 2013.

Tabel 3.1  
Data jumlah penumpang ibu hamil pada maskapai citilink Garuda Indonesia rute  
Bandung-Depasar pada Bulan Januari 2013

BULAN JANUARI	PENUMPANG IBU HAMIL	
	HARI KERJA	HARI LIBUR
1	-	1
2	1	-
3	-	-
4	1	-
5	-	1
6	-	1
7	-	-
8	1	-
9	1	-
10	-	-
11	1	-
12	-	-
13	-	2
14	-	-
15	1	-
16	-	-
17	1	-
18	-	-
19	-	1
20	-	1
21	1	-
22	-	-
23	1	-
24	-	1
25	-	-
26	-	2
27	-	2
28	-	-
29	1	-
30	1	-
31	1	-
<b>JUMLAH</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

Keterangan

- Hari libur nasional dan hari libur week end
- Hari kerja

Tabel 3.2  
Data jumlah penumpang ibu hamil pada maskapai citilink Garuda Indonesia :  
Bandung-Depasar pada Bulan Februari 2013

BULAN FEBRUARI	PENUMPANG IBU HAMIL	
	HARI KERJA	HARI LIBUR
1	1	-
2	-	2
3	-	1
4	-	-
5	1	-
6	-	-
7	-	-
8	2	-
9	-	2
10	-	3
11	-	-
12	-	-
13	1	-
14	-	-
15	-	-
16	-	2
17	-	2
18	-	-
19	1	-
20	-	-
21	1	-
22	-	-
23	-	3
24	-	2
25	-	-
26	-	-
27	1	-
28	-	-
<b>JUMLAH</b>	<b>8</b>	<b>17</b>

Keterangan

- Hari libur nasional dan hari libur week end
- Hari kerja

Tabel 3.2  
Data jumlah penumpang ibu hamil pada maskapai citilink garuda indonesia ru  
Bandung-Depasar pada Bulan Februari 2013

BULAN FEBRUARI	PENUMPANG IBU HAMIL	
	HARI KERJA	HARI LIBUR
1	1	-
2	-	2
3	-	1
4	-	-
5	1	-
6	-	-
7	-	-
8	2	-
9	-	2
10	-	3
11	-	-
12	-	-
13	1	-
14	-	-
15	-	-
16	-	2
17	-	2
18	-	-
19	1	-
20	-	-
21	1	-
22	-	-
23	-	3
24	-	2
25	-	-
26	-	-
27	1	-
28	-	-
JUMLAH	8	17

**Keterangan**

- Hari libur nasional dan hari libur week end
- Hari kerja

Tabel 3.3  
Data jumlah penumpang ibu hamil pada maskapai citilink garuda indonesia rute  
Bandung-Denpasar Pada Bulan Maret 2013

BULAN MARET	PENUMPANG IBU HAMIL	
	HARI KERJA	HARI LIBUR
1	2	-
2	-	4
3	-	2
4	2	-
5	1	-
6	-	-
7	1	-
8	-	-
9	-	2
10	-	2
11	-	-
12	-	-
13	2	-
14	-	-
15	1	-
16	-	1
17	-	3
18	1	-
19	-	-
20	2	-
21	-	-
22	1	-
23	-	2
24	-	3
25	-	-
26	2	-
27	-	-
28	2	-
29	2	-
30	-	-
JUMLAH	19	19

Keterangan

- Hari libur nasional dan hari libur week end
- Hari kerja

### Langkah-Langkah Penelitian

Ada beberapa langkah dalam penelitian perbandingan nilai rata-rata jumlah *special passenger* ibu hamil pada hari kerja dengan hari libur pada maskapai Citilink Garuda Indonesia rute Bandung-Denpasar di Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung, antara lain:

1. Mengambil data.
2. Memasukan data ke dalam tabel.
3. Melakukan perhitungan dan analisis.
4. Melakukan uji hipotesa.
5. Mengambil kesimpulan.



## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Penelitian

Hasil penelitian yang pernah dilakukan diperoleh tabel 3.1, 3.2 dan 3.3 jumlah penumpang ibu hamil dalam satu pesawat selama Bulan Januari, Februari dan Maret 2013, di Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung. Tabel tersebut menunjukkan intensitas jumlah penumpang ibu hamil dengan rata-rata perbulan.

Tabel 4.4  
Data jumlah penumpang ibu hamil pada hari kerja rute Bandung-Denpasar pada Bulan Januari, Februari dan Maret tahun 2013 di Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung.

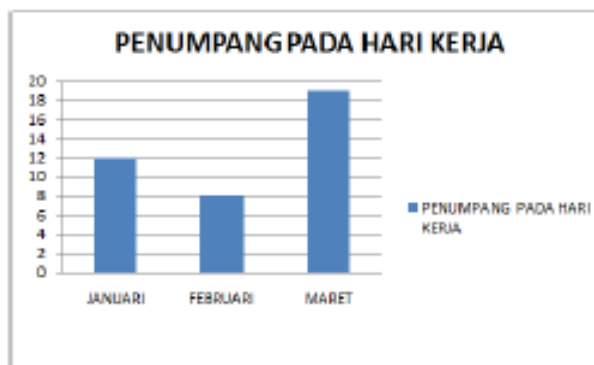
NO	BULAN	PENUMPANG IBU HAMIL PADA HARI KERJA
1	JANUARI	12
2	FEBRUARI	8
3	MARET	19
	TOTAL	39

Dari tabel 4.4 dapat dihitung jumlah rata-rata ibu hamil pada hari kerja hari kerja

$$\frac{x_1+x_2+x_3}{n} = \frac{\sum x}{n} = \frac{39}{3} = 13$$

Dari perhiungan diatas didapat bahwa jumlah rata-rata penumpang ibu hamil pada hari kerja adalah sebanyak 13 orang.

Gambar 4.1.  
Data jumlah penumpang ibu hamil pada hari kerja dalam bentuk diagram batang



Gambar 4.1 dijelaskan bahwa jumlah penumpang ibu hamil pada Bulan Januari sebanyak 12 orang, memasuki Bulan Februari penumpang ibu hamil menurun menjadi 8 orang dan memasuki Bulan Maret penumpang ibu hamil bertambah sebanyak 19 orang.

Tabel 4.5  
Data jumlah penumpang ibu hamil pada hari libur pada rute Bandung-Denpasar pada Bulan Januari, Februari dan Maret tahun 2013 di Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung.

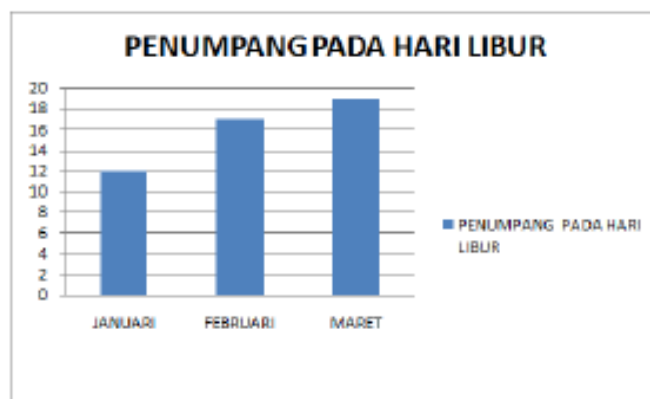
NO	BULAN	PENUMPANG IBU HAMIL PADA HARI LIBUR
1	JANUARI	12
2	FEBRUARI	17
3	MARET	19
	TOTAL	48

Dari tabel 4.5 dapat dihitung jumlah rata-rata ibu hamil pada hari libur.

$$\frac{x_1+x_2+x_3}{n} = \frac{\sum x}{n} = \frac{48}{3} = 16$$

Dari perhitungan diatas didapat bahwa jumlah rata-rata penumpang ibu hamil pada hari libur adalah sebanyak 16 orang.

Gambar 4.2  
Data jumlah penumpang ibu hamil pada hari libur dalam bentuk diagram batang



Gambar 4.2 dijelaskan bahwa jumlah penumpang ibu hamil pada Bulan Januari sebanyak 12 orang, memasuki Bulan Februari penumpang ibu hamil menurun menjadi 17 orang dan memasuki Bulan Maret penumpang ibu hamil bertambah sebanyak 19 orang.

Tabel 4.6  
Perbandingan antara penumpang ibu hamil pada hari kerja dengan hari libur pada rute Bandung-Denpasar pada periode Bulan Januari sampai dengan Maret tahun 2013

NO	BULAN	PENUMPANG IBU HAMIL PADA HARI KERJA	PENUMPANG IBU HAMIL PADA HARI LIBUR
1	JANUARI	12	12
2	FEBRUARI	8	17
3	MARET	19	19
	TOTAL	39	48

Perbandingan penumpang ibu hamil pada hari kerja dengan hari libur adalah 39 : 48 atau 1 : 1,231

### Perbandingan Uji Statistik

Data jumlah penumpang ibu hamil pada hari libur Bulan Januari, Februari dan Maret tahun 2013 di Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung.

Tabel 4.7  
Data jumlah penumpang ibu hamil pada hari kerja dengan hari libur pada rute Bandung-Denpasar pada periode Bulan Januari sampai dengan Maret tahun 2013

NO	BULAN	PENUMPANG PADA HARI KERJA (X1)	X <sub>1</sub> <sup>2</sup>	PENUMPANG PADA HARI LIBUR (X2)	X <sub>2</sub> <sup>2</sup>
1	JANUARI	12	144	12	144
2	FEBRUARI	8	64	17	289
3	MARET	19	361	19	362
	n=3	ΣX <sub>1</sub> =39	ΣX <sub>1</sub> <sup>2</sup> = 596	ΣX <sub>2</sub> = 48	ΣX <sub>2</sub> <sup>2</sup> = 795

## Pembahasan

Dalam penelitian ini, dilakukan pengolahan data yang telah didapat yang kemudian menentukan jawaban atas hipotesa yang telah dilontarkan sebelumnya dan sesuai dengan penelitian ini.

Dari pengolahan data yang didapat dari PT. Gapura Angkasa Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung, untuk mengetahui data perbandingan ibu hamil pada hari kerja dengan hari libur pada periode Bulan Januari sampai dengan Maret tahun 2013.

### Analisis data statistik

Dihitung penumpang ibu hamil pada hari kerja dengan hari libur selama tiga bulan dengan menggunakan rumus perbandingan berikut:

Dari tabel 4.6 Menentukan simpang baku untuk  $X_1$

$$\begin{aligned} SX_1 &= \sqrt{\frac{\sum(x_1 - \bar{x}_1)^2}{n_1 - 1}} \\ &= \sqrt{\frac{3(596) - (39)^2}{3(3-1)}} \\ &= \sqrt{\frac{1788 - 1521}{3(3-1)}} \\ &= \sqrt{\frac{267}{6}} \\ &= \sqrt{44,5} \\ SX_1 &= 6,67 \end{aligned}$$

Jadi simpangan baku untuk ibu hamil pada hari kerja ( $X_1$ ) adalah: 6,67

$$\begin{aligned} SX_2 &= \sqrt{\frac{\sum(x_2 - \bar{x}_2)^2}{n_2 - 1}} \\ &= \sqrt{\frac{3(795) - (48)^2}{3(3-1)}} \\ &= \sqrt{\frac{2385 - 2304}{3(3-1)}} \\ &= \sqrt{\frac{81}{6}} \\ &= \sqrt{13,5} \\ SX_2 &= 3,67 \end{aligned}$$

Jadi simpangan baku untuk ibu hamil pada hari libur ( $X_2$ ) adalah: 3,67

### Uji statistik

#### Sampel kecil

Untuk pengujian hipotesis beda dua perbandingan dengan sampel kecil (n), uji statistiknya menggunakan distribusi *t* prosedur pengujian hipotesisnya ialah sebagai berikut:

### a. Formulasi Hipotesis

$H_0$ : Tidak ada perbedaan jumlah ibu hamil pada hari kerja periode Bulan Januari sampai dengan Maret tahun 2013

$H_1$ : Ada perbedaan jumlah ibu hamil pada hari libur periode Bulan Januari sampai dengan Maret tahun 2013

Penentuan nilai dan nilai x tabel  $T_0$

Nilai tarif nyata

Nilai tabel dengan derajat bebas (db)

t tabel = t (0,05 : 4) = 2,776

### b. Menghitung nilai $t_0$

$$t_0 = \frac{\bar{x}_1 - \bar{x}_2}{\sqrt{\frac{(n_1-1)s_1^2 + (n_2-1)s_2^2}{n_1+n_2-2}}}$$

$$t_0 = \frac{13 - 16}{\sqrt{\frac{(2-1)6,67^2 + (2-1)2,67^2}{3+3-2}}}$$

$$t_0 = \frac{-3}{\sqrt{\frac{(2)44,48 + (2)13,46}{4}}}$$

$$t_0 = \frac{-3}{\sqrt{\frac{88,96 + 26,92}{4}}}$$

$$t_0 = \frac{-3}{\sqrt{\frac{115,88}{4}}}$$

$$t_0 = \frac{-3}{\sqrt{28,97}}$$

$$t_0 = \frac{-3}{5,38}$$

$$t_0 = -0,55$$

Maka ditemukan nilai t sebesar yang selanjutnya digunakan untuk menentukan kesimpulan terhadap hipotesis.

### KESIMPULAN

1. Nilai rata-rata jumlah penumpang ibu hamil pada hari libur sebanyak 16 orang, sedangkan pada hari kerja sebanyak 13 orang.
2. Berdasarkan hasil uji statistik diperoleh kesimpulan bahwa ada perbedaan jumlah penumpang ibu hamil pada hari kerja dengan hari libur periode Bulan Januari sampai dengan Maret tahun 2013. Dari hasil uji hipotesis yang telah dilakukan bahwa nilai  $t_0 = -0,005$ , maka  $H_1$  diterima dan  $H_0$  ditolak, artinya terdapat perbedaan rata-rata jumlah penumpang ibu hamil pada hari kerja dengan hari libur pada maskapai Citilink Garuda Indonesia rute Bandung-Denpasar, di Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung periode Bulan Januari sampai dengan Maret 2013.

Jadi penumpang ibu hamil lebih banyak pada hari libur di bandingkan hari kerja dikarenakan hari libur adalah hari buat liburan bersama keluarga.

### DAFTAR PUSTAKA

- Angela. 2009. Tingkat Penanganan Terhadap Penumpang khusus SpecialPassenger. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan. Yogyakarta.
- Boedijeowono, N. 1997. Pengantar Statistik 1, Unit Penerbit Dan Percetakan.(UPP) AMP YKPN. Yogyakarta.
- Gapura A. 1998. Divisi Pelayanan Penumpang Dan Bagasi. PT. GroundHandling Operation. Jakarta.
- Gunawan. 2007. Modul Statistik. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan.Yogyakarta.
- Kodu, M. 2011. Perbandingan Jumlah Penanganan Penumpang KhususnyaSpecial Passanger. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan. Yogyakarta.
- Majid & Eko. 2009. Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan PenerbanganGround Handling. Penerbit. PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Samin, R. 2009. Modul Airline Manajemen. Sekolah Tinggi TeknologiKedirgantaraan. Yogyakarta.
- Wilyani, Y. 2011. Perbandingan Rata-Rata Jumlah Penumpang Pada Hari LibuR Dan Hari Kerja. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan. Yogyakarta.
- Wisjnoe, S. 2008. Modul Service Excellent Dan Modul Travel Informasi ManualProgram Studi Manajemen Transportasi Udara. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan. Yogyakarta.