

**GAMBARAN STRES DAN *COPING* PILOT INDONESIA YANG
BEKERJA DI PERUSAHAAN PENERBANGAN ASING DAN TINGGAL
BERJAUHAN DARI KELUARGA**

*Depiction of Stress and Coping on Indonesian Pilots who Work in Overseas
Airlines and Live Far Away from Families*



TUGAS AKHIR

**Reynitta Poerwito
0606014074**



**Kekhususan Profesi Klinis Dewasa
Program Studi Magister Psikologi
Fakultas Psikologi
Universitas Indonesia
Depok, 2008**



UNIVERSITAS INDONESIA

**GAMBARAN STRES DAN *COPING* PILOT INDONESIA YANG
BEKERJA DI PERUSAHAAN PENERBANGAN ASING DAN TINGGAL
BERJAUHAN DARI KELUARGA**

TUGAS AKHIR

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister
Profesi Psikologi Kekhususan Klinis Dewasa**

**Reynitta Poerwito
0606014074**



**Kekhususan Profesi Klinis Dewasa
Program Studi Magister Psikologi
Fakultas Psikologi
Universitas Indonesia
Depok, 2008**

LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Tugas Akhir ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun yang dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

NAMA : Reynitta Poerwito

NPM : 0606014074

Tanda Tangan :



Tanggal : 08 Juli 2008

Universitas Indonesia	
Perpustakaan	
No. Nomor	Kelembagaan Hadiah/Deposit
37624	Dari :
	Tgl Terima :

LEMBAR PENGESAHAN

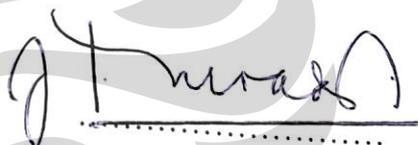
Tugas Akhir ini diajukan oleh

Nama : Reynitta Poerwito
NPM : 0606014074
Program Studi : Magister Profesi Klinis Dewasa
Judul TA : Gambaran Stres dan *Coping* Pilot Indonesia yang Bekerja di Perusahaan Penerbangan Asing dan Tinggal Berjauhan dari Keluarga

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Psikologi pada Program Profesi Klinis Dewasa Fakultas Psikologi Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Prof. Dr. Jeanette Murad



Penguji : Dra. Augustine Rizal Basri, M.Si



Depok, Juli 2008

Ketua Program Pascasarjana
Fakultas Psikologi UI,



Dr. Siti Purwanti Brotowasisto
NIP: 130525766

Dekan Fakultas Psikologi UI,



Dra. Dharmayati U. Lubis, MA, Ph.D
NIP: 130540026

KATA PENGANTAR

Melihat perjuangan dan kegigihan kedua orang tua saya dalam menjalani kehidupan berumah tangga dengan pekerjaan ayah saya sebagai pilot, saya tertarik untuk melihat secara lebih mendalam mengenai faktor-faktor yang dapat menyebabkan stres pada pilot Indonesia yang diharuskan untuk tinggal di luar negeri, serta cara-cara mengatasi penyebab stres tersebut. Saya selalu ingin tahu bagaimana ayah saya dapat menjalani kehidupannya tanpa didampingi oleh keluarganya dan hanya bertemu dengan istri serta anak-anaknya selama kurang lebih 5 hari dalam satu bulan. Maka pada akhirnya saya memutuskan untuk mengangkat tema gambaran stres dan *coping* pada pilot Indonesia yang bekerja di perusahaan asing dan tinggal berjauhan dari keluarganya.

Dalam membuat Tugas Akhir ini, banyak sekali hambatan dan kesukaran yang saya alami seperti keterbatasan waktu hingga pencarian bahan-bahan yang relevan untuk penelitian ini. Oleh karena itu tercapainya Tugas Akhir ini tidak terlepas dari bantuan banyak pihak, sehingga saya ingin mengucapkan kata-kata terima kasih bagi mereka yang telah membantu dan mendorong saya untuk menyelesaikan penelitian ini.

Pertama-tama saya ingin mengucapkan terima kasih kepada Allah SWT, yang hanya karena izin-NYA lah saya dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini tepat pada waktunya. Saya juga ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada pembimbing Tugas Akhir saya yaitu Prof. Dr. Jeanette Murad yang telah meluangkan waktu untuk bertukar pikiran dan memberikan saran serta kesabarannya dalam proses pembuatan Tugas Akhir ini hingga selesai.

Terima kasih juga saya ucapkan dari lubuk hati saya yang paling dalam kepada Papa, Mama dan adik-adik tercinta saya atas doa, dukungannya serta kesabarannya dalam menghadapi saya terutama di masa-masa tersulit selama menjalani pendidikan di UI. Saya juga ingin mengucapkan terima kasih kepada tunangan saya, Muhammad Iqbhal Muthalib, untuk kesetiaannya yang selalu menemani dan memberikan semangat kepada saya sehingga saya yakin terhadap diri saya sendiri dan mampu menyelesaikan Tugas Akhir ini tepat waktu. Saya juga ingin mengucapkan terima kasih kepada kedua sahabat terdekat saya Tara Adhisti de Thouars dan Menur Karen yang telah berbagi air mata, suka dan duka bersama selama menempuh perjalanan ini, serta teman-teman seperjuangan KLD angkatan XI atas dukungan moral yang diberikan.

Saya berharap semoga dengan dilaksanakannya penelitian ini, dapat memiliki kegunaan untuk para keluarga dengan ayah yang memiliki tuntutan pekerjaan banyak meninggalkan rumah terutama para pilot Indonesia yang bekerja di luar negeri. Saya juga berharap penelitian ini dapat menyadarkan kita semua bahwa betapa kerasnya perjuangan dan pengorbanan orang tua kita untuk dapat memberikan yang terbaik bagi keluarganya, terutama untuk anak-anaknya.

Jakarta, 08 Juli 2008

Penulis,
Reynitta Poerwito

**LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Reynitta Poerwito
NPM : 0606014074
Program Studi : Magister Profesi Psikologi Klinis Dewasa
Fakultas : Psikologi
Jenis karya : Tugas Akhir

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Non- Eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

GAMBARAN STRES DAN *COPING* PILOT INDONESIA YANG BEKERJA DI PERUSAHAAN PENERBANGAN ASING DAN TINGGAL BERJAUHAN DARI KELUARGA

beserta perangkat yang ada (bila diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/ mempublikasikannya di Internet atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggung jawab saya pribadi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 08 Juli 2008
Yang menyatakan,


(Reynitta Poerwito)

ABSTRAK

Nama : Reynitta Poerwito
Program Studi : Magister Profesi Psikologi Klinis Dewasa
Judul : Gambaran Stres dan *Coping* Pilot Indonesia Yang Bekerja di Perusahaan Penerbangan Asing dan Tinggal Berjauhan dari Keluarga.

Penelitian ini disusun dengan tujuan untuk mengetahui gambaran stres dan coping pilot Indonesia yang bekerja di perusahaan penerbangan asing dan tinggal berjauhan dari keluarga. Selain itu, di dalam penelitian ini juga digunakan *Pilot Stress Inventory* untuk melihat faktor yang memiliki kontribusi terbesar terhadap stres yang dialami oleh setiap responden penelitian.

Penelitian ini dilakukan secara kualitatif dengan subjek penelitian sebanyak 3 responden. Subjek dipilih berdasarkan dengan kriteria pilot Indonesia yang bekerja di perusahaan penerbangan asing, menetap di luar negeri, memiliki keluarga yang bertempat tinggal di Indonesia, serta memiliki catatan penerbangan yang baik selama bekerja di perusahaan asing tersebut.

Penulis mendasari penelitian ini dengan teori stres pilot yang dikemukakan oleh Thomas (1989) yang menyatakan bahwa stres pada pilot memiliki tiga komponen penting yaitu *pressure*, *strain* dan *force*. Selain itu, penulis juga ingin melihat hambatan-hambatan yang dialami oleh pilot dalam menjalani fungsi-fungsi keluarga menurut Berns (1997) ketika tinggal berjauhan dari keluarganya, serta melihat cara-cara yang dilakukan untuk mengatasi faktor-faktor penyebab stres tersebut berdasarkan teknik *coping* yang dikemukakan oleh Feldman (1990).

Hasil penelitian menunjukkan adanya ketiga komponen stres pilot yaitu *pressure*, *strain* dan *force* seperti yang diajukan oleh Thomas (1989), serta hambatan fungsi keluarga menurut Berns (1997) yaitu dalam *socialization/education*, *economic support*, dan *emotional support*. Selanjutnya, di dalam penelitian ini juga ditemukan bahwa ketiga cara *coping* yang dikemukakan oleh Feldman (1990) digunakan oleh para responden di dalam mengatasi situasi yang menjadi penyebab stres.

Kata kunci: stres, *coping*, pilot.

ABSTRACT

Name : Reynitta Poerwito
Study Program : *Master in Profession of Adult Clinical Psychology*
Title : *Depiction of Stress and Coping on Indonesian Pilots who Work in Overseas Airlines and Live Far Away from Families*

The focus of this study is to view depiction of stress and coping on Indonesian pilots who work in overseas airlines and live far away from families. Furthermore, this study also wants to see the highest stress factor contributor of each respondent using Pilot Stress Inventory. The purpose of this study is to better understand how pilots cope with their stress factors in order to maintain a good performance at work.

This is a qualitative study with data collected from 3 respondents. The subjects of this study are Indonesian pilots who work in overseas airlines with good flying records and have a family who lives in Indonesia.

The study shows that three basic components in pilot stress' theory appear within all the respondents' data when describing pilot stress. The study also shows that there has been some interference to function as a family related with socialization/education, economic support, and emotional support. Furthermore, this study shows that all the respondents use Feldman's (1990) coping technique to minimize their stress factors.

Keywords: *stress, coping, pilot.*

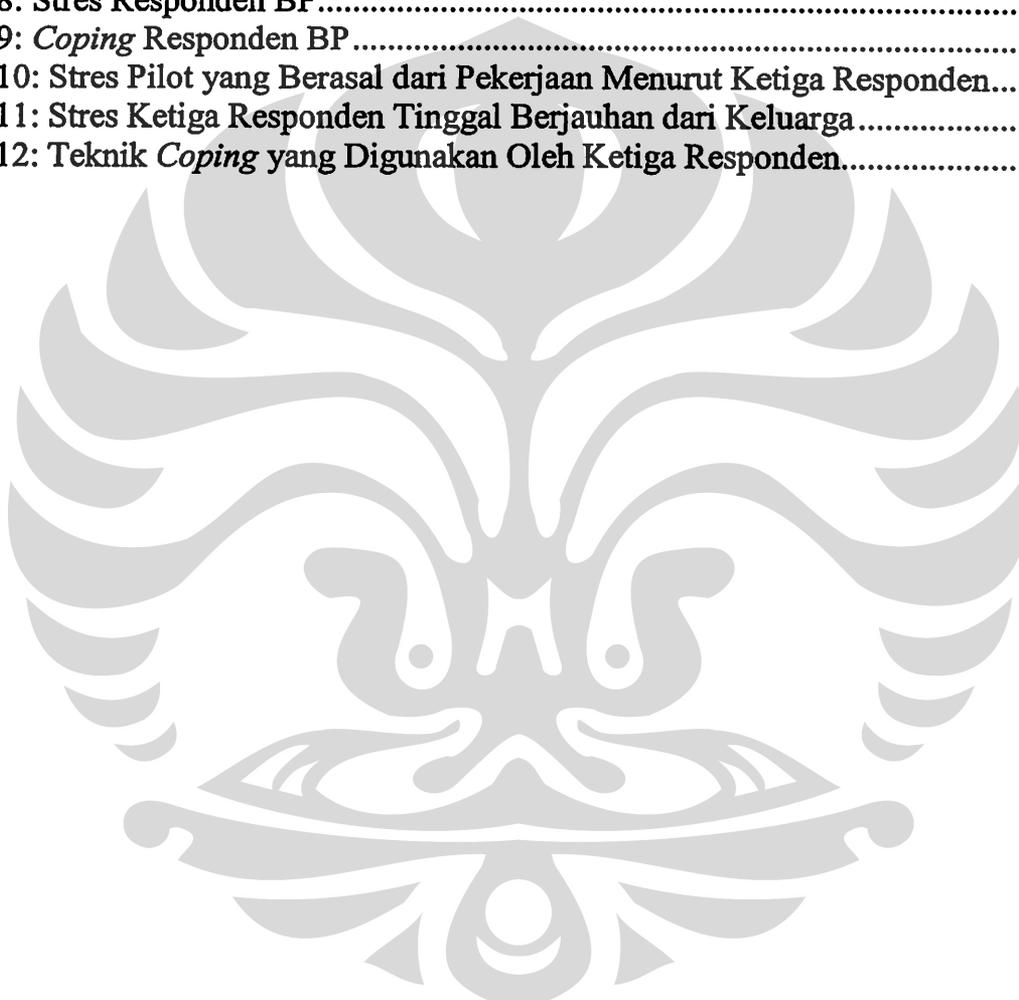
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR BAGAN	xi
1. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Permasalahan	7
1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	8
1.4. Sistematika Penulisan	8
2. TINJAUAN PUSTAKA	10
2.1. Definisi Pilot.....	10
2.2. Dunia Penerbangan (Pesawat Terbang).....	10
2.2.1. Latar Belakang.....	10
2.3. Keluarga.....	11
2.3.1. Definisi.....	11
2.4. Stres	13
2.4.1. Definisi.....	13
2.5. Stres Pilot.....	13
2.5.1. Definisi Stres Pilot.....	14
2.5.2. <i>Pilot Stress Syndrome</i>	15
2.6. <i>Coping</i>	17
2.6.1. Definisi <i>Coping</i>	17
2.6.2. Metode <i>Coping</i>	18
2.7. Stres dan <i>Coping</i> Pilot yang Tinggal Berjauhan dari Keluarga.....	19
3. METODE PENELITIAN	22
3.1. Responden Penelitian.....	22
3.1.1. Teknik Pemilihan Responden	22
3.1.2. Karakteristik Responden.....	22
3.1.3. Jumlah Subjek Penelitian.....	23
3.2. Metode Pengumpulan Data.....	23
3.2.1. Alat/Instrumen Pengumpulan Data.....	24
3.3. Prosedur Penelitian	26
3.3.1. Tahap Persiapan	26
3.3.2. Tahap Pelaksanaan.....	27
3.3.3. Seting dan Waktu Pengumpulan Data	28
3.3.4. Prosedur Analisis Data.....	28

4. HASIL DAN ANALISIS HASIL	30
4.1. Gambaran Responden Secara Umum	30
4.2. Analisis Intra Kasus	31
4.2.1. Analisis responden LD.....	31
4.2.1.1. Hasil observasi.....	31
4.2.1.2. Latar Belakang.....	32
4.2.1.3. Stres Pilot yang Disebabkan Oleh Pekerjaan.....	34
4.2.1.4. Stres Pilot yang Tinggal Berjauhan dari Keluarga	37
4.2.1.5. <i>Coping</i> LD Terhadap Stres	38
4.2.1.6. Gambaran Stres dan <i>Coping</i> Responden LD	42
4.2.1.7. Hasil <i>Pilot Stress Inventory</i> Responden LD	44
4.2.2. Analisis responden H.....	45
4.2.2.1. Hasil Observasi.....	45
4.2.2.2. Latar Belakang.....	46
4.2.2.3. Stres Pilot yang Disebabkan Oleh Pekerjaan.....	48
4.2.2.4. Stres Pilot yang Tinggal Berjauhan dari Keluarga	50
4.2.2.5. <i>Coping</i> H Terhadap Stres.....	52
4.2.2.6. Gambaran Stres dan <i>Coping</i> Responden H.....	54
4.2.2.7. Hasil <i>Pilot Stress Inventory</i> Responden H	56
4.2.3. Analisis responden BP.....	57
4.2.3.1. Hasil Observasi	57
4.2.3.2. Latar Belakang.....	58
4.2.3.3. Stres Pilot yang Disebabkan oleh Pekerjaan.....	60
4.2.3.4. Stres Pilot yang Tinggal Berjauhan dari Keluarga	62
4.2.3.5. <i>Coping</i> BP Terhadap Stres.....	64
4.2.3.6. Gambaran Stres dan <i>Coping</i> Responden BP.....	67
4.2.3.7. Hasil <i>Pilot Stress Inventory</i> Responden BP.....	70
4.3. Analisis Antar Kasus	71
4.3.1. Stres Pilot yang Berasal dari Pekerjaan	71
4.3.2. Stres Pilot yang Tinggal Berjauhan dari Keluarga	74
4.3.3. Metode <i>Coping</i> Ketiga Responden.....	75
5. KESIMPULAN, DISKUSI DAN SARAN	79
5.1. Kesimpulan	79
5.2. Diskusi	84
5.3. Saran	88
5.3.1. Saran Metodologis	88
5.3.2. Saran Praktis	89
DAFTAR PUSTAKA	90
LAMPIRAN	92

DAFTAR TABEL

Tabel 1: Contoh <i>Pilot Stress Inventory</i>	26
Tabel 2: Seting dan waktu pengumpulan data penelitian	28
Tabel 3: Karakteristik ketiga responden penelitian.	31
Tabel 4: Stres Responden LD	42
Tabel 5: <i>Coping</i> Responden LD	43
Tabel 6: Gambaran Stres Responden H.....	54
Tabel 7: Gambaran <i>Coping</i> Responden H	55
Tabel 8: Stres Responden BP.....	68
Tabel 9: <i>Coping</i> Responden BP.....	69
Tabel 10: Stres Pilot yang Berasal dari Pekerjaan Menurut Ketiga Responden....	73
Tabel 11: Stres Ketiga Responden Tinggal Berjauhan dari Keluarga.....	74
Tabel 12: Teknik <i>Coping</i> yang Digunakan Oleh Ketiga Responden.....	78



DAFTAR BAGAN

Bagan 1: Gambaran stres dan <i>coping</i> pada pilot Indonesia yang tinggal berjauhan dari keluarganya.....	21
Bagan 2: Gambaran Stres dan <i>Coping</i> Responden LD.....	44
Bagan 3: Gambaran Stres dan <i>Coping</i> Responden H.....	56
Bagan 4: Gambaran Stres dan <i>Coping</i> Responden BP.....	70



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kecelakaan pesawat terbang merupakan sebuah fenomena yang cukup mengkhawatirkan. Dari tahun ke tahun jumlah kasus kecelakaan pesawat terbang kian meningkat. Hal ini dibuktikan oleh catatan data pada *Aircraft Crashes Record Office (ACRO)*, sebuah badan yang mencatat data kecelakaan pesawat terbang yang bertempat di Jenewa, bahwa terhitung sejak tahun 1999 sampai 2007 kecelakaan pesawat terjadi dengan rata-rata 176 per tahunnya dan terjadi peningkatan dalam jumlah kecelakaan per tahun (<http://www.baaa-acro.com/Statistics.html>). Data ini menghitung kecelakaan pesawat terbang yang mampu mengangkut lebih dari 6 penumpang (tidak termasuk helikopter, balon udara dan pesawat terbang yang digunakan untuk perang). Dari jumlah tersebut tercatat bahwa 51% kecelakaan terjadi saat mendarat, 27% saat terbang, dan kurang lebih sebanyak 22% terjadi saat lepas landas (<http://www.baaa-acro.com/Statistics.html>). Jumlah kecelakaan yang terjadi juga didominasi oleh pesawat penumpang yang memiliki jadwal terbang pasti (pesawat komersial dengan tiket penumpang).

Pada sebuah situs yang melakukan survey kecelakaan pesawat terbang di Indonesia tercatat bahwa dari tahun 2000 sampai tahun 2005 kurang lebih sekitar 40 kecelakaan pesawat terbang komersial terjadi (<http://www.pdat.co.id/hg/politicalpdat/2005/09/05/celaka-pesawat.htm>).

Berdasarkan statistik yang cukup mengkhawatirkan tersebut, menjadi sangat penting untuk mencari faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan pesawat terbang. Menurut *Federal Aviation Administration (FAA)*, terdapat 3 faktor penyebab kecelakaan pesawat terbang yaitu faktor cuaca yang memberikan kontribusi sebanyak 13,2%, faktor armada (pesawat terbang) yang menyumbang sebanyak 27,1%, dan faktor manusia yang merupakan faktor dengan kontribusi terbesar sebanyak 66,7%.

Yang dimaksud dengan faktor manusia bukanlah menunjuk kepada pilot dan awak kabin lainnya saja seperti pramugari atau *engineer* (semua staff yang bertugas di dalam pesawat terbang disebut dengan istilah *aircrew* atau awak kabin). Faktor manusia di dalam industri pesawat terbang juga meliputi perancang pesawat terbang, pembuat tata laksana operasional penerbangan, pengelola operasi penerbangan, awak kabin, hingga para pengelola makanan dan interior yang terkait pada penerbangan tersebut dalam proses pembuatan pesawat terbang menjadi nyaman dan aman. Walaupun demikian, kondisi umum dan kontrol pesawat terbang yang sedang berada di udara sangat tergantung pada pilot yang mengemudi pesawat terbang itu.

Pada sebuah situs penelitian lainnya, terdapat hasil survey kecelakaan pesawat terbang internasional dari tahun 1950 sampai tahun 2006 yang menunjukkan bahwa penyebab kecelakaan paling besar adalah kesalahan pilot (53%), diikuti dengan kesalahan pada mesin pesawat terbang (21%), kemudian faktor cuaca (11%), dan sisanya merupakan faktor lain seperti pembajakan pesawat, kesalahan manusia yang lain, serta faktor yang tidak dapat dijelaskan (faktor *x*) (http://en.wikipedia.org/wiki/Accidents_and_incidents_in_aviation). Data tersebut menjelaskan bahwa kesalahan pilot merupakan faktor yang terbesar sebagai penyebab kecelakaan pesawat terbang sehingga sudah seharusnya pihak perusahaan penerbangan menanggapi fenomena kecelakaan pesawat terbang dengan lebih serius dan memberikan perhatian khusus pada faktor kesalahan pilot dalam penerbangan serta mengambil tindakan-tindakan tepat yang dapat mengatasi masalah itu.

Mendukung hasil survey di atas, Capon (2000) menyatakan bahwa faktor manusia pada kecelakaan pesawat terbang sebagian besar menunjuk pada pilot, *co-pilot* dan awak kabin lainnya yang bekerja pada penerbangan tersebut. Capon juga mengemukakan bahwa dalam transportasi udara komersial faktor manusia tetap merupakan penyebab yang menyumbangkan kontribusi terbesar dalam kecelakaan pesawat terbang dan faktor ini tertuju pada pilot yang bertugas mengendarai pesawat terbang tersebut (Capon, 2000). Pada sebuah penelitian mengenai stres dan beban kerja pada pilot (Roscoe, 1978) diungkapkan bahwa

apabila stres dihubungkan dengan dunia penerbangan (*flying*) akan cenderung menimbulkan bahaya.

Dalam literatur lainnya, dikemukakan bahwa stres dalam kehidupan sehari-hari memiliki pengaruh pada kondisi fisik dan psikologis individu (Fieldler, 2000). Berkaitan dengan hal tersebut, Fiedler juga menjelaskan bahwa akumulasi stres yang berasal dari kehidupan sehari-hari dan perubahan hidup yang besar berkaitan dengan munculnya bermacam-macam jenis penyakit fisik. Kondisi fisik yang kurang prima akibat dari stres yang dialami oleh individu tentu akan mempengaruhi tinggi rendahnya performa individu itu sendiri. Pada sebuah penelitian mengenai stres dan performa awak kabin (*aircrew*), dijelaskan bahwa tubuh manusia merespon dengan cara yang sama apabila dihadapkan dengan situasi yang dapat membahayakan nyawanya maupun stres di dalam kehidupan sehari-hari, (Bowles, 2000), sehingga stres yang disebabkan oleh masalah kehidupan sehari-hari (misalnya berkelahi dengan pasangan atau menghadapi masalah kemacetan lalu lintas yang kemudian menjadi rutinitas sehari-hari) dapat memberikan reaksi tubuh yang hampir mirip dengan stres yang muncul pada saat menghadapi situasi yang mengancam nyawa seseorang (misalnya mengalami penodongan oleh seorang perampok).

Stres pada kehidupan sehari-hari (*every-day life stress*) dapat termasuk kemacetan lalu lintas, permasalahan rumah tangga, masalah keuangan, masalah sosial, dan lain sebagainya yang biasanya terpendam di dalam diri seseorang sehingga dapat terus berkembang dan menghasilkan stres yang lebih besar ketika didiamkan selama beberapa waktu (Thomas, 1989). Hal itu dapat membuat seseorang memiliki potensi untuk dapat kehilangan kontrol saat mengalami tekanan (walaupun tekanan kecil) yang dapat menjadi pemicu kemarahan atau kecemasan. Keadaan ini juga terjadi pada pilot yang kemudian mempengaruhi performa kerja pada saat bertugas. Seperti yang diungkapkan pada sebuah penelitian oleh Morrow (2005) mengenai hubungan antara kecelakaan pesawat terbang dan stres pada pilot dalam sebuah pernyataan seorang pilot yang mengalami penurunan performa akibat stres yang dirasakannya.

Sementara itu, www.workstress.net/whatis.htm mendefinisikan stres dalam pekerjaan sebagai hasil dari konflik yang terjadi antara role individu dan

kebutuhan individu di dalam pekerjaan dan kewajiban yang harus dilakukan untuk memenuhi permintaan pihak perusahaan. Apabila hal ini diaplikasikan ke dalam konteks pekerjaan pada pilot, *work-related stress* dapat berupa stres yang disebabkan oleh peraturan pada perusahaan penerbangan, keadaan dan situasi di dalam *cockpit* (badan pesawat tempat pilot bekerja), *false alarm* ketika pesawat sedang berada di udara, keadaan pesawat ketika mengalami *turbulence* (goncangan yang dikarenakan cuaca buruk atau kondisi awan tertentu), dan lain sebagainya. Dapat di ambil kesimpulan bahwa *work-related pilot stress* merupakan stres yang dirasakan oleh para pilot yang disebabkan oleh hal-hal yang berhubungan dengan pekerjaannya.

Penemuan fakta pada beberapa penelitian mengenai kecelakaan pesawat terbang di atas dapat memberikan pandangan bahwa merupakan hal yang penting bagi pilot untuk dapat mengenali stres pada dirinya sendiri terutama ketika sedang bertugas. Untuk dapat menjelaskan hal ini, Thomas (1989) mengadakan penelitian mengenai stres pada pilot dan menyatakan bahwa secara umum, pilot mendefinisikan stres sebagai perubahan fisik yang mereka rasakan ketika mereka mengalami stres. Sebagian dari pilot menganggap stres sebagai efek psikologis yang muncul ketika mereka mendapati masalah, namun mereka melupakan stres jangka panjang yang sebenarnya lebih berbahaya dan merusak diri mereka. Karena mereka memandang stres sebagai suatu hal yang selalu diikuti oleh gejala fisik yang tidak nyaman, terdapat kecenderungan untuk mengurangi rasa tidak nyaman tersebut dengan melakukan kegiatan yang menurut mereka efektif, termasuk mengkonsumsi alkohol, rokok dan obat-obatan.

Dalam literatur mengenai stres pada pilot, Thomas (1989) mendefinisikan stres sebagai tekanan atau ketegangan yang tidak terselesaikan yang dapat mempengaruhi kesehatan mental dan fisik pilot, dan ketika keadaan itu terus berlanjut, akan berakibat buruk terhadap kesehatan mental dan fisik pilot tersebut. Thomas juga mengungkapkan bahwa stres yang dialami oleh pilot merupakan akumulasi dari banyak faktor yang ditemui pada kehidupan sehari-hari dan pekerjaannya. Dengan demikian, merupakan suatu hal yang penting bagi pilot untuk dapat mengidentifikasi stres dengan baik dan benar agar mampu menangani stres yang dirasakan, sehingga dapat meminimalisasi kemungkinan buruk yang

dapat disebabkan oleh stres yang tidak tertangani. Berdasarkan hal tersebut Thomas mengemukakan sebuah teori yang dikenal sebagai *pilot stress syndrome* yang merupakan penjelasan bahwa stres yang dialami oleh pilot dapat dilihat sebagai sebuah sindrom berdasarkan gejala-gejala yang muncul.

Teori *pilot stress syndrome* yang dikemukakan oleh Thomas (1989) memberikan gambaran bahwa stres yang terdapat pada pilot didefinisikan sebagai respon tubuh dari stresor yang dihadapi oleh pilot dan stresor tersebut dapat dikategorisasikan ke dalam beberapa faktor yang lebih umum. Dengan demikian, dapat memudahkan pilot untuk lebih mengenali faktor yang merupakan kontributor terbesar pada stres yang mereka rasakan. Hal tersebut kemudian dapat membantu para pilot untuk mempelajari cara-cara untuk menangani stres yang sedang mereka hadapi.

Sampai saat ini, sudah terdapat beberapa usaha yang dijalankan oleh perusahaan penerbangan untuk dapat mengurangi stres pada pilot, diantaranya adalah dengan mengembangkan sebuah sistem otomatis pada pesawat terbang yang disebut *Human System Integration* (HSI). Pada HSI terdapat penggunaan sistem otomatis mengemudi yang disebut dengan autopilot dan sistem otomatis keselamatan (*automatic warning system*) (Gladney, 2005). Pengembangan sistem otomatis pada penerbangan bertujuan untuk mengurangi beban kerja pada pilot dan untuk meminimalisasi kesalahan-kesalahan pilot yang dapat berujung kecelakaan pesawat. Hal tersebut juga diharapkan untuk dapat mengurangi stres yang dirasakan pilot karena dengan sistem otomatis pekerjaan pilot menjadi lebih terbantu dan pilot dapat menggunakan waktu pada penerbangan jauh untuk beristirahat. Namun demikian, Gladney (2005) menjelaskan bahwa sistem otomatis pada penerbangan juga sering membuat kesalahan yang bersifat teknis. Hal tersebut menunjukkan bahwa sistem otomatis pada penerbangan tidak dapat menjadi suatu acuan yang benar-benar akurat untuk diandalkan berkaitan dengan keselamatan. Sehingga, keselamatan penerbangan akan bergantung kepada kemampuan pilot-pilot itu sendiri untuk dapat bekerja sesuai dengan performa yang menjadi *standard* perusahaan penerbangan. Apabila performa berkaitan dengan stres yang dirasakan oleh para pilot, kemampuan untuk mengelola stres

yang dialami untuk dapat mempertahankan performa kerja yang baik menjadi sangat penting untuk dimiliki oleh masing-masing pilot.

Usaha-usaha individu (pilot) dalam mengelola stres disebut dengan *coping*. Lazarus (dalam Kutash, Schlesinger, dkk., 1980) mengemukakan definisi *coping* adalah sebagai usaha individu, baik berorientasi pada tindakan atau bersifat intrapsikis, untuk mengatasi ketidaksesuaian antara tuntutan internal dan lingkungan serta konflik di antara keduanya, yang dinilai melebihi sumber daya individu. Pada penelitian mengenai hubungan antara kemampuan *coping* pada pilot dan performa kerja dinyatakan bahwa kemampuan *coping* pada pilot sangat mempengaruhi performa kerja pilot ketika sedang menjalankan tugasnya, yaitu pilot yang memiliki kemampuan *coping* yang baik, dapat menunjukkan performa kerja yang lebih baik apabila dibandingkan dengan pilot dengan kemampuan *coping* yang lebih rendah (Sharma & Wiegmann, 1998).

Dari beberapa data yang telah dijelaskan di atas, terlihat bahwa faktor terbesar pada terjadinya kecelakaan pesawat terbang adalah faktor kesalahan pilot. Berkaitan dengan hal tersebut, beberapa penelitian menelusuri apa yang menjadi penyebab pilot melakukan kesalahan yang menjadi kontribusi terbesar pada kecelakaan pesawat terbang. Dari penelitian yang telah dilakukan, disebutkan bahwa stres yang dihadapi oleh pilot ketika menerbangkan pesawat merupakan faktor besar yang dapat mempengaruhi performa pilot. Beberapa stresor yang dikemukakan antara lain stres yang merupakan gabungan antara pekerjaannya sebagai pilot (*work-related stress*) dan stres pada kehidupan sehari-hari (*every-day life stress*). Sementara itu, pilot juga dituntut untuk memiliki kemampuan dalam mengatasi masalah atau stres yang dihadapi karena kelanggengan pekerjaan mereka dipengaruhi oleh performa kerja pilot yang harus memenuhi *standard* secara konsisten. Ketika performa kerja mereka mengalami penurunan, mereka akan diberikan evaluasi dan diharuskan untuk melakukan *simulator* yang akan dinilai untuk menentukan apakah mereka dianggap mampu untuk melaksanakan pekerjaannya atau tidak. Berkaitan dengan itu, tinggi rendahnya performa kerja pada pilot dipengaruhi oleh kemampuan *coping* pilot dalam menghadapi stres yang dialami.

Sekarang ini cukup banyak pilot Indonesia yang bekerja di perusahaan penerbangan asing dan tinggal berjauhan dari keluarganya. Meskipun untuk bekerja dan tinggal di luar negeri merupakan keputusan bersama yang telah didiskusikan di dalam masing-masing keluarga, terdapat beberapa fungsi keluarga yang tidak dapat terpenuhi karena situasi tersebut. Menurut Berns (1997), terdapat lima fungsi dari keluarga yaitu untuk melakukan reproduksi, memberikan sosialisasi dan pendidikan dasar, memberikan variasi pada peran sosial, memberikan dukungan ekonomi serta dukungan emosi. Berdasarkan hal ini, penulis menyimpulkan bahwa para pilot yang bekerja di perusahaan asing dan diharuskan untuk tinggal berjauhan dari keluarganya, akan mengalami hambatan dalam menjalankan atau mendapatkan beberapa fungsi dari keluarga, salah satunya memberikan dukungan emosi.

Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengetahui tentang gambaran stres dan *coping* pada pilot Indonesia yang bekerja pada perusahaan penerbangan asing yang tinggal di luar negeri dan harus menjalani kehidupan jauh dari keluarga inti (istri dan anak-anaknya). Penelitian ini diharapkan dapat melihat gambaran stres yang dialami oleh pilot yang tinggal di negara yang berbeda dengan istri dan anak-anaknya serta bentuk-bentuk dari *coping* sebagai usaha untuk tetap memenuhi *standard* performa yang diinginkan oleh perusahaan sehingga dapat terus diijinkan untuk menjalankan tugas.

1.2. Permasalahan

Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah:

- Bagaimana gambaran stres dan *coping* pada pilot yang bekerja di perusahaan penerbangan luar negeri dan tinggal berjauhan dengan keluarga inti?

Permasalahan di dalam penelitian ini akan dijawab melalui dua sub pertanyaan, yaitu:

- Hal-hal apa saja yang menjadi stresor utama pada pilot Indonesia yang bekerja di perusahaan penerbangan asing dan tinggal berjauhan dari keluarganya?

- Hal-hal apa saja yang dilakukan untuk dapat mengatasi masalah yang dapat menjadi penyebab stres?

Pada penelitian ini digunakan pendekatan kualitatif yang didukung dengan observasi sebagai metode pendukung serta wawancara untuk memperoleh jawaban komprehensif dan pemahaman yang mendalam.

1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan gambaran stres dan *coping* pada pilot yang bekerja di perusahaan penerbangan luar negeri dan tinggal berjauhan dengan istri dan anak-anaknya. Dengan diadakannya penelitian ini, diharapkan bahwa para pilot Indonesia yang bekerja di perusahaan penerbangan asing dapat lebih memahami gambaran stres dan *coping* pilot sehingga mereka menjadi lebih waspada terhadap stres pilot dan mengetahui cara-cara yang efektif untuk mengatasi stres yang dialami.

Selain itu, dari penelitian ini juga diharapkan agar para pilot dapat meningkatkan performa kerja mereka ketika sedang bekerja sehingga meminimalisasi kemungkinan terjadinya kecelakaan pesawat terbang yang disebabkan oleh kesalahan pilot serta dapat dijadikan tambahan *literature* mengenai stres dan *coping* pada pilot dan dapat dimanfaatkan dalam penelitian-penelitian tentang stres dan *coping* pada pilot di masa yang akan datang.

1.4. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- BAB I** : Menjelaskan mengenai latar belakang masalah penelitian dengan melihat fenomena kecelakaan pesawat terbang dan penyebab-penyebabnya, permasalahan, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan penelitian ini.
- BAB II** : Menguraikan teori-teori stres yang relevan dengan topik penelitian yang diangkat untuk membahas permasalahan penelitian ini.
- BAB III** : Berisi mengenai metode penelitian yang menguraikan penggunaan pendekatan kualitatif, metode pengumpulan data,

subyek penelitian, prosedur penelitian, dan prosedur analisis data dalam penelitian yang dilakukan.

BAB IV : Berisi analisis dari hasil yang diperoleh dari penelitian ini.

BAB V : Berisi kesimpulan dari hasil penelitian, diskusi mengenai kekurangan dan kelebihan penelitian, serta saran untuk penelitian dan aplikasi selanjutnya.



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini akan membahas secara rinci, latar belakang teoritis dari variabel-variabel yang akan digunakan di dalam penelitian ini. Pertama-tama, bab ini akan menjelaskan mengenai definisi pilot dan latar belakang dunia penerbangan, kemudian dilanjutkan dengan definisi dan fungsi keluarga serta penjabaran mengenai stres dan *coping*.

2.1. Definisi Pilot

Menurut www.thefreedictionary.com/pilot, kata pilot didefinisikan sebagai seseorang yang mengoperasikan sebuah pesawat terbang dan memiliki lisensi. Pilot adalah sebuah kata yang diadaptasi dari bahasa Inggris "*pilot*" yang berakar dari bahasa Indo-Eropa "*ped*" yang berarti kaki (*foot*). Kata "*ped*" kemudian dikembangkan ke dalam bahasa Yunani menjadi "*pedotes*" yang berarti "orang yang menyetir", dan kemudian diadaptasikan ke dalam bahasa Italia kuno menjadi beberapa bentuk kata termasuk "*pedota*" dan "*pilota*". Dari bahasa Italia kuno tersebut, bahasa Perancis kuno menyempurnakannya menjadi "*pilot*". Bahasa Inggris kemudian mengadaptasikan kata tersebut dari bahasa Perancis pada tahun 1848 dan digunakan sebagai sebutan untuk seseorang yang mengemudi balon udara (<http://www.freedictionary.com/pilot>).

2.2. Dunia Penerbangan (Pesawat Terbang)

2.2.1. Latar Belakang

Pada awal dunia penerbangan (pesawat terbang) dimulai pada tahun 1903, istilah pilot pada saat itu mengacu kepada kata keberanian dan petualangan. Ketika itu, siapapun dapat menerbangkan pesawat tanpa harus memiliki izin terbang. Namun demikian, pesawat terbang harus selalu di bawah pengawasan badan kontrol operasional yang memiliki sertifikat dan pilot-pilot terdaftar, yang bertanggung jawab atas keselamatan dan urusan hukum yang harus dipenuhi oleh pesawat terbang tersebut. Kemudian, Pada tahun 1908, sertifikat terbang mulai diberikan kepada individu yang ingin menerbangkan pesawat terbang dengan

alasan meningkatkan keselamatan dan kontrol. Sertifikat ijin terbang pertama kali diberikan oleh *Aero Club de France* kepada Louis Bleriot, seorang penemu dan teknisi (*engineer*), yang kemudian berhasil untuk menerbangkan pesawat terbang pada tahun 1909 dan menyeberangi *English Channel* (bagian dari lautan Atlantis yang memisahkan daratan Inggris dan daratan Perancis Utara) (<http://en.wikipedia.org/wiki/Aviator>).

Pada dunia penerbangan saat ini, terdapat dua macam kategori pilot yaitu pilot sipil dan pilot militer. Pilot sipil adalah sebutan bagi mereka yang menerbangkan pesawat terbang pribadi untuk kesenangan, tujuan amal (*charity*), dan bisnis, untuk perusahaan transportasi udara komersial (*commercial air transport*) dan perusahaan penerbangan (*airlines*). Pilot militer adalah pilot yang menerbangkan pesawat terbang di bawah ijin pemerintah dengan tujuan pertahanan keamanan negara. Tugas mereka mencakupi kegiatan *combat* dan *non-combat*, termasuk penyerangan atau memberikan perlindungan pada pihak-pihak tertentu. Biasanya pilot-pilot militer menjalani pelatihan khusus dengan menggunakan senjata. Beberapa pilot militer ada juga yang merupakan pilot sipil.

Pada umumnya, pilot sipil pada perusahaan penerbangan disebut *airline pilot* dengan seorang pilot yang berkuasa penuh atas komando di sebuah pesawat terbang disebut sebagai kapten (*captain*). Sudah banyak diketahui bahwa untuk menjadi seorang *airline pilot* merupakan suatu hal yang mahal, membutuhkan waktu yang cukup lama dan merupakan suatu kegiatan yang cukup sulit untuk dilakukan. Semua *airline pilot* diharuskan menjalani pelatihan khusus selama waktu yang telah ditentukan dan pada pelatihan tersebut pilot akan diberikan lisensi secara bertahap. Lisensi itu dimulai dari *Private Pilot Licence* (PPL), kemudian harus melakukan *Night Rating*, *Multi-Engine Rating* (MEP), *Commercial Pilot Licence* (CPL), *Instrument Rating* (IR) dan akhirnya *Multi Crew Co-operating Certification* (MCC).

2.3. Keluarga

2.3.1. Definisi

“Family is two or more people who are committed to each other and who share intimacy, resources, decision-making, responsibilities and values.”

(Olson & DeFrain, 2006:5)

Dari definisi di atas, penulis menyimpulkan bahwa keluarga diartikan sebagai dua orang atau lebih yang memiliki komitmen terhadap satu sama lain dan berbagi intimasi, sumber, membuat keputusan, tanggung jawab dan nilai-nilai.

Menurut Berns (1997), terdapat 5 fungsi dasar dari keluarga yang dijabarkan sebagai berikut:

1. *Reproduction*: Keluarga adalah tempat untuk menghasilkan keturunan agar jumlah populasi masyarakat dapat dipertahankan.
2. *Sosialization/Education*: Dengan adanya keluarga, nilai-nilai masyarakat, kepercayaan (*beliefs*), sikap, pengetahuan, kemampuan (*skills*), dan teknik-teknik lainnya dapat diturunkan kepada generasi berikutnya.
3. *Assignment of social roles*: Keluarga menghasilkan keturunan dengan identitas masing-masing secara unik (ras, suku, agama, etnis, golongan sosial/ekonomi, dan peran gender). Identitas yang unik tersebut membuat keluarga menjadi penting dalam memberikan kontribusi masing-masing *assignment* terhadap individu ketika bersosialisasi.
4. *Economic support*: Keluarga adalah tempat untuk berlindung, mendapatkan perawatan/ asuhan, dan perlindungan. Di dalam beberapa keluarga, semua anggota keluarga, kecuali yang masih kecil, memberikan kontribusi kepada ekonomi keluarga. Di dalam keluarga lainnya, satu atau kedua orang tua mencari penghasilan untuk dapat menghidupi kebutuhan seluruh anggota keluarga.
5. *Emotional support*: Keluarga adalah sebagai tempat seorang anak berinteraksi sosial untuk pertama kalinya. Interaksi tersebut meliputi intimasi antara anak dan orang tua dan proses perawatan yang berlangsung secara terus menerus, sehingga menghasilkan *emotional security* bagi anak. Dengan adanya *emotional security* tersebut, keluarga adalah suatu unit yang memiliki rasa peduli bagi para anggotanya ketika mereka mengalami penyakit, disakiti atau penuaan.

2.4. Stres

2.4.1. Definisi

“Stress is the circumstances in which transactions lead a person to perceive a discrepancy between the physical or psychological demands of a situation and the resources of his or her biological, psychological, or social systems.”

(Lazarus & Folkman, dkk; dalam Sarafino, 2006:62)

Pengertian lain dari stres juga dikemukakan oleh Baron dan Byrne:

“Stress refers to the responses elicited by physical or psychological events that an individual perceives to be harmful or emotionally upsetting”.

(Baron & Byrne, 1994:550)

Dari dua definisi stres di atas, penulis menyimpulkan bahwa stres merupakan kondisi yang timbul sebagai respon terhadap peristiwa psikis atau psikologis yang dianggap beresiko atau mengganggu secara emosional oleh individu, dimana peristiwa tersebut mengarahkan individu untuk mempersepsikan ketidaksesuaian suatu situasi yang dilihat oleh individu sebagai tantangan maupun ancaman yang kemudian mempengaruhi kemampuan adaptasi psikologis, kognitif dan tingkah laku individu dalam menghadapi situasi tersebut.

Situasi yang dapat menimbulkan stres disebut sebagai stresor. Sarafino (2006) mendefinisikan stresor sebagai:

“Physically or psychologically challenging events or circumstances.”

(Sarafino, 2006:62)

Dari definisi di atas, penulis menyimpulkan bahwa stresor merupakan peristiwa atau situasi yang dipersepsikan sebagai sesuatu yang mengancam atau berbahaya, baik fisik maupun psikologis, sehingga dapat menimbulkan stres.

2.5. Stres Pilot

Thomas (1989) tertarik untuk meneliti tentang stres yang dialami oleh pilot. Thomas menjelaskan dengan lebih spesifik mengenai stres menurut pandangan pilot dan menarik kesimpulan dari penelitiannya untuk dapat mengetahui faktor-faktor yang terlibat yang menjadi kontributor stres pada pilot.

2.5.1. Definisi Stres Pilot

"Pilot stress is an unresolved pressure, strain or force, acting upon the pilot's mental and physical systems which, if continued, will cause damage to those systems."

(Thomas, 1989:8).

Dari definisi tersebut dapat dijabarkan secara lebih merinci bahwa stres mencakupi adanya tekanan (*pressure*), ketegangan (*strain*) dan kekuatan (*force*).

Tekanan (*pressure*) dapat timbul ketika suatu hal melakukan atau mendapatkan penekanan. Tekanan dapat mempengaruhi pilot secara mental, ketika situasi tertentu memerlukan seorang pilot untuk mengambil keputusan terbaik dengan secepatnya, dan secara fisik, ketika pesawat terbang menikung keatas atau kebawah secara tajam dan menyebabkan tekanan pada telinga bagian dalam berubah drastis. Selain itu, penekanan waktu (*time pressure*), seperti yang telah diketahui oleh para pilot pada umumnya, telah menjadi satu faktor umum yang diasosiasikan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan pesawat.

Ketegangan (*strain*) dapat dicontohkan ketika keadaan dalam pesawat terbang dipaksakan untuk beroperasi di luar keadaan normal, pesawat terbang itu dapat mengalami kerusakan. Begitu juga ketika pilot diharuskan untuk beroperasi diluar keadaan normal; hal ini dapat menyebabkan kerusakan pada sistem kesehatan pilot secara fisik maupun psikologis. Contohnya ketika sinyal-sinyal lampu di pesawat menunjukkan tanda keadaan darurat diikuti dengan suara-suara darurat, pilot dapat merasa kelebihan beban untuk menangani semua itu.

Kekuatan (*force*) terjadi ketika didalam diri pilot mengalami perasaan marah, frustrasi, depresi, ketakutan yang diikuti dengan perubahan fisik seperti tekanan darah, *blood sugar level*, dan level oksigen di dalam darah pada tubuh pilot.

Ketiga hal yang telah dijabarkan diatas merupakan 3 faktor penting yang mempengaruhi stres pada pilot, sehingga apabila faktor-faktor itu terus berlangsung dan tidak dapat diatasi dapat menimbulkan kerusakan pada sistem fisik dan psikologis pilot itu sendiri.

2.5.2. Pilot Stress Syndrome

Thomas (1989) mengutarakan istilah *Pilot Stress Syndrome* (PSS) karena menurutnya stres yang dialami oleh para pilot dapat dilihat sebagai *syndrome*, yaitu munculnya beberapa gejala secara bersamaan yang dapat dijabarkan sebagai karakter dari sebuah penyakit atau kondisi. Oleh Thomas, PSS didefinisikan sebagai

“...a stress syndrome affecting pilots that is brought about exposure to stressors which are unique to pilots. These stressors interact cumulatively and synergistically to cause a breakdown in normal mental and physical functioning.”

(Thomas, 1989: 18)

Dari definisi tersebut, dapat diberikan sebuah pengertian bahwa setiap faktor stres adalah unik bagi masing-masing pilot dan faktor-faktor penyebab stres tersebut bekerja secara kumulatif dan bersinergi yang dapat menyebabkan *breakdown* pada pilot yang sedang berfungsi dengan normal secara fisik dan mental.

Menurut Thomas (1989), terdapat 10 kategori yang menjadi penyebab dari PSS. Kesepuluh kategori tersebut beserta penjelasannya adalah sebagai berikut:

1. *Conscious factors*: faktor-faktor ini terkait pada kesadaran pilot dalam proses berpikir termasuk persepsi, pikiran, pembelajaran, konsentrasi, pengolahan informasi, beban tugas, dan pengambilan keputusan.
2. *Unconscious factors*: faktor-faktor ini masih berkaitan erat dengan *conscious factors*, namun *unconscious factors* juga termasuk ingatan mengenai pengalaman masa lalu dan motivasi pilot.
3. *Personality factors*: faktor ini memegang peranan yang sangat penting di dalam stres pada pilot. Thomas mengungkapkan adanya ciri-ciri kepribadian yang menonjol pada pilot seperti misalnya *self-sufficiency*, *emotionally avoidant*, *high need of achievement*, *physically healthy*, dan lain sebagainya (Thomas, 1989: 56). Hal tersebut ikut berperan di dalam faktor-faktor yang dapat menyebabkan stres pada pilot.
4. *Psychological factors*: faktor psikologis pilot dapat menentukan tinggi rendahnya kesensitifan pilot terhadap stres. Ketika status mental pilot positif, ia

akan dapat mentoleransi tingkat stres yang cukup tinggi, namun tidak demikian apabila ia sedang mengalami status mental yang kurang positif.

5. *Physiological factors*: tidak jauh berbeda dengan faktor psikologis, faktor fisiologis juga menentukan kesensitifan pilot terhadap situasi yang dapat menimbulkan stres. Faktor fisiologis termasuk kelemahan fisik terhadap tuntutan pekerjaan pilot seperti misalnya *jetlag* yang disebabkan oleh *crossing timezone*.

6. *Environmental factors*: faktor lingkungan termasuk lingkungan kerja pilot dan lingkungan tempat tinggal pilot. Tentunya hal tersebut sangat mempengaruhi stres pada pilot seperti misalnya temperatur udara, level suara, kenyamanan lingkungan, dan iklim di lingkungan rumah dan pekerjaan dimana berkaitan dengan interaksi pilot dengan orang lain di sekitarnya.

7. *Experiential factors*: pilot memiliki pengalaman penerbangan yang unik dan berbeda sehingga semakin pilot tersebut berpengalaman terhadap hal-hal yang terjadi di dalam penerbangan, tentu akan mempengaruhi tingkat stres yang dirasakan olehnya.

8. *Sociocultural factors*: dunia penerbangan profesional tidak akan mampu untuk berjalan tanpa memiliki pengaruh atau dipengaruhi oleh keadaan sosial dan kebudayaan dimana tempat penerbangan tersebut beroperasi. Hal-hal yang berkaitan dengan budaya dan sosial antara lain ekonomi, teknologi, politik, bisnis dalam penerbangan itu sendiri, peraturan yang berlaku dan lain sebagainya.

9. *Life-change factors*: perubahan yang terjadi pada kehidupan pribadi dan profesional pilot tentu akan sangat mempengaruhi stres yang dirasakan oleh pilot, seperti misalnya pernikahan, kematian, dan lain sebagainya.

10. *Acute reactive factors*: Situasi yang tergolong *acute reactive* dapat digambarkan ketika sebuah situasi memerlukan tindakan perbaikan secara cepat dan tepat. Aksi memperbaiki ini dapat sebagai tindakan yang menghindari kerusakan pesawat terbang ataupun seseorang.

Kesepuluh kategori faktor yang berkaitan dengan stres berasal dari situasi-situasi yang merupakan stresor yang sifatnya unik bagi setiap pilot. Apabila kategori tersebut hanya muncul satu per satu sepertinya tidak ada yang perlu dilihat sebagai ancaman untuk pilot (Thomas, 1989). Lebih jauh lagi, sebaiknya pilot mengetahui bahwa stresor cenderung untuk berinteraksi secara kumulatif dan

bersinergi satu sama lain. Efek yang dihasilkan oleh stres secara kumulatif dampaknya akan terasa jauh lebih besar dalam mempengaruhi keadaan fisik dan mental pilot. Secara umum, gangguan mental pada pilot akan mempengaruhi cara berpikir pilot, perencanaan, analisis, pengambilan keputusan, pemecahan masalah, ingatan, dan kemampuan untuk mengingat (Thomas, 1989). Sementara itu, gangguan fisik pada pilot akan berpengaruh kepada kemampuan untuk menjaga koordinasi secara efektif atau menjalankan tugas-tugas untuk mendapatkan penerbangan yang aman.

Jika situasi yang berkaitan dengan kesepuluh faktor stres pilot terus berlangsung, reaksi-reaksi emosi yang telah dijelaskan di atas akan timbul dan terus dirasakan oleh pilot, tergantung dari keberhasilannya dalam melakukan *coping*. *Coping* merupakan usaha yang dilakukan individu untuk mengurangi dampak negatif dari suatu situasi atau kondisi yang dialaminya. Cara individu melakukan *coping* berbeda-beda, yang akan dibahas pada bagian berikut.

2.6. *Coping*

2.6.1. Definisi *Coping*

Sesuai dengan definisi stres sebelumnya, maka perilaku *coping* didefinisikan sebagai:

"... the process by which people try to manage the perceived discrepancy between the demands dan resources they appraise in a stressful situation."
(Lazarus; Lazarus & Folkman; dalam Sarafino, 2006:117)

"...efforts, both action oriented and intrapsychic, to manage (that is to master, tolerate, reduce, minimize) environment and internal demands and conflict among them which tax or exceeds a person's resources."
(Lazarus; dalam Kutash, Schlesinger, dkk., 1980)

Dari dua definisi di atas, maka *coping* dapat didefinisikan sebagai usaha individu, baik berorientasi pada tindakan atau bersifat intrapsikis, untuk mengatasi ketidaksesuaian antara tuntutan internal dan lingkungan serta konflik diantara keduanya, yang dinilai melebihi sumber daya individu. Definisi ini menunjukkan bahwa usaha *coping* yang dilakukan dapat bervariasi antar individu dan tidak selalu mengarah ke penyelesaian masalah.

2.6.2. Metode *Coping*

Feldman (1990) mengemukakan beberapa cara untuk mengatasi stres, yaitu:

1. *Emotion-focused Coping*

Merupakan kesadaran untuk mengatur emosi sebagai cara untuk menghadapi stres. Misalnya dengan melihat situasi stres sebagai sesuatu yang positif atau menyenangkan. Cara ini biasanya digunakan dalam situasi-situasi yang tidak dapat diubah. (Folkman & Lazarus, 1980).

2. *Problem-focused Coping*

Problem-focused coping diarahkan untuk mengurangi tuntutan dari situasi yang menimbulkan stres atau mengembangkan sumber daya yang dimiliki untuk mengatasi tuntutan tersebut (Sarafino, 1998). Hal ini dilakukan dengan mengatur atau mengelola stimulus-stimulus yang menjadi penyebab stres, misalnya membuat langkah-langkah yang dilakukan untuk mengatasi stimulus stres tersebut. Cara ini digunakan bila tuntutan situasi dan sumber daya dapat diubah (Folkman & Lazarus, 1980).

3. Mencari dukungan sosial (*social support*)

Menurut penelitian Schaefer, Coyne, dan Lazarus (1981); Dunkel, Schetter, Folkman, dan Lazarus (1987), dukungan sosial adalah pengetahuan bahwa kita merupakan bagian dari jaringan yang saling timbal balik dalam memperhatikan dan menjaga kepentingan orang lain. Dukungan sosial memungkinkan seseorang mengalami tingkat stres yang lebih rendah dan dapat lebih mampu untuk mengatasi stres. Dukungan sosial ini berupa bantuan dari orang lain untuk mengatasi stres tersebut dalam bentuk apapun.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Folkman dan Lazarus, dkk. (dalam Sarafino, 1998), ditemukan beberapa cara *coping* yang umumnya digunakan. Cara-cara tersebut adalah:

- a. Penyelesaian masalah terencana (*planful problem-solving*); menganalisa situasi untuk sampai pada solusi dan melakukan tindakan langsung untuk mengoreksi masalah ini. Ini merupakan *problem-focused coping*.

- b. *Confrontive coping*; melakukan tindakan asertif untuk merubah situasi, yang seringkali melibatkan rasa marah atau beresiko. Ini termasuk *problem-focused coping*.
- c. Mencari dukungan sosial (*seeking social support*); mencoba untuk mendapatkan dukungan berupa informasi atau dukungan emosional. Ini dianggap sebagai *problem* atau *emotion-focused coping*.
- d. Mengambil jarak (*distancing*); membuat usaha-usaha kognitif untuk melepaskan diri dari suatu situasi atau membentuk pandangan yang positif. Ini merupakan *emotion-focused coping*.
- e. Melepaskan diri-menghindar (*escape-avoidance*); berpikir penuh harap tentang suatu situasi atau melakukan tindakan untuk menghindari atau keluar dari situasi tersebut. Ini adalah *emotion-focused coping*.
- f. Kontrol diri (*self-control*); berusaha untuk menyesuaikan perasaan atau tindakan diri sendiri berkaitan dengan masalah yang dihadapi. Ini termasuk *emotion-focused coping*.
- g. Menerima tanggung jawab (*accepting responsibilities*); menghargai peran dalam masalah sekaligus mencoba untuk memperbaikinya. Ini dikatakan sebagai *emotion-focused coping*.
- h. Penilaian kembali secara positif (*positif reappraisal*); berusaha untuk membentuk makna positif dari situasi dalam hal pengembangan diri, kadang-kadang dengan sikap religius. Ini termasuk *emotion-focused coping*.

Cara-cara *coping* yang telah dijelaskan diatas, sangat penting dipahami dan diterapkan pada pilot untuk dapat menghadapi stresor yang muncul sehingga para pilot dapat bekerja sesuai dengan tuntutan perusahaan serta menghadapi stres yang berkaitan dengan keluarga.

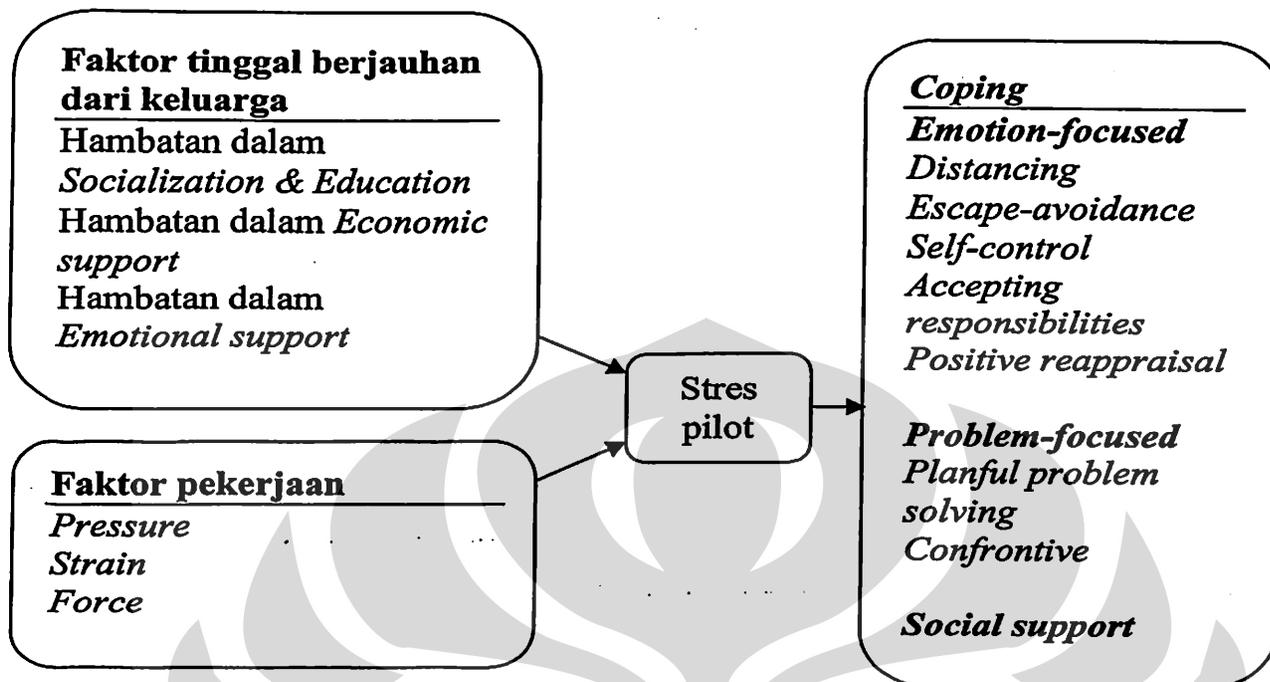
2.7. Stres dan *Coping* Pilot yang Tinggal Berjauhan dari Keluarga

Dari penjelasan mengenai stres dan *coping* yang telah dijabarkan sebelumnya, penulis merangkum bahwa kondisi para pilot Indonesia yang memutuskan untuk bekerja di perusahaan asing dan tinggal berjauhan dari keluarganya akan menimbulkan hal-hal yang dapat menjadi penyebab stres. Stres tersebut dapat disebabkan karena pilot memiliki hambatan dalam menjalankan

beberapa fungsi dari kelima fungsi keluarga menurut Berns (1997). Namun demikian, di dalam penelitian ini penulis ingin memfokuskan hanya kepada tiga fungsi keluarga yaitu *socialization/education*, *economic support* dan *emotional support*. Hal ini dikarenakan bahwa fungsi *reproduction* dan fungsi *assignment of social roles*, lebih berkaitan pada fungsi keluarga terhadap masyarakat luas. Fungsi *reproduction* bertujuan untuk mempertahankan populasi masyarakat, sementara itu, fungsi *assignment or social roles* lebih mengarah kepada peran anggota keluarga ketika sedang berada di masyarakat sosial.

Berdasarkan fungsi keluarga menurut Berns (1997), fungsi-fungsi keluarga yang mungkin mengalami hambatan di dalam kehidupan pilot Indonesia yang tinggal berjauhan dari keluarga antara lain adalah hambatan dalam bersosialisasi dengan anggota keluarga termasuk memberikan pendidikan (*education*) kepada anggota keluarga, hambatan dalam memberikan dukungan ekonomi yang termasuk perlindungan, perawatan dan asuhan, serta dukungan emosi yang termasuk berinteraksi antar sesama anggota keluarga. Berdasarkan Caplin & Mcgirth (dalam Olson & DeFrain, 2006: 405), suami atau istri yang meninggalkan keluarganya untuk jangka waktu yang cukup lama, dapat menimbulkan situasi di dalam keluarga tersebut yang cukup menantang karena pasangan (*spouse*) yang ditinggal harus belajar untuk menjadi orang tua tunggal dalam memberikan pengasuhan kepada anak-anaknya.

Sementara itu, terdapat juga faktor-faktor penyebab stres pada pilot yang berasal dari pekerjaannya. Seperti yang telah dijabarkan menurut Thomas (1989), pilot mengalami stres ketika mendapatkan *pressure*, *strain* dan *force* di dalam pekerjaannya. Untuk dapat memberikan performa yang sesuai dengan tuntutan perusahaan, para pilot harus memiliki dan menguasai cara-cara penyelesaian masalah (*coping*) yang mungkin dapat menimbulkan stres. Hal ini menurut Feldman (1990) dapat dilakukan dengan 3 cara yaitu *emotion-focused coping*, *problem-focused coping*, dan *social support*. Sehingga, dari penjabaran di atas, dapat disimpulkan gambaran stres dan *coping* para pilot yang bekerja di perusahaan asing dan tinggal berjauhan dari keluarga adalah seperti bagan berikut:



Bagan 1: Gambaran stres dan coping pada pilot Indonesia yang tinggal berjauhan dari keluarganya.

Penulis akan mencoba untuk menjelaskan dan menjabarkan hasil penelitian dengan menggunakan bagan di atas sehingga dapat menjawab pertanyaan-pertanyaan yang menjadi permasalahan di dalam penelitian ini.

BAB 3

METODE PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran stres dan *coping* pada pilot yang bekerja di perusahaan penerbangan asing dan bertempat tinggal jauh dari keluarga. Guna mendapatkan data yang sesuai dengan penelitian ini, maka dibutuhkan juga metode penelitian yang sesuai. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode pengumpulan data wawancara sebagai metode utama, dan observasi sebagai metode pendukung. Karakteristik responden penelitian juga akan dijelaskan dalam bab ini.

3.1. Responden Penelitian

3.1.1. Teknik Pemilihan Responden

Dalam penelitian ini, teknik pemilihan responden yang dilakukan adalah secara *purposive sampling* dimana pemilihan responden dipilih berdasarkan ciri-ciri tertentu yang dipandang mempunyai sangkut paut yang erat dengan ciri-ciri populasi yang diketahui sebelumnya (Margono, 2003). Berdasarkan hal tersebut, penulis melakukan pemilihan responden dengan karakteristik yang mendukung penelitian ini.

3.1.2. Karakteristik Responden

Responden dipilih sesuai dengan kriteria yang berdasarkan teori atau konstruk operasional sesuai dengan studi-studi sebelumnya, atau dipilih sesuai dengan tujuan penelitian (Patton dalam Poerwandari, 2001). Pada penelitian ini, karakteristik responden adalah laki-laki berkeluarga yang bekerja sebagai pilot pada perusahaan penerbangan asing dan tinggal berjauhan dari keluarganya. Pilot yang tinggal berjauhan dari keluarganya dapat didefinisikan sebagai para pilot yang keluarganya menetap di negara yang berbeda. Selain itu, responden juga merupakan pilot yang memiliki catatan penerbangan yang baik atau sampai pada penelitian ini dilakukan belum pernah mengalami kegagalan dalam melakukan latihan menerbangkan pesawat terbang (*simulator*), mendapat peringatan

kesehatan sehingga tidak diperbolehkan untuk belakukan tugas terbang dalam sementara waktu, dan lainnya.

3.1.3. Jumlah Subjek Penelitian

Prosedur pengambilan sampel dalam pendekatan kualitatif tidak membutuhkan jumlah sampel besar, melainkan sesuai dengan kekhususan masalah penelitian. Jumlah sampel dalam penelitian kualitatif tidak ditentukan dengan tegas bahkan dapat dilakukan dengan satu sampel saja. Menurut Poerwandari (2001), karena berfokus pada kedalaman dan proses, penelitian kualitatif cenderung mengambil jumlah kasus sedikit. Maka dalam penelitian ini, diambil tiga orang sebagai subjek penelitian. Dari jumlah tersebut, penulis mengharapkan untuk mendapatkan hasil yang mendalam dan informasi yang cukup di dalam penelitian ini.

3.2. Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini bersifat eksploratif, dan metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode wawancara dan melakukan observasi serta penggunaan kuesioner berupa inventori sebagai metode pendukung penelitian. Menurut Poerwandari (2001), wawancara adalah percakapan dan tanya jawab yang diarahkan untuk mencapai tujuan tertentu. Penulis memilih untuk menggunakan metode ini karena menurut Banister (dalam Poerwandari, 2001), metode wawancara ini sebaiknya digunakan bila penulis bermaksud untuk memperoleh pengetahuan tentang makna-makna yang dipahami individu berkenaan dengan topik yang diteliti, dan bermaksud untuk melakukan eksplorasi terhadap isu tersebut, suatu hal yang tidak dapat dilakukan melalui pendekatan lain. Hal ini sesuai dengan tujuan penelitian ini.

Secara lebih khusus, penulis menggunakan inventori *Pilot Stress Inventory* (PSI), yaitu inventori yang mengukur faktor-faktor penyebab stres dan tingkat kontribusinya terhadap stres yang dialami oleh pilot. Sebagai alat bantu dalam proses penelitian, penulis menggunakan pendekatan wawancara dengan pedoman umum, yang mencantumkan isu-isu yang harus diliput (Poerwandari, 2001). Hal ini agar proses wawancara bersifat fleksibel namun terstruktur.

Selain wawancara, penelitian ini juga menggunakan observasi selama wawancara sebagai metode pendukung. Observasi adalah kegiatan memperhatikan secara akurat, mencatat fenomena yang muncul dan mempertimbangkan hubungan antar aspek dalam fenomena tersebut (Poerwandari, 2001). Penggunaan metode observasi dalam penelitian ini didasarkan penegasan Patton (dalam Poerwandari, 2001) yang menyatakan bahwa observasi merupakan metode pengumpulan data yang esensial dalam penelitian khususnya penelitian kualitatif. Dalam penelitian ini, observasi dilakukan pada saat wawancara yang berfungsi hanya sebagai informasi tambahan selama wawancara.

3.2.1. Alat/Instrumen Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, alat-alat yang akan digunakan adalah:

a. *Pilot Stress Inventory (PSI)*.

- PSI merupakan suatu kuesioner yang dikembangkan oleh Thomas (1989) berdasarkan teori *Pilot Stress Syndrome*. Kuesioner ini berupa pernyataan-pernyataan sebanyak 50 *self-rated item* dan dikembangkan untuk membantu pilot mengukur kategori stresor yang memiliki kontribusi terbesar terhadap stres pilot.
- Penulis menggunakan kuesioner ini sebagai alat tambahan untuk mengukur kategori stresor pada responden yang memiliki kontribusi terbesar sebagai penyebab stres.
- Kuesioner yang diberikan kepada responden menggunakan bahasa Inggris. Penulis tidak menterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia dengan pertimbangan bahwa responden sudah terbiasa menggunakan bahasa Inggris di dalam kehidupan sehari-harinya karena tinggal di luar negeri serta di dalam pekerjaannya.
- Skoring yang akan dilakukan berdasarkan cara skoring yang telah dijelaskan oleh Thomas (1989) dengan menggunakan 10 dasar komponen *Pilot Stress Syndrome* sebagai acuan dari item-item yang digunakan pada kuesioner tersebut. Setiap item merupakan satu pernyataan yang memiliki rating dari 1 – 5.

1. *Conscious factors*: Item 1-5

2. *Unconscious factors*: Item 6-10
3. *Personality factors*: Item 11-15
4. *Psychological factors*: Item 16-20
5. *Physiological factors*: Item 21-25
6. *Environmental factors*: Item 26-30
7. *Experiential factors*: Item 31-35
8. *Sociocultural factors*: Item 36-40
9. *Life-change factors*: Item 41-45
10. *Acute reactive factors*: Item 46-5

- Cara skoring PSI dapat di dalam penjelasan sebagai berikut:
 1. Menjumlahkan skor dari item-item 1-5, 6-10, 11-15, 16-20, 21-25, 26-30, 31-35, 36-40, 41-45, dan 46-50. Dari hasil tersebut akan terdapat skor minimal 5 dan maksimal 25 per kategori.
 2. Dari 50 item akan didapatkan 10 grup skor yang masing-masing mendasari setiap komponen dari 10 PSS. (Misal: skor dari grup 1-5 merupakan skor untuk komponen *conscious factors* dan seterusnya)
 3. Kesepuluh grup skor tersebut, akan menunjukkan skor mana yang paling tinggi nilainya apabila dibandingkan dengan skor grup lainnya. Grup yang menunjukkan skor tertinggi merupakan faktor penyebab stres yang memiliki kontribusi terbesar bagi pilot.
- Thomas (1989) tidak menjabarkan mengenai *reliability* dan *validity* dari *Pilot Stress Inventory*. Namun demikian, ia menjelaskan bahwa kuesioner tersebut adalah alat bantu bagi para pilot untuk mengetahui kategori stresor yang mana yang paling mempengaruhi stres mereka. Contoh dari PSI adalah sebagai berikut:

Tabel 1: Contoh *Pilot Stress Inventory*

No.	Statement	1	2	3	4	5
		Rarely	Occasionally	Sometimes	Frequently	Usually
1.	I have persistent, recurring thoughts or worries.	1	2	3	4	5
2.	I become mentally overloaded.	1	2	3	4	5
3.	My attention becomes fixated on objects or events while I'm in the cockpit.	1	2	3	4	5
4.	I tend to overlook things.	1	2	3	4	5
5.	My flights terminate between 5.00 am and 9.30 am.	1	2	3	4	5

- *Pilot Stress Inventory* yang digunakan penulis kepada responden penelitian dapat dilihat di bagian lampiran.
- b. Pedoman wawancara yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang ingin ditanyakan. Pertanyaan-pertanyaan yang diberikan penulis kepada responden merupakan pertanyaan-pertanyaan yang menurut penulis dapat menggali pengalaman subjektif responden.
 - c. *Tape recorder* untuk merekam proses wawancara.
 - d. Alat tulis dan kertas.

3.3. Prosedur Penelitian

3.3.1. Tahap Persiapan

Dalam tahap persiapan, penulis mengumpulkan informasi-informasi dan *literature* yang berkaitan dengan topik penelitian. Berbagai informasi tersebut diperoleh dari sumber-sumber yang memungkinkan bagi penulis untuk mengaksesnya, seperti perpustakaan dan juga jaringan internet. Penulis kemudian merangkum informasi-informasi tersebut dan memilah yang sesuai dengan topik penelitian untuk menunjang penulisan. Kemudian penulis membuat pedoman wawancara dari bahan tersebut.

Tahap berikut yang penulis lakukan adalah pencarian responden penelitian. Penulis mendapatkan responden penelitian melalui kenalan dari teman-teman penulis yang ayahnya bekerja sebagai pilot di perusahaan penerbangan asing. Penulis menemukan kesulitan dalam pencarian responden karena para responden yang akan teliti memiliki jadwal pekerjaan yang ketat dan cukup sulit untuk dihubungi dan diminta untuk wawancara. Selain itu, para responden untuk penelitian ini juga tinggal di luar negeri dan hanya kembali ke Indonesia kurang lebih tiga sampai lima hari saja dalam sebulan.

3.3.2. Tahap Pelaksanaan

Pada tahap pelaksanaan yaitu pelaksanaan wawancara dan observasi, peneliti melakukan beberapa tahap sebelum melakukan wawancara dan observasi langsung dengan subyek. Diantaranya adalah:

1. Penulis menghubungi responden dengan menelepon ke rumah kediamannya untuk meminta kesediaannya melakukan wawancara dan membuat kesepakatan mengenai tempat dan waktu pelaksanaan wawancara.
2. Penulis menelepon kembali pada hari H wawancara untuk mengingatkan responden mengenai waktu dan tempat yang telah disepakati sebelumnya bersama responden.
3. Penulis menemui responden di tempat yang telah ditentukan dan menjalin *rapport* dengan menanyakan kabar, serta mengucapkan terimakasih atas kesediaannya untuk menjadi responden penelitian ini.
4. Penulis kemudian membacakan *informed consent* yang telah ditulis di selembar kertas sebelum melakukan wawancara dengan tujuan responden merasakan adanya jaminan kerahasiaan terhadap informasi yang akan ia berikan kepada penulis.
5. Sebelum wawancara dimulai, penulis meminta ijin kepada responden untuk merekam proses wawancara dan memberikan penjelasan kepada responden mengenai topik penelitian dan tujuan penelitian serta wawancara tersebut.
6. Penulis melakukan wawancara dengan menggunakan pertanyaan-pertanyaan yang telah terstruktur sebelumnya berdasarkan teori dan topik penelitian.
7. Selama wawancara, penulis juga melakukan observasi terhadap responden sebagai metode pendukung penelitian.

8. Setelah wawancara selesai, responden kemudian diminta kesediaannya untuk mengisi PSSI sebagai informasi tambahan mengenai kategori faktor yang terbesar yang memiliki kontribusi stres pada responden.
9. Setelah responden selesai mengisi PSSI, responden diberi *reward* berupa sebuah kue sebagai tanda terima kasih dari penulis dan diminta kesediaannya untuk dapat dihubungi apabila penulis masih perlu informasi tambahan.
10. Setelah hasil wawancara dan observasi terkumpulkan, penulis melakukan analisis.

3.3.3. Seting dan Waktu Pengumpulan Data

Berikut ini merupakan rangkuman kegiatan wawancara yang dilaksanakan oleh peneliti:

Tabel 2: Seting dan waktu pengumpulan data penelitian

No	Responden	Waktu & Tempat	Penjelasan
1.	LD 55 thn	Rabu, 11 Juni 2008 19.00 – 20.30 WIB Kediaman LD, Bintaro	Penulis menemui LD dengan mendatangi kediamannya di Bintaro dan melakukan kegiatan wawancara di rumahnya.
2.	H 54 thn	Kamis, 12 Juni 2008 13.30 – 15.00 WIB Mal, kawasan SCBD	Penulis dan H sepakat untuk bertemu di sebuah restoran di dalam mal. Saat itu H sedang berjalan-jalan bersama istri dan cucunya.
3.	BP 54 thn	Jumat, 13 Juni 2008 16.00 – 18.00 WIB Kediaman BP, Semanggi	Penulis menemui BP dengan mendatangi kediamannya di Semanggi dan melakukan kegiatan wawancara di rumahnya.

3.3.4. Prosedur Analisis Data

Berikut merupakan langkah-langkah yang dilakukan oleh penulis setelah selesai melakukan wawancara kepada ketiga responden:

1. Membuat transkrip wawancara dan hasil observasi.
2. Mengidentifikasi tema-tema yang muncul.
3. Membuat analisis intra responden.

4. Dilakukan analisis terhadap masing-masing responden berdasarkan data yang di dapat.
5. Membuat analisis antar responden.
6. Setelah membuat analisis tiap-tiap responden, penulis membandingkan persamaan dan perbedaan yang dimiliki responden.
7. Menuliskan hasil penelitian.

Penulis menuliskan hasil penelitian dalam bentuk narasi deskriptif. Penulis juga memasukkan data-data yang didapat baik dari hasil wawancara maupun hasil observasi dalam analisis intra responden maupun antar responden.



BAB 4

HASIL DAN ANALISIS HASIL

Bab ini akan membahas mengenai hasil dari pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis yang akan dijabarkan melalui analisis data dan interpretasi akan seluruh data yang dikumpulkan. Pada bagian analisis intra kasus, penulis akan melakukan analisis dari masing-masing responden satu-per-satu sesuai dengan landasan teori yang telah dijabarkan pada bab II. Selanjutnya pada analisis antar kasus, penulis akan membandingkan hasil analisis antar responden. Ini dimaksudkan untuk memperoleh gambaran umum mengenai kasus yang sedang diteliti oleh penulis.

4.1. Gambaran Responden Secara Umum

Jumlah responden di dalam penelitian ini adalah sebanyak tiga orang. Masing-masing responden merupakan seorang laki-laki yang telah berkeluarga dan memiliki anak-anak yang tinggal di Jakarta, Indonesia. Ketiga responden bekerja sebagai penerbang dengan jabatan *Pilot In Command (captain)* di perusahaan penerbangan luar negeri dan harus bertempat tinggal di negara asal perusahaan tersebut berada. Semua responden yang dipilih oleh penulis telah sesuai dengan karakteristik-karakteristik yang diinginkan penulis seperti yang telah dijabarkan pada metode penelitian sebelumnya. Berikut merupakan biodata dan karakteristik ketika responden:

Tabel 3: Karakteristik ketiga responden penelitian.

Karakteristik Responden	Responden 1	Responden 2	Responden 3
Inisial	LD	H	BP
Tempat lahir	Surabaya	Palembang	Majenang
Tanggal lahir	28 Juni 1952 (55 thn)	2 Juni 1954 (54 thn)	7 April 1954 (54 thn)
Jenis kelamin	Laki-laki	Laki-laki	Laki-laki
Lama menikah	28 tahun	30 tahun	29 tahun
Anak-anak	Laki-laki (27 thn) Perempuan (25 thn) Laki-laki (16 thn)	Laki-laki (29 thn) Perempuan (27thn) Perempuan (21thn)	Perempuan (28 thn) Perempuan (25 thn) Laki-laki (21 thn)
Pekerjaan	Pilot, <i>Instructor</i> , <i>Checker-airman</i>	Pilot	Pilot, <i>Instructor</i> , <i>Checker-airman</i>
Lama bekerja sebagai pilot	34 tahun	34 tahun	34 tahun
Lama bekerja di LN	11 tahun	14 tahun	13 tahun
Domisili	Taiwan	Taiwan	Singapura

4.2. Analisis Intra Kasus

4.2.1. Analisis responden LD

4.2.1.1. Hasil observasi

Responden LD merupakan seorang laki-laki berusia 55 tahun. Pada saat penulis mendatangi rumah kediamannya, LD sedang berada di ruang makan. LD menyambut kedatangan penulis serta mempersilahkan duduk di ruang tamu. Ketika itu, terlihat juga istri LD dan kedua anak LD yang sedang menonton televisi serta bermain komputer di sebuah ruangan yang tidak jauh dari ruang tamu. Suasana rumah LD terasa sangat nyaman dan terlihat bersih. Bentuk ruangnya dibuat terbuka sehingga dari ruang tamu bisa terlihat ruang makan dan ruangan menonton televisi kecuali apabila pintu penyekatnya yang berupa *sliding doors* ditutup. Di setiap sudut ruangan dan di dinding rumah terdapat foto-foto keluarga yang dibingkai dari berbagai macam acara keluarga seperti liburan, foto studio, kelulusan, dan acara kumpul keluarga.

LD langsung mendatangi dan menyalami penulis dan menawarkan minuman kepada penulis. LD terlihat sangat ramah dan banyak tersenyum selama

berbicara dengan penulis. LD tampak rapih dengan mengenakan kaos *polo-shirt* dan celana panjang jeans. Gaya bicara LD cukup jelas dan LD seringkali menggunakan kata “aku” apabila sedang menunjuk kepada dirinya sendiri.

Pada saat wawancara berlangsung, LD terlihat cukup nyaman dengan posisi duduk yang menyandar kebelakang dan posisi tangan dilipat di dada. Hal tersebut mungkin menunjukkan bahwa LD masih merasa canggung dengan proses wawancara yang dijalankan karena menyangkut topik yang cukup pribadi (*personal*). Ketika proses wawancara memasuki tahap pertengahan, LD mulai terlihat lebih nyaman lagi dan menjawab pertanyaan dengan santai. Tangannya sudah tidak lagi dilipat, melainkan berada di kedua sandaran tangan.

Proses wawancara berjalan dengan cukup lancar dan LD merupakan responden yang sangat kooperatif serta informatif. Namun, penulis merasa LD cukup tertutup untuk membicarakan masalah keluarga yang pernah terjadi secara lebih detail. LD juga terlihat agak canggung untuk mengomentari stres-stres yang terjadi di dalam keluarga. Secara keseluruhan proses wawancara berjalan dengan sangat nyaman dan santai serta informatif.

4.2.1.2. Latar Belakang

LD merupakan seorang laki-laki berusia 55 tahun yang lahir di Surabaya tanggal 28 Juni 1952. Ketika SMP, keluarga LD pindah ke negeri Belanda dan ia pun menyelesaikan pendidikannya di sana. Setelah itu, LD mengikuti sekolah penerbangan di Belanda dan menyelesaikan pendidikan tersebut ketika ia berusia 22 tahun. Kemudian, LD pindah ke Indonesia karena ia menerima tawaran untuk menjadi pilot di perusahaan penerbangan Indonesia pada tahun 1975. LD bertemu dengan calon istrinya ketika mereka sama-sama bekerja di perusahaan penerbangan lokal tersebut, kemudian pada tahun 1980 mereka memutuskan untuk menikah. Bersama istrinya, LD memiliki 3 orang anak yaitu laki-laki, perempuan dan laki-laki. Hubungan LD dengan anak-anaknya sangat dekat dan LD merasa bahwa keluarga merupakan unit yang sangat penting bagi LD.

“...buat aku kan rumah dan keluarga itu penting...”

Keputusan LD untuk pindah ke perusahaan penerbangan asing adalah karena LD merasa kesejahteraan karyawan di tempat ia bekerja sangat tidak dipedulikan. Hal tersebut membuat LD merasa terbebani apabila tetap bekerja di perusahaan tersebut. Selain itu, LD juga memikirkan bahwa ia ingin keluarganya juga ikut merasakan hasil kerja kerasnya selama ini menjadi penerbang yang professional, namun hal itu tidak bisa didapatkannya selama ia bekerja di perusahaan penerbangannya tersebut.

“...sedangkan kita (pilot), selama bekerja itu kan kita curahkan untuk kemajuan perusahaan ya, tapi untuk kita tuh hasilnya ga ada... jadi waktu itu keputusanku, pokoknya demi keluarga, aku harus keluar. Kan kita juga pengen keluarga kita merasakan hasil jerih payah kita bekerja kan ya...”

Alasan lain yang membuat LD berpikir untuk pindah ke perusahaan penerbangan asing adalah karena pada tahun 1997 terjadi krisis ekonomi yang cukup parah di Indonesia. LD pun merasa bahwa pada saat itu perusahaan lokal tersebut tidak lagi memiliki masa depan yang cerah. LD harus cepat-cepat membuat keputusan agar tidak ikut terpuruk bersama dengan krisis ekonomi yang terjadi. LD juga memiliki pemikiran bahwa disaat ia berumur 45 tahun, ia ingin melihat perubahan di dalam perusahaan tempat ia bekerja pada saat itu sebagai salah satu tanda adanya kemajuan di dalam perusahaan tersebut.

“Soalnya waktu itu aku inget ada krisis ekonomi pada tahun itu, dan sejujurnya aku tidak bisa melihat masa depan lagi kalau aku terus bekerja di G. Karena kan kita sebagai penerbang diburu sama umur, jadi ehm.. aku harus memutuskan kalo saya berumur 45 tahun dan tidak ada perbaikan di G berarti aku harus pergi.”

LD pun melamar di dua perusahaan asing yang berpangkalan di Taiwan dan di Cina. Kemudian, LD mendapat jawaban dari surat lamarannya yang menyatakan bahwa ia telah di terima di perusahaan penerbangan asing yang berpangkalan di Taiwan. LD merasa bahwa ia memerlukan pendapat dari beberapa orang teman, sehingga akhirnya ia pun menerima tawaran pekerjaan di perusahaan tersebut pada tahun 1997.

“...sebetulnya aku melamar di C Airlines dan E AIR, tapi kebetulan surat penerimaan yang datang duluan itu E, apalagi setelah survey udah ada beberapa pilot yang juga temen-temen dari G (perusahaan tempat LD bekerja sebelumnya). Setelah ngobrol-ngobrol sama beberapa orang

temen dekatku... jadinya ya udah masuk ke E AIR aja.. sampe sekarang deh..."

Saat ini LD masih bekerja di perusahaan penerbangan Taiwan dan sudah menekuni pekerjaannya di luar negeri selama kurang lebih 11 tahun. LD menjabat sebagai *Pilot In Command (Captain)* di pesawat MD-11. Selain itu, LD juga menjadi *instructor* yang bertanggung jawab untuk memberikan pelajaran dan simulator sebagai salah satu syarat untuk tetap mendapatkan ijin terbang, serta *check-airman* yang pekerjaannya adalah untuk mengecek apakah pilot sudah mencapai suatu *standard* untuk mendapat ijin menerbangkan pesawat.

Selama bekerja di Taiwan, LD diharuskan untuk menetap di Taipei yang menjadi pangkalan perusahaannya itu. Saat ini, LD tinggal di sebuah *dormitory* yang difasilitasi oleh perusahaan tersebut bersama pilot-pilot lainnya yang memiliki situasi kurang lebih sama dengannya (berasal dari negara di luar Taiwan sehingga tidak memiliki rumah sendiri di negara tersebut). Sejak tinggal di luar negeri, LD memiliki jadwal bertemu dengan keluarga selama 7 hari dalam sebulan. Namun jadwal tersebut tidak tetap dan bisa diatur sesuai dengan kesepakatan dengan petugas yang mengatur jadwal libur. Saat ini, LD telah bekerja sebagai seorang pilot selama 34 tahun dengan pengalaman bekerja di perusahaan penerbangan asing selama kurang lebih 11 tahun.

4.2.1.3. Stres Pilot yang Disebabkan Oleh Pekerjaan

Bagi LD, pekerjaan sebagai pilot merupakan pekerjaan dengan stres yang sangat tinggi. Sementara itu, LD mendefinisikan stres sebagai suatu tekanan baik dari dalam maupun luar yang membuat individu merasa tertekan. LD mengatakan bahwa sebagai seorang pilot, banyak sekali tuntutan yang harus dijalankan seperti misalnya menjaga kesehatan agar dapat terus menjalankan tugas. Menjaga kesehatan menjadi salah satu tuntutan pekerjaan karena setiap 6 bulan pilot harus mengikuti cek kesehatan (*medical check up*) untuk dilihat apakah pilot tersebut memenuhi persyaratan untuk menerbangkan pesawat atau tidak. Apabila pilot gagal untuk memenuhi persyaratan kesehatan, perusahaan berhak untuk melarang pilot untuk terbang sampai kesehatannya sesuai dengan *standard* kesehatan yang

berlaku. Tuntutan tersebut dianggap LD sebagai salah satu **tekanan** yang dirasakan ketika bekerja menjadi pilot.

“...jadi kita harus menjaga kesehatan.. makan dijaga.. semua harus dijaga.. demi kesehatan karena tiap 6 bulan ada cek kesehatan trus kalo kita gak lulus, berarti kita gak makan kan? kita ga terbang...”

Selain itu, pilot juga dituntut untuk tetap *up-to-date* dengan pelajaran-pelajaran penerbangan yang kini didominasi dengan sistem komputer yang berhubungan dengan keselamatan penerbangan.

“...banyak program-program baru yang menuju ke arah keselamatan penerbangan.. jadi pegawai ini kan di press terus kan untuk memberikan prestasi yang terbaik dan tiap hari gitu.. nah itu tentu jadi sumber stres.”

Stres juga dirasakan LD ketika mengalami keadaan darurat. Misalnya saja jadwal penerbangan menjadi berantakan karena terdapat kerusakan mesin pesawat secara tiba-tiba, sehingga kualitas dan *image* perusahaan di mata penumpang menjadi tercoreng dengan adanya penundaan jadwal penerbangan. Berkaitan dengan jadwal penerbangan, masalah lain yang dapat ditemui adalah cuaca buruk. LD merasa bahwa ia seringkali merasa **tegang** (*strain*) apabila harus menerbangkan pesawat dengan cuaca yang kurang mendukung. Tidak jarang LD menemui situasi dimana ia harus mengejar jadwal agar ketika tiba di tempat tujuan (*destination area*), LD masih dapat menghindari cuaca buruk seperti misalnya hujan angin kencang. Sementara itu, bisa saja terjadi penundaan jadwal (*schedule delay*) penerbangan di tempat keberangkatan sehingga **perasaan dikejar-kejar** (*force*) oleh waktu dapat menjadi salah satu penyebab stres ketika sedang bekerja.

“...kalo aku tegang.. stressnya datang kalo kita mempunyai emergency (situasi darurat), misalnya kita punya schedule tiba-tiba pesawat rusak atau apa lah, atau mungkin kita tahu bahwa kita menuju suatu tempat dimana kita diburu oleh cuaca yang tidak mendukung... jadi misalnya pada saat kedatangan saya menurut schedule, cuacanya masih bagus, tapi kalo saya datang terlambat setengah jam saja, akan ada typhoon misalnya.. trus ternyata pesawat kita di delay.. kan itu udah merupakan stres yang sangat besar.”

LD juga menceritakan pengalamannya yang menurutnya memiliki tingkat stres yang tinggi. Saat itu (tidak menyebutkan tahun berapa) LD mengalami

kerusakan mesin dimana mesin pesawatnya yang sedang berada di darat mengalami kebakaran, sehingga ia bertanggung jawab untuk mengevakuasi seluruh penumpang yang sedang berada di dalam pesawatnya. LD mengingat bahwa saat itu terdapat 35 anak kecil, dan ia merupakan orang yang paling bertanggung jawab dan harus meninggalkan pesawat tersebut paling akhir.

“...pesawatku kan mesinnya meledak.. jadi pesawatku tuh terbakar trus kemudian kan waktu itu ada 35 anak kecil kan... nah mereka itu harus diselamatkan duluan.. jadinya aku lah perintah kesana kemari.. sementara itu kan aku harus turun terakhir.. karena aku orang yang paling harus bertanggung jawab atas semua keselamatan orang-orang di pesawatku itu .. aku liat pesawatku itu makin besar apinya sementara aku tahu aku tuh ga boleh keluar sebelum semua (orang) evakuasi..”

Namun demikian, bagi LD stres yang paling besar selama ia menjadi pilot adalah ketika perusahaan tempat ia bekerja tidak memberikan imbalan yang sama besarnya dengan usaha dan perjuangannya untuk memajukan perusahaan tersebut. Bagi LD, kesejahteraan pegawai di suatu perusahaan penerbangan merupakan elemen yang sangat penting untuk menghindari para pegawainya menjadi stres yang kemudian dapat menimbulkan berbagai macam masalah seperti penyakit dan menurunnya prestasi serta performa kerja.

Menurut LD, stres-stres yang ditimbulkan ketika pilot harus menghadapi situasi darurat pada saat melaksanakan tugas atau ketika pilot diharuskan untuk menjaga kesehatannya, tidak sebanding dengan stres yang disebabkan oleh perusahaan yang tidak mementingkan kesejahteraan pegawai. LD berpendapat bahwa sebagai pilot, hal-hal itulah (situasi darurat dan menjaga kesehatan) yang sudah menjadi resiko pekerjaannya sehari-hari. Sebagai seorang pilot yang ingin menunjukkan profesionalismenya, seharusnya stres yang ditimbulkan dari hal-hal tersebut harus dapat dikelola dengan baik, sehingga dapat memenuhi tuntutan perusahaan dan memberikan performa kerja yang terbaik.

Sebaliknya, pilot tidak dipersiapkan untuk menghadapi keadaan dimana perusahaan seolah menelantarkan pekerjaannya sehingga stres yang ditimbulkan berdasarkan hal itu justru terasa lebih berat.

“Kalo pekerjaan kita sebagai pilot, menghadapi emergency kan bisa dilatih ya karena kan waktu simulator juga kita diajarin cara-cara untuk menghadapi situasi-situasi tertentu yang bisa datang mendadak ya.. tapi waktu itu yang paling bikin aku stres adalah kita memberikan 100% untuk

perusahaan kita tapi kok terlihat perusahaan kita seolah-olah ga peduli sama kesejahteraan pegawai. Kita kan merasa ga dianggap aja.. dan itu yang paling bikin aku stres.”

4.2.1.4. Stres Pilot yang Tinggal Berjauhan dari Keluarga

Bagi LD, keluarga itu adalah segala-galanya. LD menganggap semua yang ia kerjakan adalah untuk keluarga. Dengan kata lain, keluarga LD adalah sebagai motivator serta alasan utama dalam hidup dan pekerjaan LD.

“...keluarga itu kan segalanya... kan aku juga bekerja untuk keluarga juga... jadinya yaa... penting banget kalo ga ada mereka... kayak gak ada tujuannya juga kita bekerja capek-capek”

LD juga menuturkan bahwa keluarga itu adalah tempat untuk berbagi, berbagi suka maupun duka. LD melihat fungsi keluarga itu sangat penting bagi dirinya karena keluarga bagi LD adalah seperti memiliki teman yang akan menjauhkannya dari perasaan kesepian. Dengan berbagi, LD merasa bahwa ia dapat menjadi sangat terbuka bagi keluarganya.

“keluarga itu kan sebagai teman untuk berkomunikasi, berbagi... berbagi suka atau susah... jadi gak lonely, gitu kan?”

Sebagai karyawan perusahaan penerbangan luar negeri, LD diharuskan untuk tinggal di sebuah *dormitory* yang memang disediakan oleh perusahaan untuk para karyawannya yang berasal dari luar Taiwan. LD menilai bahwa kehidupannya ketika ia sedang tidak bekerja adalah membosankan karena dipenuhi dengan rutinitas yang sebagian besar dilakukan sendiri. Ditambah lagi, LD juga mengerjakan pekerjaan rumah tangganya sendiri. Hal ini menunjukkan bahwa adanya **hambatan secara emosional** yang dimiliki oleh LD yang dikarenakan LD tinggal berjauhan dari keluarganya.

“...kehidupannya membosankan lah. Kita kerja, trus kita pulang kerja dan masih harus mengerjakan rumah tangga disana. Seperti, kita bangun, trus beresin tempat tidur, kita harus cuci baju, kita harus setrika, kalo kita mau makan harus masak dulu.”

Pada awalnya, LD memang sudah mempersiapkan diri bahwa kehidupan di luar negeri tanpa didampingi oleh istri dan anak-anaknya akan terasa berat. Hal ini juga menjadi salah satu pembahasan pertimbangan LD bersama istrinya

sebelum ia menerima pekerjaan di luar negeri. Yang menjadi masalah utama bagi LD adalah berkurangnya intensitas untuk berkomunikasi dengan anak-anak dan istrinya. Menurut LD hal tersebut dirasakannya cukup berat ketika pada masa awal ia bekerja di perusahaan penerbangan luar negeri. Hal ini menandakan bahwa LD memiliki **hambatan dalam bersosialisasi** karena kepindahannya ke luar negeri.

“...nah sekarang stresnya nambah karena kita kan harus ninggalin keluarga ya kan? Dimana kita biasanya bisa berkomunikasi hampir tiap hari, jadi sebulan cuma seminggu deh...”

LD juga menuturkan bahwa ketika berada jauh dari keluarga dan jauh dari rumah sendiri, kegiatan yang dapat dilakukan sangatlah terbatas. Hal ini juga merupakan salah satu penyebab timbulnya rasa bosan yang dirasakan oleh LD. Rasa bosan yang dirasakan LD merupakan contoh lain dari akibat terhambatnya **dukungan emosional** yang biasa didapat dari keluarganya.

“Kalo disana kan kita (para pilot Indonesia) sering kumpul-kumpul ya. Ehm.. pada bawa makanan, ngumpul rame-rame.. tapi, kalo kegiatan itu terus rutin dilakukan selama berbulan bulan kan bosan juga ya gak sih?”

Selain itu, LD juga menuturkan bahwa ia menyadari bahwa dengan kepindahannya ke luar negeri, LD memiliki keterbatasan untuk **mengasuh** anak-anaknya. Hal ini merupakan salah satu pertimbangannya bersama istrinya karena kepergian LD ke luar negeri akan menjadikan istrinya sebagai orang tua tunggal yang harus memberikan pengasuhan sendiri kepada anak-anaknya (tanpa kehadiran LD).

“...urusan rumah tangga jadinya kamu (istri) yang urus, karena kan aku tau kalo aku memang pindah pasti situasinya akan berubah untuk rumah tanggaku termasuk sering-enggaknya aku ketemu sama istri dan anak-anakku dan juga urusan mengasuh anak...”

4.2.1.5. *Coping* LD Terhadap Stres

Bagi LD, stres yang ia rasakan di pekerjaannya sebagai pilot merupakan sebuah resiko yang harus ia tanggung. Karena menurutnya perusahaan sudah tentu akan menuntut karyawannya dengan *standard*-nya masing-masing. Salah satu cara LD untuk mengatasi stres yang ia rasakan berkaitan dengan tuntutan

perusahaan adalah dengan berpikir positif (yang merupakan contoh dari *positive reappraisal*) dan melihat situasi yang menekan tersebut sebenarnya sejalan dengan tujuan perusahaan untuk mencapai *standard* yang perusahaan tersebut inginkan.

".. jadi pegawai ini kan di press terus kan, untuk memberikan prestasi yang terbaik dan tiap hari gitu.. nah itu tentu jadi sumber stres...Nah itu, kalo kita positif, kita kan mencari juga perusahaan itu sebenarnya mencari apa sih dari filosofi penerbangan ini.. ya kalo kita bisa menemukan itu, lama-lama stres itu bisa berkurang gitu dengan sendirinya.."

Selain itu, proses penyesuaian diri ketika memasuki perusahaan asing baru dan tempat tinggal baru bagi LD juga menimbulkan stres. Menurutnya, beberapa hal yang menjadi faktor stres adalah perbedaan kualitas dan tuntutan pekerjaan antara perusahaan penerbangan lokal dan perusahaan penerbangan asing. Selain itu, beban LD juga ditambah dengan harus tinggal berjauhan dengan keluarga. Namun demikian, LD mencari jalan keluarnya dengan cara menemui psikolog. LD menganggap dengan menemui psikolog ia akan mendapat lebih banyak pengetahuan dan informasi mengenai hal-hal yang berkaitan dengan potensi masalah yang mungkin akan terjadi nantinya. Dalam hal itu, dapat dikatakan bahwa LD menggunakan cara *coping seeking social support* karena ia mencari informasi kepada tenaga profesional.

"Sampe akhirnya aku pernah ke psikolog juga karena aku butuh konsultasi gitu loh aku nih sebenarnya dengan kondisi seperti ini bisa punya masalah apa engga nantinya.. trus dia (psikolog) juga menerangkan bahwa kalo penerbang, apalagi di luar negeri itu, setiap 3-4 tahun prestasi kita pasti menurun. Karena kita capek, bosan, jadi prestasi menurun. Nah asal kita tau itu, kita bisa jaga.. supaya kita bisa angkat lagi prestasi kita..."

LD juga memiliki cara tersendiri yang menurutnya paling efektif dalam menghadapi stres yang disebabkan oleh pekerjaannya sebagai pilot, terutama stres-stres yang datang ketika ia berada di *cockpit*. LD menuturkan bahwa persiapan informasi sebelum terbang (bertugas) dapat menambah percaya dirinya ketika akan menghadapi stres. Ketika LD merasa percaya diri, LD merasa bahwa tingkat stres yang ia rasakan kemudian menurun. Hal tersebut merupakan salah satu contoh dalam *planful problem solving*.

“Cara ngatasinnya kalo aku, aku akan membangun confidence-ku sendiri. jadi umpamanya aku tahu nih aku bakal menghadapi cuaca buruk, ya aku akan buka lagi buku-bukuku supaya aku lebih mengingat lagi langkah-langkah apa sih yang harus aku ambil untuk menghadapi cuaca buruk.. jadi itu bikin diriku lebih confident...”

“Kalo untuk pekerjaanku yah salah satunya ya itu.. building up confidence, mengetahui peranku sebagai captain, dan menguasai apa yang menjadi tuntutan dan tanggung jawabku sebagai penerbang...”

LD juga pernah menemukan stres yang menurutnya tidak ada jalan keluarnya. Hal ini dirasakan ketika LD masih bekerja di perusahaan lokal. Untuk itu, langkah yang LD ambil akhirnya meninggalkan sumber masalah yang membuatnya menjadi stres.

“...kalo yang stres di pekerjaan yang waktu di perusahaan lama kan udah jelas, aku tidak menemukan solusinya kalau aku tetap berada disitu, jadi satu-satunya jalan keluar untuk mengatasi stres itu adalah keluar dari perusahaan itu dan mencari perusahaan lain yang lebih bagus lagi, sehingga apa yang menjadi stresku pada saat aku di perusahaan yang lama akan teratasi.”

Sementara itu, LD menjelaskan bahwa stres yang berasal dari dalam rumah tangga dapat disiasati dengan melakukan komunikasi. Dengan mengkomunikasikan masalah-masalah yang sedang dialami, LD merasa mampu untuk mengidentifikasi masalahnya dengan lebih jelas (*planful problem solving*), sehingga ketika masalah sudah dapat dijabarkan dengan lebih jelas, akan lebih mudah untuk mencari jalan keluarnya.

“trus kalo dirumah yah paling komunikasi aja lah.. kan kalo aku stres di pekerjaan udah pasti akan terbawa ke rumah kan... dan dampaknya jadi mungkin aku marah-marah.. nanti kan istriku akan nanya.. kok marah-marah gitu sih ada apa? .. nah itu lah saatnya kitanya sendiri harus mau juga komunikasikan stresnya sehingga bisa saling identifikasi apa nih sebenarnya masalahnya dan berusaha membicarakan jalan keluarnya..”

Stres yang dirasakan LD ketika harus tinggal berjauhan dari keluarga juga dihadapi dengan cara komunikasi. LD juga menggunakan kemajuan teknologi untuk membantu dirinya tetap menjaga komunikasi dengan keluarganya yang tinggal berbeda negara.

“Kalo untuk menghadapi stres meninggalkan keluarga sih sudah pasti komunikasi yang intens dengan keluarga. Aku kan chatting juga setiap hari sama anak-anakku dan telepon juga untuk berbagi cerita aja sama rumah (keluarga). Kalo chatting itu kan aku ga kerasa tiba-tiba hari udah lewat aja gitu.. sehingga ngga terlalu ngerasa kesepian atau apa lah..”

Selain menjaga komunikasi secara intens, LD dengan pilot-pilot lainnya yang mengalami nasib yang sama (tinggal di luar negeri berjauhan dengan keluarga) memiliki cara lain untuk mengatasi stres mereka agar juga terhindar dari perasaan kesepian yaitu dengan mengadakan perkumpulan bagi para pilot Indonesia yang sedang tidak bertugas dan di dalam acara tersebut mereka saling mencari dan memberikan dukungan satu sama lain (*seeking social support*).

“Kalo disana kan kita (para pilot Indonesia) sering kumpul-kumpul ya. Ehm.. pada bawa makanan, ngumpul rame-rame..”

Namun demikian, kegiatan rutin yang sering dilakukan oleh LD dan teman-teman pilotnya kadang-kadang membuat LD juga merasa bosan. Apabila LD mulai merasakan kebosanan, LD akan menyiasatinya dengan berjalan-jalan sendirian untuk mencari udara segar. Cara ini termasuk di dalam cara *coping distancing*.

“Jadi kalo aku, suka kabur aja bentar (int: kabur kemana tuh capt?) ya aku ke kota aja.. Yah refreshing lah.. dan biasanya itu sangat membantu aku untuk melepaskan stresku dan rasa bosannya aku terhadap situasi yang itu-itu aja.”

4.2.1.6. Gambaran Stres dan *Coping* Responden LD

Berikut merupakan rangkuman dari peristiwa-peristiwa LD yang dijelaskan sebagai penyebab stres, serta cara-cara LD mengatasi stres yang terdapat di dalam tabel 4 dan 5.

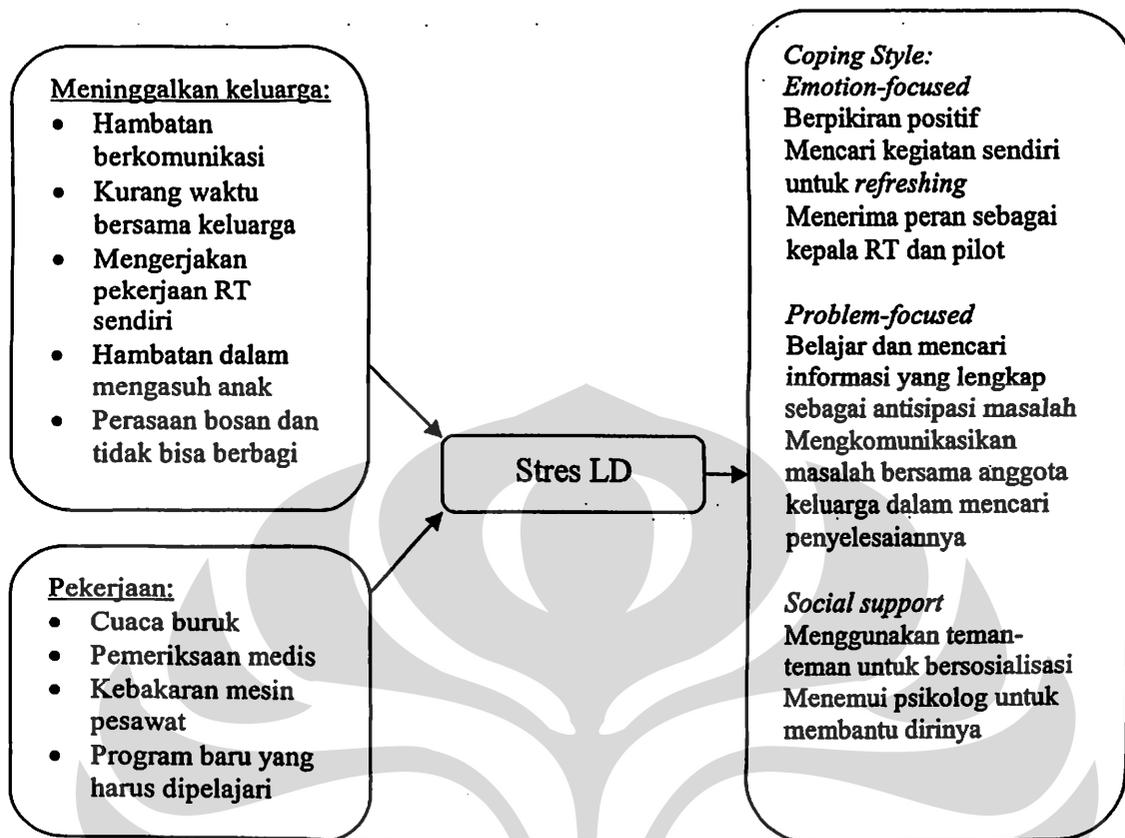
Tabel 4: Stres Responden LD

	Stres	Pengalaman LD
Keluarga	Hambatan dalam <i>Socialization/Education</i> .	LD merasakan adanya hambatan di dalam berkomunikasi dengan anggota keluarganya karena tinggal berjauhan serta jarangny kesempatan untuk bertemu dengan keluarga.
	Hambatan dalam <i>Economic support</i> .	Ketika tinggal sendiri tanpa didampingi oleh keluarganya, LD juga mengalami hambatan dalam hal pengasuhan anak-anaknya.
	Hambatan dalam <i>Emotional support</i> .	LD merasa bosan berada jauh dari keluarga dan rumah serta kesehariannya dipenuhi oleh rutinitas yang sebagian besar dilakukan sendiri, termasuk pekerjaan rumah tangganya. Keluarga LD adalah tempat LD untuk berbagi perasaan suka dan duka, sehingga dengan tinggal berjauhan dengan keluarga, LD merasa bahwa ia memiliki hambatan untuk berbagi.
Pekerjaan	<i>Pressure</i>	LD mengalami tekanan dari tuntutan-tuntutan yang datang dari pekerjaannya seperti misalnya harus selalu menjaga kesehatan dan tetap <i>up-to-date</i> dengan pelajaran-pelajaran penerbangan.
	<i>Strain</i>	Ketegangan dirasakan oleh LD ketika sedang menghadapi penerbangan dengan cuaca yang kurang kondusif. Cuaca buruk menjadi salah satu penyebab ketegangan LD dalam menerbangkan pesawat karena hal tersebut merupakan situasi yang cukup menantang baginya.
	<i>Force</i>	LD merasakan adanya perasaan dikejar-kejar oleh waktu apabila sedang mendapati penundaan jadwal penerbangan ke suatu tujuan dan dapat mengakibatkan LD menghadapi kondisi cuaca yang buruk akibat penundaan tersebut.

Tabel 5: *Coping* Responden LD

	<i>Coping</i>	<i>Pengalaman LD</i>
<i>Problem Focused</i>	<i>Planful problem solving</i>	LD mengurangi stres ketika akan menghadapi penerbangan dengan cuaca buruk dengan membaca hal-hal apa saja yang harus diterapkan ketika terbang di dalam keadaan cuaca buruk. LD juga mencoba untuk mengidentifikasi masalah (misalnya pada masalah rumah tangga) untuk mencari penyelesaian masalah yang paling tepat dengan berkomunikasi bersama anggota keluarga yang bersangkutan.
<i>Emotion Focused</i>	<i>Distancing</i>	LD menyalahi kebosanan dengan berjalan-jalan sendirian untuk mencari ketenangan dan <i>refreshing</i> .
	<i>Accepting responsibilities</i>	LD menggunakan cara <i>accepting-responsibilities</i> ketika menemui masalah di dalam rumah tangganya.
	<i>Positif reappraisal</i>	LD mencoba untuk berpikir positif terhadap tujuan perusahaan untuk mengurangi perasaan tertekan terhadap tuntutan yang diberikan perusahaan terhadap dirinya.
<i>Social Support</i>	<i>Seeking social support</i>	LD menemui tenaga profesional untuk dapat mendapatkan lebih banyak informasi mengenai potensi masalah.

Dari kedua tabel di atas yang merangkum mengenai faktor-faktor penyebab stres pada LD serta cara-cara LD mengatasi stres, gambaran stres dan *coping* LD dapat dilihat melalui bagan berikut:



Bagan 2: Gambaran Stres dan *Coping* Responden LD

4.2.1.7. Hasil *Pilot Stress Inventory* Responden LD

Hasil skor *Pilot Stress Inventory* LD dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. *Conscious factors*: 8
2. *Unconscious factors*: 5
3. *Personality factors*: 15
4. *Psychological factors*: 7
5. *Physiological factors*: 8
6. *Enviromental factors*: 6
7. *Experiential factors*: 8
8. *Sociocultural factors*: 8
9. *Life-change factors*: 6
10. *Acute reactive factors*: 6

Berdasarkan skor di atas, menurut Thomas (1989) faktor yang memberikan kontribusi terbesar terhadap stres responden LD merupakan faktor *personality*. Pada LD tertampil ciri-ciri kepribadian pilot *self-sufficient* yang

ditunjukkan melalui tindakannya pergi ke psikolog untuk sekedar mengumpulkan informasi agar dapat mengambil tindakan-tindakan yang tepat dalam menghadapi stres yang akan datang.

4.2.2. Analisis responden H

4.2.2.1. Hasil Observasi

H merupakan seorang laki-laki yang telah berusia 54 tahun. Pada saat penulis bertemu dengan H, ia mengulurkan tangannya dan memberikan salam kepada penulis. H terlihat cukup ramah dan bersahabat. Karena H memiliki jadwal yang sangat padat, penulis terpaksa melakukan proses wawancara di sebuah restoran yang bertempat di mal sekitar kawasan *Sudirman Central Business District* (SCBD). Menurut penulis, tempat yang dipilih untuk melakukan proses wawancara kurang kondusif karena terdengar lagu-lagu yang menjadi *background* musik di restaurant tersebut, serta terdengar banyak orang di sekitar penulis dan H yang sedang berbicara. H dan penulis memilih untuk bertemu di restaurant tersebut karena H sedang menemani istrinya bertemu dengan teman-temannya. Tidak terlihat suami-suami yang lain dari teman-teman istrinya sehingga penulis hanya melihat H sebagai laki-laki sendiri di perkumpulan itu.

Kemudian H mempersilahkan penulis untuk duduk dan kami memilih meja yang tidak berjauhan dari tempat istri H sedang berkumpul. H terlihat cukup rapih dengan mengenakan kaos polo shirt dan celana panjang jeans. H juga terlihat membawa serta cucunya yang perempuan dari anak pertamanya yang telah menikah. Gaya bicara H selama wawancara cukup jelas dan H juga terlihat cukup santai ketika menghadapi penulis. Kedua tangan H diletakkan di meja dan posisi badan H terlihat agak condong ke depan. Penulis beranggapan bahwa H cukup tertarik untuk menjadi salah satu responden di dalam penelitian ini.

Proses wawancara berjalan dengan cukup lancar. H bersikap cukup kooperatif dan berusaha menjawab pertanyaan yang dilontarkan oleh penulis. Namun demikian, penulis merasa bahwa H cukup tertutup dan tidak ingin membagi permasalahan secara detil terutama permasalahan keluarga. H juga sangat terbatas dalam mengungkapkan perasaan-perasaannya secara lebih mendetil. H lebih dapat mengomentari masalah-masalah yang ia rasakan di

pekerjaan dan H juga lebih mudah untuk menceritakan hal-hal yang berkaitan dengan pekerjaan daripada keluarganya. Secara keseluruhan, proses wawancara berjalan dengan lancar dan nyaman.

4.2.2.2. Latar Belakang

H merupakan seorang laki-laki berusia 54 tahun yang lahir di daerah Palembang pada tanggal 2 Juni 1954. Sejak kecil, H seringkali berpindah-pindah tempat tinggal karena pekerjaan orang tua yang menuntut mereka sekeluarga untuk berpindah-pindah tempat. Berkaitan dengan itu, H sejak kecil selalu berpindah-pindah sekolah. Selama SD, H harus berpindah-pindah tempat dari daerah Palembang, Tanjung Karang, Bengkulu, kemudian kembali lagi ke Palembang serta daerah Solo. Kemudian H selama meneruskan sekolah menengahnya, ia berpindah-pindah dari Solo, ke Jogja, dan kemudian kembali ke Solo. Begitu juga ketika H duduk di bangku SMA, ia berpindah tempat dari Solo, Jogja dan Magelang. H sempat merasakan bangku kuliah di jurusan ekonomi GAMA, Jogjakarta, namun demikian ia hanya menekuni kuliah selama 2 tahun kemudian memutuskan untuk masuk ke sekolah penerbang di Curug, Jakarta pada tahun 1973. Pada saat itu keputusan H untuk masuk ke sekolah penerbang adalah untuk menghindari rutinitas belajar yang harus dilakukan apabila menekuni kuliah karena H mengira menjadi penerbang akan lebih enak karena tidak harus belajar terus menerus. Ternyata H salah menilai tentang pandangannya mengenai pilot.

“...waktu itu pengennya enak yang hura-hura terus kesana sini terus ga pake belajar.. eh kenyataannya kebalik.. sekarang ternyata harus belajar terus walaupun udah tua..”

Kemudian H menyelesaikan sekolah penerbangnya pada tahun 1974 dan langsung diterima di perusahaan penerbangan lokal di tahun yang sama. Pada tahun 1978, H memutuskan untuk menikah dan saat ini ia memiliki 3 orang anak yang berusia 29 tahun, 27 tahun dan 21 tahun. H juga telah memiliki satu orang cucu dari anaknya yang pertama. Keluarga H tinggal di kawasan Pondok Indah, Jakarta Selatan. H bekerja di perusahaan penerbangan lokal selama 10 tahun. Pada tahun 1984, H memutuskan untuk berhenti dari perusahaan tersebut dengan alasan H menganggap bahwa pada tahun itu perusahaan tempat ia bekerja sedang mengalami masa penurunan yang drastis. Selain itu, H juga merasakan bahwa

suasana kerja di perusahaan tersebut sudah tidak nyaman lagi sehingga ia butuh perubahan terhadap situasi yang ia alami. Oleh karena itu, H memutuskan untuk berhenti dan pindah ke perusahaan *private charter* pada tahun 1984.

H bekerja di *private charter* selama 10 tahun, kemudian memutuskan untuk mencoba kembali ke *commercial airlines*. Keputusan H tersebut hanya didasari oleh perasaan tertantang yang ia dapat dari orang-orang yang bekerja di *private charter*. H rupanya ingin menikmati tantangan tersebut untuk kembali bekerja sebagai pilot di *commercial airlines*.

“Sebetulnya karena challenge aja.. jadi pengen aja balik lagi ke airlines.. lagian di ledekin terus sama general managernya ...trus daftar ke E juga ga bilang-bilang, tau-tau udah kasih aja resignation letter.”

Pada tahun 1994, H mendaftarkan diri di perusahaan penerbangan di Taiwan dan diterima oleh perusahaan tersebut. Proses perpindahan dari perusahaan *private* ke perusahaan penerbangan Taiwan tentunya dilalui H dengan penuh pertimbangan dan pemikiran yang matang. Salah satu persiapan yang dilakukan oleh H adalah membuat daftar keuntungan dan kerugian serta berkompromi bersama keluarga. Segala resiko dan kemungkinan yang bisa terjadi dituliskan di dalam daftar tersebut dan dengan berkompromi, H dan istrinya berusaha mencari jalan keluar tiap-tiap masalah yang mungkin akan dihadapi oleh keluarga mereka.

“Kalo soal pertimbangan lainnya yang nentuin keluarga lah.. kalo salah satu dari kita (istri) ga agree, ga berangkat.. karena ga bagus kalo dipaksain...”

“Jadi kita tuh bikin list aja.. ini untungnya, ini ruginya.. jadi kita bikin balancing.. lebih bagus mana nih.. untungnya apa ruginya? Ternyata lebih bagus keuntungannya.. tapi keuntungan itu juga diperoleh dengan ‘catatan’ (persyaratan hasil dari kompromi bersama)”

Salah satu yang menjadi pertimbangan besar pada saat itu bagi keluarga H adalah bahwa H akan tinggal jauh dari keluarga. Kemudian pendidikan anak-anak akan ditanggung sepenuhnya oleh istri, sehingga H berkompromi bahwa ia akan sering-sering menelepon untuk mendukung istri dalam mendidik anak-anak. Persyaratan ini dilihat oleh H sebagai bentuk kerjasama dengan istri dalam mengatasi situasi yang baru nantinya ketika H pindah ke Taiwan.

“Jadi semuanya harus ada catatan masing-masing kan namanya juga kerja sama untuk bisa ngatasin masalah yang akan datang...”

4.2.2.3. Stres Pilot yang Disebabkan Oleh Pekerjaan

H memandang stres sebagai *pressure* (tekanan) dan ia juga melihat bahwa stres itu disebabkan oleh banyak faktor masalah.

“Stres itu gampangnya pressure aja...yang bikin stres itu biasanya kalo kita ga sadar dan ada faktor lain... harus ada soal lainnya.. kalo menurut saya kalo cuma satu atau dua biasanya ga bikin stres... tapi itu menurut saya yah..”

Menurutnya stres di dalam pekerjaan adalah hal yang wajar dan dapat ditemui di setiap pekerjaan. Menurut H, sebagai pilot ada banyak faktor yang dapat menyebabkan stres yaitu cuaca, keadaan pesawat, timezone, tidak teraturnya jadwal penerbangan, dan lainnya.

“Kalo waktu kerja, ya di setiap kerjaan kan banyak juga stresnya hmm satu, cuaca .. ya kedua keadaan pesawat itu sendiri, trus route penerbangan, trus waktu kalo kita crossing timezone terlalu banyak kan akan jetlag nantinya .. siklus tidur kita kan jadi keganggu banget kan ya .. harusnya waktu tidur malah kerja...”

Selain itu, H juga mengatakan bahwa sebagai pilot, pekerjaannya selalu dibawah **tekanan** karena pilot dituntut untuk mengambil keputusan yang paling bagus di setiap situasi yang memerlukan keputusan pilot, misalnya situasi darurat. Dalam situasi darurat, pilot harus siap untuk membuat keputusan yang tepat dalam waktu yang singkat, sehingga diperlukan kesiapan pada pilot itu sendiri. Menurut pendapat H, untuk memiliki kesiapan (*readiness*) yang diperlukan guna mengambil keputusan yang tepat di dalam situasi apapun dapat menimbulkan stres.

“...jam kerjanya dari waktu ke waktu under pressure terus.. perlu reflek untuk mengambil keputusan yang paling bagus itu kan perlu readiness-nya kita.. nah untuk menjaga readiness itu yang berat... itu dalam kerjaan ya yang bisa bikin stres faktornya itu...”

Tekanan lain yang juga dirasakan oleh H adalah tuntutan perusahaan untuk menjaga profesionalismenya sebagai seorang pilot yang juga dapat menjadi faktor penyebab stres pada dirinya. H merasa tuntutan yang terdapat di perusahaan

tempat ia bekerja sekarang *standardnya* terlalu tinggi. Namun demikian, H tetap berusaha untuk memenuhi *standard* yang diminta oleh perusahaannya.

“Trus kalo dari mempertahankan profesionalisme kayak misalnya profcheck, simulator gitu ya itu juga bikin stres soalnya check-nya di E AIR dirasain berat. (int: beratnya?) ya mereka minta standardnya terlalu tinggi .. ga tau kenapa ya mungkin memang begitu yang mereka (perusahaan) mau.. karena kan company punya goal sendiri kayak zero accident... zero incident... itu yang mereka minta...”

Sebagai pilot, H harus menjalankan pemeriksaan medis setiap 6 bulan sekali. Hal ini berkaitan dengan salah satu syarat yang harus dijalankan untuk tetap dapat memegang ijin terbang yang akan diberikan perusahaan untuk 6 bulan kedepan. Bagi H, untuk dapat mempertahankan kesehatan agar memenuhi *standard* yang diinginkan oleh perusahaan, dapat menjadi salah satu faktor penyebab stres yang juga merupakan tekanan karena berasal dari tuntutan pekerjaan..

“Hmm medical check juga kayaknya berat banget tuh di Taiwan.. mungkin di lain tempat, agak ngga begitu berat lah tapi kalo di Taiwan tuh semua orang disitu juga bilang paling berat... yang ngga perlu sebetulnya untuk standardnya penerbang tapi masih dilakukan.. itu juga bikin stres...”

Menurut H, hal-hal kecil pun dapat menjadi faktor penyebab stres ketika akan bertugas. Hal-hal kecil tersebut antara lain adalah masalah-masalah yang datang ketika pesawat sedang berada di udara. Sebagai captain di dalam sebuah penerbangan H merupakan orang yang paling bertanggung jawab atas apapun yang terjadi dari mulai lepas landas sampai mendarat, bahkan sampai pesawat dimatikan mesinnya. Sehingga, semua kejadian di luar batas normalnya penerbangan yang berlangsung dapat langsung menjadi kontributor terhadap stres.

“...masih banyak hal-hal kecil yang bisa jadi penyebab stres kalo mau terbang. Semua hal bisa jadi faktor yang punya contribution terhadap stres kita... semua bagus, tapi penumpang kita pikirin.. misalnya dari sekian ratus penumpang trus ada yang sakit.. itu langsung stres aja.. ada yang sakit atau meninggal... karena kan posisi kita sebagai captain adalah orang yang paling bertanggung jawab sama semuanya...”

Selain itu, pemasangan anggota tim penerbangan juga dapat menjadi faktor stres karena pengalaman bekerja di dalam perusahaan penerbangan menjadi salah satu nilai terpenting yang dapat memberikan perbedaan dalam menangani

situasi-situasi darurat yang mungkin terjadi selama penerbangan. Sehingga, pemasangan dengan anggota tim yang masih memiliki jam terbang yang minim, dapat menimbulkan stres bagi H yang berupa *force*.

"...apalagi mereka (pilot) yang bawa pesawat gede trus misalnya dipasangin cuma berdua orang dan satunya masih junior banget... itu aja udah stres karena kan pengalamannya masih kurang banyak paling berapa ratus jam terbang... kalo kayak gitu, stresnya bisa dari pas kita lagi liat schedule atau briefing..."

H juga menambahkan bahwa masalah dengan awak penerbang yang membuat ulah juga bisa menyebabkan stres bagi H karena seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, sebagai captain di sebuah penerbangan, H menjadi orang yang paling bertanggung jawab atas kejadian apapun.

"Jadi itu banyak banget faktornya.. belum lagi crew yang bikin ulah.. itu kan jadi tanggung jawab kita sebagai captain... misalnya jadi penengah dan lain-lain.."

4.2.2.4. Stres Pilot yang Tinggal Berjauhan dari Keluarga

Bagi H, arti keluarga sangat luas. Keluarga tidak bisa diartikan dengan sederhana karena banyak hal yang tercakup didalamnya. Salah satu hal terpenting yang dinilai H harus dimiliki dalam keluarga adalah interaksi keluarga. Interaksi keluarga H menjadi sangat penting karena menurutnya sebuah keluarga tanpa interaksi antara anggota keluarganya yang baik tidak berarti apa-apa. H juga merasakan bahwa keluarganya adalah menjadi faktor utama dalam motivasinya di pekerjaan.

"kalo di dalemnya ya soal interaksi antara anggota keluarga itu, itu yang paling penting disitu.. itu yang diperjuangkan... kalo buat saya ya.. kalo ga ada itu (interaksi dalam keluarga) ya buat apa.. jauh-jauh kerja gitu.. tapi ga ada motivasi untuk itu ya ngapain?"

H menggambarkan kehidupannya yang bertempat tinggal jauh dari keluarga sebagai kehidupan pilot yang sebenarnya tidak terlalu berbeda dengan apa yang ia alami ketika H masih menjadi pilot di perusahaan penerbangan lokal. Biasanya waktu libur yang didapatkan H, kurang lebih 2 hari, dimanfaatkan untuk pergi ke luar kamar karena H menyukai kegiatan-kegiatan yang sifatnya *outdoor*.

"kalo sebagai penerbang di luar homebasenya sih biasa aja.. ga jauh beda perubahan kehidupannya sama kehidupan pilot di dalam negeri.."

paling kan waktu istirahat itu dua harian nah kalo gitu sih biasanya pergi aja.. jadi ga dihabisin di kamar terus... biasanya saya seneng sama kegiatan outdoor jadi pengennya keluar kamar terus..."

Sementara itu, H menilai bahwa bekerja di perusahaannya saat ini tidak banyak memberikan H waktu luang untuk mengerjakan kegiatan lain. Kegiatan yang dapat dilakukan H secara rutin ketika sedang mendapat hari libur adalah olah raga.

"Hmmm di E banyak kerjaan dan banyak PR nya jadi paling olah raga aja..."

H menjelaskan bahwa perasaan kangen yang timbul ketika berada jauh dari keluarga adalah suatu hal yang sangat normal. H juga menambahkan bahwa perasaan tersebut sudah pasti dirasakan oleh semua orang. Sehingga, penulis melihat bahwa H tidak terlalu memfokuskan kepada perasaan-perasaan yang mungkin muncul akibat dari tinggal jauh dari keluarga karena H tidak menemui keuntungan dari melakukan itu (membesarkan perasaan-perasaan kangen terhadap keluarga). Namun demikian, penulis menilai bahwa perasaan kangen yang dirasakan oleh H merupakan salah satu contoh bahwa H mengalami hambatan di dalam dukungan emosional dari keluarga.

"Ohh... hmm apa yaaa... Kalo kangen sih jelas kangen... pengen ketemu pengen pulang gitu kan? ya memang semuanya sih normalnya begitu lah... kalo perasaan kayak gitu sih semua juga merasakan.. cuma kan kita harus pinter-pinter gimana ngatasinya..."

H juga merasakan adanya perubahan terhadap hubungan antara dirinya dan anggota keluarga ketika ia pindah ke perusahaan penerbangan asing. H menjelaskan bahwa sejak ia ditempatkan di luar negeri dan hanya memiliki waktu yang terbatas untuk pulang ke Indonesia (*sosialization*), kualitas hubungan dengan anggota keluarga apabila bertemu mengalami peningkatan apabila dibandingkan ketika ia memiliki lebih banyak waktu pertemuan saat H masih bekerja di perusahaan penerbangan lokal.

"Hmmm.. kuantitas menurun, kualitasnya naik.. ya kalo dihubungkan sama anak kan jadi jarang ketemu ya paling cuma 10 hari atau kurang per bulannya tuh.. paling telepon berapa menit sehari atau seminggu, cuma sekali waktu kalo kita ketemu jadi lebih akrab gitu..."

4.2.2.5. Coping H Terhadap Stres

Bagi H, salah satu cara yang paling efektif dalam mengatasi stres di dalam pekerjaan adalah memiliki persiapan yang matang. Karena biasanya stres yang datang di pekerjaannya sebagai pilot kurang lebih dapat diantisipasi terlebih dahulu sehingga tingkat stres dapat ditekan. Hal tersebut termasuk di dalam cara *coping self-control*.

“Preparation. Kalo kita udah prepare bisa ditekan stres level nya. Itu aja sih preparation... Cuma kan preparation kan perlu waktu ya.. umpamanya mau profcheck tanggal 30, persiapannya udah mulai dari tanggal 1 ..”

H juga menganggap bahwa sebagai seorang pilot yang bekerja dengan level stres yang cukup tinggi, ia harus pintar mengatur (*organize*) semua hal yang dapat menyebabkan stres di dalam dirinya. Biasanya pengaturan ini diperlukan untuk mengatasi stres yang dirasakan ketika akan bertugas. H terbiasa untuk mendelegasikan tugas-tugas kepada orang-orang yang ia anggap memiliki tanggung jawab tertentu untuk membantunya meringankan beban sebagai *captain* ketika sedang bertugas.

“Jadi harus bisa organize kalo kita fail untuk mengorganize semuanya jadi kayak ga ada kepalanya gitu loh.. Hmm kita harus bisa delegate tugas ke masing-masing orang dibawah kita.. jadi kita relief satu-satu ga semuanya kita tanggung dan numpuk di kita... kita tekankan dia bahwa dia punya tanggung jawab...”

Selain itu, H juga menjelaskan bahwa informasi yang lengkap (*planful problem solving*) dapat membantunya untuk mengurangi stres yang dirasakan ketika menghadapi situasi darurat. H seringkali dihadapi dengan situasi dimana H diharuskan untuk mengambil keputusan yang akurat dalam waktu yang sangat singkat. Menurut H, keputusan itu akan menjadi mudah apabila ia sudah dilengkapi segala informasi yang dibutuhkannya. Karena, bagaimanapun keputusan itu nantinya, yang menjadi fatal adalah ketika H mengambil keputusan yang salah yang dapat disebabkan oleh minimnya informasi dan terlalu cepat membuat keputusan.

“kalo ada apa-apa harus cari informasi dulu.. get the information as much as possible... cari dulu, keputusan nanti.. kalo semuanya udah dapet, informasinya udah semua.. keputusan gampang.. kalo kita terlalu cepat ambil keputusan, biasanya banyak salahnya...”

Untuk menghadapi stres yang disebabkan oleh keadaan H yang bertempat tinggal jauh dari keluarga, H lebih menyenangi untuk melakukan kegiatan di luar ruangan. Karena menurutnya, dengan melakukan kegiatan di luar ia merasa lebih senang sehingga tidak ada waktu untuk melamun.

“biasanya saya senang sama kegiatan outdoor jadi pengennya keluar kamar terus... paling kalo udah capek, balik ke kamar trus tidur.. ga sempet ngelamun atau ngapain hehehe.. jadi banyak di luar... paling di hotel ke gym, abis itu keluar...”

Selain itu, H juga seringkali berkumpul bersama dengan teman-teman sesama pilot Indonesia yang juga bertempat tinggal satu dormitory dengannya untuk sekedar mengobrol bareng. Menurutnya, kegiatan tersebut sangat membantu dirinya merasa memiliki teman-teman dekat yang dapat meringankan beban ketika tinggal jauh dari keluarga. Di dalam perkumpulan itu biasanya para pilot dapat mengeluarkan apapun yang menjadi beban perasaannya. H merasakan bahwa banyak manfaat yang bisa didapat dengan berbagi agar tidak merasa beban sendirian. Hal ini termasuk kedalam kategori *coping seeking social support*.

“banyak ngobrol bareng.. salah satu keuntungannya untuk ngeluarin semuanya.. ngeluarin uneg-uneg kita segala macam, ya soal terbang, soal kerjaan, soal keluarga apa aja di keluarin... Jadi berbagi tuh ngebantu juga kita-kita disana untuk supaya ga terlalu ngerasa beban sendirian...”

H juga menuturkan bahwa salah satu cara yang paling efektif untuk mengurangi stres yang berkaitan dengan keluarga adalah untuk tidak mengharapkan apapun. Dengan melakukan ini, cara *coping* yang dilakukan H adalah termasuk kedalam *positive reappraisal*. Menurut pendapat H, apabila salah satu dari anggota keluarga berharap sesuatu kepada anggota yang lain, dan ketika datang suatu hal kecil yang tidak berkenan yang dapat membuat harapan tersebut tidak tercapai akan timbul suatu kekecewaan yang besar. Kekecewaan itulah yang dapat menimbulkan masalah di dalam keluarga. Sehingga, menurut H, dengan tidak mengharapkan apapun dari anggota keluarga kita, kita bukan berarti menekan perasaan yang kita rasakan, namun kita mengendalikan perasaan kita agar tidak terjadi masalah besar yang dapat timbul dari suatu hal yang kecil.

“Ngga usah expect apa-apa lah.. bukannya menekan perasaan ya tapi kita mengendalikan perasaan aja... kalo kita expect terlalu banyak kan kalo ga

kesampean berarti itu timbul kekecewaan ya gak? Nah kalo udah kayak gitu, udah susah deh... yang penting kita jalanin aja... kalo kita ga expect eh ternyata dapet yang enak-enak kan malah bisa mensyukuri..."

4.2.2.6. Gambaran Stres dan *Coping* Responden H

Berikut merupakan rangkuman dari peristiwa-peristiwa H yang dijelaskan sebagai penyebab stres, serta cara-cara H mengatasi stres yang terdapat di dalam tabel 6 dan 7.

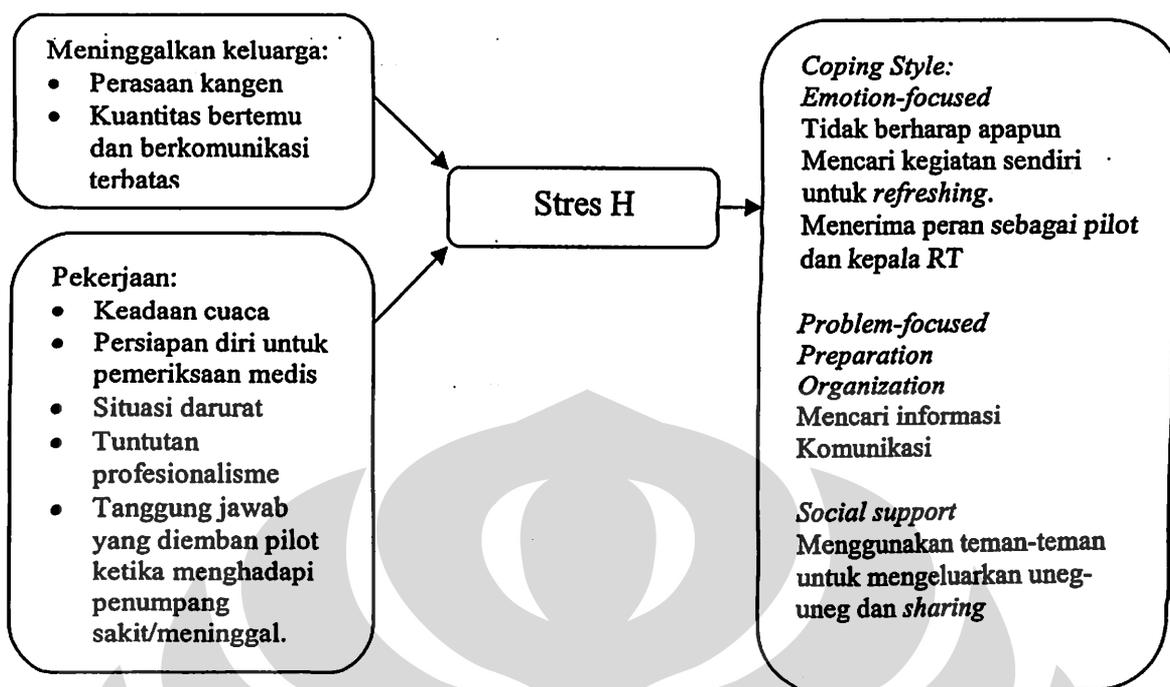
Tabel 6: Gambaran Stres Responden H

	Stres	Pengalaman H
Keluarga	Hambatan dalam <i>Socialization/Education</i> .	H mengalami hambatan untuk bersosialisasi dengan keluarganya karena hanya memiliki waktu yang terbatas untuk menemui mereka.
	Hambatan dalam <i>Emotional support</i> .	H merasakan kangen ketika berada jauh dari keluarga. Hal ini merupakan salah satu akibat dari terhambatnya dukung emosional yang didapatkan dari keluarganya.
Pekerjaan	<i>Pressure</i>	H merasakan tekanan ketika berhadapan dengan situasi darurat yang mengharuskannya mengambil keputusan yang akurat dalam waktu yang singkat. Tekanan juga dirasakan H terhadap tuntutan-tuntutan lainnya yang datang bersama pekerjaannya sebagai pilot misalnya mempertahankan kesehatan dan menjaga profesionalisme.
	<i>Strain & Force</i>	H merasakan stres ketika menemui penumpang yang sakit atau meninggal di pesawat terbang yang sedang dibawanya. Stres tersebut dapat dikategorikan sebagai ketegangan (<i>strain</i>) dan perasaan cemas (<i>force</i>) yang berasal dari dalam dirinya. Perasaan cemas (<i>force</i>) juga dialami oleh H ketika ia dipasangkan dengan anggota <i>aircrew</i> yang jam terbangnya masih minim.

Tabel 7: Gambaran *Coping* Responden H

Coping		Pengalaman H
Problem Focused	<i>Planful problem solving</i>	H menggunakan cara <i>coping planful problem solving</i> ketika menghadapi situasi darurat. H mengidentifikasi masalah dan mengumpulkan data serta informasi yang dibutuhkan sebelum mengambil satu keputusan yang tepat dalam waktu yang singkat.
Emotion Focused	<i>Self-control</i>	Ketika hendak menghadapi pemeriksaan medis yang rutin dilakukan, biasanya H mempersiapkan diri dengan menjaga kesehatan dari sebulan sebelum pemeriksaan untuk menekan tingkat stres yang dirasakan ketika menjalankan pemeriksaan tersebut.
	<i>Accepting responsibilities</i>	H menerima perannya sebagai kepala rumah tangga dan pilot, sehingga ketika terdapat masalah rumah tangga, ia akan melihat kembali kepada tanggung jawab peran-peran tersebut.
	<i>Positif reappraisal</i>	H menggunakan cara <i>coping</i> dengan <i>positif reappraisal</i> ketika menghadapi masalah yang datang dari keluarga. H belajar untuk tidak mengharapkan apapun sehingga dapat menghindari kekecewaan, serta mengelola perasaan menjadi lebih positif.
Social Support	<i>Seeking social support</i>	H menyenangi kegiatan berkumpul bersama dengan teman-teman penerbang Indonesia lainnya dan hal tersebut dirasakannya meringkan beban ketika tinggal jauh dari keluarga.

Dari kedua tabel di atas yang merangkum mengenai faktor-faktor penyebab stres pada H serta cara-cara H mengatasi stres, gambaran stres dan *coping* H dapat dilihat melalui bagan berikut:



Bagan 3: Gambaran Stres dan Coping Responden H

4.2.2.7. Hasil Pilot Stress Inventory Responden H

Hasil skor *Pilot Stress Inventory* H dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. *Conscious factors*: 6
2. *Unconscious factors*: 9
3. *Personality factors*: 13
4. *Psychological factors*: 7
5. *Physiological factors*: 15
6. *Enviromental factors*: 10
7. *Experiential factors*: 8
8. *Sociocultural factors*: 7
9. *Life-change factors*: 5
10. *Acute reactive factors*: 9

Berdasarkan skor di atas, menurut Thomas (1989) faktor yang memberikan kontribusi terbesar terhadap stres responden H merupakan faktor *physiological*. Hal ini tertampil ketika H menjelaskan bahwa ia selalu melakukan persiapan sebelum menjalani pemeriksaan medis yang rutin dilakukan oleh pilot. Selain itu juga, H mengatakan bahwa pekerjaan pilot yang menemui *crossing*

timezone merupakan salah satu penyebab stres. Menurut Thomas (1989), masalah *jetlag* merupakan salah satu komponen yang termasuk di dalam faktor *physiological*.

4.2.3. Analisis responden BP

4.2.3.1. Hasil Observasi

Responden BP merupakan seorang laki-laki yang berusia 54 tahun. Ketika penulis menemui BP di kediamannya, ia terlihat sedang bermain komputer dan setelah ia melihat kedatangan penulis, ia langsung mempersilahkan penulis untuk duduk. BP tampak ramah dan bersahabat dengan menyapa dan menanyakan kabar penulis. BP terlihat cukup rapih dengan mengenakan kaos *polo-shirt* dan celana panjang jeans. Dari ruangan tempat penulis duduk, terlihat istrinya yang menyapa dengan melambaikan tangan dari sebuah ruangan yang dijadikan tempat menonton televisi. Rumah BP terlihat ramai dengan foto-foto keluarga yang dibingkai rapih. Foto-foto keluarga juga tampak diletakkan di meja-meja yang ada di sudut ruangan.

Pada saat wawancara berlangsung, BP terlihat cukup nyaman dan santai menjawab pertanyaan yang diberikan oleh penulis. BP duduk dengan posisi menyandarkan badannya di sofa dan meletakkan kedua lengannya di sandaran tangan sofa. Nada bicara BP terdengar cukup jelas dan tegas. Selama menjawab pertanyaan-pertanyaan penulis, BP cukup informatif dan kooperatif. Cara BP menjawab pertanyaan cukup *to the point* dan dilakukan tanpa harus mengalami proses pemikiran yang lama. BP memberi kesan kepada penulis bahwa ia adalah seseorang yang cukup serius yang tertampil ketika membahas setiap pertanyaan-pertanyaan yang diberikan oleh penulis.

Secara keseluruhan, proses wawancara berlangsung dengan lancar dan BP juga menjawab semua pertanyaan yang diberikan kepada penulis. Namun demikian, beberapa jawaban BP sifatnya cukup umum dan kurang dapat dijabarkan secara mendetail. Penulis merasakan bahwa BP cukup tertutup mengenai hal-hal yang bersangkutan dengan rumah tangganya. BP terlihat lebih nyaman dan lebih informatif ketika pertanyaan penulis mengarah kepada pekerjaannya sebagai pilot.

4.2.3.2. Latar Belakang

BP merupakan seorang laki-laki yang kini berusia 54 tahun. BP lahir di kota Majenang pada tanggal 7 April 1954. BP menuntut pendidikan dasarnya di kota Cilacap, kemudian melanjutkan sekolah menengahnya di Majenang, dan menyelesaikan SMA-nya di kota Purwokerto. Setelah menyelesaikan SMA, orang tua BP menginginkan dirinya untuk mengambil sekolah kedokteran di Universitas Indonesia (UI) sehingga BP menuruti keinginan orang tuanya. Ketika BP diterima di UI, ia melihat bahwa biaya yang harus dikeluarkan untuk lulus sebagai seorang dokter sangat mahal. Kemudian BP juga terpikir bahwa adik-adiknya (yang berjumlah 5 orang) masih harus dibiayai sekolahnya. Karena berniat ingin membantu orang tua, BP pun mendaftarkan diri untuk mengikuti tes di perusahaan penerbangan lokal. Setelah lulus tes, BP berangkat ke Belgia untuk mengikuti sekolah penerbang di *Sotramat Flying School*, kemudian masuk perusahaan tersebut sebagai pegawai pada tahun 1974.

“Kan mau kuliah udah diterima di UI kedokteran... trus pas ngeliat biayanya mahal ...tapi orang tua bilang harus tetep kuliah, tapi saya berpikir kalo kuliah tapi adik adik masih banyak.. repot juga kan? akhirnya sambil diem-diem saya ikut tes G. Pas udah di terima baru kasih tau orang tua pas mau berangkat ke Belgia.”

Ketika bekerja sebagai pilot, BP bertemu dengan calon istrinya yang kemudian dinikahinya pada tahun 1979. Saat ini BP memiliki 3 anak yaitu seorang perempuan (28 tahun), perempuan (25 tahun) dan laki-laki (21 tahun). BP bekerja di perusahaan penerbangan lokal selama kurang lebih 21 tahun. Dan pada tahun 1995, BP memutuskan untuk pindah ke perusahaan penerbangan asing yang berpangkalan di Taipei, Taiwan.

Keputusan tersebut diambil oleh BP karena BP merasa bahwa di perusahaan penerbangan lokal kesejahteraan pegawai tidak diperhatikan oleh perusahaan. BP merasa bahwa kerja kerasnya selama ini untuk memajukan perusahaan tidak mendapat penghargaan yang setimpal. Selain itu BP juga merasa bahwa banyak sekali pelanggaran peraturan tertulis maupun tidak tertulis (seperti norma dan etika) pada saat BP bekerja di perusahaan penerbangan lokal. Hal-hal itulah yang membuat BP tertarik untuk bekerja di perusahaan penerbangan asing.

“Ya gimana? Kita kan tau bahwa kewajiban kita adalah harus bekerja maksimal untuk memenuhi goal perusahaan... kayak mendapat keuntungan yang besar dan sebagainya..., tapi kok kayaknya company tuh meng-appreciate usaha-usaha yang udah dilakukan oleh kita termasuk soal pendapatan, bonus, libur, dan lain-lain...”

BP pun melamar pekerjaan di perusahaan penerbangan asing yang menurutnya lebih baik dari perusahaan penerbangan di tempat ia bekerja sebelumnya. Namun keputusan ini pun telah mengalami proses pemikiran yang matang berkaitan dengan pertimbangan-pertimbangan yang sudah dibicarakan terlebih dahulu dengan anggota keluarga (terutama istri). Salah satunya adalah mengenai perbaikan pendapatan untuk dapat memenuhi kebutuhan dalam mendidik anak.

“Wahh.. banyak pertimbangan waktu itu... hmm.. mendapat penghargaan yg sesuai dengan skill kita sebagai penerbang dan juga masa depan yg jelas. Maksudnya... penghasilan yg memadai juga... terutama untuk keuntungan yang di dapat untuk keluarga seperti anak-anak akan mendapatkan pendidikan yg memadai dan baik. Misalnya seperti berkesempatan bersekolah diluar negeri...”

BP melihat bahwa keputusannya untuk pindah ke perusahaan penerbangan luar negeri tentu akan dibarengi dengan sejumlah resiko dan keuntungan. BP menyadari bahwa salah satu resiko yang harus dijalankan adalah untuk tinggal jauh dari keluarganya. Namun demikian hal tersebut tidak menjadi penghalang dirinya untuk tetap menerima pekerjaan di luar negeri karena menurut BP kemampuan finansial untuk memberikan pendidikan yang terbaik kepada anak-anaknya lebih penting daripada tinggal berdekatan dengan keluarga tetapi anak-anak mendapat pendidikan seadanya.

“Sebetulnya sebelum saya ambil keputusan pindah keluar negeri, itu semuanya sudah dibicarakan sama istri saya selama kurang lebih hampir 1 thn, karena pertimbangannya adalah selain financial security juga kesempatan buat anak-anak sekolah lebih baik... dan tentunya ada risikonya yaitu meninggalkan keluarga. Tetapi memang benefitnya lebih banyak daripada risk-nya...”

Di Taiwan, BP bekerja selama kurang lebih 7 tahun kemudian ia memutuskan untuk pindah ke perusahaan penerbangan asing yang berpangkalan di Singapura karena ada beberapa hal yang dianggapnya sudah tidak membuat

dirinya nyaman lagi untuk bekerja di perusahaan penerbangan di Taiwan. Oleh karena itu pada tahun 2002, BP memberikan *resignation letter* kepada perusahaan tersebut dan bergabung bersama perusahaan penerbangan di Singapura.

Saat ini BP bekerja di perusahaan penerbangan asing yang berpangkalan di Singapura. BP telah bekerja di perusahaan tersebut selama kurang lebih 6 tahun. BP menjabat sebagai *Pilot In Command* (Captain) di pesawat Boeing 747-400. Selama bekerja di perusahaan penerbangan asing, BP diharuskan untuk menetap di sebuah apartemen yang difasilitasi oleh perusahaan di Singapura. BP dapat mengunjungi keluarganya di Jakarta kurang lebih setiap sebulan satu kali, namun biasanya untuk mendapatkan libur yang lebih panjang, BP biasa mengatur jadwal bertemu keluarga dengan mengelompokkan waktu liburnya (*Blocked Days Off*). BP telah bekerja sebagai pilot selama 34 tahun dengan pengalaman bekerja di perusahaan asing selama kurang lebih 13 tahun.

4.2.3.3. Stres Pilot yang Disebabkan oleh Pekerjaan

Bagi BP, secara umum stres merupakan suatu keadaan yang dapat mempengaruhi tingkah laku seseorang baik di dalam pekerjaan atau terhadap keluarga serta interaksi dengan orang lain. Menurutnya, stres juga dapat membuat kondisi atau situasi seseorang membaik atau memburuk.

“Stres itu seperti ... keadaan bisa yang bisa berpengaruh ke kondisi tingkah laku kita ... tingkah laku di pekerjaan atau di keluarga ... dan juga interaksi dengan orang lain. Stres itu bisa jadi bikin baik atau buruk...”

BP menjelaskan bahwa stres yang dirasakan pilot dapat disebabkan oleh banyak faktor. Kondisi pekerjaannya sendiri yang menuntut pilot untuk selalu berhadapan dengan situasi-situasi yang mungkin dapat menjadi potensi stres. Menurut BP, sebagai pilot ia dihadapkan dengan kecanggihan teknologi sehingga dituntut untuk menguasai teknologi tersebut. Tuntutan untuk menguasai kecanggihan teknologi yang ada dan selalu berkembang dengan pesat dapat menjadi salah satu penyebab stres di dalam pekerjaannya. Tuntutan pekerjaannya dapat menjadi sebuah tekanan yang BP rasakan yang kemudian menjadi salah satu faktor penyebab stres.

“Banyak faktor penyebab stres pada penerbang karena kondisi pekerjaan yang kita lakukan kan mengharuskan kita untuk berhadapan dengan

teknologi canggih ... jadi kan harus betul-betul menguasai teknologi itu..."

Selain itu, BP juga menganggap bahwa faktor cuaca merupakan faktor yang memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap stres pada pilot. Karena kondisi cuaca itu tidak bisa diperkirakan secara pasti, faktor ini juga seringkali menjadi penyebab stres pada pilot. Ketegangan (*strain*) dan perasaan panik atau takut (*force*) juga dirasakan oleh BP ketika mengalami keadaan darurat yang memerlukan pemikiran cepat dan akurat.

"...juga kondisi cuaca yang tidak bisa ditebak ... trus belum lagi kalo masalah konsumen complain atau ada yang berbuat onar karena mabok lah..."

"Pernah mengalami kondisi saat melakukan pendaratan di suatu bandara yg keadaan cuacanya sangat jelek...hujan deras.. geledak... trus jarak pandang yang pendek... waktu itu pada akhirnya gak bisa mendarat dan harus terbang menuju alternate airport dengan bahan bakar yang pas-pasan dan ternyata di bandara cadangan juga kondisi cuaca sangat jelek untuk pendaratan..."

Namun demikian, BP memandang bahwa semua pilot akan dihadapkan dengan situasi yang kurang lebih sama atau tidak jauh berbeda. Perbedaan stres yang dihadapi pilot hanya berasal dari hal-hal yang sifatnya non-teknis. BP menjelaskan bahwa terdapat 2 hal yang bisa mempengaruhi timbulnya stres pada pilot, yaitu teknis dan non-teknis. Stres yang berkaitan dengan teknis adalah stres yang datang sebagai resiko dari pekerjaannya sebagai pilot seperti misalnya cuaca buruk, situasi darurat, kerusakan mesin, keluhan penumpang, dan hal-hal lain yang berkaitan dengan perannya sebagai captain pesawat yang diterbangkannya. Sementara itu, stres yang disebabkan oleh hal non-teknis yaitu stres yang berasal dari kehidupan pilot secara pribadi misalnya adalah keluarga.

"Secara teknis sih sama semua pilot menghadapi stres yang sama... misalnya aja penumpang complain, emergency, cuaca jelek, teknologi canggih yang mengalami kerusakan, tapi secara non-teknis (personal) beda karena kan kondisi keluarga pilot beda-beda... ada yang anaknya ga naik sekolah jadi stres.."

4.2.3.4. Stres Pilot yang Tinggal Berjauhan dari Keluarga

BP memandang keluarga sebagai komponen yang sangat penting bagi dirinya. Ia merasa bahwa perannya sebagai kepala rumah tangga membuat tanggung jawabnya terhadap keluarga sangat besar.

“Keluarga bagi saya adalah yang terpenting karena kan kita diberi keluarga harus dipertanggung-jawabkan juga ya kepada Allah, selain itu kita juga berjuang untuk bisa membina dan mendidik keluarga terutama anak-anak...”

BP juga mengatakan bahwa keluarga adalah sebagai sumber yang memotivasinya untuk selalu bekerja dengan baik. Selain itu, BP merasa bahwa dukungan dari keluarganya yang menjadi faktor terbesar dalam meraih apapun yang menjadi tujuannya sekarang ini

“Sangat penting sekali karena tanpa dukungan penuh keluarga tidak akan maju seperti sekarang ini dan juga dengan adanya keluarga menambah motivasi untuk bekerja dengan baik karena harus bertanggung jawab kepada keluarga.”

Ketika disinggung mengenai stres pilot yang tinggal berjauhan dengan keluarganya, BP mengatakan bahwa ia tidak merasa mengalami stres karena menurutnya selama ia mendapat pengertian yang menyeluruh mengenai kondisi dan resiko pekerjaannya sebagai pilot, tinggal berjauhan dengan keluarga bukan merupakan sesuatu yang menjadi penyebab stres. BP juga menjelaskan, sebelum ia bekerja di luar negeri pun ia sudah mengetahui bahwa kondisi pekerjaan pilot adalah banyak meninggalkan keluarganya di rumah karena sudah merupakan suatu tuntutan pekerjaan bagi seorang pilot untuk selalu dipenuhi dengan jadwal untuk pergi. Sehingga, ketika BP memutuskan untuk pindah ke perusahaan penerbangan asing pun ia tidak merasa meninggalkan keluarga itu menjadi penyebab stres.

“Buat saya ga ada apa-apa karena saya mengerti betul profesi saya sebagai pilot jangankan kerja di luar negeri, kerja di dalam negeri pun banyak meninggalkan keluarga.. jadi perasaannya ya sama aja buat saya sih...bukan merupakan sesuatu yang jadi stres atau sedih...”

BP juga menuturkan bahwa seorang pilot dituntut untuk selalu mengutamakan pikiran secara logis dan kemampuan yang dimiliki, sehingga

keadaan tersebut terbawa dengan sendirinya ke dalam kehidupannya berumah-tangga dan sehari-hari.

“Karena gini loh... pilot itu kan mengedepankan logic thinking sama skill dan kemampuan yang ada.. dan mengesampingkan emosi atau perasaan jadi... tidak membawa perasaan ke dalam pekerjaan itu sendiri.”

Namun demikian, BP juga menekankan bahwa belum tentu dengan tidak dirasakannya stres ketika meninggalkan keluarga dapat diartikan bahwa keluarga menjadi tersingkirkan posisinya. Bagi BP, keluarga adalah hal terpenting di dalam hidupnya sehingga berdasarkan hal tersebut semua tindakan dan keputusan yang diambil atau dijalankan merupakan hasil pemikiran bahwa itulah yang terbaik untuk keluarganya. Bagi BP, keamanan finansial agar dapat memberikan pendidikan terbaik bagi anak-anaknya adalah menjadi alasan utama mengapa ia rela mengorbankan waktu bertemunya dengan keluarga menjadi lebih sedikit. BP juga mengatakan bahwa persepsinya mengenai kedekatan keluarga dibarengi dengan logika dan faktor-faktor lain yang tadi sudah disebutkan.

“Bukan berarti kita ga punya stres meninggalkan keluarga jadinya keluarga itu nomer dua, tapi kita berbicara dan bertindak ... ambil keputusan dengan logika yang ada... merefleksikan kedekatan keluarga dengan logika dan faktor-faktor yang lain juga ikut menentukan...”

BP juga tidak menyangkal bahwa terdapat beberapa hal yang tidak berjalan sesuai dengan keinginannya ketika ia pindah ke perusahaan penerbangan asing. Beberapa hal tersebut antara lain mengenai komunikasi yang dirasakan lebih tertunda karena mungkin adanya perbedaan waktu (ketika di Taiwan), waktu luang bersama keluarga menjadi lebih sedikit dan kurang dapat disesuaikan, dan sulitnya melakukan kegiatan bersama keluarga (hambatan fungsi *socialization*).

“Saya gak terlalu memikirkan soal stres juga sih tapi mungkin komunikasi tidak berjalan sesuai dengan yang kita mau agak lag, waktu luang keluarga untuk being together kadang gak match, maunya pas pulang gabung sama anak-anak eh taunya sekolah lagi gak libur...”

Terbatasnya waktu luang yang didapat oleh BP yang disebabkan oleh resiko dari pekerjaannya sebagai pilot, membuat BP sangat menghargai waktu ketika sedang bersama keluarga dan meningkatkan kualitas pertemuan, pengasuhan dan komunikasi dengan anggota keluarga.

“...waktu yang kita dapat terbatas dibandingkan dengan pekerjaan yang lain karena sebagai penerbang kita kan sering bertugas jauh dari keluarga sehari-hari ... jadi harus lebih mengoptimalkan waktu yang ada untuk komunikasi dan kegiatan lain bersama keluarga.”

BP juga menyatakan bahwa hal lain yang dapat menyebabkan stres pada pilot yang tinggal jauh dari keluarganya adalah ketika pilot menerima kabar yang kurang baik terjadi pada keluarga. Hal ini dapat menimbulkan **ketegangan** atau perasaan-perasaan negatif lainnya karena mengetahui keadaan yang tidak memungkinkan bagi pilot untuk langsung dapat pulang ke rumah untuk mengatasi keadaan yang terjadi.

“kami (pilot) juga mengalami stres apabila mendapat kabar yg kurang baik yang terjadi pada keluarga... kadang-kadang jadi tegang sendiri mikirin .. soalnya kan ga bisa pulang gitu aja...”

4.2.3.5. Coping BP Terhadap Stres

Seperti yang telah dijabarkan sebelumnya, BP telah memiliki pengertian menyeluruh terhadap pekerjaannya sebagai pilot. Sehingga, masalah-masalah yang datang ia anggap sebagai konsekuensi yang harus dihadapinya. Hal ini membuat BP mengatasi stres dengan cara *accepting responsibilities*. Namun demikian, BP juga menyebutkan bahwa tidak ada pekerjaan yang tidak diikuti dengan adanya stres.

Bagi BP, stres di pekerjaannya sebagai pilot tentu tidak dapat dihindari lagi. Satu-satunya jalan untuk mengatasinya adalah dengan menghadapi stres itu sendiri dengan cara yang paling sesuai dengan kemampuannya. Dalam menghadapi stres di pekerjaan, BP terlebih dahulu mengidentifikasi inti dari penyebab stresnya kemudian menyesuaikan strategi apa yang dapat dilakukan untuk membantu mengurangi stres yang dihadapi (*planful problem solving*). Seperti misalnya, BP mengatasi stres yang mungkin disebabkan dari masalah teknologi pesawat terbang yang sedang mengalami kerusakan dengan meningkatkan informasi dan kemampuan untuk menguasai teknologi tersebut. Menurutnya, informasi apapun dapat ditemui di dalam buku petunjuk dan buku-buku yang memang harus dipelajari oleh para pilot ketika mereka melakukan *simulator*.

“Ya sekarang tergantung mendapat stres apa dulu, sekarang kalo penyebab stres nya adalah teknologi yang rusak, kita harus bisa meningkatkan skill untuk menguasai teknologi dalam keadaan abnormal atau emergency...”

BP juga menuturkan bahwa stres di dalam pekerjaannya sebagai pilot dapat disebabkan oleh masalah-masalah yang timbul karena manusia, misalnya saja ada penumpang yang tidak mengikuti peraturan keselamatan penerbangan sehingga membahayakan penumpang lainnya. Menurut BP, stres yang dirasakan dapat berkurang apabila ia kembali kepada petunjuk keselamatan penerbangan dalam menyelesaikan masalah yang terjadi.

“Kalo masalahnya human, kita mengatasi stres itu harus kita kembalikan ke peraturan keselamatan penerbangan untuk menyelesaikan masalah itu sendiri...follow the safety rules untuk solving problems.”

BP menganggap bahwa stres pilot yang datang karena cuaca buruk paling sesuai diatasi dengan cara mengasah kemampuan untuk menggunakan teknologi canggih yang tersedia di pesawat yang diterbangkannya untuk menghindari atau menguasai keadaan pesawat sebaik mungkin sehingga dampak cuaca buruk terhadap pesawat yang diterbangkannya dapat dihindari atau sedapat mungkin diminimalisasikan.

“Kalo cuaca/environtment ya kita harus punya pertimbangan akurat untuk menghindari kondisi itu dengan kemampuan dan teknologi yang ada. Karena cuaca kan ga bisa kita rubah, satu satunya jalan ya harus kita avoid. Ya gitu aja..Jadi tergantung masalahnya untuk kita bisa mengatasi stresnya...”

BP pun mengungkapkan bahwa bagi dirinya banyak usaha yang telah ia jalankan untuk tetap menghindari stres yang bisa disebabkan oleh pekerjaannya sebagai pilot. Langkah-langkah ini sedapat mungkin BP jalankan sebagai pedoman hidup selama menjalankan profesinya. BP pun juga menjelaskan bahwa selama ini ia berusaha untuk bertindak serta membuat keputusan di dalam pekerjaan berdasarkan langkah-langkah yang dijelaskan sebagai berikut seperti yang dituturkan oleh BP (*self-control*).

“Sebenarnya untuk menghadapi stres sebagai penerbang banyak yang bisa dilakukan.. seperti menguasai SOP (Standard Operating Procedures)...mengikuti aturan yang berlaku... selama kita ngikutin

aturan, kita bisa mengantisipasi hal-hal yang mungkin terjadi,... jadi kayak me-minimize risk aja...trus ya tadi, positif thinking ...jangan pernah berhenti belajar, karena kan kita harus up to date dengan segala informasi baru, yang bikin stres kan kalo kita ga tau apa-apa...belajar juga bisa membuat kita lebih siap lagi menghadapi situasi yang emergency..."

Selain usaha-usaha yang selalu berusaha dilakukan selama bekerja menjadi pilot, BP pada akhirnya mengatakan bahwa yang terpenting baginya adalah kembali kepada Tuhan sebagai bentuk kepasrahan setelah segala usaha sudah dilakukan. BP juga merasa bahwa dengan berserah diri dan berdoa kepada Tuhan, sangat membantu dirinya untuk merasa ketenangan dan meminimalisasikan stres.

"Dan yang menurut saya paling penting, tetap berdoa kepada Allah dan minta perlindungannya... karena saya rasanya kalo udah melakukan yang terakhir itu,... pokoknya plong banget deh... kalo semua usaha udah dilaksanakan, akhirnya kan kita cuma bisa pasrah... yang menentukan juga Allah."

BP menilai bahwa kehidupannya di luar negeri tanpa kehadiran keluarga tidak harus dijadikan penyebab stres. Seperti yang telah dijelaskan di atas, BP telah menerima resiko yang datang bersama pekerjaannya sebagai pilot yang bekerja di perusahaan penerbangan asing (*accepting responsibilities*). Walaupun tidak merasa stres, BP mengisi kesehariannya dengan melakukan berbagai macam kegiatan yang menjadi kesenangan atau hobinya ketika mendapat waktu luang.

"ga ada stres karena banyak kegiatan, hobi elektronik, komputer jadi bisa mengisi waktu luang..."

BP merasa bahwa berada di luar negeri dan menjalani kehidupan jauh dari keluarga bukan merupakan suatu masalah yang besar buat dirinya karena selain banyak kegiatan yang dapat dilakukan, banyak juga teman-teman satu profesi yang mengadakan pertemuan atau semacam perkumpulan. Perkumpulan ini pun dirasakan oleh BP sebagai keluarga kedua yang dapat membantunya menghilangkan perasaan kangen terhadap keluarganya.

"sebetulnya buat saya nggak ada masalah karena semua pilot dari Indonesia bertempat tinggal di satu gedung apartemen, jadi jika habis pulang terbang walau nggak ketemu keluarga sendiri tidak merasa

"missed home" karena teman-teman kolega sudah menjadi seperti keluarga sendiri..."

BP juga menyatakan bahwa pengelolaan stres yang berhubungan dengan keluarga adalah berkat dukungan istri dan anak-anaknya. BP merasa bersyukur memiliki istri yang sangat mengerti tentang resiko pekerjaannya dan membantunya dalam meniti karirnya sebagai pilot yang harus selalu tampil sesuai dengan tuntutan perusahaan.

"saya bersyukur... hmmm... merasa beruntung mempunyai istri yang sangat mendukung dan membantu mempermudah pekerjaan saya... karena kan istri saya tahu mana masalah yang harus saya tahu dan mana masalah yang bisa ditangani sendiri... tanpa mengganggu pekerjaan saya... selain itu juga pengertian dari semua anak-anak yang sangat membantu meringankan saya dan istri saya."

BP juga menjelaskan bahwa langkah yang sesuai bagi dirinya untuk dilakukan dalam menghadapi stres yang berhubungan dengan keluarga adalah untuk selalu berpikiran positif (*positive reappraisal*) karena menurutnya stres itu akan selalu ada untuk dihadapi. Namun berpikiran positif dapat membantu BP menghadapi stres yang ia alami.

"Stres sih selalu ada tapi kita menganggap itu positif atau negatif.. semua stres yang saya hadapi, saya selalu jadikan itu sebagai sesuatu yang positif... ya jadi positif thinking... karena itu salah satu jalan untuk cope dengan stres yang kita alami..."

4.2.3.6. Gambaran Stres dan Coping Responden BP

Berikut merupakan rangkuman dari peristiwa-peristiwa BP yang dijelaskan sebagai penyebab stres, serta cara-cara BP mengatasi stres yang terdapat di dalam tabel 8 dan 9.

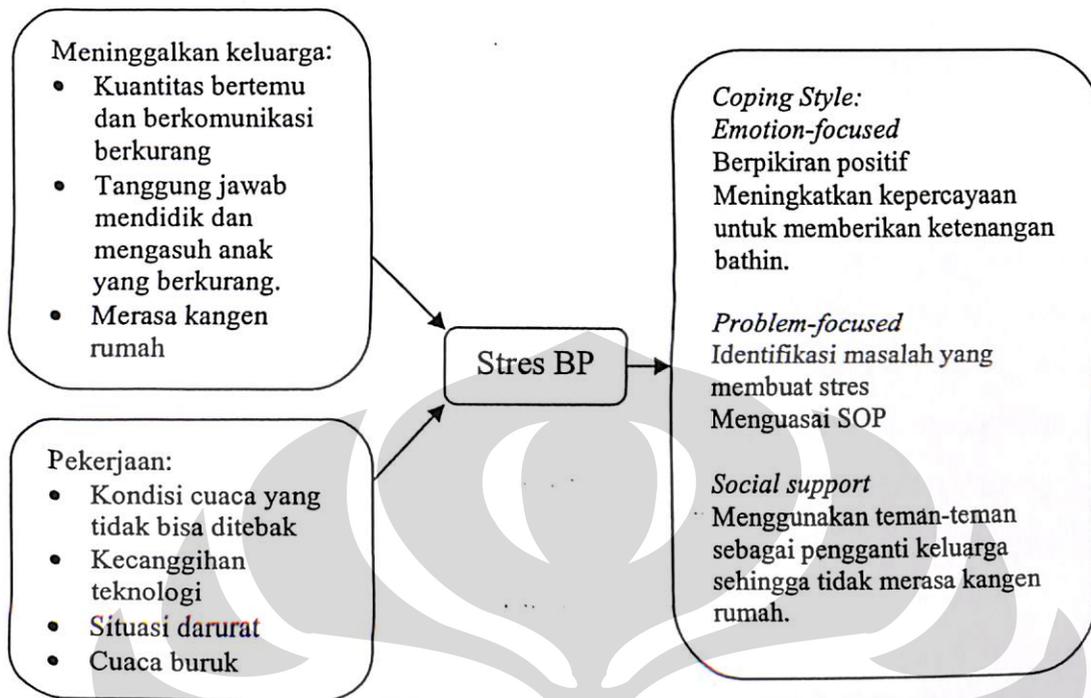
Tabel 8: Stres Responden BP

	Stres	Pengalaman BP
Keluarga	Hambatan dalam <i>Socialization/Education.</i>	BP merasakan dengan tinggal berjauhan dari keluarganya, waktu bertemu menjadi berkurang sehingga komunikasi antara BP dengan anggota keluarga cenderung tertunda.
	Hambatan dalam <i>Economic support.</i>	Tanggung jawab pengasuhan untuk anak-anaknya diberikan kepada istri BP, karena dengan berada di luar negeri BP memiliki hambatan untuk mengasuh anak-anaknya.
	Hambatan dalam <i>Emotional support.</i>	Merasa sendirian dan <i>missed home</i> ketika sedang tidak bertugas.
Pekerjaan	<i>Pressure</i>	Tekanan dirasakan oleh BP dari pekerjaan pilot yang selalu dihadapkan dengan kecanggihan teknologi sehingga pilot dituntut untuk menguasai teknologi secara <i>up-to-date.</i>
	<i>Strain & Force</i>	<i>Strain</i> dan <i>force</i> dirasakan oleh BP ketika mengalami kondisi pendaratan darurat dengan bahan bakar yang sangat minim dan kondisi cuaca buruk.

Tabel 9: *Coping* Responden BP

<i>Coping</i>		Pengalaman BP
<i>Problem Focused</i>	<i>Planful problem solving</i>	BP menggunakan cara ini ketika menghadapi stres di pekerjaannya. BP mengidentifikasi masalahnya dengan jelas sehingga dapat mengambil tindakan yang tepat untuk mengatasi masalah tersebut.
<i>Emotion Focused</i>	<i>Self-control</i>	BP menguasai SOP di perusahaannya untuk dapat mengontrol tindakan-tindakannya sehingga apabila menghadapi masalah yang dapat menimbulkan stres, BP dapat membuat keputusan sesuai dengan langkah-langkah menurut peraturan perusahaan.
	<i>Accepting responsibilities</i>	BP menerima perannya sebagai pilot yang bekerja di luar negeri dan melihat tanggung jawab tersebut sebagai hal yang sudah semestinya dilakukan, sehingga BP tidak merasa stres ketika harus meninggalkan keluarganya.
	<i>Positif reappraisal</i>	BP berusaha untuk menyerahkan dirinya kepada Tuhan apabila segala usaha yang dilakukan untuk menyelesaikan masalah menemui jalan buntu. Kepasrahan tersebut dilakukan sambil mencari hikmah dari situasi yang sedang dihadapi. BP juga mengandalkan pemikiran yang positif terhadap situasi apapun yang sedang dihadapinya untuk dapat mengelola stres yang ada.
<i>Social Support</i>	<i>Seeking social support</i>	BP mencari dukungan sosial dalam mengatasi perasaan rindunya terhadap keluarga dan rumah kepada teman-teman pilot Indonesia lainnya.

Dari kedua tabel di atas yang merangkum mengenai faktor-faktor penyebab stres pada BP serta cara-cara BP mengatasi stres, gambaran stres dan *coping* BP dapat dilihat melalui bagan berikut:



Bagan 4: Gambaran Stres dan *Coping* Responden BP

4.2.3.7. Hasil *Pilot Stress Inventory* Responden BP

Hasil skor *Pilot Stress Inventory* BP dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. *Conscious factors*: 7
2. *Unconscious factors*: 6
3. *Personality factors*: 10
4. *Psychological factors*: 5
5. *Physiological factors*: 9
6. *Enviromental factors*: 7
7. *Experiential factors*: 5
8. *Sociocultural factors*: 6
9. *Life-change factors*: 6
10. *Acute reactive factors*: 5

Berdasarkan skor diatas, menurut Thomas (1989) faktor yang memberikan kontribusi terbesar terhadap stres responden BP merupakan faktor *personality*. Pada BP tertampil ciri kepribadian pilot yang paling menonjol yaitu *emotionally avoidant*. BP mengatakan bahwa meninggalkan keluarga bukanlah suatu hal yang perlu dibuat menjadi stres atau sedih karena ia telah mengerti betul pekerjaannya

yang menuntut dirinya jarang berada di dekat keluarga. Selain itu, faktor *personality emotionally avoidant* juga terlihat ketika BP menjelaskan bahwa sudah merupakan tuntutan menjadi seorang pilot untuk mengedepankan logika dan mengenyampingkan perasaannya.

4.3. Analisis Antar Kasus

Dalam bagian analisis antar kasus, hal yang harus dilakukan adalah menganalisa tiap-tiap responden secara bersamaan dengan mencari perbedaan yang ada antara responden yang satu dengan responden yang lainnya (Poerwandari, 2001). Namun demikian, perbedaan yang muncul *antara para* responden yang diteliti tetap *terkait dan berdasar pada landasan teori* yang telah dibahas pada bab II serta telah dianalisis pada analisis intra kasus sebelumnya.

4.3.1. Stres Pilot yang Berasal dari Pekerjaan

Tidak banyak perbedaan yang terlihat dari ketiga responden ketika menggambarkan faktor-faktor yang dapat menyebabkan stres. LD dan H sama-sama menggambarkan bahwa kegiatan rutin pemeriksaan medis yang dilakukan oleh perusahaan kepada pilot merupakan salah satu faktor penyebab stres, namun demikian, BP tidak menyebutkan pemeriksaan medis menjadi salah satu penyebab stres pada dirinya. BP lebih melihat bahwa teknologi canggih yang menuntut pilot untuk selalu *up-to-date* justru yang menjadi salah satu faktor penyebab stres bagi dirinya.

Tiga faktor penting berupa *pressure*, *strain* dan *force*, yang dapat mempengaruhi stres pada pilot, seperti yang dikemukakan oleh Thomas (1989) cukup tergambar oleh ketiga responden di dalam penelitian ini. Ketiga responden melihat tuntutan pekerjaan pilot yang datang dari perusahaan sebagai tampilan profesionalismenya merupakan sebuah tekanan yang besar bagi ketiga responden. Tuntutan-tuntutan yang dirasakan sebagai sesuatu yang menekan adalah tuntutan untuk menjaga kesehatan sebaik-baiknya, tuntutan untuk selalu *up-to-date* dengan kecanggihan teknologi baru pada pesawat serta pelajaran-pelajaran yang didapat, serta tuntutan untuk menampilkan profesionalisme ketika mengalami situasi darurat.

Dalam menghadapi situasi darurat, Thomas (1989) mengemukakan bahwa tekanan timbul ketika pilot harus mengambil keputusan terbaik dengan secepatnya. Tekanan secara fisik terjadi ketika pesawat terbang tidak dalam posisi normal atau stabil (menukik ke atas atau ke bawah), sementara itu tekanan lain yang juga dirasakan merupakan tekanan dari waktu yang sangat sempit (*time pressure*) untuk mengambil keputusan terbaik.

Strain dan *force* juga dirasakan oleh ketiga responden ketika mengalami situasi darurat. *Strain* dan *force* merupakan 2 komponen yang memiliki kaitan cukup erat sehingga sulit untuk menjabarkan sebuah situasi yang dapat memisahkan keduanya. Kedua komponen ini tergambar kepada ketiga responden ketika mengalami situasi darurat.

LD merasakan *strain* dan *force* ketika mengalami kebakaran mesin pesawat dan LD harus mengevakuasi seluruh penumpangnya termasuk 35 anak kecil. Sementara itu, ketegangan juga dialami oleh BP ketika mengalami cuaca buruk dan harus melakukan pendaratan di bandara *cadangan* dengan persediaan bahan bakar yang sangat tipis. Sementara itu, pada H terjadi ketika ia diharuskan bertugas bersama anggota *aircrew* yang masih belum berpengalaman serta ketika menemui penumpang yang sakit atau meninggal dunia saat pesawat masih berada di udara.

Thomas (1989) menjabarkan bahwa *force* mengarah kepada kekuatan yang dirasakan di dalam diri pilot seperti perasaan marah, ketakutan, dan lain sebagainya. Di dalam penelitian ini, para responden kurang dapat menjabarkan secara lebih jelas dan mendetil mengenai perasaan-perasaan yang dialami oleh mereka. Hal ini dapat disebabkan karena pilot terbiasa untuk tidak memfokuskan kepada perasaan yang mereka rasakan pada saat mendapati keadaan darurat atau situasi yang menyebabkan stres karena tuntutan pilot untuk dapat mengedepankan logika dalam menyelesaikan masalah yang ada. Namun di dalam hasil wawancara, perasaan-perasaan ketiga responden seperti ketakutan dan panik dibahas setelah situasi yang mengancam telah berhasil diatasi. Hal ini juga dapat disebabkan oleh situasi ketiga responden yang mengenal penulis cukup lama sebagai salah satu anak dari kolega mereka.

Berikut merupakan rangkuman stres pilot yang diungkapkan oleh ketiga responden berdasarkan teori *pilot stress* oleh Thomas (1989):

Tabel 10: Stres Pilot yang Berasal dari Pekerjaan Menurut Ketiga Responden

Komponen <i>Pilot Stress</i>	LD	H	BP
Pressure	LD mengalami tekanan dari tuntutan-tuntutan yang datang dari pekerjaannya seperti misalnya harus selalu menjaga kesehatan dan tetap <i>up-to-date</i> dengan pelajaran-pelajaran penerbangan.	H merasakan tekanan ketika berhadapan dengan situasi darurat yang mengharuskannya mengambil keputusan yang akurat dalam waktu yang singkat. Tekanan juga dirasakan H terhadap tuntutan-tuntutan lainnya yang datang bersama pekerjaannya sebagai pilot misalnya mempertahankan kesehatan dan menjaga profesionalisme.	Tekanan dirasakan oleh BP dari pekerjaan pilot yang selalu dihadapkan dengan kecanggihan teknologi sehingga pilot dituntut untuk menguasai teknologi secara <i>up-to-date</i> .
Strain & Force	Ketegangan dirasakan oleh LD ketika sedang menghadapi penerbangan dengan cuaca yang kurang kondusif. Cuaca buruk menjadi salah satu penyebab ketegangan LD dalam menerbangkan pesawat karena hal tersebut merupakan situasi yang cukup menantang baginya. LD merasakan adanya perasaan dikejar-kejar oleh waktu apabila sedang mendapati penundaan jadwal penerbangan ke suatu tujuan dan dapat mengakibatkan LD menghadapi kondisi cuaca yang buruk akibat penundaan tersebut.	H merasakan stres ketika menemui penumpang yang sakit atau meninggal di pesawat terbang yang sedang dibawanya. Stres tersebut dapat dikategorikan sebagai ketegangan (<i>strain</i>) dan perasaan cemas (<i>force</i>) yang berasal dari dalam dirinya. Perasaan cemas (<i>force</i>) juga dialami oleh H ketika ia dipasangkan dengan anggota <i>aircrew</i> yang jam terbangnya masih minim.	<i>Strain</i> dan <i>force</i> dirasakan oleh BP ketika mengalami kondisi pendaratan darurat dengan bahan bakar yang sangat minim dan kondisi cuaca buruk.

4.3.2. Stres Pilot yang Tinggal Berjauhan dari Keluarga

Pada penelitian ini, penulis memfokuskan kepada tiga dari lima fungsi keluarga menurut Berns (1997) yaitu *socialization/education*, *economic support* dan *emotional support*. Dengan melihat fungsi-fungsi keluarga pada masing-masing responden, dapat tergambar hambatan-hambatan apa saja yang dialami oleh mereka ketika mereka tinggal berjauhan dari keluarganya. Dari hasil wawancara penelitian, ketiga responden mengungkapkan hambatan dalam fungsi keluarga yang dapat menyebabkan stres pilot yang tinggal berjauhan dari keluarga sebagai berikut:

Tabel 11: Stres Ketiga Responden Tinggal Berjauhan dari Keluarga

Hambatan	Pengalaman LD	Pengalaman H	Pengalaman BP
<i>Socialization Education.</i>	Hambatan berkomunikasi dengan anggota keluarganya dan jarang bertemu dengan keluarga.	Memiliki waktu yang terbatas untuk menemui keluarga.	Komunikasi antara BP dengan anggota keluarga tertunda.
<i>Economic support.</i>	Hambatan dalam hal pengasuhan anak-anaknya.	Pengasuhan anak diserahkan kepada istri.	Tanggung jawab pengasuhan diberikan kepada istri.
<i>Emotional support.</i>	Perasaan bosan dan hambatan untuk berbagi.	H merasakan kangen ketika berada jauh dari keluarga.	Merasa sendirian dan <i>missed home</i> ketika sedang tidak bertugas.

Para responden yang memiliki pekerjaan sebagai pilot di perusahaan penerbangan asing, diharuskan untuk menetap di negara pangkalan perusahaan tersebut. Dua dari responden saat ini berdomisili di negara Taiwan dan seorang responden berdomisili di negara Singapura. Sementara itu, keluarga ketiga responden menetap di Jakarta. Kondisi tersebut, tentunya membuat fungsi keluarga yang dikemukakan oleh Berns (1997) menjadi terhambat atau tidak dapat dilaksanakan.

Ketiga responden memiliki pandangan yang berbeda-beda mengenai stres pilot yang tinggal berjauhan dengan keluarga. Pada LD, terlihat bahwa kehidupan di luar negeri tanpa didampingi oleh keluarga merupakan hal yang membosankan

karena selain bekerja, LD juga harus melakukan pekerjaan rumah tangganya sendiri. Selain itu, intensitas komunikasi yang menurun juga menjadi salah satu faktor stres yang dirasakan olehnya ketika tinggal berjauhan dengan keluarga.

4.3.3. Metode *Coping* Ketiga Responden

Penulis telah menjelaskan bahwa menurut Fieldman (1990) terdapat beberapa cara untuk mengatasi stres yaitu *emotion-focused coping*, *problem-focused coping* dan *seeking social support*. Cara-cara umum tersebut merupakan penjabaran secara lebih rinci seperti metode *coping* yang dikemukakan oleh Fieldman. Berikut merupakan rangkuman cara-cara penyelesaian masalah menurut ketiga responden.

Problem-focused Coping

- *Planful problem-solving*

Ketiga responden menggunakan cara ini dalam menghadapi stres yang disebabkan oleh masalah yang terjadi ketika sedang bertugas. LD biasanya menggunakan cara ini ketika akan menghadapi cuaca buruk di dalam penerbangannya. Dengan menganalisa situasi, LD mencari solusinya dan melakukan tindakan langsung untuk mengoreksi masalah yang dihadapi. H juga menggunakan cara ini dalam menghadapi situasi darurat dimana ia harus mengambil keputusan akurat dalam waktu yang sangat singkat. Sebelum mengambil keputusan, H selalu mengidentifikasi masalah serta mengumpulkan informasi sebanyak-banyaknya sehingga ia tidak mengambil keputusan yang salah (keputusan yang dibuat secara terburu-buru). Sementara itu, BP menggunakan cara ini hampir untuk setiap permasalahan yang ia temui di pekerjaan termasuk keadaan darurat, cuaca buruk, dan menghadapi permasalahan yang berkaitan dengan faktor manusia (penumpang yang bertindak di luar aturan keselamatan penerbangan). BP selalu mencoba untuk mengidentifikasi masalah dengan spesifik untuk dapat melakukan tindakan yang paling sesuai dalam mengatasi masalah tersebut.

- *Confrontive coping*

Ketiga responden tidak terlihat menggunakan cara *confrontive coping* sebagai salah satu cara yang dilakukan dalam mengatasi masalah yang dapat menimbulkan stres. Hal ini mungkin dapat disebabkan karena *confrontive coping* sering melibatkan rasa marah atau memiliki resiko. Menurut ketiga responden, pekerjaan pilot lebih mengedepankan pemikiran logis dan memerlukan individu untuk mengatur perasaannya, serta menghindari tindakan-tindakan yang beresiko ketika menghadapi permasalahan yang dapat menimbulkan stres. Berdasarkan alasan tersebut, *confrontive coping* jarang digunakan pilot sebagai cara penyelesaian masalah.

Emotion-focused Coping

- *Seeking social support*

Ketiga responden memiliki persamaan dalam menggunakan dukungan sosial sebagai salah satu cara untuk mengatasi masalah yang dapat menimbulkan stres. Ketiganya memiliki perkumpulan yang dianggap dapat mengurangi beban, menjadikan perkumpulan tersebut sebuah keluarga, dan tempat untuk berkeluh-kesah. Hal ini memperlihatkan bahwa ketiga responden menggunakan lingkungan sosial untuk mendapatkan dukungan emosional.

- *Distancing*

Dari ketiga responden, hanya LD yang terlihat menggunakan cara *distancing* sebagai salah satu cara *coping*. Hal ini dilakukan ketika LD merasa bosan dengan situasi yang rutin, kemudian ia akan mencari udara segar yang biasanya dilakukan seorang diri. Cara ini dianggap LD sebagai salah satu cara yang cukup efektif dalam mengatasi kebosanannya menghadapi kerutinitasan.

- *Escape-avoidance*

Ketiga responden tidak terlihat menggunakan *escape-avoidance* sebagai salah satu cara *coping*.

- *Self-control*

H dan BP menggunakan *self-control coping* untuk menghadapi situasi yang dapat menyebabkan stres seperti H mengontrol gaya hidupnya menjadi lebih sehat sebelum melakukan pemeriksaan medis, sementara BP lebih

berpegangan kepada SOP ketika menyelesaikan masalah yang ada agar tindakan-tindakannya sesuai dengan peraturan penerbangan yang berlaku.

- *Accepting responsibilities*

Ketiga responden terlihat menghargai peran mereka sebagai pilot yang dituntut untuk memenuhi *standard* perusahaan di tempat mereka bekerja dan sebagai kepala rumah tangga yang juga dituntut untuk memimpin dan memfasilitasi keluarga dengan berbagai macam bentuk *securities* (keamanan). Dengan mengetahui dan menghargai peran mereka masing-masing, mereka mencoba untuk menggunakan cara ini sebagai salah satu cara *coping* dalam menghadapi stres dan disebabkan oleh masalah-masalah berkaitan dengan peran mereka.

- *Positif reappraisal*

Cara ini terlihat pada ketiga responden. LD dan BP sama-sama berusaha untuk membentuk makna positif dari situasi dalam hal *pengembangan diri*. Pada LD, cara ini digunakan untuk mengatasi tuntutan perannya sebagai pekerja di perusahaan penerbangan asing yang memiliki *standard* yang cukup tinggi. LD mencari *filosofi* perusahaan dan memandang positif hal tersebut untuk memberikan penilaian kembali yang lebih positif. BP juga menggunakan cara ini dan lebih mengarah pada sikap religius dalam menghadapi situasi-situasi yang menimbulkan stres dan menurutnya tidak dapat dirubah. Sementara itu, H memiliki filosofi untuk tidak mengharapkan apapun dan menjalankan situasi apa adanya.

Tabel 12: Teknik Coping yang Digunakan Oleh Ketiga Responden

Coping		Pengalaman LD	Pengalaman H	Pengalaman BP
Problem Focused	<i>Planful problem solving</i>	LD membaca hal-hal apa saja yang harus diterapkan ketika terbang di dalam keadaan cuaca buruk. LD berkomunikasi bersama anggota keluarga dalam mencari solusi.	H mengidentifikasi masalah dan mengumpulkan data serta informasi yang dibutuhkan sebelum mengambil satu keputusan yang tepat dalam waktu yang singkat.	BP menggunakan cara ini ketika menghadapi stres di pekerjaannya. BP mengidentifikasi masalahnya dengan jelas sehingga dapat mengambil tindakan yang tepat untuk mengatasi masalah tersebut.
	<i>Self-control</i>	LD tidak menggunakan <i>self-control coping</i> .	H mempersiapkan diri dengan menjaga kesehatan dari sebulan sebelum pemeriksaan untuk menekan tingkat stres yang dirasakan ketika menjalankan pemeriksaan tersebut.	Menguasai SOP.
Emotion Focused	<i>Distancing</i>	LD berjalan-jalan sendirian untuk mencari ketenangan dan <i>refreshing</i> .	H tidak menggunakan <i>distancing coping</i> .	BP tidak menggunakan <i>distancing coping</i> .
	<i>Accepting responsibilities</i>	LD menggunakan cara <i>accepting-responsibilities</i> ketika menemui masalah di dalam rumah tangganya. Berpikir positif terhadap tujuan perusahaan.	H menerimanya sebagai pilot dan kepala rumah tangga.	Menerima peran sebagai pilot serta tanggung jawabnya.
Social Support	<i>Positif reappraisal</i>		Tidak berharap terlalu banyak.	Pasrah. Pikiran positif.
	<i>Seeking social support</i>	LD menemui tenaga profesional untuk dapat mendapatkan lebih banyak informasi mengenai potensi masalah.	H menyenangi kegiatan berkumpul bersama dengan teman-teman penerbang Indonesia lainnya dan hal tersebut dirasukannya meringankan beban ketika tinggal jauh dari keluarga.	BP mencari dukungan sosial dalam mengatasi perasaan rindunya terhadap keluarga dan rumah kepada teman-teman pilot Indonesia lainnya.

BAB 5

KESIMPULAN, DISKUSI DAN SARAN

Dalam bab ini akan dibahas mengenai kesimpulan atas hasil yang telah ditemukan serta diskusi dan saran-saran yang akan diberikan oleh penulis dalam segi praktis maupun teoritis.

5.1. Kesimpulan

Dari data yang didapat melalui penelitian ini, dapat *disimpulkan bahwa* para pilot Indonesia yang bekerja di perusahaan penerbangan asing memiliki beberapa ciri umum yaitu mereka memandang keluarganya sebagai suatu unit yang berfungsi sebagai *socialization/education, economic support* dan *emotional support*. Namun demikian, para pilot ini hidup berjauhan dari keluarga dan memiliki waktu yang terbatas untuk bertemu dengan keluarganya, sehingga mengalami hambatan dalam melakukan fungsi-fungsi keluarga tersebut. Dari hasil penelitian dapat dilihat bahwa ketiga responden memiliki hambatan dalam melaksanakan 3 fungsi keluarga yaitu:

1. *Socialization/Education*: pilot memiliki keterbatasan waktu untuk bersosialisasi dengan anggota keluarga karena harus tinggal berjauhan, sehingga kesempatan untuk berkomunikasi tatap muka menjadi berkurang. Selain itu, peran ayah di dalam keluarga juga terhambat dalam hal memberikan pendidikan kepada anak-anaknya karena frekuensi waktu bertemu yang amat minim serta lambatnya penyampaian informasi kepada pilot (kurang *up-to-date* mengenai hal-hal yang baru terjadi di keluarga).
2. *Economic support*: Pada aspek dukungan ekonomi, pilot tidak hanya dituntut untuk memberikan nafkah kepada keluarganya untuk memenuhi kebutuhan hidup, namun termasuk juga didalamnya pilot (yang juga berperan sebagai ayah di dalam keluarga) diharapkan untuk dapat memberikan asuhan kepada anak-anaknya.

Emotional support: Bagi pilot, keluarga adalah tempat untuk menghilangkan perasaan kesepian, tempat berbagi suka maupun duka.

Keluarga juga merupakan orang-orang yang memotivasi pilot dalam melakukan pekerjaannya. Dengan tinggal berjauhan dari keluarga, dukungan emosional yang pilot dapatkan juga mengalami hambatan seperti misalnya pilot harus menunggu waktu libur untuk dapat bertemu keluarga sehingga baru dapat berbagi cerita atau mendapatkan dukungan emosional dalam bentuk lain.

Hambatan-hambatan tersebut kemudian menjadi penyebab stres yang dapat dikategorikan sebagai stres yang berasal dari keluarga (faktor keluarga). Selain faktor-faktor yang telah disebutkan di atas, para pilot juga menggambarkan faktor-faktor penyebab stres yang berasal dari pekerjaannya sebagai pilot. Faktor-faktor tersebut antara lain:

1. *Pressure*: tekanan-tekanan dirasakan oleh pilot sebagai salah satu faktor penyebab stres apabila mereka sedang menghadapi penerbangan dengan kondisi cuaca yang kurang mendukung dimana dalam kondisi demikian pilot dituntut untuk menggunakan kemampuannya dalam mengambil langkah-langkah yang terbaik agar dapat mengatasi kondisi cuaca tersebut; memenuhi tuntutan *standard* kerja perusahaan asing (dengan tujuan untuk bersaing terhadap perusahaan penerbangan lainnya); serta tuntutan untuk selalu mengetahui informasi teknologi terkini karena seluruh sistem penerbangan saat ini menggunakan komputer serta alat teknologi yang canggih.
2. *Strain* dan *force*: *strain* dan *force* ditemui ketika pilot harus menghadapi situasi darurat, terutama situasi-situasi yang membahayakan keselamatan penumpang beserta semua *crew* yang bertugas. Hal ini dirasakan karena *Pilot In Command* merupakan orang yang paling bertanggung jawab atas keselamatan seluruh penumpang pesawat. Situasi darurat dapat berupa kerusakan pesawat (ketika sedang berada di udara ataupun darat) atau keadaan apapun yang mengharuskan pesawat terbang beroperasi di luar keadaan normal. Di dalam penelitian ini ketiga responden kurang dapat menjabarkan secara detil mengenai perasaan yang mereka alami. Hal tersebut mungkin disebabkan oleh tuntutan pekerjaan pilot yang harus

mengedepankan pemikiran logis ketika menemui permasalahan daripada memikirkan tentang perasaan yang dirasakan. Sehingga, ketika pilot diminta untuk menggambarkan secara lebih jelas mengenai perasaan, mereka memiliki hambatan atau kesulitan untuk melakukan hal itu. Selain itu, situasi yang dihadapi antara penulis dan ketiga responden mungkin juga merupakan suatu penyebab yang cukup mempengaruhi sikap ketiga responden yang tertutup mengenai perasaan mereka.

Ketiga faktor di atas merupakan komponen-komponen penyebab stres pada pilot yang bekerja secara bersinergi dan saling mendukung, sehingga cukup sulit untuk memisahkan ketiganya ketika menghadapi suatu situasi yang dapat menyebabkan stres.

Di dalam hasil penelitian, terlihat bahwa ketiga pilot memiliki cara-cara *coping* yang berbeda. Namun demikian, teknik *coping* yang mereka gunakan sebagai penyelesaian masalah adalah serupa yaitu:

1. *Emotion-focused coping*: Berpikiran positif, bersikap pasrah, dan meningkatkan kepercayaan terhadap Tuhan adalah cara-cara *coping* yang digunakan oleh pilot yang lebih memfokuskan kepada pengelolaan emosi di dalam diri pilot ketika menghadapi faktor-faktor penyebab stres. Cara *coping* seperti ini biasanya digunakan untuk pemecahan masalah yang berkaitan dengan faktor keluarga.
2. *Problem-focused coping*: cara *coping* dengan memfokuskan kepada inti permasalahan yang dihadapi, lebih sering dilakukan pilot ketika menemukan masalah di dalam pekerjaan yang bersifat teknis. Di dalam menghadapi situasi darurat yang dapat membahayakan keselamatan, kondisi cuaca yang kurang mendukung, dan masalah terhadap pesawat terbang ketika sedang berada di udara biasanya diselesaikan dengan cara mengidentifikasi inti permasalahan yang ada, dan mencari solusi yang paling tepat untuk menyelesaikan masalah tersebut.
3. *Socialization*: Bersosialisasi dengan sesama pilot Indonesia dilakukan oleh pilot Indonesia yang tinggal di luar negeri untuk dapat mengurangi

perasaan kangen terhadap rumah, melakukan *sharing* dan mendapatkan dukungan sosial.

Dari hasil-hasil di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa faktor-faktor yang menjadi penyebab stres pada pilot yang bekerja di perusahaan penerbangan asing dan tinggal berjauhan dari keluarga adalah sebagai berikut:

Faktor keluarga:

1. Komunikasi berkurang, terhambat dan tertunda (terutama untuk mendapat berita-berita mengenai keluarga).
2. Waktu untuk bersama keluarga dan bertemu keluarga menjadi lebih terbatas serta menjadi kurang fleksibel.
3. Mengerjakan pekerjaan rumah tangga sendiri (seperti memasak, membersihkan tempat tidur, mencuci baju) karena tinggal sendirian.
4. Perasaan bosan terhadap rutinitas karena tidak banyak kegiatan yang dapat dilakukan.
5. Perasaan kangen.

Faktor pekerjaan:

1. Kondisi cuaca yang tidak bisa diramalkan terlebih apabila mendapatkan cuaca yang buruk.
2. Harus selalu *up-to-date* dalam teknologi canggih yang digunakan di dalam program-program pesawat terbang.
3. Menjaga profesionalisme di mata konsumen dan menjaga nama baik perusahaan.
4. Situasi darurat yang membutuhkan pilot untuk mengambil keputusan yang akurat dalam waktu singkat.
5. Mempersiapkan diri untuk menjalani pemeriksaan medis yang rutin dilakukan untuk dapat tetap memiliki ijin terbang.
6. Tanggung jawab besar yang diemban oleh peran *Pilot In Command*.

Sementara itu, cara-cara yang dilakukan oleh pilot Indonesia yang bekerja di perusahaan penerbangan asing dalam menghadapi faktor-faktor penyebab stres antara lain adalah:

Emotion-focused

1. Tidak mengharapkan apapun (pasrah).
2. Mengendalikan perasaan agar menghindari kekecewaan.
3. Berpikiran positif terhadap apapun yang sedang dihadapi.
4. Meningkatkan kepercayaan kepada Tuhan untuk memberikan ketenangan bathin.
5. Melakukan kegiatan yang disukai (hobi) agar mendapatkan penyegaran.

Problem-focused

1. Menemui tenaga profesional yang dapat membantu untuk memperluas informasi mengenai cara-cara menghindari ataupun menyelesaikan masalah yang dapat menjadi faktor penyebab stres.
2. Belajar mengenai hal-hal baru (teknologi dan komputer) dan mencari informasi yang lengkap.
3. Mempersiapkan diri sendiri secara matang untuk menghadapi hal-hal yang mungkin menyebabkan stres.
4. Mengasah kemampuan mengorganisasi sehingga dapat membagi tanggung jawab kepada orang lain.
5. Mencari informasi selengkapnya untuk mengatasi masalah yang memerlukan pengambilan keputusan akurat.
6. Identifikasi masalah yang membuat stres sehingga dapat mencari penyelesaian yang paling sesuai dengan permasalahan yang ada.
7. Menguasai *Standard Operating Procedure (SOP)*.

Social support

Membuat perkumpulan teman-teman menjadi pengganti keluarga, teman berbagi dan bersosialisasi sehingga dapat mengurangi perasaan *missed home*.

Pilot Stress Inventory

Sebagai informasi pendukung, hasil dari pengisian kuesioner *Pilot Stress Inventory* milik Thomas (1989) adalah faktor *personality* merupakan faktor yang

memiliki kontribusi terbesar bagi LD dan BP, sementara faktor *physiological* merupakan faktor yang menjadi faktor terbesar bagi H. Faktor *personality* BP lebih mengarah kepada ciri kepribadian pilot *emotionally avoidant*, sementara itu pada LD terlihat ciri kepribadian *self-sufficient*. Pada H, faktor *physiological* terlihat dari keluhan-keluhannya mengenai pemeriksaan medis serta jam terbang yang harus *crossing timezone* sehingga menyebabkan *jetlag*.

5.2. Diskusi

Penelitian ini dilakukan untuk melihat gambaran stres dan *coping* pada pilot yang bekerja di perusahaan penerbangan asing dan tinggal berjauhan dari keluarga. Hasil penelitian menemukan bahwa terdapat beberapa persamaan di dalam faktor-faktor penyebab stres serta cara-cara yang digunakan oleh pilot ketika menghadapi stresor. Seperti yang telah dijelaskan oleh Thomas (1989) bahwa pilot stres terdiri dari komponen *pressure*, *strain* dan *force*, dimana komponen tersebut tergambar oleh pengalaman ketiga responden penelitian, sehingga hasil dari penelitian ini mendukung teori yang dikemukakan oleh Thomas mengenai stres pilot.

Variabel lain yang dilihat di penelitian ini adalah pilot yang tinggal berjauhan dari keluarga, yaitu istri dan anak-anaknya. Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat gambaran stres yang dialami oleh pilot ketika ia harus menjalani kehidupan sehari-harinya ketika sedang tidak bekerja tanpa didampingi oleh keberadaan keluarganya. Di dalam penelitian ini, faktor-faktor penyebab stres yang berkaitan dengan keluarga merupakan akibat dari terhambatnya fungsi-fungsi keluarga yang dijabarkan oleh Berns (1997). Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya hambatan dan kesulitan dalam melaksanakan fungsi-fungsi keluarga (terutama di dalam kategori *socialization/education*, *economic support* dan *emotional support*), menjadi hal-hal yang dapat menimbulkan stres ketika tinggal berjauhan dari keluarga.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa ketiga responden mengalami hambatan-hambatan yang dijelaskan di dalam teori Berns (1997). Ketiga responden mengalami hambatan di ketiga fungsi keluarga dengan penjabaran yang cukup serupa seperti hambatan dalam berkomunikasi dan bertemu dengan keluarga, hambatan dalam mengasuh anak-anaknya karena berada di luar negeri

untuk jangka waktu yang cukup panjang sehingga tanggung jawab pengasuhan anak-anak diberikan sepenuhnya terhadap istri, serta hambatan dalam mendapatkan *emotional support* dari keluarga sehingga responden merasa sendirian, merasa bosan dan ingin pulang.

Dari hasil wawancara bersama ketiga responden, penulis menilai bahwa mereka kurang dapat menggambarkan secara jelas mengenai perasaan dan stres yang dialami ketika tinggal berjauhan dengan keluarga. Responden H memiliki kesulitan untuk menjawab ketika ditanyakan mengenai perasaannya dan penulis harus memberikan contoh-contoh perasaan yang diungkapkan dari responden lain sebelum H untuk mendapatkan jawaban dari H. H cukup tertutup apabila membahas mengenai perasaannya terhadap situasi ini. Namun demikian, H menyatakan bahwa ia sebenarnya juga merasakan perasaan kangen dan ingin bertemu dengan keluarga. H juga menjabarkan tentang kondisinya yang menyerahkan pengasuhan anak-anaknya kepada istri karena keterbatasannya untuk selalu pulang ke rumah. Hal tersebut dapat dilihat sebagai hambatan yang dialami H.

Responden BP mengungkapkan bahwa tinggal berjauhan dengan keluarga tidak menjadi masalah yang dapat menimbulkan stres bagi dirinya. BP berpandangan bahwa sejak ia berprofesi sebagai seorang pilot, ia mengerti akan konsekuensi yang akan diterimanya dan salah satunya adalah harus meninggalkan keluarga dan ia telah mempersiapkan diri untuk hal tersebut. BP juga berpendapat bahwa perasaan-perasaan tertentu pasti akan muncul, namun sebagai pilot ia dituntut untuk mengedepankan logika ketika menghadapi situasi-situasi yang mungkin dapat menimbulkan stres, sehingga tinggal berjauhan dengan keluarga tidak dibiarkan BP menjadi salah satu faktor penyebab stres pada dirinya. Namun demikian, BP menyadari bahwa terdapat hambatan-hambatan dalam melaksanakan fungsi-fungsi tertentu seperti misalnya dalam pengasuhan anak-anaknya, memberikan pendidikan sebagai kepala rumah tangga dan figur ayah, merasa rindu dan sendirian, serta komunikasi yang tertunda.

Hasil dari PSI ketiga responden menunjukkan bahwa faktor *personality* dan *physiological* merupakan faktor yang memiliki kontribusi terbesar pada stres yang mereka rasakan. Penulis menggunakan PSI sebagai informasi tambahan di

dalam penelitian ini karena Thomas (1989) tidak menguraikan mengenai *validity* dan *reliability pilot stress inventory* yang ia kembangkan, sehingga perlu diteliti lebih lanjut mengenai kedua hal tersebut. Hal ini dapat dilakukan dengan menggunakan PSI sebagai alat ukur di dalam penelitian yang bersifat kuantitatif, sehingga hasilnya dapat diketahui apakah PSI merupakan alat ukur yang *valid* dan *reliable* dalam mengukur kontribusi terbesar stres yang dirasakan oleh pilot.

Sementara itu untuk menghadapi stresor terdapat 3 cara seperti yang dikemukakan oleh Feldman (1990). Dari hasil penelitian ini, cara-cara menghadapi masalah yang dilakukan oleh ketiga responden termasuk di dalam ketiga kategori *coping* yaitu *emotion-focused coping*, *problem-focused coping* dan *socialization*.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa ketiga responden menggunakan cara *coping planful problem solving* untuk mengatasi kebanyakan masalah di dalam pekerjaan mereka yang mungkin menimbulkan stres. Cara tersebut termasuk di dalam *problem-focused coping*. Ketiga responden terlihat tidak menggunakan *confrontive coping*. Hal ini dikarenakan *confrontive coping* lebih melibatkan perasaan (biasanya marah) untuk menyelesaikan masalah, sehingga cukup bertentangan dengan tuntutan pilot yang harus mengutamakan pemikiran logis dalam menyelesaikan masalah. Dari ketiga responden hanya LD yang menggunakan cara *coping distancing* dengan berjalan-jalan sendirian ke toko buku atau duduk-duduk di daerah kota sebagai *refreshing*. Dalam hal ini, penulis merasa bahwa *coping distancing* pada LD lebih mengarah kepada kegemarannya terhadap kegiatan yang dilakukan untuk *refreshing*. Berkaitan dengan hal tersebut, terdapat kemungkinan BP dan H melakukan *distancing* dengan cara mengerjakan kegiatan yang menjadi hobinya masing-masing seperti bermain komputer dan elektronik pada BP dan berolah raga pada H.

Teknik *coping* lainnya yang tidak digunakan oleh ketiga responden adalah *escape-avoidance*. Hal ini dapat terjadi karena pada pekerjaannya pilot tidak direkomendasikan untuk lari dari masalah sebagai salah satu cara penyelesaiannya, sehingga cara ini bukan merupakan cara yang umum dalam menyelesaikan masalah pada pilot.

Pada penelitian ini, dari hasil wawancara ketiga responden penulis memperhatikan bahwa terdapat kecenderungan responden untuk tidak terlalu menganggap penting mengenai apa yang mereka rasakan ketika menghadapi suatu permasalahan yang dapat menyebabkan stres. Penulis memberikan kesan bahwa hal tersebut dapat disebabkan oleh tuntutan profesi sebagai pilot yang diharuskan untuk mengedepankan pemikiran yang logis dalam menyelesaikan masalah sehingga para pilot cenderung untuk mengesampingkan perasaan yang mereka rasakan. Karena jam terbang pilot (terutama yang bekerja di luar negeri) cukup panjang akibat dari waktu perjalanan dari negara yang satu menuju negara yang dituju cukup lama, kebiasaan untuk berpikir logis dan tidak mengutamakan perasaan terbawa ke dalam kehidupan sehari-hari. Seperti yang telah dijabarkan sebelumnya, hal ini dapat terlihat ketika responden diminta untuk menggambarkan perasaan dan stres mereka saat tinggal berjauhan dari keluarga. Penulis menilai bahwa ketiga responden tampak kesulitan untuk memberikan gambaran perasaan mereka dan stres yang mereka rasakan karena mereka terfokus kepada cara-cara untuk mengatasi situasi tersebut yang mungkin dinilai kurang nyaman. Penulis juga menilai bahwa hal ini dapat disebabkan oleh peran gender (laki-laki) di dalam lingkungan sosial yang menggambarkan bahwa menceritakan permasalahan pribadi terutama hal-hal yang berkaitan dengan keluarga merupakan suatu hal yang dapat dilihat sebagai kelemahan.

Pada penelitian ini, dua responden berasal dari penerbangan yang sama yaitu perusahaan penerbangan yang berpangkalan di Taiwan, sementara itu satu responden (BP) berasal dari perusahaan penerbangan Singapura. Namun demikian, BP pernah bekerja pada perusahaan penerbangan di Taiwan bersama kedua responden lainnya selama tujuh tahun sebelum pindah ke Singapura. Hal ini dapat menyebabkan hasil penelitian memiliki kesamaan terutama dalam teknik *coping seeking social support*.

Disamping hasil penelitian yang sebagian besar mendukung penelitian-penelitian yang telah dibahas pada bab II, penelitian ini tentunya tidak terlepas dari keterbatasan-keterbatasan baik dari segi penulisan maupun metodologis. Di dalam menanggapi keterbatasan-keterbatasan yang terdapat dalam penelitian ini, penulis akan memberikan beberapa saran metodologis yang dapat berguna untuk

penelitian selanjutnya dan juga saran praktis agar penelitian ini dapat berguna untuk masyarakat luas.

5.3. Saran

5.3.1. Saran Metodologis

Berikut ini merupakan beberapa saran metodologis yang mungkin berguna untuk penelitian-penelitian di masa mendatang agar penelitian ini dapat lebih dikembangkan lagi dan lebih memiliki kegunaan.

1. Untuk melanjutkan penelitian ini secara lebih jauh lagi alangkah baiknya jika penelitian di masa mendatang dapat memperbanyak jumlah responden Hal ini dimaksudkan agar peneliti dapat melihat gambaran stres dan *coping* pada pilot yang bekerja di perusahaan penerbangan asing dan bertempat tinggal jauh dari keluarga secara lebih mendalam dan variatif.
2. Selain itu, sangat dianjurkan untuk melakukan penelitian *selanjutnya* dengan memberikan *Pilot Stress Inventory* sebelum peneliti melakukan wawancara mendalam. Sehingga, wawancara dapat lebih terfokus atas dasar hasil yang didapat dari PSI responden, yaitu faktor yang menjadi kontributor terbesar stres yang dirasakan oleh responden.
3. Untuk memperkuat penelitian dengan topik ini, maka akan lebih baik apabila memperluas area penelitian berikutnya dengan menambahkan wawancara terhadap para istri dan anak-anak dari pilot-pilot tersebut sebagai tambahan informasi serta *crosscheck* data, serta memperluas dimensi penelitian dan melihat hal-hal lain yang berkaitan dengan pekerjaan pilot di perusahaan penerbangan asing seperti kepuasan perkawinan, kepribadian pilot, pengaruhnya terhadap perkembangan anak, dan lain-lainnya.
4. Di dalam penelitian ini ketiga responden pernah bekerja di satu perusahaan penerbangan asing yang sama, sehingga fasilitas dan kondisi perusahaan yang dirasakan kurang lebih hampir sama. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan untuk dapat mengembangkan variasi karakteristik responden seperti meneliti responden dari perusahaan penerbangan asing yang

berbeda, sehingga dapat melihat persamaan dan perbedaan yang mungkin muncul dari perbedaan perusahaan penerbangan asing.

5.3.2. Saran Praktis

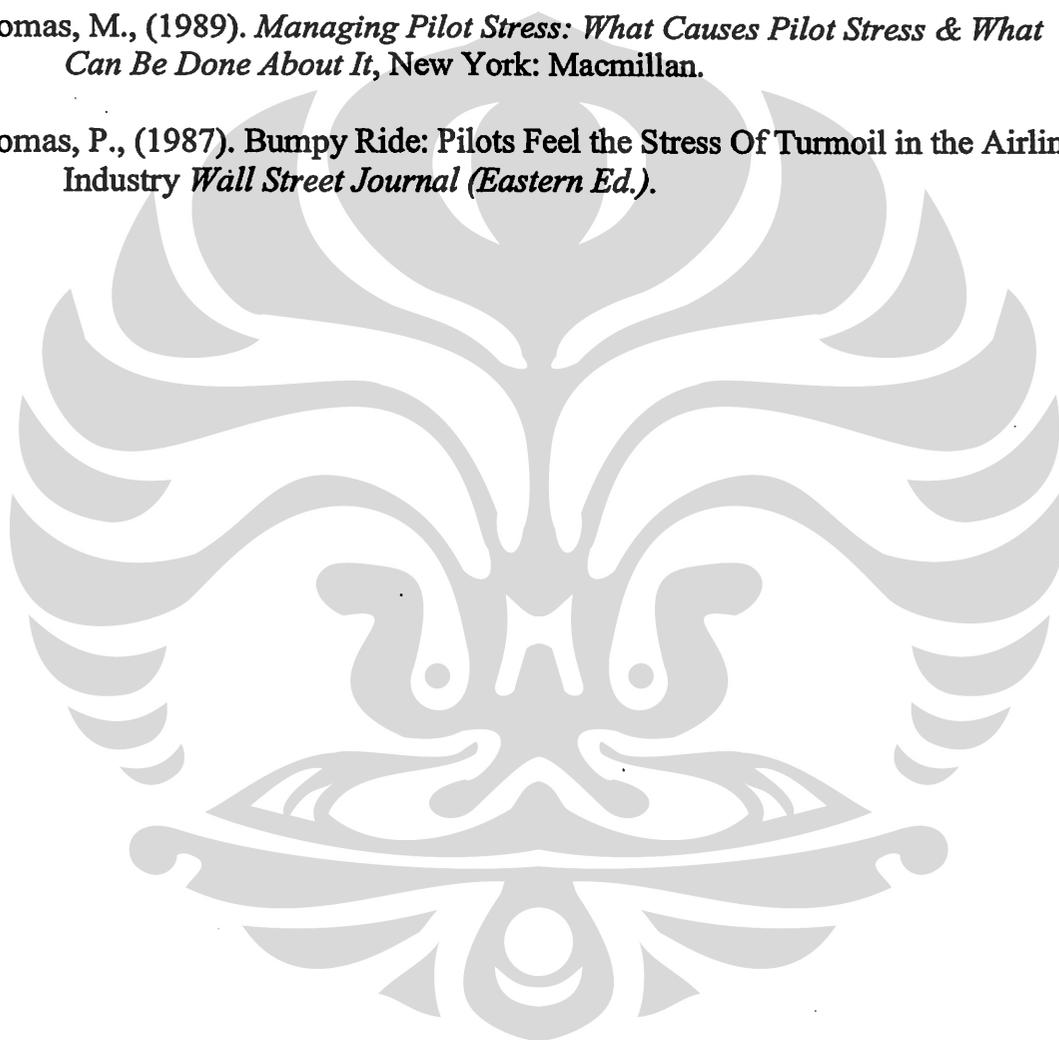
Berikut merupakan saran praktis yang mungkin dapat bermanfaat bagi para pilot yang bekerja di perusahaan penerbangan asing dan tinggal jauh dari keluarga:

1. Dengan adanya penelitian ini, penulis menyarankan bagi para pilot yang bekerja di perusahaan penerbangan asing untuk dapat mengidentifikasi faktor-faktor yang mungkin menjadi sumber penyebab stres di dalam pekerjaan maupun di kehidupan berumah tangga. Dengan demikian, penulis berharap para pilot dapat mencari cara yang paling sesuai untuk mengatasi stres yang dialami.
2. Penulis menyarankan kepada para pilot untuk menambah pengetahuan mengenai *coping* serta cara-cara penyelesaian masalah yang menjadi sumber stres, sehingga pilot dapat menerapkan cara yang paling sesuai untuk membantu mereka dalam meringankan stres yang dirasakan selama bekerja di luar negeri serta bertempat tinggal jauh dari keluarga.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonymous, (2006). Stress and Aircrew Performance, *Flying Safety*, Washington, 62 (8), 4-9.
- Budi, D., & Cessnasari, P., (2005). *Mencari Penyebab Rontoknya si Burung Besi*, Retrieved from <http://www.suaramerdeka.com>, April 2008.
- Bowles, S., Ursin, H., & Picano, J., (2000). Aircrew Perceived Stress: Examining Crew Performance, Crew Position and Captain's Personality. *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, (71).
- Capon, D., (2000). Airlines Need to Take Pilot Stress Seriously, Psychotherapist Argues, *Air Safety Week*. (14) 39, 1-15.
- Fiedler, E.R., Della Rocco, P.S., & Schroeder, D.J. (2000). The Relationship Between Aviators' Home-based Stress to Work Stress and Self-perceived Performance. *DOT/FAA/AM-00/32*. Oklahoma City.
- Gladney A. R., (2005) Automation and The Halo Effect, *Flying Safety*. 61 (8), 10-11.
- Gunadi, (2007). *Kecelakaan Adam Air Akibat Organization Error?*. Retrieved from <http://www.suarakarya-online.com>, Maret 2008.
- Hurst, R., & Hurst, L., (2000). *Pilot Error: The Human Factors* (2nd Ed.), Great Britain: Granada
- Lin, N., Y., (2007). *Occupational Stress, Personality and Coping Strategie among Aircraft Maintenance Personnel in Hong Kong*, City University of Hong-Kong.
- Morrow D., (2005). Pilot Blames Stress for Bad Landing, *Flight International*. 168 (12).
- Nadia, A., (2004). *Gambaran Stres dan Coping Ibu dari Remaja yang Hamil Pra-nikah*, Skripsi: Fakultas Psikologi Universitas Indonesia.
- Neubauer, J., C., (1999). Stress and The Normal Behaviour, *Flying Safety*, 55 (6), 10-11.
- Olson, D. & DeFrain, J. (2006). *Marriages & Families: Intimacy, Diversity, and Strengths* (5th Ed.), New York: McGraw-Hill.

- Poerwandari, K. (2001). *Pendekatan kualitatif Untuk Penelitian Perilaku Manusia*, Lembaga pengembangan sarana pengukuran dan pendidikan psikologi, Depok: Fakultas Psikologi UI.
- Sarafino, E. (2006). *Health Psychology: Biopsychosocial Interactions* (5th Ed.), Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, Inc.
- Stokes, A., & Kite, K., (1994). *Flight Stress: Stress, Fatigue, and Performance in Aviation*, Cambridge: University Press.
- Thomas, M., (1989). *Managing Pilot Stress: What Causes Pilot Stress & What Can Be Done About It*, New York: Macmillan.
- Thomas, P., (1987). Bumpy Ride: Pilots Feel the Stress Of Turmoil in the Airline Industry *Wall Street Journal (Eastern Ed.)*.



The Pilot Stress Inventory

The Pilot Stress Inventory is a set of questionnaire that can help you to determine the categories of stressor that most adversely affect you. A numerical rating scale is presented to help illustrate the degree of stress present.

How to fill out the Inventory:

In each question below you are to indicate what your normal attitude, behavior, or experience is:

- 1 = Rarely (less than 10% of the time)
- 2 = Occasionally (about 30% of the time)
- 3 = Sometimes (about 50% of the time)
- 4 = Frequently (about 70% of the time)
- 5 = Usually (more than 90% of the time)

Example:

No	Pernyataan	1	2	3	4	5
1.	I feel sad.	1	2	3	④	5

Meaning:

I frequently feel sad (about 70% of the time).

No	Pernyataan	1	2	3	4	5
2.	I consume vitamins.	①	2	3	4	5

Meaning:

I rarely consume vitamins (less than 10% of the time).

Please continue to the next page to start filling out the inventory. Thank you for your participation and I really appreciate your time to be part of my research.

In each statement below you are to indicate what your normal attitude, behavior, or experience is:

- 1 = Rarely (less than 10% of the time)
- 2 = Occasionally (about 30% of the time)
- 3 = Sometimes (about 50% of the time)
- 4 = Frequently (about 70% of the time)
- 5 = Usually (more than 90% of the time)

No.	Statement	1	2	3	4	5
		Rarely	Occasionally	Sometimes	Frequently	Usually
1.	I have persistent, recurring thoughts or worries.	1	2	3	4	5
2.	I become mentally overloaded.	1	2	3	4	5
3.	My attention becomes fixated on objects or events while I'm in the cockpit.	1	2	3	4	5
4.	I tend to overlook things.	1	2	3	4	5
5.	My flights terminate between 5.00 am and 9.30 am.	1	2	3	4	5
6.	I have difficulties recalling important information.	1	2	3	4	5
7.	I have vivid dreams at night.	1	2	3	4	5
8.	I am easily reminded of past events when stressful things occur in the present.	1	2	3	4	5
9.	I am very emotional.	1	2	3	4	5
10.	I find myself reacting emotionally in situations where logical thinking would be more helpful.	1	2	3	4	5
11.	I do not tolerate my personal imperfections very well.	1	2	3	4	5
12.	My work doesn't give me the excitement that I need.	1	2	3	4	5
13.	I avoid revealing my true feelings to co-workers.	1	2	3	4	5
14.	I am highly driven and ambitious.	1	2	3	4	5
15.	I am self-critical.	1	2	3	4	5
16.	I experience emotional tension.	1	2	3	4	5
17.	I have a physical problem or illness.	1	2	3	4	5
18.	I have one or more fears that I think about.	1	2	3	4	5
19.	I have conflicts with family members or co-workers.	1	2	3	4	5
20.	I have a negative attitude.	1	2	3	4	5
21.	I don't eat a proper diet.	1	2	3	4	5
22.	I smoke, overeat, or drink.	1	2	3	4	5
23.	I experience fatigue.	1	2	3	4	5
24.	I become excited.	1	2	3	4	5

No.	Statement	1	2	3	4	5
		Rarely	Occasionally	Sometimes	Frequently	Usually
25.	I have difficulty falling asleep or remaining asleep.	1	2	3	4	5
26.	I have either too little or too much work to do on the job.	1	2	3	4	5
27.	I have poor relations on the job.	1	2	3	4	5
28.	I tend to bring my work-related issues home with me.	1	2	3	4	5
29.	I am not satisfied with my job.	1	2	3	4	5
30.	I fly in adverse weather.	1	2	3	4	5
31.	I feel emotionally or physically isolated from my family or friends.	1	2	3	4	5
32.	I don't feel a sense of comraderie with my co-workers.	1	2	3	4	5
33.	I find it difficult to express doubt, fear, anxiety, embarrassment, or anger to my spouse or family members.	1	2	3	4	5
34.	I suppress my feelings.	1	2	3	4	5
35.	When I take tests, I become very nervous.	1	2	3	4	5
36.	I worry about job instability.	1	2	3	4	5
37.	I have financial problems.	1	2	3	4	5
38.	My work schedule is too demanding.	1	2	3	4	5
39.	My company defers maintenance items.	1	2	3	4	5
40.	Pilots who work for my company don't get along well with management.	1	2	3	4	5
41.	I experience stress from events in my family life.	1	2	3	4	5
42.	I experience stress from events in my professional life.	1	2	3	4	5
43.	I am burdened by responsibilities in either my personal or professional life.	1	2	3	4	5
44.	I don't socialize.	1	2	3	4	5
45.	I don't exercise.	1	2	3	4	5
46.	I have had an occupational crisis within the last year.	1	2	3	4	5
47.	I feel threatened by loss of pay.	1	2	3	4	5
48.	I have experienced a personal-life crisis within the last year.	1	2	3	4	5
49.	I have recurring thoughts of recurring dreams about a crisis that has occurred at some time in my life.	1	2	3	4	5
50.	I grieve over a loved one whom I lost through death, divorce, breakup, or separation.	1	2	3	4	5

Thank You for Your Time and Participation