



UNIVERSITAS INDONESIA

PEMBENTUKAN BUDAYA PILOT DI INDONESIA

Studi Kasus: Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia

(STPI-Curug)

SKRIPSI

ARIEF BUDIMAN

0905070045

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ANTROPOLOGI
2011/2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip atau dirujuk telah saya nyatakan dengan
benar

Nama : Arief Budiman
NPM : 0905070045
Tanda Tangan : 
Tanggal : 20 Juni 2012

HALAMAN PENGESAHAN

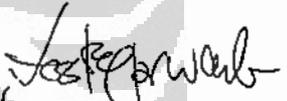
Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Arief Budiman
NPM : 0905070045
Program Studi : Antropologi
Judul Skripsi : Pembentukan Budaya Pilot di Indonesia
Studi Kasus: Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia
(STPI-Curug).

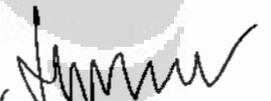
Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Sosial, pada Program Studi Antropologi, Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

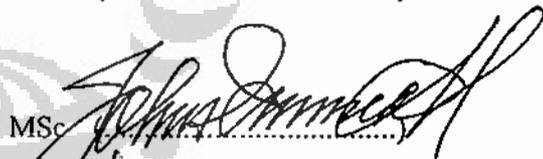
Pembimbing : Dr. Semiarto Aji Purwanto, MA


(.....)

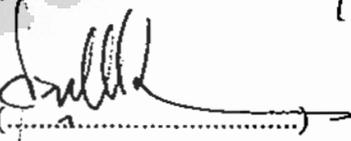
Penguji Ahli : Dr. Jajang Gunawijaya, MA


(.....)

Ketua Sidang : Dr. J. Emmed M. Prioharyono, MA. MSc


(.....)

Sekretaris Sidang: Drs. Ezra M. Choessin, MA


(.....)

Ditetapkan di : Depok.

Tanggal : 20 Juni 2012

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur atas rahmat Allah SWT, Tuhan yang menciptakan segala yang ada. Betapa pun saya melupakan-NYA, namun tidak sekalipun Allah SWT lupa terhadap makhluk-NYA. Telah menghabiskan waktu yang panjang dalam pembuatan skripsi ini. Hampir dua tahun masa saya habiskan sembari menjalani hidup saya sebagai mahasiswa, sebagai anak, sebagai kakak, sebagai teman ataupun sahabat serta sebagai pekerja.

Tak ada kata yang nampaknya mampu mengiaskan berbagai pengalaman dan perasaan yang telah saya alami dalam masa-masa saya mengerjakan skripsi ini hingga skripsi ini pun rampung dalam satu berkas keras yang siap diberikan ke Program Antropologi.

Sebelum masuk ke dalam skripsi ini, ingin rasanya saya menyampaikan rasa terima kasih yang begitu mendalam kepada semua orang yang telah berperan penting dalam pembuatan skripsi ini.

Rasa terima kasih dan syukur saya sampaikan kepada Dr. Semiarto Aji Purwanto, selaku dosen pembimbing skripsi yang dengan luar biasa telah membantu saya, menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini dengan sangat kooperatif di tengah padatnya kesibukan beliau. Terima kasih pula saya sampaikan kepada dosen penguji ahli pada sidang skripsi saya yakni Dr. Jajang Gunawijaya serta Ketua Sidang Dr. Emmed J Prioharyono, Sekertaris Sidang Drs. Ezra M Choesin, MA yang telah memberikan masukan, saran, dan ide-idenya selama sidang skripsi berlangsung. Rasa terima kasih juga saya sampaikan kepada dosen-dosen Antropologi FISIP UI yang sungguh mengagumkan, Mba Dian, Pak Emmed, Mas Tony, Mas Rudy, Mas Ipir, Mas Rusli, Pak Jajang, Pak Budi, Mba Ida, Ibu Indra, Mas Pri, Mas Ezra, Mba Mira, Mas Iwan dan segenap administrasi Antropologi maupun FISIP UI, Mba Erlita, Mba Sisi, Mba Eva.

Skripsi ini pun belum tentu dapat terealisasi dengan baik tanpa ada dukungan dari keluarga tercinta, Kepada Bapak, Ibu, Arien dan Akbar. Suasana yang menyejukkan di dalam rumah membuat saya amat berkonsentrasi penuh di

dalam penulisan skripsi ini. Makasih bapak yang selalu mensupport baik itu dalam hal materi maupun non-materi, membantu memberikan wejangan dan berdiskusi mengenai ide-ide segarnya sehingga saya mampu mengembangkan skripsi ini dengan baik dan mendalam. Terima kasih Ibu yang telah memberikan kasih sayangnya yang tidak terkira sehingga anakmu ini dapat menyelesaikan gelar sarjananya walaupun di ujung waktu masa kuliah. Makasih juga untuk pacar, sahabat, teman, adik saya yang telah setia dan mensupport jauh-jauh dari Semarang, Anggie Morani, kamu memang yang terbaik.

Kemudian ucapan terima kasih serta salam hangat saya sampaikan kepada teman-teman saya semua, yang dengan keberadaan mereka telah begitu banyak memberikan masukan baik bagi substansi skripsi ini ataupun pengobat rasa bimbang dan ragu-ragu ataupun rasa lelah, malas dan putus asa. Terima kasih untuk Koko (thanks sob buat supportnya), Nawira (makasih banget2 buat bantuannya selama nyusun skripsi ini, sorry yee lo sering gw repotin naw, hehe..), Devi, Manda, Nita, Pebi, Zee, Dasril, Sofyan, Rendy (si bos emas nihh,,), Dita, Kara, Asep (Terapin Hitman Systemnya terus masbroo,hehe)Yasti, Icha, Irma (thanks buat bimbingannya yahh), PD, Fera, Ganis, Erlangga, Wahid, Rangga, Ignas (kalo gak ada lo, gw sendirian di smester ini broo..hehe), Tata, Arifin (jangan patah semangat yah masbro, banyak jalan menuju Roma), Tayya, Vero (Thanks berat mbabrooo uda ninggalin babe bosnya sehari buat dtg siding gw..hehe), Afif (temen seperjuangan sidang yang tak terlupakan..haha), dan semua teman-teman di Universitas Indonesia yang tidak bisa saya sebutkan satu-persatu.

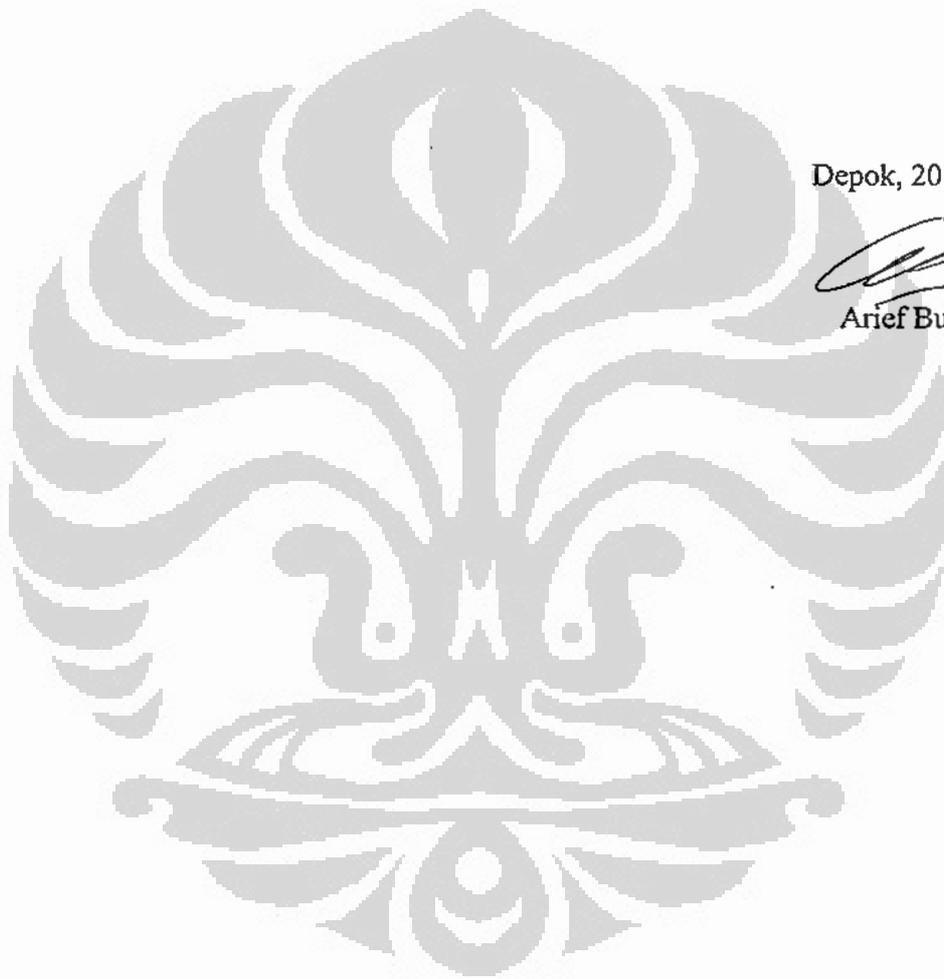
Tidak lupa saya ucapkan terima kasih kepada seluruh teman-teman satu perjuangan sesama taruna course penerbang 63 Curug. Selamat menggapai impian kalian menjelajahi langit nusantara dan dunia sebagai pilot-pilot handal nantinya. Terima kasih pula saya ucapkan kepada teman-teman saya di Aviatour flight School, Cebu-Filipina, khususnya teman seperjuangan saya dari Batch Mei, yakni Mas Cheppy, Mas Mike, Bimo, Mamat, Zikri. Kalian benar-benar partner hidup yang terbaik selama saya menjadi perantau di negeri orang dan mau berbagi ilmu dan pengalaman yang sangat bermanfaat

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, 20 Juni 2012



Arief Budiman



**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

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

Nama : Arief Budiman
NPM : 0905070045
Program Studi : S1 Reguler
Departemen : Antropologi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis karya : Skripsi

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

**Pembentukan Budaya Pilot di Indonesia
Studi Kasus: Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI-Curug)**

Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 20 Juni 2012

Yang menyatakan



(Arief Budiman)

ABSTRAK

Nama : Arief Budiman

Program Studi : Antropologi Sosial

Judul : Pembentukan Budaya Pilot di Indonesia.

Studi Kasus: Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI-Curug).

Skripsi ini membahas mengenai Pembentukan Budaya Pilot di Indonesia, yang mana diawali dari Pembentukan Budaya di Institusi bernama Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia-Curug. Penelitian ini adalah penelitian Kualitatif. Metode penelitian yang saya gunakan dalam penelitian ini adalah metode Autoetnografi, dimana saya terjun langsung sebagai Taruna Penerbang Curug Angkatan ke-63 Bravo. Hasil penelitian ini adalah membahas mengenai penerapan dari pendidikan di STPI yang mana merupakan bentuk dari *Total Institution*. Pembentukan Budaya yang terjadi akibat dari penerapan *Total Institution* ini ialah adanya hasil yang diharapkan (*expected*) dari Pemimpin STPI, maupun yang tidak diharapkan/di duga (*unexpected*). Saya melihat dari temuan lapangan, bahwa ternyata banyak sekali budaya yang terbentuk justru dari hal-hal yang tak di duga-duga (*unexpected*).

Kata Kunci: Budaya, Total Institution,

ABSTRACT

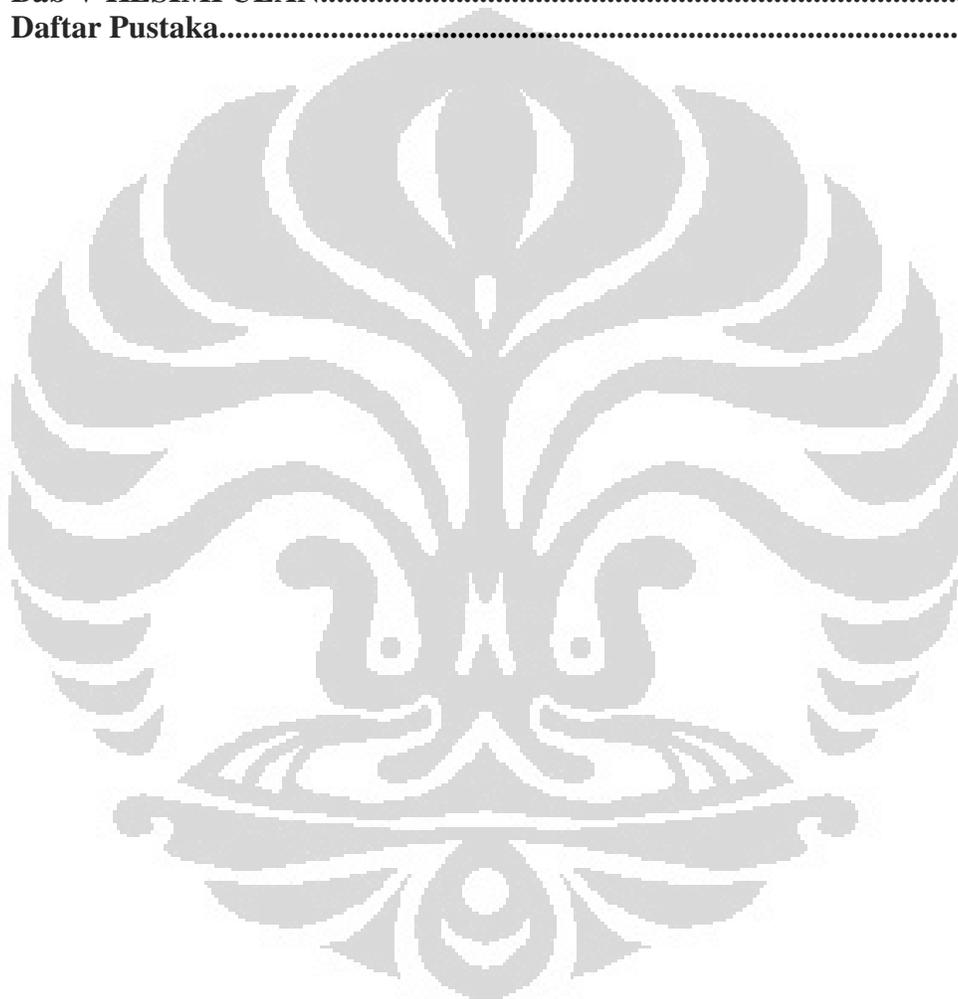
This thesis discusses the Pilot Cultural Establishment in Indonesia, which at the start of the formation of culture in the institution called the Indonesia Civil Aviation Institute. This research qualitative method. Research methods that I use in this study is Autoethnography method, where I picked up my experience in this study as a Midshipman Force Airmen Curug-63 Bravo. The results of this research was to discuss the implementation of educational hit in STPI which is a form of Total Institution. Cultural formation arising from the application of this Institution is the total of the expected results (*expected*) from the Leader of STPI, and that is not expected / assumed to (*unexpected*). I see from the findings of the field, that was a lot of culture that is formed instead of things that are not in the expected (*unexpected*).

Keywords: Culture, Total Institution

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
UCAPAN TERIMA KASIH.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	v
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
KATA PENGANTAR.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
I.1 Latar Belakang.....	1
I.2 Permasalahan & Pertanyaan Penelitian.....	7
I.3 Tujuan Penelitian.....	9
I.4 Signifikansi Penelitian	
I.4.1 Akademik.....	9
I.4.2 Praktis.....	10
I.5 Kerangka Konsep	
I.5.1 Kebudayaan dan Pendidikan.....	10
I.5.2 Total Institution.....	13
I.6 Metode Penelitian.....	17
I.6.1 Teknik Penelitian.....	18
I.6.2 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	19
I.7 Sistematika Penulisan.....	20
BAB II SEKOLAH TINGGI PENERBANGAN INDONESIA.....	22
II.1 Lokasi.....	22
II.2 Sejarah STPI.....	28
II.3 Visi, Misi dan Tujuan.....	30
II.4 Logo.....	32
II.5 Fasilitas Pendukung.....	35
Bab III PEMBENTUKAN SIKAP MENTAL TARUNA	
PENERBANG CURUG.....	37
III.1 Proses Seleksi Calon Taruna <i>Course Penerbang</i>	37
III.2 Kehidupan Sebagai Calon Taruna (Catar).....	44
III.2.1. Madabintal dan Ormat Dirga.....	50
III.3. Kehidupan Taruna Junior.....	55
III.3.1. Kehidupan di dalam Barak Asrama.....	55
III.3.2. Lari Pagi dan Olah Raga.....	56
III.3.3. Kegiatan Makan Taruna.....	61
III.3.4. Kegiatan Apel dan Upacara.....	68
III.3.5. Kegiatan Belajar ke Barak Kakak Asuh.....	71
III.3.6. Pengambilan-pengambilan dan <i>Clearance</i>	77
III.4. Kehidupan di Pendidikan <i>Course Penerbang</i>	82
III.4.1. Masa-masa <i>Ground School</i>	82
III.4.2. Masa-masa di <i>Hanggar</i>	89

III.4.3. Masa-masa Praktik Terbang.....	96
III.5. Insiden Lompat Pagar	104
Bab IV BUDAYA TARUNA PENERBANG CURUG.....	107
IV.1 Isolasi Total dari lingkungan luar Kampus.....	109
IV.2 Aturan-aturan Asrama bagi Taruna Junior.....	115
IV.3. Pemberian Hukuman Fisik berkedok pembentukan Jiwa Korsa.....	123
IV.4 Hirarki Kekuasaan yang Ketat dan Feodal.....	126
IV.5 Kekerasan berkedok Penanaman Nilai Kedisiplinan.....	130
IV.6 Kebanggaan Identitas Kolektif yang Eksklusif dan Semu.....	131
Bab V KESIMPULAN.....	135
Daftar Pustaka.....	141



KATA PENGANTAR

Tidak pernah terpikirkan oleh saya untuk menyelesaikan skripsi tentang dunia penerbangan seperti ini. Setelah saya meneruskan pendidikan di Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia, sebagai Taruna Penerbang. Pada saat itulah Ide untuk pembuatan skripsi ini muncul dan berkembang. Pada awalnya saya berasumsi bahwa Taruna Penerbang Curug memiliki sikap mental yang ‘unggul’, karena di didik di Sekolah Tinggi Kedinasan yang menerapkan sistem pendidikan asrama dan berkultur semi-militeristik atau dalam istilah akademisnya Institusi Total.

Seperti yang saya ketahui bahwa penerapan model pendidikan seperti itu tentu akan membentuk para siswa/Taruna yang disiplin, sigap, taat prosedur dan bermental kuat. Setelah saya mendalami dan mengalami langsung sebagai Taruna Penerbang Curug, ternyata ada hasil/*output* lain yang tidak terbayangkan (*unexpected*) sebelumnya. Aturan-aturan mengenai tata tertib di asrama STPI yang begitu ketat, membuat ‘pemberontakan’ tersendiri di dalam diri Taruna. Semakin di tekan Taruna dengan aturan-aturan dan hukuman-hukuman, maka Taruna pun akan semakin besar pemberontakan yang terjadi di dalam dirinya. Hal-hal yang tak terduga (*unexpected*) seperti ini menurut saya hanya dapat di ketahui saat seorang peneliti masuk dan ikut terlibat langsung di dalamnya. Menurut saya, Autoetnografi adalah metode yang saya rasa sangat tepat dan komprehensif digunakan untuk ‘menggali’ data-data empirik di dalam kehidupan asrama kedinasan seperti ini.

Pada akhirnya skripsi ini selesai dikerjakan, walaupun saya kira masih sangat sederhana dan banyak kekurangan. Dari skripsi ini, saya berharap pada siapapun yang membaca, agar jangan pernah beranggapan sebelum melakukan penelitian. Selanjutnya, besar harapan saya agar skripsi ini bisa bermanfaat dan memberikan inspirasi bagi yang membacanya.

Depok, Juni 2012

Arief Budiman

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dunia penerbangan di Indonesia pada beberapa tahun belakangan ini tumbuh dan berkembang begitu pesatnya. Salah satunya ditandai dengan bertambahnya jumlah armada maskapai penerbangan (*Airline*) komersil milik pemerintah maupun swasta di negeri ini. Dengan kebutuhan masyarakat yang semakin tinggi akan transportasi udara yang cepat, aman, nyaman serta harga tiketnya yang semakin terjangkau oleh masyarakat umum. Tentu menjadi alasan yang logis mengapa masyarakat lebih memilih transportasi pesawat udara dibandingkan dengan jenis transportasi darat maupun laut. Berbicara mengenai keunggulan, transportasi pesawat udara memiliki beberapa keunggulan yang tidak dimiliki jenis transportasi lainnya. Keunggulan itu adalah waktu tempuh yang jauh lebih singkat dibanding dengan jenis transportasi lainnya. Sebagai perbandingan, kecepatan pesawat udara pada saat *cruising* di udara mencapai rata-rata 600-800 km/jam, jauh mengungguli transportasi jenis mobil, bus kota ataupun kereta api yang kecepatan rata-ratanya kurang lebih 100 km/jam. Kemudian, alasan selanjutnya mengapa jenis transportasi pesawat udara ini favorit bagi masyarakat yakni karena alasan kenyamanan. Kabin atau bagian di dalam pesawat didisain dengan modern, seperti telah dilengkapi pendingin udara (AC) dan disain tempat duduk yang nyaman dan ergonomis, sehingga penumpang tidak merasakan kelelahan saat berpergian jauh berjam-jam menggunakan transportasi pesawat udara.

Berkembang pesatnya jenis transportasi pesawat udara ini diiringi dengan pembukaan rute penerbangan yang semakin berkembang ke hampir seluruh kota-kota besar maupun kecil di Indonesia. Bahkan ada maskapai yang memfokuskan pelayanannya hanya untuk melayani penumpang untuk bandara-bandara perintis. Misalnya saja, PT Merpati Airlines yang fokus melayani penerbangan-penerbangan di pedalaman Papua, Kalimantan dan sekitarnya. Alasan-alasan tersebut di atas

menunjukkan bahwa masyarakat saat ini sangat mengandalkan transportasi pesawat udara ini untuk berpergian dari satu kota ke kota lainnya, bahkan dari satu negara ke negara lainnya.

Seiring dengan semakin berkembang pesatnya dunia penerbangan di Indonesia, banyak kemudian peneliti dan akademisi yang mencoba mengamati serta mengkaji fenomena dunia penerbangan ini menurut sudut pandang serta kacamata keilmuan mereka masing-masing. Tidak terkecuali saya pribadi yang tertarik untuk menelitinya dari sudut pandang bidang ilmu yang saya tekuni selama berkuliah yaitu ilmu Antropologi.

Jika kita tarik sejarah mengenai awal mula dunia penerbangan dunia. Dimulai oleh pelopornya dunia penerbangan yang begitu terkenal yakni Orville Wright dan Wilbur Wright yang biasa disebut Wright bersaudara, di mana pada tahun 1848, mereka berhasil menerbangkan pesawat udara bermesin yang pertama di dunia selama 12 detik dan sejauh 120 kaki. Pada tahun 1950, pesawat udara mulai menggunakan mesin *turboprop*, lalu tahun 1952 pesawat udara mulai digunakan sebagai angkutan umum dengan bermesinkan jet. Penyempurnaan teknik lepas landas dan mendarat dilakukan pada tahun 1954, dengan sistem STOL (*Short Take Off and Landing*) dan sistem VTOL (*Vertical Take Off and Landing*). Tidak berhenti di situ saja, dunia penerbangan terus berkembang dengan dioperasikannya pesawat supersonik pada tahun 1968. Dunia penerbangan kembali menggebrak dunia dengan diluncurkannya pesawat Apollo, yaitu pesawat yang pertama kali dapat terbang keluar angkasa dan selanjutnya terus dikembangkan. Sampai saat ini, perkembangan dunia penerbangan terus mengalami peningkatan, sehingga menyebabkan peningkatan segala sektor yang terkait dengan dunia penerbangan itu sendiri.

Di Indonesia dunia penerbangan mulai diperkenalkan pada tahun 1890 dengan mengudaranya balon-balon udara di Jakarta. Kemudian tahun 1912, pesawat bersayap dua mulai diperkenalkan. Pada awalnya pesawat tersebut hanya digunakan sebagai pengangkut benda-benda pos dan barang, serta menghubungkan kota Jakarta, Medan, Semarang, Surabaya dengan Belanda. Kemudian baru pada tahun 1928 pesawat mulai digunakan untuk penerbangan reguler. Bandar udara

yang pertama di Indonesia bertempat di Jakarta, dibangun oleh Belanda pada tahun 1934, yaitu bandar udara Kemayoran dengan keadaannya pada saat itu masih sangat sederhana. Pada tanggal 29 Januari 1949, berdirilah *Indonesian Airways* yang sekarang beralih nama menjadi *Garuda Indonesia Airways*. Sejak saat itu, mulai dibangunlah bandara-bandara di berbagai pulau dan kota di Indonesia.

Seperti yang telah di ulas sebelumnya di atas, dunia penerbangan di Indonesia beberapa tahun belakangan ini memang sedang berkembang dengan pesat. Transportasi dengan pesawat udara diyakini menjadi alat transportasi yang sangat diandalkan oleh masyarakat Indonesia. Hal ini karena Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 13.487 pulau, dan dengan populasi penduduk sebesar 222 juta jiwa pada tahun 2006.¹ Dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap alat transportasi pesawat udara tersebut maka tentu dibutuhkan begitu banyak SDM yang profesional serta terampil di bidangnya guna mampu melaksanakan tugas dan fungsinya di bidang transportasi udara serta memberikan pelayanan bagi masyarakat Indonesia.

Tenaga-tenaga profesional tersebut yang saat ini banyak dibutuhkan seiring dengan berkembangnya dunia penerbangan antara lain : pilot, *cabin crew* (pramugari/ra), *air traffic controller* (ATC), teknisi pesawat udara, keselamatan penerbangan, dan lain sebagainya. Dunia penerbangan merupakan satu kesatuan yang terintegrasi dan tidak bisa berdiri sendiri, masing-masing profesi saling terkait satu sama lain dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Pesawat tidak akan bisa terbang dengan selamat sampai di bandara tujuan dengan hanya mengandalkan seorang pilot di dalam kokpit pesawat. Namun dibutuhkan ko-pilot untuk membantu tugasnya di kokpit selama menerbangkan pesawat tersebut. Selain itu dibutuhkan juga kerjasama dengan awak kabin guna melayani dan membantu keselamatan penumpang selama berada di dalam pesawat udara. Tidak berhenti di situ saja, peran *Air Traffic Controller* atau ATC juga begitu vital, yakni mengatur jalannya lalu lintas (*traffic*) penerbangan baik selama di bandara ataupun di udara dimana pesawat-pesawat akan melintas. Tugas utamanya adalah menghindari

¹ <http://id.wikipedia.org/wiki/Indonesia>

terjadinya kecelakaan baik itu pesawat dengan pesawat ataupun pesawat dengan *obstacle* lainnya seperti gunung, cuaca buruk dan sebagainya.

Jika kita berbicara mengenai kebutuhan akan pilot di Indonesia memang sangat tinggi dan mendesak. Sebagai perkiraan, kebutuhan pilot sepanjang tahun 2011-2015 mencapai 4.000 orang atau 800 orang pertahun². Hal ini di kemukakan Direktur Utama PT. Garuda Indonesia, Emirsyah Satar yang mengatakan

"Saat ini Garuda Indonesia sedang mendidik sekitar 200 para penerbang pada berbagai sekolah penerbang di Indonesia untuk memenuhi kebutuhan akan pilot dalam masa "bridging" hingga akhir tahun 2011".

Perusahaan penerbangan PT. Lion Mentari Airlines (Lion Air) pun akan menambah jumlah pilotnya untuk mengimbangi kenaikan armadanya. Saat ini, Lion telah memiliki 600 orang pilot dan seperti diketahui, November 2010 lalu Lion Air baru saja memesan 230 unit pesawat Boeing 737 Maxs produksi Boeing Co. yang rencananya, pesawat ini akan mulai didatangkan tahun 2017. Direktur Umum Lion, Edward Sirait menyatakan, "Kami menargetkan akan menambah 200 orang pilot setiap tahun untuk mengimbangi penambahan armada".

Terkait dengan dibutuhkannya begitu banyak pilot maka sekolah penerbangan atau *flying school* semakin dituntut untuk menciptakan kader-kader pilot yang handal dan terampil dalam mengoperasikan pesawat udara. Di Indonesia terdapat beberapa sekolah penerbangan, yakni ada yang dikelola oleh Negara, seperti Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI-Curug), dan ada pula yang dikelola oleh swasta seperti Alfa Flying School, Deraya Flying School, Nusa Flying School, BIFA, dan masih banyak yang lainnya.

Dari sekian profesi yang ikut terlibat langsung di dalam pelayanan transportasi udara ini, profesi yang paling menarik dan juga penting untuk saya teliti serta amati adalah profesi pilot. Mengapa pilot? Tentu saja selain karena menjadi seorang pilot adalah cita-cita saya sejak kecil, juga karena peran dan tanggung

² Kepala BPSDM Perhubungan Bobby R. Mamahit saat membuka Workshop dengan tema Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia Penerbangan Sesuai Kebutuhan Operator di Hotel Menara Peninsula, yang berlangsung tanggal 20-21 September 2011.

jawab seorang pilot yang begitu besar di dalam dunia penerbangan itu sendiri. Selama penerbangan istilah *Pilot In Command (PIC)* atau *Captain* inilah yang bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan seluruh penumpang, awak kabin, serta keselamatan pesawat itu sendiri, mulai dari bandara tempat pesawat itu berangkat hingga ke bandara tujuannya nanti. Tanggung jawab atau *responsibility* yang begitu besar tersebut tidaklah mudah untuk dilaksanakan bilamana seorang pilot tersebut tidak dibekali pendidikan yang cukup selama masa pendidikan di sekolah penerbangan dan masa pendidikan di maskapai penerbangan yang bersangkutan. Faktor kurikulum pendidikan, silabus serta pelatihan yang baik merupakan salah satu kunci utama keberhasilan pilot dalam menerbangkan pesawat dengan selamat membawa penumpangnya yang berjumlah ratusan orang selama penerbangan regularnya. Tentunya tanpa dibekali pendidikan dan pelatihan yang baik selama di masa sekolah penerbangan, dapat menimbulkan resiko yang cukup besar bagi keselamatan seluruh penumpang dan awak penerbangan. Menurut saya, pada pembentukan budaya pilot itu dibentuk secara kuat sejak calon-calon pilot itu bersekolah di sekolah penerbangan (*flying school*). Bentuk-bentuk sosialisasi, penanaman *mindset*, doktrin serta penanaman nilai-nilai budaya pilot itu tentunya telah ditanamkan semenjak masa-masa sekolah sejak dini yang tentunya akan membentuk karakter pilot saat berkarir nanti di maskapai penerbangan.

Untuk menjadi seorang pilot profesional, calon pilot diharuskan melalui tahapan pendidikan yang telah ditetapkan otoritas penerbangan dunia. Di Indonesia kita mengacu kepada FAA (Federal Aviation Administration) yang berkantor pusat di Amerika Serikat. Aturan dan regulasi bagi seseorang yang ingin berkarir sebagai pilot profesional harus menempuh pendidikan dasar di sekolah penerbangan atau *flying school*. Sebelum mereka mendapat pendidikan oleh maskapai penerbangan, mereka harus menempuh pendidikan untuk mendapatkan *license PPL, CPL* serta *Instrument Rating*. Seperti halnya mengemudikan kendaraan mobil atau motor, setiap pengendara mobil ataupun motor wajib memiliki SIM A dan SIM C yang dikeluarkan oleh kepolisian setempat.

Menjadi pilot profesional artinya adalah menjadi pilot yang dibayar oleh operator maskapai penerbangan. Pesawat apapun yang diterbangkan jika pilot ingin

dibayar, maka pilot harus memiliki lisensi minimal CPL (*Commercial Pilot License*). Untuk mendapatkan CPL ini, seseorang harus melewati tahap (*Private Pilot License*) PPL yang saat ini menurut peraturan FAA membutuhkan minimum 40 jam terbang. Setelah lulus PPL maka dia akan mengumpulkan jam terbang lebih banyak lagi (normalnya adalah 200 jam atau 150 jam jika dilakukan di sekolah penerbang) dan *Ground School* untuk mengajukan ujian CPL. Ujian terbang CPL ini bisa dilakukan dengan pesawat bermesin tunggal atau pesawat bermesin ganda. Jika dilakukan dengan pesawat bermesin ganda maka di lisensi juga akan tertulis rating Multi Engine (ME).³ Untuk mendapatkan License PPL dan CPL tersebut calon pilot harus menempuh pendidikan di sekolah penerbangan, sebelum nantinya dididik kembali saat di maskapai untuk menerbangkan pesawat bermesin jet.

Bentuk pendidikan untuk mencetak profesi pilot tentunya mempunyai beberapa perbedaan dengan pendidikan lainnya, misalnya pendidikan bagi akademisi mahasiswa di Perguruan Tinggi atau Universitas. Proses pendidikan bagi calon pilot ini layaknya sebuah sekolah kejuruan, yang proses belajarnya lebih banyak mengedepankan praktek terbang dibanding ilmu teori di dalam kelas. Fokus dari pendidikan pilot ini adalah untuk melatih keahlian terbang dari setiap kader-kader pilotnya, selain juga tidak mengesampingkan wawasan serta pengetahuan penting di dalam dunia penerbangan. Di Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI Curug), pola pendidikan dan pelatihan bagi setiap peserta didik, mengacu pada pola pendidikan akademis, fisik, mental dan kedisiplinan, sehingga diwajibkan bagi setiap peserta didik untuk tinggal di asrama selama diklat berlangsung dengan pengawasan ketat dari para pembimbing⁴. Pada penelitian kali ini saya ingin mengetahui secara langsung bagaimana proses berlangsungnya proses pendidikan sebagai kader pilot (selanjutnya disebut dengan taruna penerbang) di STPI ini, dengan berbagai permasalahan yang ada selama proses pendidikan dan kehidupan di kampus STPI Curug, serta bagaimana kemudian sekolah kedinasan milik pemerintah ini menerapkan pola pendidikan asramanya yang diatur dan dijaga

³ <http://www.ilmuterbang.com/blog-mainmenu-9/menjadi-penerbang-mainmenu-83/473-jenjang-karir-penerbang>

⁴ <http://www.stpicurug.ac.id/profil/>

sedemikian ketat selama 24 jam oleh Pembina taruna. Seperti yang di kemukakan oleh sosiolog Erving Goffman disebut dengan “total institution”.

1.2 Masalah Penelitian

Pembentukan budaya pilot di Indonesia tidak terlepas dari peran institusi Pendidikan Penerbangan tertua di negeri ini, yakni Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI-Curug), yang dahulunya bernama Akademi Penerbangan Indonesia (API). Dimana cikal bakal pilot di Indonesia diawali dari sekolah kedinasan milik Pemerintah ini. Sekolah yang berdiri sejak tahun 1952 ini, hingga kini telah mencetak ribuan pilot-pilot handal yang tersebar di berbagai maskapai penerbangan nasional maupun internasional. Karakter pilot tersebut tentunya dibekali sejak mereka masih menempuh pendidikan sebagai Taruna Penerbang saat di Curug. Bahkan tidak jarang karakter itu tetap mereka pertahankan hingga mereka berkarir menjadi pilot professional di maskapai penerbangan.

Tidak dapat dipungkiri bahwa profesi pilot memang terkenal dengan risikonya yang cukup besar. Sebagai *Pilot In Command* atau *captain* di dalam sebuah penerbangan pesawat udara. Tanggung jawab terhadap keselamatan seluruh penumpang, awak kabin serta pesawatnya itu sendiri selama penerbangan berada di pundak pilot. Oleh karena itu, sejak dini para taruna penerbang STPI Curug di didik dengan keras dan disiplin dengan bentuk yang ‘semi-militeristik’. Pendidikan tersebut bukan hanya memberikan ilmu penerbangan semata, melainkan juga pembentukan sikap mental taruna penerbang selama menjalankan pendidikan di kampus STPI. Dengan sistem pendidikannya yang berbentuk ‘semi-militeristik’ tersebut, diharapkan agar nantinya setiap calon-calon pilot ini mempunyai karakter mental, fisik serta wawasan yang baik sebagai bekal para kader-kader pilot ini nantinya dalam menerbangkan pesawat berpenumpang saat berkarir di maskapai komersil.

Di satu sisi, menjadi Taruna Penerbang Curug bukanlah hal yang mudah untuk dijalani. Dengan latar belakang para calon Taruna yang beraneka ragam,

yang sebagian besarnya terbiasa hidup bebas di rumah dan di sekolah. Tentu memerlukan proses penyesuaian dan adaptasi untuk hidup di Barak asrama yang penuh dengan berbagai aturan yang harus ditaati oleh setiap taruna. Terlebih lagi bagi saya, yang juga seorang mahasiswa Antropologi tingkat akhir mencoba beradaptasi menjadi seorang Taruna Penerbang Curug dan *survive* disana membutuhkan adaptasi tersendiri. Kerasnya kehidupan di dalam Barak asrama tentu membuat gejolak di dalam diri masing-masing taruna penerbang agar tetap bertahan disana. Perasaan bosan, lelah, jenuh dengan berbagai *pressure* fisik serta mental yang kerap kali terjadi sering kali membuat mental saya jatuh, selama berada di asrama maupun pendidikan STPI Curug.

Kedisiplinan yang menjadi salah satu nilai utama yang ingin dicapai Sekolah Kedinasan menerapkan *total institution* sebagai pedoman dalam proses penyelenggaraan pendidikan. Hal ini dikarenakan *total institution* sarat dengan aturan, isolasi/pengasigam, disiplin yang tinggi, loyalitas dan lain-lain yang akan dapat melahirkan seseorang yang memiliki norma kebersamaan (kesadaran korp/ korsa yang tinggi), kepatuhan kepada atasan serta disiplin yang tinggi pula jika ditanamkan dengan metode pendidikan yang seperti ini.

Dalam pendidikan *course* penerbang curug dikenal sebuah motto yang menurut saya adalah “ruh” bagi siapapun yang bekerja di dunia penerbangan, tidak terkecuali bagi taruna/i STPI. Motto itu yakni: “*the sky is a vast place but there is no room for errors*”. Arti dari Selogan tersebut yakni langit itu begitu luas, namun tidak diperkenankan sedikitpun untuk melakukan kesalahan. Maksudnya disini adalah kesalahan sekecil apapun yang dibuat bisa berakibat fatal bagi keselamatan. Baik itu keselamatan kru udara sendiri maupun penumpang, maupun pesawat yang diterbangkannya.

Dari sanalah akar penerapan daripada motto tersebut dipraktekkan kedalam aktifitas-aktifitas keseharian para taruna penerbang mulai dari kegiatan bangun pagi hingga malam tidur kembali. Bagi Taruna penerbang tidak ditolerir sedikitpun melakukan kesalahan. Sebab ada pemberian *reward & punishment* yang berlaku selama pendidikan di STPI. Tentunya hal ini menjadi tantangan

tersendiri bagi setiap taruna penerbang dalam melaksanakan kegiatannya sehari-hari di asrama maupun di pendidikan.

Dari permasalahan tersebut munculah pertanyaan penelitian yang akan saya angkat dalam skripsinya kali ini yakni :

1. Bagaimana proses pendidikan yang terjadi di *Course* Penerbang STPI Curug?
2. Bagaimana proses dibentuknya sikap mental taruna penerbang STPI Curug?
3. Nilai-nilai lokal seperti apa yang harus dimiliki oleh taruna penerbang STPI Curug?

I.3. Tujuan Penelitian

1. Untuk mendeskripsikan proses pendidikan dan kehidupan taruna *course* penerbang STPI Curug.
2. Untuk mendeskripsikan proses pembentukan sikap mental pada taruna penerbang STPI Curug.
3. Untuk menggambarkan nilai-nilai lokal yang harus dimiliki oleh taruna penerbang selama proses pendidikan di STPI Curug.

1.4 Signifikansi Penelitian

1.4.1 Akademik

Signifikansi Akademis dari penelitian ini yakni memberikan pemahaman akan kajian Antropologi khususnya pemahaman tentang kajian institusi pendidikan dalam rangka mencetak seorang penerbang melalui institusi pendidikan milik negara STPI Curug. Selain itu juga saya ingin mengintrospeksi kembali mengenai konsep kebudayaan dan *total institution* yang dikembangkan

oleh Erving Goffman, Semoga hasil dari penelitian ini dapat menjadi masukan yang berarti bagi dunia akademik Antropologi khususnya dan kajian Sosial pada umumnya.

1.4.2 Praktis

Signifikansi praktisnya ialah untuk mengetahui seperti apa proses pendidikan yang dilaksanakan di Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia, baik itu di lingkungan pendidikan akademis maupun di lingkungan asrama taruna STPI. Selain itu juga memberikan masukan dan saran yang membangun demi kemajuan proses dan sistem pendidikan di institusi tersebut di masa yang akan datang.

I.5 Kerangka Konsep

Dalam menganalisa hasil penelitian ini, saya menggunakan beberapa konsep yang bertalian satu sama lain berupa suatu kerangka atau rangkaian yang sekiranya dapat menjadi pisau bedah dalam menjawab pertanyaan penelitian. Tentu kerangka konsep ini bisa saja berubah seiring dengan data dan informasi lapangan yang saya temukan kelak. Dalam kasus penelitian ini saya menggunakan tiga buah konsep yaitu konsep *kebudayaan dan pendidikan* dan juga *total institution*.

I.5.1 Kebudayaan dan Pendidikan

Kebudayaan menurut Spradley adalah:

“Culture is the acquired knowledge that people use to interpret Experience and to generate social behaviour” (Spradley, 1975: 5)

Melalui definisi ini, Spradley menjelaskan bahwa kebudayaan merupakan serangkaian aturan, petunjuk, resep, dan strategi yang terdiri dari serangkaian model-model pengetahuan yang dipunyai manusia yang digunakan secara selektif dalam menghadapi lingkungan sebagaimana terwujud dalam tingkah laku dan tindakannya (Spradley, 1972: 4).

Pengertian kebudayaan menurut Spradley ini sejalan dengan pengertian kebudayaan menurut Parsudi Suparlan. Menurut Suparlan, kebudayaan adalah pedoman bagi kehidupan masyarakat yang diyakini kebenarannya oleh masyarakat yang bersangkutan. Sebagai pedoman hidup sebuah masyarakat, kebudayaan digunakan oleh warga masyarakat tersebut untuk menginterpretasi dan memahami lingkungan hidupnya dan mendorong serta menghasilkan tindakan-tindakan untuk memanfaatkan berbagai sumber daya yang ada dalam lingkungan hidup tersebut untuk pemenuhan berbagai kebutuhan hidup mereka (Suparlan, 1982: 446).

Lebih jauh lagi Parsudi Suparlan mengatakan bahwa kebudayaan adalah sebuah *blue print* atau pedoman menyeluruh bagi kehidupan sebuah masyarakat yang memiliki kebudayaan tersebut. Kebudayaan dilihat terdiri atas perangkat-perangkat yang menjadi sistem-sistem acuan atau model kognitif yang berlaku pada berbagai tingkat pengetahuan, perasaan, dan kesadaran. Pendukung kebudayaan yang bersangkutan menggunakan model-model kognitif tersebut secara kolektif, yang mereka rasakan paling cocok atau yang terbaik, untuk dijadikan acuan bagi interpretasi yang penuh makna atas berbagai gejala dan situasi yang mereka hadapi dan untuk mewujudkan tindakan-tindakan dalam menghadapi lingkungannya dan memanfaatkan berbagai sumber daya yang terkandung di dalamnya. Tindakan-tindakan tersebut dilakukan sesuai dengan dan berada dalam batas-batas pranata sosial yang paling cocok. Tindakan-tindakan tersebut dapat dilihat sebagai tanggapan-tanggapan atas stimuli atau rangsangan-rangsangan yang berasal dari lingkungan (Suparlan, 1997:102).

Keberadaan kebudayaan dalam kehidupan manusia adalah fungsional dalam struktur-struktur kegiatan pemenuhan kebutuhan manusia, yaitu sebagai acuan dalam manusia berhubungan dan mengidentifikasi berbagai kategori yang

ada dalam lingkungan hidup yang dapat dimanfaatkan untuk pemenuhan berbagai kebutuhan hidup, dan menjadi acuan sebagai tindakan-tindakan pemenuhan kebutuhan hidup tersebut. Ada tiga golongan kebutuhan yang harus dipenuhi manusia yaitu; (1) kebutuhan biologi atau kebutuhan primer (seperti makan, minum, buang air, tidur, dsb); (2) kebutuhan sosial atau kebutuhan sekunder (seperti berkomunikasi, pendidikan, kontrol sosial, dsb); (3) kebutuhan adab atau kebutuhan kemanusiaan (seperti memiliki nurani, membedakan benar dan salah, mengungkapkan perasaan, berkeyakinan diri, rasa aman, tentram, teratur, ungkapan estetika, etika, moral, dsb) (Suparlan, 1997: 102-103).

Dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup bermasyarakat, manusia selalu melakukannya di dalam atau melalui pranata-pranata sosial. Setiap pranata sosial adalah suatu sistem antar hubungan norma-norma atau aturan-aturan dan peranan-peranan dari para pelaku, menyajikan seperangkat pedoman-pedoman dan wadah-wadah untuk bertindak sesuai dengan corak pranata sosial tersebut dan sesuai dengan kebutuhan yang akan dipenuhi oleh warga masyarakat yang bersangkutan (Suparlan, 1997: 103-105). Pedoman-pedoman yang ada dalam pranata sosial yang dipunyai oleh sebuah masyarakat mengacu kepada kebudayaan dari masyarakat yang bersangkutan.

Pendidikan adalah salah satu kebutuhan hidup manusia. Salah satu upaya yang dilakukan manusia dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya adalah pendidikan atau sekolah. Pendidikan adalah proses sosialisasi yang berarti suatu proses bilamana seseorang individu dari masa kanak-kanak hingga dewasa, berkembang, mengenal, dan menyesuaikan diri dengan individu-individu dalam masyarakat sekitarnya (Koentjaraningrat, 1971: 132). Dalam penyelenggaraan pendidikan ini diperlukan lembaga-lembaga pendidikan, yang salah satunya adalah sekolah. Lembaga pendidikan yang juga dapat dilihat sebagai proses transmisi pengetahuan secara formal dan berkesinambungan yang terjadi di antara pihak-pihak yang terlibat (dalam konteks sekolah antara guru-guru, murid-murid, dan administrator) menurut aturan-aturan yang baku. Pengetahuan yang diperoleh tersebut akan digunakan dalam mewujudkan perilaku untuk menghadapi lingkungan (Saifuddin, 2001: 9).

I.5.2 Total Institution

Istilah institusi total diperkenalkan Erving Goffman dalam karyanya yang berjudul *Asylums: Essays on the Social Institution of Mental Patients and Other Inmates* (1961). Istilah ini dipakai untuk menganalisis lembaga-lembaga yang membatasi perilaku manusia melalui proses-proses birokratis yang menyebabkan terisolasinya secara fisik dari aktivitas normal di sekitarnya. Istilah ini menjadi sangat populer sejak tahun 1960-an sebagai bagian dari kritik atas mekanisme dan rezim kontrol sosial pada masyarakat industri. Dalam karya tersebut, penjara, barak tentara dan rumah sakit mental merupakan contoh dari penerapan *total institutions*.

“A total institution is a place of work and residence where a great number of similarly situated people, cut off from the wider community for a considerable time, together lead an enclosed, formally administered round of life” (Goffman, 1961:1)

Menurut definisi ini, Goffman memaparkan bahwa institusi total adalah tempat bekerja dan tempat tinggal di mana sejumlah besar orang tersatukan, terpisah dari masyarakat luas untuk waktu yang cukup lama, bersama-sama dengan dipimpin insititusi yang sifatnya tertutup, yang diatur secara resmi dalam setiap aspek kehidupan. Dari definisi tersebut terlihat jelas dikemukakan bahwa *total institution* ini merupakan tempat yang di khususkan bagi sekelompok orang yang terpisahkan atau terisolasi dari lingkungan masyarakat luas, yang kemudian mereka diterapkan aturan-aturan secara resmi mencakup seluruh hal dalam aktifitas kehidupan mereka. Lebih lanjut lagi, Goffman menjelaskan mengenai aturan-aturan dalam kehidupan di dalam institusi total ini.

“Total institutions as social arrangements that regulate according to one rational plan and under one roof, all spheres of individuals' lives—working, playing, eating and sleeping. “ (Goffman, 1997:iv)

Goffman mendefinisikan institusi total sebagai pengaturan sosial yang mengatur menurut satu rencana rasional dan di bawah satu atap, semua bidang kehidupan seperti bekerja, bermain, makan dan tidur. Dari definisi yang dikemukakan tersebut dapat diartikan bahwa masing-masing individu tersebut telah diatur kegiatan kesehariannya, sehingga mereka tidak memiliki pilihan kreatif dalam menentukan pilihan-pilihan akan kegiatannya masing-masing. Karena seluruh kegiatan mulai dari bangun pagi hingga tidur kembali semuanya telah di atur oleh institusi total tersebut, maka mereka tidak boleh menolak atau melanggar aturan tersebut. Seperti halnya yang terjadi di barak asrama militer, penjara dan sebagainya.

Tampilan institusi total dapat dideskripsikan ke dalam beberapa tingkatan, yaitu: *pertama*, semua aspek-aspek kehidupan dilakukan di tempat yang sama dan dalam pengawasan tunggal yang sama. *Kedua*, masing-masing anggota melakukan aktivitas yang sama dan cenderung memiliki pemikiran yang sama. *Ketiga*, seluruh rangkaian kehidupan sehari-hari terjadwal secara ketat, dalam keseluruhan urutan yang diawasi oleh sistem atau organisasi dan pengawas formal. *Keempat*, berbagai aktivitas dipaksa dan diarahkan bersama-sama ke dalam rencana tunggal untuk memenuhi tujuan pimpinan institusi (Goffman, 1961:17).

Goffman kemudian menguraikan bahwa institusi total menciptakan sebuah penghalang antara penduduk dan dunia yang lebih luas, membuat "pembatasan diri"(Frank, 2002:45). Ada sebuah pemisahan jarak yang kuat antara staf dan warga/ narapidana di institusi total. Seperti misalnya, karena staf di penjara bisa pulang pada akhir pekerjaan mereka, sedangkan warga mungkin terbatas atau tidak ada kontak dengan dunia luar dan sering akhirnya merasa terputus dari masyarakat yang lebih luas dan terjebak dalam institusi tersebut. Perasaan mereka dapat berubah menjadi kekesalan terhadap anggota personil yang dapat

meninggalkan kapan saja mereka inginkan. Penduduk institusi total menyadari hak-hak mereka yang hilang. Mereka tahu mereka tidak memiliki kebebasan yang mereka miliki sebelumnya masuk ke situasi mereka sekarang. Jarak sosial antara staf dan narapidana adalah besar, dan setiap kelompok cenderung tidak ramah terhadap yang lain (Weinstein R, 1982:41).

Institusi total adalah institusi yang memiliki karakter dihabiskan oleh sebagian kehidupan atau keseluruhan kehidupan dari individu yang terkait dengan institusi tersebut. Individu diperlakukan sebagai sub-ordinat yang sangat tergantung kepada organisasi dan orang yang berwenang atasnya. Narapidana (bahkan sipir) merupakan individu yang hidup dalam situasi yang sama, terpisah dari masyarakat luas dalam jangka waktu tertentu, bersama-sama menjalani hidup yang terkungkung, dan diatur secara formal.

Institusi dikatakan total, ketika institusi ini membatasi ruang gerak orang-orang di dalamnya pada tiap kesempatan. Mereka tidak bisa melepaskan diri, menghasilkan dan mereproduksi kenormalan di dalam institusi sesungguhnya abnormal itu hanya nampak dari luar (Deleuze, 1988). Seperti itulah, institusi total sebagai organisasi yang mengatur keseluruhan kehidupan anggotanya. Ciri-ciri institusi total menurut Goffman (1961) antara lain dikendalikan oleh kekuasaan (hegemoni) dan memiliki hirarki yang jelas. Contohnya, sekolah asrama yang masih menganut paham pengajaran kuno (disiplin tinggi), kamp konsentrasi, barak militer, institusi pendidikan kedisiplinan, penjara, pusat rehabilitasi (termasuk didalamnya rumah sakit jiwa), biara, institusi pemerintah, dan lainnya.

Di dalam Institusi Total ini, semua kegiatan di situ diatur oleh norma-norma atau aturan-aturan yang ada sesuai dengan pranata-pranatanya, yang dijalankan oleh dan melalui kekuasaan “pejabat” asrama. Misalnya untuk pemenuhan kebutuhan makan setiap siswa/taruna mendapat apa, jam berapa diperbolehkan makan, di tempat mana mereka boleh makan dan tidak boleh makan, dan seterusnya semuanya diawasi dan ditentukan oleh para “pejabat” asrama. Semua kegiatan diatur dan dijalankan berdasarkan atas hirarki kekuasaan yang “ketat”. Kemudian, dengan penerapan institusi total ini membentuk apa yang dinamakan dengan identitas kolektif yang eksklusif. Masing-masing level hirarki mempunyai

batasan dan otoritas yang tegas, tidak ada kata ‘tidak’ bagi mereka yang berada pada level hirarki yang lebih rendah. Semua ucapan yang keluar dari mulut seorang yang hirarkinya lebih tinggi adalah “perintah” dan tidak boleh dibantah. Demikian halnya dengan kehidupan atau hubungan antara siswa/taruna senior dan junior. Dengan kondisi kehidupan di ‘asrama 24 jam’ yang seperti itu maka posisi pejabat asrama dan siswa/taruna senior menjadi semakin penting dalam kehidupan para taruna selama menempuh pendidikan.

Institusi total bagi Goffman merupakan tempat sosialisasi setiap individu. Sosialisasi mengacu pada proses belajar seorang individu yang akan mengubah dari seseorang yang tidak tahu tentang diri dan lingkungannya menjadi lebih tahu dan memahami. Sosialisasi merupakan proses seseorang menghayati norma-norma kelompoknya, sehingga timbullah diri yang unik, karena pada awal kehidupan tidak ditemukan apa yang disebut dengan diri. Berdasarkan jenisnya, sosialisasi dibagi menjadi dua, yaitu sosialisasi primer (di dalam keluarga) dan sosialisasi sekunder (di dalam masyarakat). Menurut Goffman kedua proses tersebut berlangsung dalam institusi total, yaitu tempat tinggal dan tempat bekerja. Dalam kedua institusi tersebut, terdapat sejumlah individu dalam situasi yang sama, terpisah dari masyarakat luas dalam jangka waktu kurun tertentu, bersama-sama menjalani hidup yang terkukung, dan diatur secara formal. Dalam istilah Goffman, dikenal dengan *resosialisasi* dan *desosialisasi*. Dalam proses resosialisasi, seseorang diberi suatu identitas diri yang baru. Sedangkan dalam proses desosialisasi, seseorang mengalami pencabutan identitas diri yang lama. Dalam proses resosialisasi yang terjadi di penjara, biasanya digambarkan dengan melepaskan seluruh identitas napi yang baru masuk, kemudian digantikan dengan identitas baru. Proses-proses semacam ini biasanya dilakukan dengan cara melepas baju dan segala atribut yang melekat pada napi baru dan digantikan dengan seragam napi. Pemberian nomor napi dan pemberian julukan baru. Di institusi total terdapat beberapa sifat hubungan (sipir dan napi) yang terjadi sejak pertama kali napi masuk penjara.

I.6 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metodologi kualitatif. Penelitian kualitatif mengembangkan deskripsi secara mendalam dan analisa tentang kualitas data atau substansi tentang pengalaman individu (Marvasti, 2004:7).

Saya menggunakan pendekatan kualitatif, sasaran kajian dari pendekatan kualitatif adalah kehidupan sosial atau masyarakat sebagai satu kesatuan, atau sebuah kesatuan yang menyeluruh, oleh karena itu pendekatan kualitatif juga biasanya dikaitkan dengan pengertian yang sama dengan pendekatan yang dikenal dalam Antropologi yang dinamakan holistik (Rudito, 2008:79). Pendekatan holistik adalah penelitian yang memerlukan informasi yang selengkap dan sedalam mungkin mengenai gejala-gejala yang ada dalam kehidupan masyarakat yang diteliti. Gejala-gejala tersebut dilihat sebagai sebagai satuan yang masing-masing berdiri sendiri tetapi yang satu sama lainnya saling berkaitan dan merupakan suatu kesatuan yang bulat dan menyeluruh (Suparlan, 1994:5).

Dalam melakukan penelitian ini, saya terjun langsung ke dalam objek yang diteliti sebagai member, atau dalam dunia antropologi akrab disebut sebagai autoetnografi yakni menggunakan pencatatan, identifikasi terhadap kategori dan tema, *recall* emosional, diskusi, dan refleksi untuk menyusun narasi yang mencakup sudut pandang sebagai partisipan yang diteliti maupun sudut pandang sebagai saya (Ellis, 2004).

Melalui tulisan ini, saya akan menceritakan proses yang melatarbelakangi pembentukan budaya pilot yang di bentuk sejak menjadi taruna penerbang Curug. Penulisan autoetnografi ini didasarkan pada *recall* emosional serta refleksi saya terhadap diri sendiri, dengan harapan dapat memberi gambaran deskriptif, mengenai pembentukan budaya pilot tersebut.

Saya menuliskan pengalaman ini sebagai sebuah autoetnografi untuk dapat memahami kebudayaan secara lebih baik lagi, karena (Ellis & Bochner, 2000) menyatakan autoetnografi dibangun berdasarkan asumsi bahwa mengetahui perjalanan hidup seseorang merupakan sebuah langkah penting dalam memahami cara kita menjalani kehidupan (*way of life*).

1.6.1 Teknik Pengumpulan Data

Mengacu kepada pendekatan kualitatif, saya menggunakan beberapa cara dalam memperoleh data seperti penelitian terlibat, observasi, wawancara, dan sebagainya. Pada penelitian ini saya lebih mengedepankan metode autoetnografi, yakni saya sebagai pelaku, subjek maupun objek dari penelitian saya sendiri yakni sebagai taruna penerbang STPI Curug angkatan ke-63 Bravo.

Sebagian besar teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah merupakan pengalaman, pengamatan, dan proses *recall memory* masa lalu pribadi mengenai kejadian yang terjadi setiap harinya selama saya menempuh pendidikan sebagai taruna penerbang STPI Curug dan mengkategorikannya dalam satuan makna baru. Selain itu saya pun juga untuk memperlengkap data penelitian dengan mengumpulkan informasi-informasi penting baik itu dari senior, teman, pembina, Flight Instructor dan lainnya serta interaksi sosial saya secara langsung selama berada di kampus STPI Curug.

Pengamatan dilakukan dengan cara mengamati aktivitas keseharian dan interaksi sosial para taruna penerbang STPI Curug. Interaksi sosial yang saya amati adalah interaksi yang terjadi di antara sesama teman taruna *course* penerbang 63, dengan senior penerbang 62 dan 61, taruna dengan pembina atau Flight Instruktur, maupaun antara taruna *course* penerbang dengan *course-course* jurusan lainnya. Metode pengamatan ini saya lakukan hampir di seluruh kegiatan yang saya alami. Mulai dari kegiatan bangun di pagi hari, kegiatan olah raga pagi, apel pagi, kegiatan makan, kegiatan lari ke pendidikan, kegiatan di dalam kelas, upacara bendera, kegiatan di *Hanggar* penerbang, kegiatan praktek terbang di dalam kokpit pesawat hingga kegiatan di dalam Barak asrama pada malam hari ataupun di luar kegiatan pendidikan.

Selain melalui pengamatan langsung di lapangan, saya juga mendapatkan data melalui hasil interaksi sosial saya dengan senior penerbang 61 dan 62, teman satu angkatan saya dan juga pihak lain yang membantu memberikan informasi yang memperkaya data penelitian ini. Percakapan yang berlangsung dengan

beberapa pihak ini dilakukan secara semi formal, tidak menggunakan daftar wawancara dan sebagainya. Bahkan terkadang informasi yang saya dapatkan ini terjadi saat saya dan teman-teman satu angkatan penerbang 63 sedang *diapelin*⁵ oleh Senior diatas kami dan juga pembina atau Flight Instruktur. Selanjutnya hal yang juga penting untuk di jadikan data selama penelitian saya kali ini yakni mengutip isi ataupun *content* dari *briefing-briefing* yang sering dilakukan baik itu kegiatan *briefing* yang diambil oleh Senior-Senior, pembina, FI, maupun pejabat STPI. Mengapa kemudian *briefing* dari pihak-pihak tersebut menjadi penting? Sebab dari situlah banyak informasi yang bisa di kupulkan menjadi data penelitian yang lengkap. Selain tentunya faktor pengalaman-pengalaman yang dialami saya yang terlibat langsung sebagai penerbang Curug yang banyak di tampilkan dalam penelitian ini.

Selanjutnya yang juga tidak kalah pentingnya, saya menceritakan perasaan pribadi selama mengalami setiap kegiatan yang saya alami selama menjadi taruna penerbang STPI. Seperti misalnya bagaimana perasaan saya dan teman-teman saat melakukan jalan tradisi sepanjang puluhan kilometer. Kemudian bagaimana perasaan saya saat sedang di bariskan di sepanjang koridor Barak asrama dan kemudian kami semua di hukum oleh Senior-Senior atau pembina asrama kami. Serta berbagai kegiatan yang saya rasakan tidak mengenakan saat menjalani hukuman demi hukuman yang begitu menguras stamina fisik serta mental yang sangat terasa saat saya masih menjadi Taruna Junior. Itu semua menjadi bahan penelitian yang saya rasa cukup komprehensif dalam rangka penyusunan dan penulisan skripsi saya kali ini mengenai kehidupan saya sebagai taruna penerbang 63 Bravo STPI.

1.6.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi Penelitian adalah di Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia, Curug-Tangerang. Lokasi penelitian saya dilakukan hampir sepenuhnya di area kampus STPI, asrama Barak taruna, gedung pendidikan penerbang, *Hanggar* penerbang,

⁵ Istilah yang biasa digunakan di STPI sebagai bentuk hukum karena melakukan suatu kesalahan. Hukuman ini seringkali berupa hukuman fisik seperti *push-up*, *rolling* dan sebagainya

lapangan olah raga, lapangan upacara bendera (*Hanggar 1&2* bandara Budiarto), ruang makan taruna, ruang simulator, kokpit pesawat socata TB-10, auditorium STPI, kantin, dan sebagainya. Lokasi penelitian di luar kampus STPI yakni sepanjang rute “jalan tradisi”, yakni saat saya masih mengikuti proses dua minggu masa Madabintal dan Ormat Dirga..

Waktu dilakukannya penelitian ini adalah sejak 17 Juni 2009 hingga 20 Maret 2011. Waktu pelaksanaan tersebut terhitung sejak masa pembukaan pendaftaran calon taruna baru STPI tahun ajaran 2009/2010 hingga saya mengundurkan diri sebagai taruna penerbang STPI. Pelaksanaan waktu penelitian tentunya tidak terbatas, karena saya merupakan taruna penerbang STPI tersebut. Dapat dikatakan penelitian ini dilakukan dalam jangka waktu 24 Jam sehari dan 7 hari seminggu. Hanya ada dua kali liburan panjang selama saya menjadi taruna satu tahun di STPI, yakni libur pesiar *long weekend* Lebaran selama dua minggu berturut-turut dan libur *long weekend* Natal dan Tahun Baru 2011 yang juga berlangsung selama dua minggu.

1.7 Sistematika Penulisan

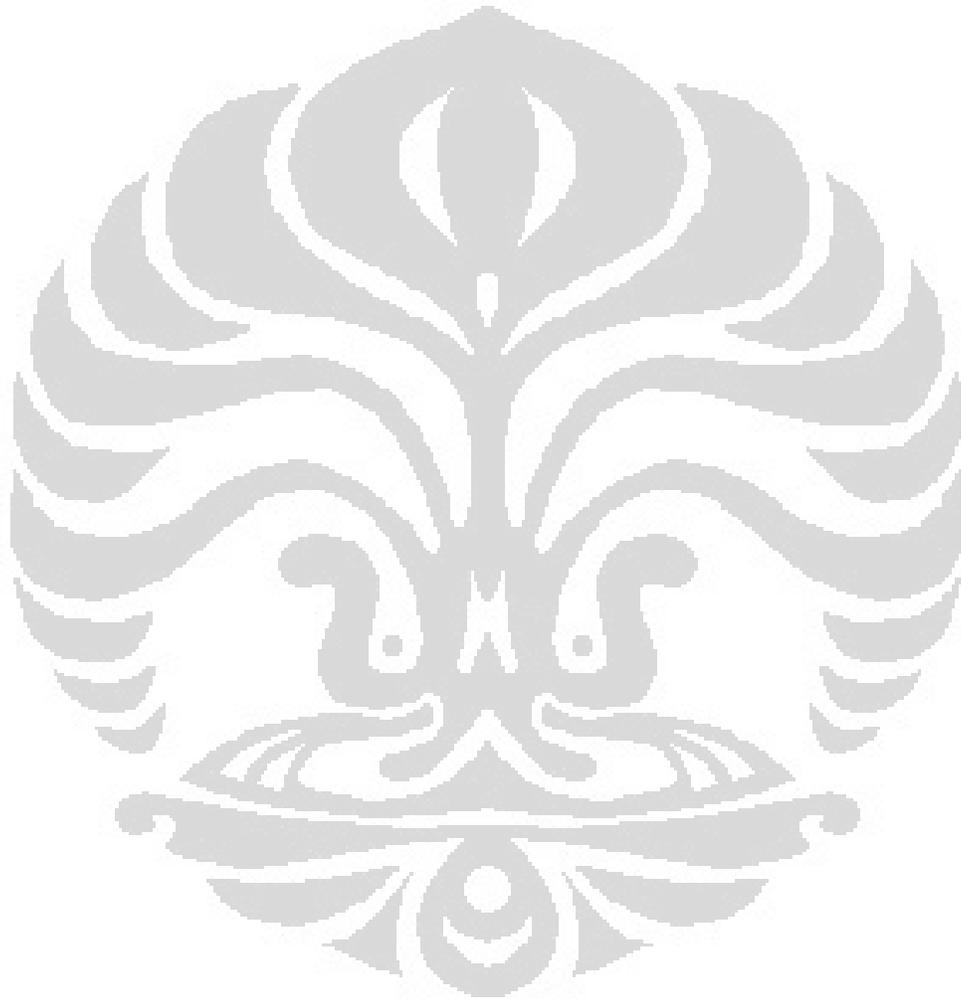
Dalam menyampaikan hasil penelitian berbentuk skripsi ini, peneliti memaparkannya ke dalam beberapa bab berikut :

Diawali dengan Bab pendahuluan, bagian ini memaparkan mengenai secara garis besar apa yang saya teliti seperti halnya latar belakang, permasalahan, pertanyaan penelitian, signifikansi penelitian, kerangka konsep, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Pada Bab II saya memaparkan mengenai gambaran umum Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia-Curug, terkait dengan lokasi STPI, sejarah berdirinya, logo, visi dan misi, serta fasilitas pendukung kampus.

Sedang dalam Bab III saya memaparkan hasil penelitian dan pengamatan saya selama menjadi taruna penerbang *course 63* Bravo. Kemudian saya membahas kegiatan-kegiatan apa saja yang saya lakukan selama satu tahun menjadi taruna penerbang STPI.

Selanjutnya dalam bab IV saya memaparkan mengenai analisa dari hasil-hasil data penelitian yang saya dapatkan sebelumnya terhadap konsep yang saya gunakan pada penelitian kali ini. Terakhir adalah Bab V, yakni kesimpulan dan saran yang saya kemukakan dari hasil penelitian saya di STPI ini.



BAB II

SEKOLAH TINGGI PENERBANGAN INDONESIA (STPI-CURUG)

II.1 Lokasi STPI

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia-Curug (STPI Curug) beralamat lengkap di Bandar Udara Budiarto. Jl. Raya PLP Curug-Tangerang 15001. Lokasinya cukup jauh jika berkendara dengan mobil pribadi atau menggunakan transportasi umum dari pusat kota Jakarta. Awal mulanya saat saya ingin mensurvei untuk mendaftarkan diri sebagai Penerbang STPI. Saya menggunakan transportasi umum dari arah Cibubur tempat dimana saya tinggal menuju kampus STPI. Pertama, saya naik angkutan kota dari depan Cibubur Junction menuju terminal kampung rambutan. Setelah itu, saya lanjutkan dengan naik bus berwarna putih berstrip merah bertuliskan Prima Jasa yang rute trayeknya Kp.Rambutan-Merak. Sesampainya di jembatan pintu tol Bitung, saya turun di pinggir jalan tol tersebut dan melewati jalan pintas menuju bawah tol untuk menunggu angkutan kota selanjutnya ke lokasi kampus STPI. Saat itu memang jembatan tol pintu Bitung belum di tembok pagar oleh PT Jasa Marga, sehingga banyak penumpang bus yang turun dan naik bus di lokasi tersebut. Setelah itu melewati jalan pintas turun ke arah bawah kolong jembatan untuk menunggu angkutan umum ke tempat tujuannya masing-masing. Setelah dari tol bitung tersebut, saya melanjutkan naik angkot elf diesel berwarna hijau menuju lokasi STPI Curug, dan berhenti di depan gerbang kampusnya tersebut.

Pengalaman saya saat pertama kali saya menuju lokasi STPI Curug saya sempat bingung, sebab hampir tidak ada informasi petunjuk arah menuju kampus STPI. Baru terlihat petunjuk arah yakni satu baliho yang berukuran tidak terlalu besar berada di sisi kiri jalan sesaat setelah melewati jembatan tol Bitung. Itu pun berisikan iklan mengenai STPI, bukan petunjuk arah. Kemudian barulah terlihat petunjuk arah besar di pertigaan Bitung, yang mana jika belok ke kiri adalah ke STPI dan lurus ke arah Bitung Kota. Setelah saya turun dari angkot elf

hijau akhirnya sampailah saya di depan gerbang kampus STPI Curug, yang sekaligus juga merupakan kompleks Bandar Udara Budiarto. Saya merasa begitu senangnya, akhirnya setelah selama dua jam penuh perjalanan dari rumah saya yang ada di Cibubur. Akhirnya, sampailah saya di tempat pendidikan pendidikan pilot terbaik di Indonesia. Lokasinya memang cukup jauh dan terpencil dari pusat kota Tangerang. Saya mengerti mengapa demikian, sebab biasanya lokasi bandara memang dipilih di tempat yang jauh dari *public area*, sehingga tidak mengganggu kegiatan masyarakat yang tinggal di sekitar bandara.



Gambar 1

(Peta Lokasi Bandara Budiarto, Sumber: Google map 2010)

Di depan Komplek Bandara Budiarto, terdapat sebuah miniatur pesawat latih STPI yang sudah tidak terpakai lagi. Pesawat miniatur tersebut berwarna dasar putih dan dengan garis-garis strip kuning, biru dimana ciri khas pesawat latih curug. Komplek area lapangan terbang Budiarto ini cukup luas. Dimana berisikan Gedung Utama STPI, Asrama Taruna/i STPI, Gedung Pusat Pendidikan dan Pelatihan masing-masing jurusan di STPI, Gedung Instalasi kesehatan, Gedung BMKG Budiarto, *Hanggar* Kalibrasi, *Hanggar* Utama 1, 2, 3, dan 4, Rumah Dinas Pegawai Perhubungan dan masih banyak lagi.

Saat saya memasuki gerbang kompleks bandara tersebut, saat itu saya ditanya *security* mengenai keperluan saya masuk ke dalam bandara. Saya jelaskan kepada *security* bahwa saya ingin ke Kampus STPI untuk mendaftar sebagai taruna penerbang. Setelah itu saya pun di tunjukkan arah menuju gedung utama STPI yang letaknya kurang lebih sekitar 500 meter dari depan gerbang kompleks bandara. Saat itu saya berjalan kaki selama 10 menit dan lumayan capek juga berjalan kaki dari depan pos depan. Sesampainya disana saya melihat lokasi calon Kmpus yang akan saya tempati untuk belajar nantinya menjadi taruna penerbang Curug.

Ciri khas dari gedung utama atau *Main Building* STPI yakni di depannya terdapat halaman yang cukup luas dimana disitu terdapat miniatur pesawat latih STPI yakni Piper Dakota tipe PA-28 yang sudah tidak terpakai. Berikut saya gambarkan secara visual gedung-gedung di STPI beserta asrama taruna/i.



Gambar 2
(Gerbang utama Bandara Budiarto,
Dokumentasi Pribadi 2009)



Gambar 3
(*Main Building* STPI, Dok Pribadi 2009)



Gambar 4
(Gapura Asrama, Dok Pribadi 2009)



Gambar 5
(Gerbang Asrama, Dok Pribadi 2009)



Gambar 6
(Asrama Taruna/i, Dok Probadi 2009)



Gambar 7
(Hanggar STPI, Dok Pribadi 2009)

Bangunan gedung-gedung, *Hanggar* pesawat maupun asrama taruna/i STPI ini bukan lah bangunan yang modern ataupun baru. Sebab bangunan yang ada di kampus STPI ini merupakan bangunan lama yang sejak angkatan pertama STPI ini berdiri yakni sejak 1954. Tidak heran jika sekilas saya memandang gedung maupun bangunan terkesan tua. Hanya beberapa kali gedung dan bangunan ini direnovasi dan cat-cat temboknya di ganti baru. Agar terlihat lebih terawat dan rapih. Ciri-ciri dari bangunan tua ini terlihat dari bentuk bangunannya yang masih sederhana yakni jarak lantai dengan atapnya yang tinggi, untuk

ventilasi udara masuk yang baik, seperti halnya terdapat pada bangunan-bangunan atau rumah jaman dulu.

Saat saya melihat-lihat Barak asrama penginapan taruna/i STPI, pada saat siang hari terlihat biasa-biasa saja. Sedangkan di malam hari suasana terasa lebih mencekam atau *angker*, karena bentuk dari bangunan Barak asrama serta koridornya menyerupai instalasi militer kuno atau rumah sakit tua. Di dalam kompleks Barak asrama taruna, terdapat koridor-koridor panjang yang menghubungkan antara satu bangunan asrama dengan bangunan asrama lainnya. Disini tersedia 14 bangunan Barak yang cukup panjang di setiap Baraknya, seperti halnya di asrama-asrama tentara ataupun asrama polisi. Dimulai dari Barak pertama yakni A (Alfa), kemudian Barak B (Bravo), C (Charlie), D (Delta), E (Echo), F (Foxtrot), G (Golf), H (Hotel), I (India), J (Juliet), K (Kilo), L (Lima), M (Mike), dan Barak N (November). Penamaan Barak tersebut mengacu pada alfabetik di dunia penerbangan Internasional. Setiap satu koridor bangunan Barak tersebut terdiri dari 12 Barak atau kamar. Seperti Barak A (Alfa) 1 hingga A 12. Di tengah-tengah antara Barak 6 dan 7 terdapat kamar mandi yang berukuran besar. Dimana kamar mandi tersebut di sekat-sekat menjadi 10 sekat dengan dua bak mandi panjang yang siap menampung air kucuran buat mandi para taruna/i.

Setiap satu kamar Barak taruna/i dihuni oleh maksimal 8 orang taruna. Dimana masing-masing penghuni Barak disediakan satu buah tempat tidur yang berbentuk dua tingkat. Sehingga di dalamnya terdapat 8 ranjang yang menurut saya cukup layak untuk di tinggali selama 2 tahun masa pendidikan di STPI. Memang ruangan barang tidak dilengkapi oleh AC (Air Conditioner), namun saat malam hari udara tetap sejuk karena model bangunan yang cukup tua ini memiliki ventilasi udara keluar masuk yang baik, yakni dengan jarak atap yang cukup tinggi dari lantai/ubin. Lagi pula bagi taruna/i, bisa tidur nyenyak saja sudah syukur, sebab sering kali ada apel khusus tengah malam atau pagi hari buta yang membuat tinggal di dalam Barak asrama begitu menyiksa batin maupun fisik.

Selanjutnya selain ada Barak taruna/i, STPI juga memiliki sarana dan prasarana pendidikan yang bisa dikatakan cukup baik. Seperti halnya gedung pendidikan *course* penerbang yang letaknya sekitar 500 meter dari *main building*

dan Barak asrama. Di pendidikan Penerbang, terdapat beberapa gedung yang dimanfaatkan sebagai ruang *Flight Instructor*, ruang simulator, ruang kelas, ruang Ketua Jurusan (Kajur), ruang *safety board*, kantin, musholla dan juga Flop Penerbang. Khusus untuk bangunan ruang kelas memang merupakan bangunan yang baru, dan yang lainnya adalah bangunan tua bekas peninggalan Belanda. Sehingga kalau malam hari berada di gedung pendidikan penerbang terkesan angker dan menyeramkan, seperti halnya jika berada di Barak asrama taruna/i.

Satu bangunan lagi yang amat vital bagi pendidikan jurusan penerbang yakni *Hanggar Pesawat dan maintenance*. Di dalam *Hanggar* ini terdapat berbagai jenis pesawat yang dimiliki oleh STPI seperti untuk pesawat latih *single engine* atau bermesin satu yakni pesawat Sundowner C-23, Piper Dakota PA-28, Tobago TB-10. Sedangkan untuk pesawat latih jenis *multi engine* yakni pesawat Beechcraft Baron B-58. Kemudian untuk helikopter latih terbaru yang dimiliki STPI Curug yang baru-baru ini datang jenis Bell 206 sejumlah 3 unit.

Selama pendidikan saya sebagai taruna penerbang, jenis pesawat yang paling banyak di gunakan yakni jenis Socata Tobago TB-10. Sebab jumlah pesawatnya yang cukup banyak yakni 13 unit pesawat dan juga pesawat ini produksi terbaru diantara pesawat-pesawat curug lainnya. Karena *Hanggar*⁶ ini tidak mencukupi untuk menampung seluruh pesawat latih yang ada, maka seluruh pesawat Tobago-10 yang dipakai sehari-hari oleh taruna penerbang di parkir di depan *Hanggar* atau dalam istilah penerbangannya di *Apron*.⁷

Hari-hari sebagai taruna penerbang nantinya akan lebih banyak kegiatannya di dalam *Hanggar* pesawat ini. Sebab taruna penerbang harus mempersiapkan segala sesuatunya yang berhubungan untuk latihan terbang yakni di *Hanggar* ini. Sedangkan ruang kelas hanya di gunakan saat ada pelajaran teori di kelas. Itupun hanya sering digunakan bagi Taruna Junior tingkat satu. Setelah itu hampir setiap hari taruna penerbang harus *stand by* di dalam *Hanggar* selama melaksanakan pendidikan.

⁶ Tempat parkir pesawat *indoor*, digunakan pula sebagai tempat penyimpanan dan perbaikan pesawat

⁷ Tempat parkir pesawat *outdoor*

Kegiatan sehari-hari di *Hanggar* bagi para taruna penerbang yakni membersihkan dan mengelap pesawat, mengisi bahan bakar atau *refuel* pesawat, mendorong pesawat ketempat yang di tentukan, memarkirkan pesawat yang baru selesai latihan terbang menuju *Apron* yang telah disediakan, membantu teknisi dan lain-lain. Selain itu *Hanggar* juga menjadi tempat berlangsungnya interaksi sosial, baik itu antara sesama taruna, taruna dengan Taruna Junior/Senior, taruna dengan FI, taruna dengan teknisi. Sehingga pada pagi hingga sore hari *Hanggar* tidak pernah sepi dari kegiatan taruna penerbang. Hanya pada hari libur pendidikan saja *Hanggar* ini sepi dan dipenuhi oleh pesawat-pesawat latihan yang selesai di gunakan untuk latihan di hari kerja.



Gambar 8

(*Hanggar* STPI, Dok Pribadi 2009)



Gambar 9

(Kegiatan di *Apron*, Sumber Google)

II.2 Sejarah STPI

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI) adalah Perguruan Tinggi Kedinasan di lingkungan Departemen Perhubungan yang bertugas menyelenggarakan program pendidikan profesional di bidang penerbangan. Berawal dari Akademi Penerbangan Indonesia (API) yang didirikan tanggal 1 Juni 1952 di Gempol, Kemayoran Jakarta, seiring dengan perkembangan teknologi penerbangan dan kebutuhan industri penerbangan, API beberapa kali mengalami perubahan baik nama maupun statusnya antara lain :

Tahun	Perubahan
1954	API pindah ke Curug Tangerang
1969	API berubah nama menjadi Lembaga Pendidikan Perhubungan Udara (LPPU) di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
1978	LPPU (Lembaga Pendidikan Perhubungan Udara) berubah menjadi Pendidikan dan Latihan Penerbangan (PLP) di bawah Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan.
2000	Tepatnya tanggal 10 Maret 2000, PLP berubah menjadi Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia disingkat STPI.

Sejarah sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI) ini begitu di agung-agungkan oleh para pejabat, Instruktur, Pembina maupun Senior-Senior STPI. Sebab STPI merupakan satu-satunya sekolah penerbangan yang dimiliki oleh Pemerintah. Terlebih untuk jurusan penerbangnya yang tidak dimiliki oleh sekolah kedinasan lainnya di Indonesia. Mereka sering membangga-banggakan STPI-Curug sebagai sekolah penerbangan yang terbaik di Asia Tenggara. Seperti yang di kemukakan Mas AP, Flight Instruktur Senior angkatan 50.

“Mas, Kamu beruntung bisa masuk jadi penerbang Curug. Di luar sana banyak banget Masyang mau masuk sini tapi ga ada kesempatan. Kamu tau Curug itu sekolah penerbangan tertua di Indonesia. Belum lagi Curug dari dulu itu jadi sekolah pilot terbaik di Asia Tenggara. Dulu tuh Mas, banyak student-student dari Malaysia, Korea, India, Filipina yang belajar disini...Ayo Mas, belajar yang serius jangan sampai nama Curug ini rusak gara-gara ulah kalian.”

Memang sejarah Curug begitu panjang dari semenjak didirikannya tahun 1952. Hingga STPI Curug telah berhasil meluluskan lebih dari 2000 penerbang yang telah berkarir di berbagai Maskapai dalam maupun luar negeri. Di mata masyarakat, penerbang Curug merupakan penerbang terbaik di Indonesia. Maka pantas saja jika STPI Curug menjadi barometer dari sekolah-sekolah penerbangan

swasta di seluruh Indonesia. Banyak lulusan Curug yang sekarang mengajar atau menjadi instruktur di sekolah penerbangan swasta. Beberapa kali sempat selama saya menjadi teruna penerbang Curug, kampus Curug di datangi oleh para alumni penerbang. Mulai dari alumni *course* penerbang Curug angkatan 32, 41, 42 dan yang terakhir sekali angkatan 50. Setiap angkatan rata-rata memiliki selisih 1 tahun atau lebih. Tergantung kebutuhan Maskapai terhadap jumlah pilotnya. Pernah pada tahun 1997/1998 curug tidak membuka angkatan baru untuk jurusan penerbang. Sebab pada saat itu sedang terjadi krisis moneter yang menyebabkan banyak Maskapai penerbangan yang gulung tikar dan merumahkan karyawannya termasuk pilot-pilot mereka. Sehingga pada masa-masa krisis tersebut Curug berhenti mencetak kader pilot baru. Baru kemudian di lanjutkan kembali pada tahun 2000 hingga saat ini.

II.3 Visi, Misi dan Tujuan

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI Curug) memiliki visi misi serta tujuan yakni sebagai berikut :

2.1.1. VISI

Visi STPI adalah menghasilkan lulusan yang diakui secara nasional dan internasional untuk menuju pusat unggulan (*centre of excellence*) yang berstandar internasional.

2.1.2. MISI

Misi STPI yaitu menyelenggarakan diklat serta penelitian teknologi terapan di bidang penerbangan dalam rangka mencerdaskan bangsa dengan menciptakan sumber daya manusia penerbangan yang memiliki iman dan takwa, berkualitas internasional, mampu bersaing, mandiri dan profesional.

2.1.3. TUJUAN

Membentuk manusia penerbangan Indonesia yang ahli dan terampil dalam bidangnya, memiliki sikap sesuai Lima Citra Manusia Perhubungan, memiliki jiwa korsa yang tinggi, berbudi pekerti luhur, memiliki kesadaran bertanggungjawab dalam pengembangan dunia penerbangan dan mewujudkan keselamatan penerbangan serta siap memangku jabatan negara atau jabatan dalam organisasi penerbangan

Berbicara mengenai visi dan misi STPI. Sering kali saya mendengarnya disaat Apel⁸ pagi, Apel malam, Upacara Bendera pada hari senin dan *briefing-briefing* dari Pembina Taruna. Hal yang terlihat jelas mengenai penanaman visi misi ini terlihat saat upacara bendera. Seringkali Inspektur Upacara pada hari itu menegaskan bahwa visi misi sebagai sekolah yang mampu bersaing di tataran nasional dan internasional terus di sampaikan kepada seluruh peserta upacara. Selain itu 5 Citra Manusia Perhubungan selalu di bacakan di dalam rangkaian kegiatan upacara bendera. Dimana seluruh peserta Upacara dengan semangat mengucapkan kalimat-kalimat 5 Citra Manusia Perhubungan sesuai dengan arahan yang di bacakan pemimpin upacara.

Penanaman 5 Citra Manusia Perhubungan ini di tanamkan sejak taruna masih menjadi Catur (Calon Taruna). Calon taruna selama dua minggu berturut-turut diwajibkan untuk menghafal seluruh isi dari 5 Citra Perhubungan tersebut secara baik. Setiap malam setelah acara makan malam di ruang makan taruna. Setiap Catur di tanya satu persatu oleh Taruna Senior tentang 5 Citra Manusia tersebut. Jika ada yang tidak hafal, maka catur tersebut dihukum *push-up*. Saya pada waktu hari pertama dan kedua belum bisa menghafal kelima poin tersebut, sehingga tiap malam selesai makan malam, Baju seragam PDH (Pakaian Dinas Harian) saya basah kuyup akibat tidak bisa menghafalnya.

Kemudian mengenai Visi, Misi serta Tujuan ini bisa dilihat jelas di ruang Bimbingan Taruna (Bimtar). Taruna sesuai jadwal akan kebagian jadwal menjadi taruna jaga yang dinasnya di Bimtar ini. Sehingga setiap di Bimtar ini akan dapat

⁸ Apel adalah kegiatan berkumpul di suatu tempat yang harus dihadiri oleh seluruh Taruna untuk memperoleh pengarahan atau keperluan lainnya.

melihat dengan jelas Visi, Misi dan Tujuan ini bahkan saya sampai dapat menghafal isi dari ketiga pondasi dasar STPI ini.

Jika membahas mengenai salah satu poin di dalam Tujuan tersebut yakni memiliki *jiwa korsa*⁹ yang tinggi. Menurut saya SPI telah berhasil membentuk para tarunanya untuk ber*jiwa korsa*. Khususnya bagi saya, *jiwa korsa* dalam hal menjalani hukuman demi hukuman yang di berikan oleh Senior, pembina maupun instruktur. Hampir setiap hari rasa-rasanya saya dan teman-teman mendapatkan hukuman baik itu di dalam asrama, di lapangan apel, di dalam kelas, di ruang makan dan lain sebagainya yang hukumannya itu berjamaah yakni bagi seluruh taruna *course* penerbang 63. Padahal hanya satu orang saja di antara kami yang melakukan kesalahan, namun karena berasalan untuk membentuk *jiwa korsa* maka seluruh taruna pun harus ikut ‘menanggung dosa’ yang satu orang berbuat salah tersebut. Sehingga saya ‘salut’ dengan para petinggi, instruktur, pembina STPI Curug ini yang mampu menanamkan nilai-nilai dan tujuan pendidikan dengan *intens* nya dalam setiap kegiatan taruna.

II.4. Logo



Gambar 10

(Logo STPI, Sumber website STPI 2010)

⁹ Jiwa kebersamaan atau semangat kebersamaan satu *course* atau korp

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia memiliki lambang berbentuk Burung Rajawali yang membawa perisai yang menggantung di dadanya serta mencekram sehelai pita yang bertuliskan CEWAMA EKA TAYAI yang berarti mengabdikan untuk persatuan, berwarna kuning emas yang sedang terbang mengarungi angkasa luas menggambarkan STPI Curug adalah lembaga yang dinamis dan senantiasa mengembangkan diri ke arah yang lebih sempurna.

Filosofi Visual

Filosofi visual lambang terdiri dari tiga bagian dengan makna sebagai berikut :

Burung Rajawali

Sayap kiri lima helai : menyiratkan visi STPI dan pemikiran maju yaitu menghasilkan lulusan yang diakui di lima benua

Sayap kanan lima helai : menyiratkan misi STPI yaitu didalam menunjang program pemerintah guna menciptakan kemantapan lima unsur pokok pembangunan yaitu di bidang politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan

Ekor lima helai : menyiratkan bahwa landasan idiil penyelenggaraan STPI adalah Pancasila

Pangkal ekor lima helai : menyiratkan visi STPI dan pemikiran maju yaitu menghasilkan lulusan yang diakui di lima benua menyiratkan misi STPI yaitu didalam menunjang program pemerintah guna menciptakan kemantapan lima unsur pokok pembangunan yaitu di bidang politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan menyiratkan bahwa landasan idiil penyelenggaraan STPI adalah Pancasila menyiratkan pedoman pembinaan STPI yaitu menciptakan manusia yang memiliki jiwa korsa dan mencerminkan Lima Citra Manusia Perhubungan

Perisai yang menggantung di leher burung rajawali, yaitu:

Tulisan SEKOLAH TINGGI PENERBANGAN INDONESIA

Kuncup bunga melati di tengah-tengah yang terdiri dari tiga helai daun bunga dan tiga helai kelopak bunga yang menggambarkan bulan kelahiran STPI yaitu bulan tiga atau Maret dan memiliki makna antara lain :

Tiga helai daun bunga melati yang sedang mekar menyiratkan bahwa pada awal kelahirannya, STPI mendidik para remaja untuk menjadi penerbang, teknisi penerbangan dan operator/administrator penerbangan

Tiga helai kelopak bunga menyiratkan bahwa tugas-tugas STPI meliputi tiga tugas utama yaitu Tri Dharma Perguruan Tinggi yaitu tugas pendidikan, tugas penelitian dan tugas pengabdian kepada masyarakat

Untaian mata rantai berjumlah sepuluh yang sambung menyambung menjadi satu berbentuk lingkaran yang melingkari kuncup bunga melati menggambarkan tanggal dikeluarkannya Keputusan Presiden berdirinya STPI yaitu tanggal 10 Maret dan memiliki makna bahwa semua kegiatan STPI adalah untuk kesatuan dan persatuan bangsa dan tanah air Indonesia

Dua helai untaian padi yang berisi 43 butir padi (21 di kiri dan 22 di kanan) menggambarkan nomor Keputusan Presiden tentang pendirian STPI yang menyiratkan bahwa STPI mencetak sumber daya manusia guna memperkuat ekonomi bangsa demi kemakmuran seluruh rakyat Indonesia

Sehelai pita bertuliskan CEWAMA EKA TAYAI dari bahasa Sansekerta yang memiliki arti mengabdikan untuk persatuan

Filosofi Warna, warna yang digunakan adalah kuning emas yang menyiratkan ketajaman pikiran, keagungan cita-cita, keluhuran budi pekerti dan kecemerlangan pikiran di dalam menapak masa depan dalam rangka menyiapkan sumber daya manusia bidang penerbangan

Logo STPI yang bertuliskan di bawahnya yakni “Cewama Eka Tayai” ini begitu sakral bagi taruna STPI. Sebab Logo itu selalu ada di tempat-tempat penting seperti di pajang di atas pintu masuk ruang makan taruna/i. Setiap kali saya dan teman-teman taruna masuk untuk melaksanakan kegiatan makan harus terlebih dahulu memberi hormat kepada logo atau lambang STPI itu. Bahkan menurut saya begitu di hormatinya oleh seluruh taruna ‘seakan-akan’ mampu menggantikan simbol dari burung garuda Pancasila. Atribut korps STPI ini begitu

terlekat di logo serta motto ‘cewama eka tayai’. Bahkan sering kali pembina, instruktur, ataupun pejabat STPI sering kali menggunakan slogan tersebut sebagai penyemangan korsa para taruna STPI. Logo ini pun dapat di jumpai di topi taruna *course* penerbang. Gambar yang cukup besar besar dan juga warna kuningnya yang mencolok dilihat mata, membuat logo ini selalu terbayang di benak taruna STPI. Bagi saya yang teringat di kepala saya ya hanyalah lambang dan tulisan ‘cewama eka tayai’ saja, sedangkan arti dan filosofi lambang dari logo tersebut tidak saya ketahui dengan detail dan jelas. Sebab selama orientasi dan Madabintal pun tidak ada pejabat, instruktur ataupun senior saya yang sengaja menjelaskan filosofi dari logo burung rajawali tersebut.

II.5. Fasilitas Pendukung

A. Rumah Sakit/Instalasi

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia Curug memiliki rumah sakit yang dinamakan Instalasi. Saya tidak mengerti mengapa namanya demikian, mungkin dahulu instalasi ini digunakan sebagai rumah sakit militer tentara. Seperti halnya bangunan-bangunan pada umumnya di lingkungan Komplek Bandara Budiarto, bangunan instalasi ini terlihat cukup tua, dimana terlihat dari bentuk bangunan yang tempo dulu seperti pada zaman Belanda. Tentunya kesan angker begitu terasa apabila berada di ruang instalasi ini pada malam hari. Selama pendidikan di Curug pada waktu itu, saya belum pernah di rawat disana. Dari berbagai cerita dari teman-teman saya, banyak kejadian mistis yang terjadi selama mereka dirawat inap di Instalasi. Salah satunya mereka mendengar suara tentara sedang berbaris dan sebagainya. Makanya banyak taruna yang apabila sedang sakit menolak untuk bermalam di instalasi, dan memilih beristirahat di Barak asrama saja.

Instalasi ini dilengkapi dengan fasilitas rawat inap, laboratorium, rontgen ambulance dan pemeriksaan gigi. Jam operasional pelayanan adalah pada jam kerja untuk para pegawai yakni dari jam 8 pagi hingga jam 4 sore. Khusus untuk para taruna/i STPI dapat memperoleh layanan kesehatan selama 24 jam dan

dibebaskan dari semua biaya pengobatan selama masih *ter-cover* oleh asuransi kesehatan Taruna.

B. Sarana Olahraga dan Seni

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia memiliki fasilitas olah raga dan seni yang dapat dibilang cukup memadai. Fasilitas dapat dipergunakan diluar waktu jam belajar atau ada permintaan khusus. Olah raga dan seni di Kampus Curug berada di bawah Unit Olah raga dan Seni yang fungsinya menyediakan dan melaksanakan kegiatan olah raga dan seni dalam meningkatkan pengembangan bakat dan kebugaran taruna dan pegawai STPI.

Fasilitas seni yang dimiliki oleh STPI antara lain yakni peralatan Marching band, peralatan musik (band), karaoke dan gedung serba guna yang dapat digunakan untuk pertunjukan, serta gedung auditorium yang dapat dipergunakan untuk pentas, festival, dan kegiatan ekstra kurikuler taruna/i. Fasilitas olah raga yang dimiliki antara lain lapangan sepak bola, lapangan volley, lapangan basket, lapangan futsal *indoor* dan *outdoor*, lapangan badminton, dan kolam renang *Olympic size*.

Selama saya menjadi taruna di sana, fasilitas-fasilitas tersebut jarang saya gunakan. Apalagi untuk kegiatan seni musik dan marching band. Sebab bagi taruna penerbang waktu kosong yang ada sangat terbatas. Saya dan teman-teman setiap hari memulai kegiatan pendidikan sejak pukul 07.30 pagi hingga petang atau malam hari. Sehingga saya dan teman-teman tidak memiliki waktu luang yang cukup untuk mengembangkan bakat-bakat kami di bidang musik, seni ataupun marchingband yang ada di kampus STPI. Berbeda dengan taruna jurusan lain yang jadwal pendidikannya tidak se padat taruna penerbang. Kecuali untuk bermain sepak bola atau berenang. Saya dan teman-teman taruna penerbang sering kali ikut bermain bola jika kami di konsinyir atau dicabut hak libur weekend. Sehingga saya, teman-teman dan Senior memanfaatkan waktu sabtu dan minggu untuk bermain bola atau sekedar berenang di kolam renang yang tersedia di kampus

BAB III

PEMBENTUKAN SIKAP MENTAL TARUNA PENERBANG CURUG

III.1 Proses Seleksi Calon Taruna *Course* Penerbang 63

Sepertinya sudah lumrah terjadi jika untuk masuk ke dalam institusi pendidikan unggulan di negeri ini sebelumnya dilakukan tes penerimaan bagi para calon siswanya yang cukup ketat. Tujuannya tidak lain untuk menyaring para calon taruna (sebutan bagi siswa yang mengikuti pendidikan di STPI Curug) agar benar-benar memenuhi kriteria selama menjalankan proses pendidikan di Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia ini. Sebelum menjadi Taruna Penerbang di STPI Curug, ada beberapa tes masuk yang harus saya dan teman-teman lainnya lalui. Mulai dari Tes Potensi Akademis, Psikotes, Wawancara, Tes Kesehatan, Tes Kesemampuan¹⁰ hingga tes bakat terbang (*aptitude test*).

Pendaftaran saat itu dibuka dengan sampai waktu akhir pengumpulan formulir bulan juni 2009. Dengan mengisi formulir pendaftaran yang disediakan pihak sekolah di sekretariat kampus STPI yang berlokasi di Curug, Tangerang. Saya mendaftarkan diri saya di jurusan *course* Penerbang untuk angkatan ke-63. Di STPI ada 4 jurusan yang di buka yakni jurusan penerbang, teknik pesawat udara, lalu lintas udara, dan keselamatan penerbangan.

Berbicara mengenai keunggulan jurusan Penerbang yakni dari serangkaian tes masuk tersebut yang membedakan jurusan Penerbang dengan jurusan lainnya adalah Tes Kesehatan yang memang khusus dilakukan di Balai Kesehatan Penerbangan milik Departemen Perhubungan RI. Yakni tempat tersebut dikhususkan bagi para awak kokpit dan kabin udara serta calon penerbang terMasuk saya ini. Dimana Calon Taruna Penerbang yang bisa mengikuti tes berikutnya diharuskan lolos *medical check-up (Medex)* sesuai dengan standar kesehatan yang di tetapkan Balai Kesehatan Penerbangan tersebut.

¹⁰ Tes ketahanan fisik, seperti lari maraton memutar lapangan olah raga selama 10 menit, *push-up*, *sit-up*, dsb.

Kondisi fisik yang baik merupakan syarat mutlak untuk menjadi seorang pilot. Yakni antara lain: tinggi minimum untuk pria 170 cm dan 165 cm untuk wanita, berat badan yang proporsional dengan tinggi badan, mata normal yakni tidak minus/plus apalagi silinder, tidak boleh punya riwayat menderita penyakit serius seperti jantung, paru-paru, dan lainnya, karena keduanya akan di cek baik itu dengan alat *Rontgen* untuk paru-paru ataupun cek tekanan jantung (ECG) dan yang terakhir adalah cek saraf-saraf kepala (EEG). Serangkaian tes kesehatan tersebut tujuannya agar si calon Taruna Penerbang memenuhi standar kesehatan penerbangan sehingga dirasa mampu untuk mengikuti pendidikan sebagai Penerbang Curug. Alhamdulillah dari seluruh tes *Medex* tersebut saya lolos dan mendapatkan sertifikat *Medex*.

Kemudian selain dari tes kesehatan, tahap seleksi lain yang merupakan syarat kelulusan untuk menjadi calon taruna penerbang di Curug adalah setiap calon taruna penerbang diharuskan lulus tes bakat terbang. Tes ini berada di tahap akhir penerimaan taruna, dimana sangat menentukan lolos atau tidaknya pendaftar menjadi taruna penerbang di STPI. Pada tes bakat terbang ini diberikan kesempatan 4 jam terbang *real* di udara dengan di dampingi oleh *Flight Instructor* menggunakan pesawat latih Soccata Tobago-10 buatan Prancis milik STPI.

Tes bakat terbang ini bertujuan untuk melihat apakah calon-calon taruna penerbang tersebut memiliki bakat atau tidak untuk menjadi taruna Curug nantinya. Pada dasarnya, tes ini bukan semata-mata bertujuan untuk melihat keahlian / *skill* dan bakat dari calon taruna semata. Jelas bahwa hampir semua peserta belum pernah merasakan menerbangkan dan mengemudikan pesawat udara sendiri, termasuk saya yang saat itu *shock* mengetahui bahwa ada tes bakat terbang yang mana benar-benar diberi kesempatan untuk terbang sungguhan di udara tanpa pengalaman terbang sedikitpun menerbangkan pesawat. Ada memang salah seorang teman saya yang memang sebelumnya pernah merasakan *joy flight* sebelum masuk Curug. *Joy flight* ini merupakan istilah untuk terbang dengan tujuan sebagai rekreasi atau pengenalan *feeling* menerbangkan pesawat. Ali, salah seorang teman saya, pernah melakukan *joy flight* sebelumnya, yakni terbang dengan pesawat latih tipe Cessna 172 *skyhawk* di Lapangan Udara Pondok Cabe

Jakarta selama 5 Sesi latihan. Ia memang sengaja memilih *joy flight* tersebut untuk persiapan menghadapi tes bakat terbang Curug ini. Tentu Ali merasa lebih mudah dalam mengikuti tes bakat terbang karena telah memiliki pengalaman terbang sebelumnya. Berbeda dengan saya dan kebanyakan teman-teman lainnya yang memang sama sekali belum memiliki pengalaman terbang atau *zero hour experiences*, kecuali menjadi penumpang di pesawat.

Bagi *Flight Instructor* atau yang biasa kami Taruna Curug memanggilnya dengan panggilan 'FI' (dibaca: ef ay), dalam penentuan lulus atau tidaknya tes *aptitude* ini adalah dilihat sikap serta mental para calon taruna tersebut. Kriterianya antara lain adalah keseriusan untuk bersungguh-sungguh belajar, kesigapan melaksanakan perintah yang di berikan FI, sikap yang baik selama melakukan tes *aptitude* ini. Bung Ato yakni koordinator penerimaan taruna baru menyatakan dalam briefing singkat kepada kami di area gedung pendidikan:

“Kalian tidak perlu khawatir dalam mengikuti tes *aptitude* ini, soalnya bukan skill yang kita (FI) nilai, kita ngerti kalian smua baru pertama kali terbang di sini. Jadi skill terbang itu pasti minim. Tapi yang kita (FI) liat itu motivasi kalian, kemauan kalian untuk siap di didik jadi Taruna STPI. Terus kesigapan kalian mengikuti instruksi dari FI. Sama jaga sikap kalian selama terbang dan selama di pendidikan ini..”

Tentunya masing-masing FI memiliki kriteria tersendiri dalam menentukan individu mana yang lolos menjadi taruna STPI. Sehingga, mungkin sekali jika penilaian ini terkesan subjektif, karena bukan hanya kemampuan mengendalikan pesawat saja akan di nilainya tetapi yang terpenting menurut saya sikap yang sigap serta kemauan yang kuat yang menjadi penentu nilai yang diberikan oleh FI.

Pada waktu itu saya kebetulan mendapatkan jadwal tes bakat terbang selama 10 hari. Selama tes bakat tersebut, saya dan teman-teman calon taruna penerbang angkatan 63, harus menginap di asrama/ Barak STPI selama dua minggu yakni menginap di Barak Alpha 4 (A4).

Dalam tes bakat terbang ini seluruh calon taruna yang berjumlah 135 peserta di bagi menjadi 9 gelombang tes. Saya tergabung di gelombang 4 bersama dengan 15 teman saya lainnya satu gelombang. Selama masa tes bakat terbang ini, saya

dan teman-teman lainnya tinggal di asrama bersama taruna-taruna STPI lainnya. Sehingga sedikit banyak saya mulai merasakan kehidupan dan suasana di dalam Barak asrama dan pendidikan STPI. Kegiatan setiap hari yakni, mulai dari bangun pagi-pagi pukul 05.00, kemudian mandi dan sarapan hingga akhirnya kembali dari pusat pendidikan *course* penerbang setelah matahari tenggelam.

Pada Tes bakat terbang ini peserta tes diberikan 4 jam kesempatan terbang bersama FI. Setiap penerbangannya dilakukan dalam satu kali sesi *take off* dan *landing*. Pada sesi tes terbang jam pertama dan ke-2 adalah terbang yang sidatnya pengenalan. Kemudian pada penerbangan berikutnya saat terbang ke-3 dilakukan *check flight* dan yang terakhir adalah dilakukan *cross check flight* yang keduanya sama-sama di nilai oleh FI angkatan Senior Curug.

Terbang Latihan yang pertama dan kedua ini di dampingi oleh *Flight Instructor* Junior yakni FI Alumni Curug *Course* Penerbang ke-59. Pada saat itu, saya didampingi oleh FI yang bernama Mas Anggrian Devita Kahar, atau biasa dipanggil Mas Anggrian. Beliau merupakan FI muda yang umurnya tidak jauh berbeda sengan saya yakni kelahirang 1987. Selama penerbangan, beliau dengan sabar mengajarkan saya bagaimana caranya menerbangkan dan mengemudikan pesawat latih. Pada saat mulai *take off* hingga terbang secara *straight & level* atau *Cruising*, kemudian diajarkan bagaimana prosedur *Climbing*, *Descending*, ataupun *Right/Left one turn* dan sebagainya. Namun tentunya pada tes bakat terbang tersebut tidak diberikan pelajaran tentang *landing*¹¹. Sebab untuk mendaratkan pesawat dibutuhkan jam terbang yang cukup tinggi dan latihan yang intensif guna melakukan *landing* yang aman dan sesuai prosedur.

Pada saat penerbangan ke-3 dan ke-4 saya di *check* dan di *cross check* oleh FI terbang Senior STPI yakni dari FI Alumni *Course* Penerbang angkatan ke-50. Pada saat penerbangan ke-3, saya di *check* oleh FI yang terkenal *killer* atau galak yakni Mas Ari Priyatmoko atau biasa di panggil dengan panggilan Mas AP. Sejak awal saya masuk ke dalam kokpit pesawat latih, saya sudah merasakan ketegangan dan keringat dingin pun muncul seketika. Padahal saat itu Mas AP belum terlihat berada di sekitar saya, namun saya sudah merasa ketakutan sendiri

¹¹ Pendaratan pesawat setelah terbang dari ketinggian tertentu.

saat membayangkan ekspresi muka beliau yang menyeramkan dengan ditambah cerita-cerita dari Senior Penerbang tentang kebrutalan Mas AP. Tidak lama berselang datanglah Mas AP dari arah flop, beliau berjalan menghampiri pesawat saya. Pertama-tama ia melakukan *360 degree check* kondisi fisik pesawat. Mengecek lampu-lampu, *aileron*, *rudder*, *propeller*, tekanan ban pesawat dan lain-lain, fungsinya untuk memastikan pesawat siap dan layak untuk diterbangkan. Saya saat itu duduk di kokpit depan sebelah kiri, dimana posisi Taruna Penerbang duduk, di belakang duduk teman saya yang bernama Iping. Akhirnya setelah Mas AP selesai mengecek pesawat ber register PK-AGV, iapun segera masuk dan duduk di sebelah kanan saya. Pada saat itu suasana di dalam kokpit pun semakin menegangkan. Dengan bola matanya yang berwarna kemerahan, ia seraya menatap muka saya dengan tatapan yang tajam dan berkata dengan nada suara yang berat:

“Mas, kamu sudah belajar kan?”

Saya pun lekas menjawabnya dengan seperti gaya taruna

“Siap,sudah Mas.”

Setelah itu ia langsung mengenakan sabuk pengaman pesawat dan membenarkan posisi duduknya di pesawat. Tidak berapa lama, ia melihat saya yang tidak benar memasang sabuk pengaman, mulai lah saat itu ia memarahi saya dengan nada yang tinggi setengah membentak:

“Mas, kalo pake seatbelt tuh yang bener dong!, pernah naik mobil kan?.Pake seatbelt aja ga bisa mas..mas. Mau mati apa lu. Kalo mau mati bukan disini tempatnya Mas!. ”

Benar-benar saat itu juga saya langsung sadar kalau memang FI ini FI yang galak atau *killer*, pantas saja kakak Senior Taruna sering mengatakan hal seperti itu, karena memang Mas AP menyeramkan aslinya. Akhirnya setelah membaca dan melakukan *check list* untuk menghidupkan mesin pesawat hingga akhirnya menyala. Mas AP pun melakukan *contact to Budiarto Tower*¹² untuk meminta

¹² Komunikasi dengan petugas ATC Bandara Budiarto melalui radio telekomunikasi pesawat.

*taxi clearance*¹³. Selanjutnya pesawat PK-AGV *Taxi* dari *Apron* menuju *Runway 30* (di baca: *Runway Three Zero*) yang akan digunakan untuk *take off*.¹⁴ Saat saya melakukan *taxi*, memang pesawat agak sulit di kontrol agar tetap sesuai dengan garis *taxy way*, mulai lagi Mas AP berulah dan memarahi saya:

”Mas, lu tuh Pilot apa supir becak si Mas?. Bisa liat gak pesawat lu tuh jalannya mencong-mencong. Bawa pesawat ngebut-ngebut kayak gini mendingan lu jadi tukang becak aja deh, gak usah sekolah disini. Makanya di injek dong remnya Mas!. Kalo sekali lagi lu ga bisa lurusin *taxy way*, kaki lu mau gue patahin?”

Setelah pesawat *Take off* dan terbang mencapai ketinggian 2000 *feet* dan sampai di area latihan, pada waktu itu saya di arahkan oleh ATC di area Serpong, dimana Bandara Budiarto Curug memiliki 7 Training Area untuk latihan pesawat STPI yakni Area Sepong, South, South West, Rangkas, West of West, Serang, Pontang.

Di atas ketinggian 2000 *feet* saya di berikan instruksi untuk *Straight and Level*¹⁵ terlebih dahulu, yakni membuat pesawat tetap lurus tidak berbelok-belok dan juga tidak naik turun tetap pada ketinggian tersebut. Pada saat posisi pesawat seperti itu, yang harus saya perhatikan adalah saya harus tetap menjaga agar pesawat tetap pada ketinggian 2000 kaki dan pesawat menuju *heading 180 degree*, seperti yang diperintahkan oleh Flight Instruktur di samping saya. Belum lama berselang, lagi-lagi Mas AP mengetes mental saya dengan berbagai hardikan dan cacian.

”Mas..Lu tuh bisa lurus gak sih. Dari tadi gak bisa maintain Altitude. Heading lu tuh berantakan Mas. Punya otak gak sih. Lu tuh bawa pesawat Mas, bukan bawa becak!”

¹³ Izin untuk melakukan *taxy* atau pergerakan di wilayah Bandara

¹⁴ Lepas landas pesawat

¹⁵ Terbang lurus kedepan, tidak belok ke kanan/kiri dan pesawat tidak pada naik/turun.

Bukan hanya secara mental saja saya di tes pada penerbangan *check* ini, tetapi juga dengan ketahanan fisik tubuh saya dites pula, pesawat dibawa pada ketinggian tertentu dan dilakukanlah beberapa manuver akrobatik secara spontan yang itu tentunya membuat saya menjadi mual-mual. Untungnya saya tidak sampai muntah, sebab jika muntah maka sudah dapat dipastikan saya tidak dapat lulus masuk menjadi Taruna Penerbang. Ada salah satu teman tes bakat saya yang bernama Wempi, dia muntah pada saat terbang ke-2 bersama FI Mas Ferry. Akibat dari muntahnya tersebut, maka dia dipastikan tidak bisa lulu seleksi terbang menjadi Taruna Penerbang Curug. Hal itu di katakan oleh dari FI Bung Ato yang membriefing kami beberapa saat setelah peristiwa muntahnya si Wempi teman saya itu.

“Mas, kalian disini untuk tes bakat terbang. Jadi kalau kalian sampai muntah saat tes bakat terbang ini, maka nyawa kalian tinggal 25 persen. Artinya kalian dipastikan tidak lulus ujian ini. Tolong Masdicamkan omongan saya ini. Kalo mau terbang disiapin juga kantong plastik jadi kalo muntah gak kena dashboard pesawatnya...”

Kembali ke tes terbang saya tadi, singkat cerita akhirnya selesai juga penerbangan *check* yang menegangkan bersama FI *killer* Mas AP. Hasil dari tes tersebut saya pasrahkan kepada beliau, karena memang banyak sekali Mas AP memarahi saya selama terbang yang berdurasi sekitar satu jam tadi. Berikutnya adalah tes terbang ke-4, yakni tinggal di lakukan *crosscheck flight* oleh Fight Instruktur Senior yang lain. Instruktur ingin melihat hasil akhir atau kemajuan dari terbang-terbang saya sebelumnya. Saya di tes oleh FI yang bernama Bang Roy yang berasal dari *Course* Penerbang 50. Menurut Senior Penerbang, Ia memang terkenal galak, namun karena ini adalah tes terakhir saya, maka selama penerbangan bersama Bang- Roy, beliau hanya diam saja di tempat duduknya di sebelah kanan dan hanya melihat bagaimana saya mengemudikan pesawat, apakah sesuai dengan instruksinya atau tidak. Memang pada penerbangan ke-4 itu saya merasa sangat Percaya Diri saat terbang *crosscheck* ini. Berbeda dengan penerbangan ke-3 saya bersama Mas AP. Sungguh bila terbang dengan *pressure*

serta makian dari FI, amat mempengaruhi performa terbang saya. Buktinya terbang ke-4 ini saya merasakan nyaman dan bisa membuktikan kemampuan terbaik saya dengan tetap tenang dan melakukan manuver dengan baik, sesuai dengan instruksi FI.



Gambar 11

(Tes Bakat Terbang, dokumentasi pribadi 2009)

Akhirnya selesai juga serangkaian proses Tes Bakat Terbang, saya dan teman-teman gelombang 4 tinggal menunggu pengumuman setelah dilakukannya penentuan akhir/pantuhir oleh panitia tim seleksi penerimaan taruna baru 2009. Kurang lebih 6 bulan setelah pantuhir, barulah pengumuman kelulusan keluar di papan pengumuman STPI. Saya tidak menyangka akhirnya nama saya ada dan tercantum sebagai salah satu yang lolos menjadi taruna penerbang di *course* penerbang 63 Bravo.

III.2 Kehidupan Sebagai Calon Taruna (Catar)

Hari itu adalah hari Sabtu tepat tanggal 20 Maret 2010 dimana merupakan hari yang di tunggu-tunggu dimana merupakan hari pertama masuk STPI. Tentunya perasaan saya campur aduk antara senang, bangga, antusias, sedih,

takut. Senang dan bangga karena akhirnya saya akhirnya memulai menjalani pendidikan di kampus STPI sebagai taruna penerbang. Antusias karena saya ini merupakan dunia baru yang penuh tantangan kedepan sebagai taruna penerbang di lingkungan yang baru pula. Sedih karena harus berpisah dan tidak diperbolehkan berkomunikasi dengan keluarga saya serta pacar saya pada waktu itu untuk menjalani masa awal 3 bulan tidak boleh pulang. Kemudian baru setelah itu setiap minggunya diberikan izin pesiar atau *weekend*. Serta tentunya perasaan takut yang membayangi saya sejak awal karena saya membayangkan harus menjalani hidup di asrama sebagai taruna yang tentu kata taruna sungguh terkesan sedikit bernuansa militeristik.

Pada hari itu, saya dengan diantar bapak, ibu, Akbar adik terkecil saya waktu itu berangkat pagi-pagi dari rumah saya yang berlokasi di Komplek Harapan Baru Taman Bunga pukul 05.00 pagi. Selama di perjalanan saya dipenuhi perasaan yang beragam tapi yang teringat di benak saya adalah perasaan senang akhirnya bisa membanggakan bapak dan ibu bisa sampai di tahap seperti ini. Sesampai di Kampus STPI Curug, saya beserta keluarga menunggu teman-teman yang lainnya datang. Dimana teman-teman satu *Course* Penerbang angkatan Ke-63 Bravo ini berjumlah 30 orang. Setelah semua berkumpul, pihak STPI kemudian mempersilahkan orangtua menunggu di ruang makan, sementara saya bersama 29 teman-teman seangkatan lainnya dipersilahkan membawa barang-barang kami ke kamar yang biasa di sebut (Barak Golf).

Setelah memasuki gerbang asrama taruna, mulai saat itulah kehidupan saya langsung berubah drastis 180 derajat. Kami berbaris dengan rapi layaknya tentara memasuki pintu gerbang asrama, mulai lah ada teriakan dari para taruna Senior yang ada di Barak meneriaki kami dengan kencangnya.

”Woiiii Catar!!! (Calon Taruna) jalan jongkok smua! Gendong smua barang bawaanya!”. “Jalan jongkok dul, jangan diseret gitu pake dengkul.”. “Siapa suruh masuk sini, disini tuh ga enak, uda pulang aja sana bilang sama orangtua lu, mumpung belom terlambat...hahahahaha”.

Sepanjang koridor Barak, kami berjalan jongkok dan menggendong koper besar bawaan kami dengan amat berat sekali. Teriakan Senior-Senior dari kanan kiri kami membuat suasana semakin menyeramkan. Sambutan mereka yang seperti itu sempat membuat mental saya goyah ditambah lagi dengan tidak kuatnya kaki saya untuk terus berjalan jongkok sampai ke kamar Barak, hal itu disebabkan barang bawaan saya berat sekali dan rute menuju Barak Golf begitu panjang karena kami dikerjai oleh Senior-Senior agar memutar koridor Barak-Barak lainnya. Di punggung saya saja ada satu koper besar berwarna hitam, ditambah satu tas besar yang berisikan pakaian dan alat mandi yang saya seret-seret sejak berjalan jongkok dari depan pintu gerbang.

Perjalanan jongkok yang seyogyanya hanya menempuh waktu 30 menit, tapi saya merasakan perjalanan itu seperti lebih dari 3 jam lamanya. Sungguh perilaku Senior itu sangat menyebalkan dan mengganggu. Tindakan mengolok-olok itu seperti halnya kita para taruna Catar (Calon Taruna) Junior yang tidak punya hati atau lebih kasarnya mereka memperlakukan kami calon Catar baru seperti binatang. Akhirnya setelah menempuh jalan jongkok yang pertama kalinya itu yang begitu panjang, sampailah saya dan teman-teman di koridor Barak Golf.

Di Asrama Curug ini terdapat beberapa koridor Barak, dimana tiap koridor berisikan 12 Barak untuk Taruna. Mulai dari Barak Alfa, Bravo, Charlie, Delta, Echo, Foxtrot, Golf, Hotel, India, Juliet, serta dua Barak untuk Taruni yakni Barak Kilo dan Lima. Setelah tiba di depan Barak masing-masing, kami hanya di beri waktu 10 menit untuk merapikan barang-barang bawaan kami ke dalam Barak dan memasukkan semua isi dari dalam koper ke dalam lemari pakaian yang tersedia. Saya mendapat Barak di Golf 10 bersama tujuh teman saya lainnya. Setiap Barak Taruna Junior diisi oleh masing-masing 8 orang. Adapun jika di absen berdasarkan asal daerah, teman-teman satu Barak saya yakni Ican berasal dari Jakarta, Fachdi berasal dari Bandung, Rendra berasal dari Tangerang, Anjar berasal dari Cilacap, Wahyu atau biasa dipanggil Ipang berasal dari Semarang, Riza berasal dari Bali dan Viko berasal dari Bogor. Kecuali saya dan Viko, teman-teman sebarak saya berusia sekitar 18-20 tahun. Saya sendiri pada saat itu berusia 23 tahun dan Viko 24 tahun. Viko adalah lulusan Sarjana Perikanan

Institut Pertanian Bogor (IPB), sedangkan saya masih berstatus mahasiswa Antropologi FISIP UI angkatan tahun 2005.

Setelah perkenala masing-masing dari kami yang amat singkat itu, tidak beberapa lama terdengar suara keras dari Resimen Taruna¹⁶ (semacam Resimen Mahasiswa di Kampus) di luar Barak kami. Kami pun mulai di hitung mundur dari angka 10 ke 1 untuk sesegera mungkin keluar dari Barak-Barak kami, dan berbaris rapih lagi di sepanjang koridor Barak Golf. Kami diberitahu oleh resimen bahwa acara selanjutnya adalah acara makan siang bersama dengan keluarga masing-masing di Ruang Makan Taruna. Setelah itu kami menuju Ruang Makan Taruna dengan berlari rapih membentuk satu peleton pasukan. Di ruang makan itulah kami dipertemukan dengan keluarga kami yang sejak pagi tadi mengantar kami. Acara saat itu adalah acara makan siang bersama, sedihnya pertemuan tersebut menjadi pertemuan saya terakhir kalinya dengan kedua orang tua saya dan adik-adik saya sebelum akhirnya bertemu lagi dua minggu kemudian saat pelantikan menjadi Taruna STPI. Perasaan sedih bercampur haru memenuhi suasana pada siang itu di meja makan. Saya sempat merasakan gejolak emosi yang begitu dalam saat pertemuan terakhir itu, dan sempat terfikir di benak saya apakah saya sanggup menjalani kehidupan sehari-hari sebagai Taruna Junior. Mengingat peristiwa jalan jongkok dan sambutan tidak mengenakan tadi pagi, masih terbayang-bayang selama saya menikmati santapan makan siang itu.

Tidak terasa akhirnya, acara makan siang di ruang makan itupun berakhir, kami pun segera di bariskan dan menuju ke Barak kami masing-masing. Jujur saja saat-saat itu menjadi saat yang amat berat, dimana kami harus tinggal di Curug dan baru bisa pulang setelah masa konsinyir berakhir yakni tiga bulan mendatang.

Malam pertama di dalam Barak asrama STPI menjadi mimpi buruk tersendiri bagi saya yang mungkin juga dirasakan teman-teman seperjuangan lainnya. Bayangan akan kehidupan yang mencekam di malam hari terus membayangi di pikiran saya. Saya pernah mendengar dari Taruna Senior bahwa pada waktu tengah malam adalah waktu yang di tunggu-tunggu oleh para Senior taruna untuk iseng dengan Taruna Juniornya. Saya membayangkan bila nanti

¹⁶ Resimen Taruna adalah organisasi ketarunaan di STPI

malam tiba-tiba Barak saya di *gerebek* oleh mereka dan di pukuli kami satu persatu layaknya maling yang tertangkap basah oleh Masyarakat. Pada malam pertama itu menjadi malam yang amat panjang bagi saya dengan segala kegelisahan saya dan tetap menjaga kesadaran saya, takut tiba-tiba hal buruk itu terjadi. Tiap jam saya terbangun untuk memastikan bahwa situasi di luar Barak memang masih aman. Hingga akhirnya tiba-tiba pada tengah malam, listrik padam dan saat itulah kondisi makin mencekam buat saya. Saya berilusi ada seperti suara banyak sepatu di depan Barak, seakan-akan ada yang sedang berbaris di depan koridor Barak Golf. Tengah mala itu saya terjaga hingga lupa kapan saya akhirnya bisa tertidur pulas hingga bel pengumuman bangun pagi berbunyi, dan ternyata malam pertama saya di Barak Asrama berjalan dengan aman tanpa gangguan dari Senior Taruna.

Kegiatan pagi hari itu adalah olah raga dan lari pagi bersama bagi seluruh Taruna STPI. Pada pukul 05.00 pagi kami sudah berkumpul di “Lapangan Langit Biru”, sebutan untuk lapangan utama yang berlokasi tepat di depan bangunan ruang Bimbingan Taruna dan Gerbang Asrama Taruna. Lapangan Langit Biru ini biasanya di gunakan untuk kegiatan Apel (Pagi, Siang, Malam), kegiatan Upacara, kegiatan olah raga dan lain-lain. Pada saat awal kegiatan olah raga, Kami belum dibagikan seragam olah raga STPI, sehingga kami mengenakan celana panjang training serta kaos oblong warna putih dan sepatu olah raga, dan karena kami calon taruna kami juga mengenakan tanda pengenal (*ama sakti*)¹⁷ yang berupa karton yang di kalungkan dengan tali yang tertulis nama yang diberikan oleh Senior penerbang. Setelah seluruh taruna dan Catar berkumpul di lapangan dan berbaris rapi membentuk barisan peleton. Dengan dipimpin oleh Pembina olah raga, kami pun berlari mengelilingi kompleks STPI sepanjang kurang lebih dua kilo meter yang putaranya sebanyak dua kali putaran. Baiklah jika kami harus berlari hanya berpleton yang penting rapih saja, namun kami sebagai Catar di bariskan di peleton paling belakang dari seluruh barisan Taruna dan syaratnya harus finish di barisan peleton terdepan. Dapat dibayangkan, bagi kami, berlari saja masih pemula ditambah lagi berlari dengan cepat/kencang

¹⁷ Ama sakti adalah penamaan seperti julukan awal yang selalu digunakan pada calon taruna STPI.

dengan tidak boleh ada satu orang pun dibarisan kami yang tertinggal dibelakang. Benar saja nafas saya *ngos-ngosan*, jantung terasa sekali memompa begitu cepatnya. Saya berlari sangat cepat mengikuti barisan depan teman-teman saya yang larinya kencang karena tubuhnya kurus, sedangkan saya saat itu bertubuh cukup gemuk. Walaupun saat itu bisa dikatakan barisan kami acak-acakan, tapi setidaknya kami telah berusaha menunjukkan semangat kami untuk bisa berlari sekencang-kencangnya hingga sampai dan finish di barisan terdepan.

Selesai lari mengelilingi kompleks STPI, kegiatan olah raga dilanjutkan dengan pemanasan. Setelah memasuki pukul 06.00 pagi barulah kami kembali ke Barak kami masing-masing untuk mandi dan bersip-siap makan pagi dan apel paginya. Ada kejadian yang saya selalu, yakni saat selesai olah raga kami harus berpacu dengan waktu agar dapat mengejar waktu makan pagi di Ruang Makan Taruna. Biasanya selesai olah raga itu pukul 06.00 pagi, dan bel Apel Pagi pukul 06.30. Berarti hanya ada waktu kurang dari 30 menit untuk bersih-bersih badan (mandi), ganti seragam PDH (Pakaian Dinas Harian) dan makan pagi di Ruang Makan Taruna secara baris berpeleton lengkap menuju ruang makan, karena kita harus selalu berbaris rapi dan berpeleton untuk makan pagi, maka saya harus menunggu seluruh Taruna Penerbang 63 yang berjumlah 29 Taruna lainnya selesai bersip-siap dengan PDH yang rapih. Sering kali kami tidak sempat untuk makan pagi, karena bel apel pagi telah berbunyi terlebih dahulu. Akhirnya, kami harus segera berbaris menuju Lapangan Langit Biru untuk persiapan Apel Pagi dan dengan menahan rasa lapar sampai siang hari akibat tidak sempat makan pagi.

Apel Pagi tersebut dilaksanakan untuk mengecek kelengkapan anggota masing-masing *course*. Apakah ada yang izin sakit, atau apapun itu sehingga diketahui keberadaan anggota taruna yang tidak hadir. Kemudian jika ada perhatian dari Pembina Taruna ataupun Resimen Taruna, maka disampaikan di dalam Apel Pagi tersebut.

Selesainya Apel Pagi itu, kami Catar *course* Penerbang 63 Bravo diperintahkan oleh Pembina Jaga untuk melakukan *Korvei*. Seperti hanya tentara atau polisi, taruna juga diwajibkan untuk *korvei* yakni membersihkan lingkungan sekitar. Saat itu kami diperintahkan untuk membersihkan halaman sekitar kantor

taruna jaga dan gerbang sebelum masuk ke asrama. Kegiatan *korvei* ini sering kali kami lakukan saat menjadi *Catar* atau sebelum adanya pendidikan di tempat pendidikan *course* penerbang. Kegiatan berlangsung hingga keesokan harinya di mana pada hari senin, 22 Maret 2010. Tepat pada hari senin saat upacara bendera saya beserta teman-teman satu *course* penerbang 63 Bravo di resmikan oleh Ketua STPI menjadi calon taruna dan siap menjalankan *Madabintal* dan *Ormat Dirga* (Masa Dasar Pembinaan mental dan Orientasi Matra Dirgantara).

III.2.1 *Madabintal* dan *Ormat Dirga*

Madabintal dan *Ormat Dirga* sama seperti halnya *Ospek* bagi kalangan mahasiswa yakni masa-Masa pengenalan lingkungan kampus dan asrama STPI. Orientasi ini berlangsung selama dua minggu dan di akhiri nanti dengan acara penyematan *Wing* Taruna, tanda dimana sudah dianggap sebagai taruna STPI. Sebelum itu masih di panggil dengan sebutan *Catar* (Calon Taruna).

Hari-hari menjalani *Madabintal* dan *Ormat Dirga* ini tentunya merupakan masa-masa yang amat berat. Saya merasakan bagaimana fisik, mental dan sikap saya di *gembleng* menjadi taruna yang kuat dan tidak gampang mengeluh. Waktu dua minggu itu merupakan waktu yang sebenarnya singkat dari seluruh waktu hidup saya di asrama selama satu tahun. Namun waktu yang singkat itu adalah masa-masa yang tidak mudah di lalui bagi saya dan teman-teman untuk menyesuaikan diri dengan segala aturan-aturan yang berlaku di Barak asrama. Begitu banyak aturan yang berlaku baik itu yang tertulis (formal) maupun aturan-aturan yang tidak tertulis (non-formal).

Kami diperkenalkan mengenai tata cara baris berbaris oleh pembina taruna. Bagi saya yang tidak pernah menjadi anggota paskibra tentu awalnya sulit untuk mempraktekkan tata cara baris berbaris yang benar. Pembina saya waktu itu adalah Pak Jarwo dan beberapa anggotanya setiap hari mengajarkan kami latihan baris berbaris. Latihan ini dilakukan di Lapangan Langit Biru dan seringnya dilakukan siang hari saat matahari sedang panas-panasnya. Ada peristiwa yang menyenangkan saat saya membayangkan kembali, dimana suatu hari kami sedang

istirahat sejenak di Barak, tiba-tiba ada panggilan melalui speaker asrama yang memerintahkan seluruh catar *course* penerbang 63 B untuk segera menuju lapangan langit biru untuk latihan baris-berbaris. Namun belum sempat kami bersiap-siap, seketika itu juga hujan turun dan akhirnya latihan pun dibatalkan dan kami bisa menikmati tidur siang di Barak dengan nyenyak. Selain latihan baris berbaris, orientasi ini juga diisi dengan pembekalan materi oleh para narasumber. Mulai dari pengenalan sarana dan prasarana kampus, unit kegiatan taruna, sistem pengajaran dan sebagainya. Saya lebih menyukai kegiatan materi karena diberikan di dalam ruangan baik itu di Gedung Serba Guna (GSG) ataupun di auditorium sehingga tidak perlu panas-panasan di luar. Walaupun begitu kami tetap harus menyimak setiap materi dengan serius, jika ketahuan ada yang tertidur maka hukumannya adalah berlari mengelilingi lapangan sampai tidak mengantuk lagi. Setidaknya pemberian materi ini membuat suasana yang tidak kaku dibanding kegiatan fisik yang pastinya membuat cape dan lelah.

Dari sekian banyak materi Madabintal tersebut, ada satu materi yang amat berkesan dan yang saya sukai yakni materi mengenai psikologi seorang pilot. Materi tersebut diisi oleh Pembina Taruna yang menangani bidang konseling, yakni Mas Fitriadi dan Mba Mei.

Pada pembahasan mengenai materi psikologi seorang Pilot, Mba Mei mengatakan bahwa orang yang berprofesi sebagai Pilot itu cenderung arogan dan merasa dirinya eksklusif, sombong dan tidak merasa dirinya paling hebat. Sejenak saat itu saya berfikir, benarkah apa yang dikatakan pengisi materi tersebut. Ada keraguan saya untuk menyetujui statemen mba mei itu, sebab menurut saya pada saat itu, itu semua tergantung dari dirinya masing-masing, atau pada saat itu saya belum memahami betul profesi ini lebih jauh, sebab yang saya ketahui justru risiko menjadi pilotlah yang besar, jadi buat apa mereka sombong. Selain itu banyak peran serta dari pada profesi lain yang tentu sangat saling terkait dalam menjalankan pelayanan penerbangan bagi masyarakat.

Sebelum penutupan Madabintal dan Ormat Dirga ini ada tradisi yang turun temurun untuk menandai puncak orientasi yakni “Jalan Tradisi”. Ritual jalan tradisi ini yang saya pahami adalah prosesi bagi seluruh calon taruna yakni jalan

kaki sepanjang belasan kilo meter menyusuri Curug-Banten. Saya tidak mengetahui betul sejarah dan bagaimana akhirnya jalan tradisi ini dilakukan dari para taruna jaman dulu. Asumsi saya, kegiatan ini dimaksudkan agar para taruna mengenal betul wilayah di sekitaran kampus STPI dan juga menguji ketahanan fisik taruna.

Pagi itu hari Kamis, cuaca cukup cerah pada saat itu. Pukul 07.00 pagi kami telah siap dengan pakaian olah raga lengkap berkumpul di Lapangan Langit Biru. Dengan di pandu oleh pembina taruna dan taruna Senior Penerbang 62, kami mulai berjalan dengan rapih keluar melewati pintu gerbang komplek. Mulai lah kami menyusuri jalan perkampungan, menyebrangi sungai, dan jalan raya. Perjalanan memang awalnya menyenangkan karena kami disuguhi oleh pemandangan di luar kampus yang memang sungguh beragam dibanding di dalam kampus. Namun lama kelamaan kaki saya terasa sakit dan saya pun berjalan dengan sedikit terseret-seret. Pada saat itu cuaca begitu panas, serta perjalanan yang panjang membuat kondisi fisik dan mental kami semakin di uji. Kami tidak diperbolehkan istirahat sampai dengan di pos pemberhentian resmi. Hingga akhirnya kami pun dapat beristirahat tepat saat matahari bersinar di atas kepala atau kurang lebih pukul 12.00 siang. Kami diberikan masing-masing satu buah nasi bungkus beserta air mineral. Rasanya sungguh nikmat menyantap hidangan siang itu, setelah tadi berjalan setengah hari tanpa henti. Kegiatan setelah itu diadakan berbagai permainan ringan yang membuat suasana menjadi makin terasa kekeluargaan. Sekitar setengah jam kemudian, kami melanjutkan perjalanan menuju pos berikutnya. Sesampainya di pos ke dua, ternyata lokasi pos ke dua itu adalah sawah. Di sawah tersebut kami secara bergiliran, dengan mengikuti instruksi pembina taruna berguling-guling dan *tambling*¹⁸ hingga akhirnya seluruh pakaian olah raga yang kami kenakan dibadan penuh dengan air lumpur dan tanah. Pada saat itu, sudah tidak karuan lagi kondisi badan dan muka kami yang belepotan dengan air sawah, ditambah lagi sepatu kami yang basah berisikan air lumpur. Setelah itu, kami melanjutkan perjalanan pulang menuju ke kampus STPI. Di tengah-tengah perjalanan, dengan kondisi badan kami yang berlumpur

¹⁸ Gerakan badan beguling dan berputar kedepan seperti halnya gerakan koprool.

itu, kami ditonton oleh warga sekitar. Setiap kali saya dan teman-teman berpapasan dengan warga mereka melihat kami sambil tersenyum serta sambil menertawai kami. Perasaan saya saat itu santai saja, bahkan ikut tersenyum membalas senyuman mereka. Akhirnya kami sampai juga di Barak, dan ternyata sesampainya di Barak pun sudah sore, yakni sekitar pukul 05.00 sore. Kami pun berebutan mandi di kamar mandi Barak dan kami akhiri petualangan jalan tradisi dengan ceria dan lega telah melewati jalan tradisi ini.

Hari sabtu, beberapa hari setelah jalan tradisi adalah momen yang amat di tunggu. Sebab hari itu adalah pemasangan Wing Taruna¹⁹ oleh orang tua kami. Selah dua minggu hidup di Barak asrama STPI akhirnya di momen itu kami bertemu dengan orang tua juga. Bapak dan Ibu saya beserta adik-adik saya datang pagi itu. Acara berlangsung di gedung auditorium STPI. Setelah melakukan gladi resik satu hari sebelumnya, tiba lah saat yang di tunggu-tunggu yakni pemasangan wing ini. Kami berbaris di dalam auditorium dan para orang tua berada di sisi kiri di dalam gedung. Suasana semakin mengharukan mana kala orang tua memasangkan wing taruna di pakaian PDH kami. Sebelumnya kami sempat *dibriefing* sebagai taruna harus menunjukkan jiwa yang kuat, jadi saat pemasangan wing nanti jangan ada yang menangis di depan orang tua. Maka saat itu juga saya berusaha untuk tidak meneteskan air mata, walaupun sungguh berat karna rasa haru pada saat itu. Kami pun setelah itu resmi di nyatakan sebagai Taruna STPI, Alhamdulillah resmi juga.

Satu hal lagi yang saya rasakan perbedaanya antara di Kampus UI dan di Curug adalah di curug saya sulit untuk mendapatkan informasi, sebab sejak saya masuk hingga saat ini tidak diperkenankan membawa HP, Laptop, apalagi TV. Pembina mengatakan bahwa HP tidak boleh dibawa karena ada ketakutan-ketakutan yang di rasakan pihak STPI bilamana Tarunanya merekam kejadian-kejadian buruk selama berada di Asrama curug. Pernah saat saya 6 bulan berada di curug, terdengar berita, baik itu lewat media elektronik maupun cetak mengenai kekerasan yang terjadi di kampus curug ini. Kejadian kekerasan itu bisa terbongkar ke masyarakat sebab adanya video yang berhasil di rekam oleh salah

¹⁹ Wing taruna adaah semacam bros yang di letakkan di baju PDH di kiri atas kantong baju.

satu Taruna STPI yang menggambarkan buntut kekerasan. Hal ini tentu membuat pihak STPI semakin memperketat akses informasi Taruna. Internet di Perpustakaan ditutup, pelarangan membawa HP semakin gencar dan sebagainya. Namun tetap saja yang Taruna yang membawa HP ke Barak tetap banyak.

Masih mengenai akses informasi yang minim, di STPI Curug, untuk belajar dan memperkaya pengetahuan memang sulit. Perpustakaan itu tersedia, namun saya dan teman-teman satu *Course* Penerbang sudah tidak ada waktu yang tersisa untuk pergi ke Perpustakaan. Selesai Pendidikan sudah pukul 06.00 Sore /magrib. Berbeda dengan *Course* selain penerbang yang kembali dari pendidikannya pukul 17.00, bahkan bisa sebelum itu. Sehingga taruna-taruna dari *Course* lain punya banyak waktu untuk bisa mengembangkan dirinya baik itu dengan mengikuti ekstra kulikuler seperti Marching Band, Paskibra, Olahraga ataupun ke Perpustakaan. Senior kami di *Course* penerbang 62 dan 61 melarang kami untuk sering-sering ke Perpustakaan ataupun mengikuti ekskul disini. Selain karena alasan tidak adanya waktu luang yang cukup, juga untuk agar kami yang Mash junir mereka untuk tetap main ke Barak-Barak senior untuk kurveir Barak ataupun belajar di tempat Senior.

Kembali ke masa-Masa Madabintal. Dimana puncak dari kegiatan Madabintal ini adalah Jalan Tradisi, dimana seluruh peserta madabintal harus menempuh rute jalan sepanjang 20 Kilo Meter yang dilakukan dengan berjalan kaki dan berbaris menyusuri perkampungan, jalan raya, hingga sawah. Yang paling mengasyikan bagi kami yakni saat melakukan guling-gulingan di kubangan lumpur dan sawah hingga seluruh pakaian kami bermandikan Lumpur. Kami kemudian melanjutkan perjalanan kembali ke kampus STPI dengan pakaian penuh lumpur yang telah mengering dan serunya kami sepanjang perjalanan di tonton oleh banyak orang.

Masa-Masa mengharukan adalah dimana Penutupan Madabintal yakni pelantikan kami sebagai taruna, dimana yang tadinya sebagai calon taruna hingga resmi dilantik oleh Kepala STPI menjadi taruna STPI. Momen ini menjadi hal yang tak terlupakan dimana masing-masing orang tua meAsangkan Wing Taruna yang dilakukan oleh Asing-Asing orangtua taruna. Barulah setelah pelantikan itu,

kami resmi diangkat menjadi Taruna dan siap menjalankan tugas dan kewajiban kami sebagai siswa/ taruna Penerbang.



Gambar 12

(Prosesi penyematan *Wing* Taruna, Sumber: Dok Pribadi 2010)

III.3. Kehidupan Sebagai Taruna Junior

III.3.1 Kehidupan di dalam Barak Asrama

Setelah melewati proses selama dua minggu menjadi Calon Taruna (Catar), dan sekarang kami telah resmi menjadi Taruna Penerbang 63 B. Kehidupan kami pun di Barak bukan berarti menjadi lebih enak, justru sebaliknya yang terjadi. Kami merupakan taruna paling Junior di *course* penerbang. Ada dua *course* lagi di atas kami yakni Penerbang 62 (A,B) dan Penerbang 61 (B,C,D), sedangkan Penerbang 61 A yang merupakan beasiswa titipan Garuda Indonesia telah diwisuda sebelum kami masuk kampus ini.

Menjadi taruna termuda atau terkecil dengan memiliki dua *course Senior* tentu memiliki sisi positif maupun negatif. Positifnya tentu ibarat memiliki dua kakak, kami sangat dilindungi sekali sebagai adik terkecil dari gangguan *course-course Senior* jurusan lainnya. Selain itu, kami pun bisa menimba ilmu dan pengalaman terbang dari kedua kakak Senior kami. Karena sebagai taruna kami harus bisa belajar mandiri tidak bisa hanya mengandalkan instruktur di kelas nanti.

Mereka maunya kami telah bertanya-tanya dan belajar dulu dengan Senior-Senior kami. Selain sisi positif itu, tentu sisi negatifnya buat kami adalah kami memiliki dua kakak asuh yang ibaratnya harus kami 'layani'. Kami harus mengabdikan kepada mereka dengan imbalan kami bisa menimba ilmu dari mereka.

Mengabdikan disini ialah melakukan apa yang Senior perintahkan. Misalnya saja kami diperintahkan untuk membersihkan Barak Senior/kurvei Barak mereka, mengisi ulang air galon di Barak mereka dari dapur, menyikat dan membraso atribut pakaian mereka seperti *wing*, kepala ikat pinggang, dan lainnya, mencuci piring-piring dan gelas, memijit dan lain sebagainya.

III.3.2 Lari Pagi dan Olah Raga

Kegiatan lari pagi dan olah raga merupakan kegiatan yang wajib diikuti oleh seluruh taruna STPI tingkat 1 atau Taruna Junior tiap harinya. Sedangkan bagi taruna tingkat 2 atau taruna Senior diberikan sistem *schedule* atau bergiliran, seminggu beberapa kali tergantung *schedule* nya mereka hari apa. Olah raga ini dilakukan sekitar pukul 05.00 pagi hari di mana para taruna berkumpul di Lapangan Langit Biru. Untuk memberi tahu taruna di Barak jika saatnya olah raga maka akan diberi tahu dengan diberi pengumuman. Pengumuman tanda olah raga dilakukan oleh taruna jaga melalui microphone dari di Bimtar yang disambungkan ke speaker di masing-masing koridor Barak asrama. Bentuk pengumuman olah raga pagi adalah sebagai berikut:

“Pengumuman, pengumuman ini di tujukan kepada seluruh taruna dari course Penerbang 63, ALLU 4, LLU 55A, TPU 51 anda di tunggu pembina di lapangan untuk melaksanakan olah raga pagi. Dari taruna jaga, pengumuman selesai”

Pemanggilan seperti itu setiap hari dilakukan lima belas menit sebelumnya yakni sejak pukul 04.45, beberapa saat setelah adzan subuh berkumandang. Bukan hanya sekali saja diinfokan seperti itu, melainkan bisa beberapa kali

pengumuman itu diumumkan sesuai dengan keinginan pembina olah raga. Pernah beberapa kali sangking jengkelnya, pembina sendiri yang berbicara melalui *microphone* Bimtar dengan nada tinggi memanggil taruna yang *schedule* olah raga hari itu. Cara seperti itu terbukti lebih ampuh membuat taruna langsung bergegas menuju lapangan dan seketika saja lapangan langsung penuh. Karena biasanya jika sampai pembina yang berbicara di *microphone* tandanya pembina sudah marah-marah karena taruna tidak kunjung berkumpul lengkap di lapangan langit biru.

Selain melalui panggilan melalui *microphone* di Bimtar, cara lain juga di tempuh pembina yakni dengan pembina olah raga yang turun langsung ke Barak-Barak dengan meniupkan peluit guna membangunkan taruna untuk segera siap-siap menuju lapangan langit biru. Sambil berjalan, ia mengecek tiap-tiap Barak apakah para taruna nya telah keluar ke lapangan atau masih ber malas-malasan di Barak atau mungkin masih tertidur pulas.

Bagi kami waktu masih menjadi Taruna Junior, kami wajib untuk baris terlebih dahulu di depan koridor Barak dan berhitung jumlah kami sampai lengkap. *Captain Course* lah yang bertanggung jawab dan memastikan kalau seluruh anggotanya sudah lengkap dan siap untuk olah raga. Tentu bukan hal yang mudah untuk memastikan seluruh anggotanya lengkap. Bagun pagi-pagi bagi tiap orang tentu berbeda-beda. Ada yang bisa cepat bangun dan segera siap, namun ada juga beberapa teman yang sulit untuk bangun pagi, bahkan bermalasan dulu dan lambat untuk siap-siap. Bagi taruna yang sudah siap, mereka langsung menunggu di depan pintu Barak masing-masing dan memberi semangat buat teman-teman yang lain yang masih belum selesai siap-sia. Disitulah tantangan bagi kami semua untuk sama-sama membangunkan teman-teman Baraknya supaya secepatnya siap membentuk barisan yang rapih, karena jika telat naik ke lapangan ada konsekuensinya pula buat kami. Pernah suatu ketika kami telat naik ke lapangan, sebagai hukuman kami harus berjalan jongkok dari Gerbang Asrama hingga ke Lapangan Langit Biru. Sehingga belum olah raga saja kami sudah keringetan basah karena hukuman itu.

Kekompakan merupakan nilai terpenting selama kami menjadi taruna, terlebih saat masih Junior. Terkadang menjengkelkan sekali jika kami yang sudah siap harus menunggu yang lain untuk siap-siap. Namun justru disinilah saya harus membuang jauh-jauh keegoisan saya dan di ganti dengan perasaan *korsa* atau kebersamaan. Saya harus bisa memaklumi mereka yang malas bangun, karena mungkin selama di rumah mereka tidak dibiasakan bangun pagi hari. Memang berat bagi mereka yang biasa dimanja oleh orang tua untuk adaptasi dengan harus bangun pagi dan olah raga. Bahkan untuk saya sekalipun ini merupakan hal yang tidak mudah dijalankan. Karena perasaan malas serta bosan terus menghantui tiap kali saya harus bangun pagi-pagi itu, namun karena membayangkan akan hukuman jika mangkir olahraga rasanya saya lebih memilih melawan rasa malas dan sesegera mungkin siap-siap untuk olah raga.

Saat saya dan teman-teman sudah beberapa bulan tinggal di STPI, ada kelonggaran bagi kami untuk tidak perlu lagi berbaris rapih di koridor Barak. Kami bisa langsung sendiri-sendiri menuju Lapangan Langit Biru untuk olah raga. Saya biasanya sudah bangun sebelum pukul 05.00 pagi jadi punya waktu beberapa menit untuk siap-siap. Bahkan kadang saya kepagian sampai di Lapangan Langit Biru. Sambil menunggu teman-teman yang lain kumpul saya sempat tidur di salah satu sisi lapangan, sampai akhirnya terdengar suara Taruna lain berdatangan barulah saya bangun. Kami pun berbaris menurut *course* masing-masing. Disitu masing-masing kapten *course* melaporkan jumlah pasukannya. Jika ada yang sakit harus di diberi tahu posisi mereka apakah di instalasi atau di Barak. Jika ketahuan ada yang sengaja mangkir di Barak maka konsekuensi mereka di suruh melapor ke pembina yang ada di Bimtar dan di beri hukuman seperti lari dengan tidak menggunakan baju alias telanjang dada. Alhamdulillah saya tidak pernah merasakan hukuman seperti itu jadi tidak perlu merasakan malunya jadi taruna yang seperti itu.

Setelah Apel singkat masing-masing *course* mulai dari yang paling ujung memulai lari pagi dan di susul barisan *course* selanjutnya mengelilingi kompleks STPI. Panjang track lari ini kurang lebih dua kilo meter. Kami harus berlari sebanyak dua putaran kompleks baru kemudian finish lagi di Lapangan Langit

Biru tempat awal tadi. Rute lari pun tidak selalu sama, bisa saja pembina taruna mengubah rutanya sesuai keinginan mereka. Biasanya yang barisan lari paling rapih adalah *course* Junior, karena mereka di awasi oleh Senior-Senior mereka. Pada waktu itu pun saat saya dan teman-teman penerbang 63 B masih Junior barisan kami harus rapih dan berlari sekencang mungkin menyusul Senior-Senior kami di depan. Namun lama kelamaan kami pun lari tidak sekencang dulu, bahkan barisan pun semakin acak-acakan bercampur dengan *course* jurusan lain.

Pembina olah raga di bagi tugasnya ada yang berjaga di garis finish, ada yang di tengah-tengah barisan dan ada yang di paling belakang. Nah pembina yang berada di paling belakang ini memaksa taruna yang berada di posisi paling belakang untuk berlari dan mengawasi taruna jika ada yang berjalan kaki. Biasanya kami bermain layaknya kucing kucingan dengan pembina. Saya biasanya berlari kencang duuan di awal hingga berada di posisi tengah barisan, kemudian di tengah-tengah perjalanan saja berjalan kaki karena kehabisan nafas. Saat berjalan itu saya selalu menengok ke belakang untuk melihat apakah ada pembina atau tidak. Setelah terlihat ada pembina barulah saya lanjutkan berlari lagi, dan begitu seterusnya sampai di garis finish.

Setelah semua Taruna sampai di Lapangan Langit Biru kembali, Pembina kemudian memberi aba-aba untuk segera berbaris rapih lagi sesuai barisan *coursenya* masing-masing. Kemudian olah raga di lanjutkan dengan pendinginan atau *stretching*. Setelah itu barulah kembali ke Barak masing-masing untuk bersiap-siap makan pagi di Ruang Makan Taruna.

Semakin lama tinggal di STPI maka smakin banyak ilmu *ngeles* untuk absen dari kegiatan wajib ini, tidak terkecuali untuk *ngeles* olah raga pagi. Ada beberapa teman saya yang sering *ngeles* olah raga dengan alasan sakit atau kesiangn, saya sempat kesal melihat dia yang sering kali egois dan mau enaknyanya sendiri. Salah satunya adalah Andika atau sering di panggil Bande. Namun dari sekian kali mangkir olah raga, pernah suatu kali ia ketahuan pembina masih tidur di Barak saat yang lain sedang olah raga pagi. Akhirnya dia di hukum lari tanpa baju dan *tambling* atau *koproll* beberapa kali hingga seluruh badannya kotor dengan tanah. Kadang saat *ngeles* itu untung-untungan juga bila berhasil artinya

aman tapi jika ketahuan siap-siap saja menerima konsekuensi seperti itu, yang terpenting dalam melakukan apapun harus selalu *safety*²⁰ yakni hanya dirinya dan Tuhan yang tau. Tidak boleh terlihat Senior, pembina ataupun instruktur.

Bagi *course* yang sudah tingkat dua atau Senior mereka banyak yang *ngeles* dari kegiatan olah raga ini. Seperti Penerbang 61, mereka bahkan jarang sekali terlihat ada di lapangan langit biru saat olah raga. Padahal setiap hari selalu ada *schedule* buat mereka. Hari senin *schedule* olah raga pagi untuk Penerbang 61 B, hari selasanya Penerbang 61 C dan Rabu Penerbang 61 D. Namun sering kali mereka tidak ikut olah raga. Asumsi saya saat itu mungkin mereka seperti itu karena ada aturan tidak tertulis dimana semakin Senior diberikan *privilege* tersendiri untuk kegiatan-kegiatan tertentu oleh pembina. Akhirnya pendapat saya terpatahkan sebab mereka penerbang 61 pun pernah diberi hukuman karena tidak pernah hadir saat olah raga pagi. Mereka disuruh mengelilingi lapangan kecil di depan Bimtar sebagai hukumannya. Jika begitu berarti bukan karena *privilege* khusus bagi Senior, namun penerapan hukuman yang tingkatnya lebih fleksibel bagi taruna Senior dibanding Junior.

Sedangkan untuk kegiatan olah raga bagi penerbang 62, hanya diikuti oleh setengah dari jumlah mereka. Ada yang beralasan terbang pagi ataupun sedang *duty* di pendidikan atau di Bimtar. Begitupun saat saya memiliki Junior 64, kami penerbang 63 sudah mulai sedikit demi sedikit *ngeles* untuk olah raga pagi seperti ini. Senior kami pun sering memantau keikutsertaan olah raga pagi. Jika mereka melihat jumlah kami yang semakin sedikit tiap harinya, mereka akan bertanya kemana yang lainnya dan selalu menghimbau kami supaya jangan ada yang *ngeles-ngelesan*. Salah satu Senior penerbang 62 yang sering mengecek kami saat olah raga Bang Ridho mengatakan kepada kami.

“Wooii 63, yang lain pada kemana nih? Kok dikit yang ikut olah raga. Jangan sampe temen-temen gue mengecek ke Barak kalian nih. Jangan-jangan ada yang *ngeles* yah?. Uda pada males-malesan yah sekarang. Bagussss yah..(nada menyindir).”

²⁰ Safety adalah 'aman' dari pengawasan pembina, senior, atau FI

Beberapa Senior kami yang agak *respek* juga sering memantau kami dan mengancam akan menghukum kami semua jika setiap olah raga selalu kurang jumlahnya. Bukan karena apa, sebab pembina olah raga akan menyalahkan Senior-Senior kami terlebih dahulu. Mereka menyalahkan Senior karena tidak bisa mendidik adik-adik Juniornya dengan baik. Makanya sebelum Pembina itu marah, Senior kami lah yang pertama kali memarahi kami. Walaupun begitu, tetap saja masih ada saja beberapa teman saya yang berusaha *ngeles* olah raga, dan ujung-ujungnya kami beberapa kali kena hukuman fisik di depan Barak mereka.

III.3.3. Kegiatan Makan Taruna

Selama menjadi Taruna STPI urusan asupan gizi dan makanan telah disediakan oleh pihak sekolah, mulai dari makan pagi, makan siang dan makan malam. Kegiatan makan ini dilakukan di ruang makan taruna yang telah disediakan. Waktu makan pun di atur untuk makan pagi yakni pukul 06.00-06.30, makan siang pukul 12.00-12.30 dan makan malam pukul 19.00-19.30. Sama halnya dengan kegiatan olah raga dan kegiatan lain, waktu makan akan di informasikan melalui microphone dari taruna jaga ke speaker koridor Barak. Bentuk pengumumannya seperti berikut:

“Penggumuman, penggumuman ini di tujukan kepada seluruh taruna STPI, bahwa 10 menit mendatang waktu makan pagi/siang/malam. Dari taruna jaga pengumuman selesai.”

Seharusnya menurut Pedoman Tata Tertib Taruna kegiatan makan wajib dilaksanakan di Ruang Makan Taruna, namun kenyataanya yang terlihat wajib untuk makan di ruang makan hanyalah Taruna tingkat satu atau Taruna Junior saja. Sedangkan bagi Taruna Senior lebih senang ‘jajan’ di Barak mereka masing-masing, dan hanya pada saat-saat tertentu saja makan di Ruang Makan Taruna.

Sebelum menuju ruang makan, kami sebelumnya berbaris rapih dulu di koridor Barak Golf. Setelah lengkap jumlah kami, baru kami berlari dengan rapih menuju Ruang Makan Taruna. Saat itu kami tidak diperbolehkan melewati jalan langsung ‘*direct*’ menuju ruang makan. Sehingga kami harus memutar melewati pintu gerbang asrama taruna, melewati bintar dan melewati *lobby* gedung utama barulah kami sampai di ruang makan taruna. Aturan itu di buat oleh Senior kami, dan memang seluruh taruna yang masih Junior harus berputar lewat rute yang lebih jauh. Saya pun tidak mengerti mengapa harus demikian. Padahal sesungguhnya ada jalan yang singkat/cepat untuk sampai di ruang makan itu, namun dilarang dilewati oleh Taruna Junior.

Sesampainya kami di depan pintu ruang makan, kami pun tidak diperbolehkan langsung masuk sesuka hati seperti makan di rumah makan padang dan sebagainya, akan tetapi ada aturan ketarunaan untuk memasuki ruang makan. Kami boleh masuk dengan berbaris dua orang dua orang kiri kanan. Satu regu berisi empat orang, dimana satu orang yang paling depan kanan menjadi Danton (Komandan Peleton) atau pemimpin yang memberi aba-aba untuk memasuki ruang makan. Setelah masuk berempat kami pun hadap kiri/kanan menghadap ke lambang STPI (*cewama eka tayai*) yang berada di atas pintu masuk ruang makan dan berhormat. Setelah itu barulah kami mengambil nasi, lauk pauk serta air minum. Untuk nasi kami bebas mengambil sendiri semau kami, tentu yang terpenting harus dihabiskan. Lauk pauk satu Taruna hanya di perbolehkan mengambil satu macam jenis saja, dan mengambil air putih yang telah di sediakan di gelas-gelas kaca. Setelah itu makanan yang sudah kami ambil, kami taruh di meja yang telah di susun. Satu meja makan berisi empat bangku yang berhadap-hadapan berbentuk persegi empat. Kami yang sudah menaruh makanan tidak boleh langsung makan sendiri-sendiri, melainkan kami harus makan secara bersama. Kami harus menunggu semuanya selesai mengambil makanan dan berbaris rapi di sisi kiri dan kanan meja makan.

Salah satu dari kami menjadi kapten meja, yakni ia berdiri di depan dan memberikan aba-aba untuk memulai makan. Aba-abanya adalah Siap gerak, hadap kiri hadap kanan, duduk siap gerak, berdoa mulai, berdoa selesai, beri

hormat, selamat makan. Kapten Meja setelah itu meminta izin kepada salah satu Senior atau Resimen Taruna yang ada di ruang makan itu untuk meminta izin melaksanakan kegiatan makan. Setelah diberikan izin barulah kami diperbolehkan makan.

Saat masih menjadi Junior kegiatan makan di beri waktu oleh Senior-Senior kami atau resimen yang ada di situ. Biasanya kami di beri waktu 5 hingga 10 menit untuk menghabiskan seluruh makanan dan minuman kami. Saat makan itu pun tidak boleh berisik atau terdengar suara piring, garpu, sendok. Jika sampai berisik maka kami dikenai hukuman untuk satu *course* kami. Pernah suatu ketika kami makan cukup berisik, bagaimana tidak, kami dihitung mundur makan hanya dalam waktu 5 menit dan makanan yang harus dihabiskan cukup banyak. Mau tidak mau makannya pun harus cepat, tentunya menimbulkan suara berisik dari piring dan sendok yang kemudian membuat Resimen Taruna marah. Kami semua disuruh berhenti makan dan kami pun semua di hukum *push-up* di tempat kami masing-masing. Bukan hanya *push-up* norma saja, tapi juga *push-up* tahan $\frac{1}{2}$, atau tahan $\frac{1}{4}$ atau tahan atas dan tahan bawah. Semua hukuman itu membuat baju saya dan teman-teman basah penuh keringat dan kotor karena terkena lantai.

Setelah makan-makan selesai, aba-aba dipimpin lagi oleh kapten meja dan kami berbaris mengembalikan piring dan gelas yang telah habis digunakan untuk makan. Setelah itu kami pun tidak langsung diperbolehkan untuk keluar ruang makan. Kami harus berbaris rapih lagi dan memberi penghormatan terlebih dahulu kepada lambang STPI dan barulah kami berbaris keluar satu persatu.

Kegiatan makan malam adalah kegiatan yang menyebalkan bagi saya dan teman-teman satu *course* lainnya. Bagi kami ruang makan adalah tempat yang menyramkan dimana penyiksaan terorganisir yang di lakukan oleh resimen taruna kepada Taruna Junior dilakukan dengan dalih kedisiplinan. Kami sering sekali kena hukuman baik itu saat sedang melaksanakan makan ataupun setelah kegiatan makan berakhir. Mulai dari makan yang diberi waktu amat singkat, hingga harus menggulung beberapa kali aba-aba saat prosesi makan dimulai. Makan yang seharusnya menjadi kegiatan yang menyenangkan karena bisa mendamaikan perut yang sedang kelaparan, malah kami menjadi bulan-bulanan

permainan para resimen. Makan pun akhirnya tidak selera lagi, bahkan saya sempat beberapa kali malas untuk makan malam.

Prosesi setelah makan malam yakni masih di ruang makan kami di periksa kelengkapan atribut kami, mulai dari buku Pedoman Tata Tertib Taruna (PT3), Buku saku, Ballpoint STPI, sapu tangan, dan yang terpenting adalah apakah semua atribut seperti *wing* taruna dan kepala ikat pinggang kami telah dibraso hingga mengkilap. Jika salah satunya ada yang tidak lengkap maka habislah kami di hukum. Hukuman yang saya dan teman-teman rasakan mulai dari mengangkat kursi sampai capek, *push-up* segala macamnya, hingga *push-up* berantai, yakni satu baris dari yang paling depan hingga baris paling belakang kakinya bertumpu dengan pundak orang di belakangnya dan harus bisa serempak melakukan *push up*. Semua rapih dan tidak boleh ada yang jatuh, jika jatuh harus di ulang lagi dari awal sampai semua badan rasanya ingin rontok.

Untuk makan pagi dan makan siang, tidaklah semenyeramkan makan malam tersebut karena waktu kami untuk makan hanya sebentar. Bahkan sering kali kami tidak cukup waktu untuk makan pagi, karena olah raga pagi yang *over time*. Selain itu *siap-siap* kami yang tidak tepat waktu sehingga sudah terburu-buru untuk apel pagi. Hanya pada makan siang yang menurut saya paling nyaman dibandingkan waktu makan lainnya. Sebab di ruang makan taruna tidak banyak taruna Senior hingga tidak ada yang *mengisengi* kami.

Taruna Senior yang seharusnya wajib untuk makan di ruang makan ternyata banyak dari mereka yang tidak makan disana. Hal ini dikarenakan ada pedagang makanan keliling yang masuk secara “diam-diam” dari pengawasan Pembina Taruna. Sebenarnya pedagang makanan ini ilegal, jelas-jelas pembina memasang tulisan dilarang keras pedagang masuk ke Barak asrama, namun tetap saja mereka bisa masuk dan berkeliaran di dalam Barak dengan ber *kucing-kucingan* dengan Pembina Taruna.

Ada beberapa pedagang makanan yang berjualan di Barak asrama STPI yakni penjual bakso, mie ayam, sate, nasi dan mie goreng, gorengan, ayam bakar, dan nasi uduk. Taruna Senior lebih memilih makan dengan membeli dari pedagang makanan karena jenis makanannya yang lebih variatif dan rasanya lebih

enak jika dibanding makan di ruang makan taruna. Menu makanan di ruang makan taruna merupakan menu makanan yang monoton dan menurut kami terasa hambar. Menu makanan dengan lauk tahu, tempe, telur dan bahkan seminggu dua kali lauknya ayam, tetapi kalah enakya dengan makanan yang dijual oleh pedagang makanan. Selain karena alasan rasa yang lebih enak, juga karena lebih praktis jika membeli makanan dari pedagang. Pedagangnya yang langsung berjualan di sudut-sudut koridor Barak atau bila sedang banyak Pembina Taruna di Bimtar, pedagang berada di sudut kamar mandi agar tidak ketahuan pembina. Senior saya pun hanya makan di ruang makan taruna jika lauk pada saat itu adalah ayam. Seperti saya pernah di tanya oleh Mas Afri, penerbang 61 C sebagai berikut.

“Ehh eeh Junior,, tadi lauknya apaan sih? Ayam ya? Gue mau makan di ruang makan nih.”

Saya pun bertanya kembali

“ Iya Mas, lauknya ayam, kenapa memangnya Mas?”

“Kalo bukan ayam males ah. Gak ada rasanya, mending gue beli sate ajalah sama si ucil yang jualan di koridor Barak Foxtrot.”

Setelah beberapa bulan di STPI akhirnya kami diberikan *clearence* untuk bisa membawa uang dan telepon genggam asal harus di titipkan di Barak kakak asuhnya. Kami juga bisa jajan seperti mereka namun hanya boleh beli dan makan di Barak Senior saat jam waktu belajar malam. Lumayan lah pikir saya bisa merasakan enakya makan nasi goreng sama sate setiap belajar ke Barak Senior.

Semakin hari dan semakin lama tinggal di asrama tentu rasa ingin kami untuk jajan di Barak sendiri bukan di Barak kakak asuh. Maka mulai lah satu per satu memberanikan diri membawa uang ke Barak dan membeli makan di Barak. Tentu saja kami harus ekstra hati-hati dalam transaksi dengan pedagang makanan. Pedagangpun mengerti betul jika Taruna Junior tidak diperbolehkan jajan di Barak masing-masing oleh Seniorsnya. Maka biasanya pedagang berdiri di

samping tembok kamar mandi dan jika ingin membeli kami pura-pura ke kamar mandi sambil membawa ember pakaian. Di kamar mandilah kami transaksi makanan tersebut. Selain dengan cara itu, pedagang pun sering kali menawarkan dagangannya melewati belakang Barak kami. Karena suasana di belakang Barak gelap, maka memudahkan saya dan teman-teman membeli makanan tersebut. Untuk masalah mengkonsumsi makanan tersebut di Barak, tentu kami tidak bisa asal makan saja. Saya biasa makan sate atau nasi goreng di balik tembok Barak supaya tidak terlihat dari luar. Atau makan di kasur saya yang di tutupi tembok kamar. Semakin hari tindakan kami makan dan jajan di Barak pun tercium oleh Senior penerbang 61 dan 62. Mereka pernah memergoki kami bertransaksi, pernah juga dengan diam-diam membuka jendela kamar Barak kami dari belakang dan akhirnya kami ketahuan jajan. Jika sudah ketangkap basah begitu sudah pasti kami akan kena hukuman, baik itu hukuman saat itu di tempat, *terror stand by* semalaman suntuk, atau di akumulasikan kedalam apel besar dimana semua kesalahan kami di kumpulkan dan hukumannya pun amat berat.

Bukan hanya Taruna Junior saja yang pernah tertangkap basah jajan di Barak dan di hukum. Beberapa kali pedagang makanan pun pernah tertangkap oleh Pembina Taruna yang sedang keliling. Suatu ketika ada pedagang roti yang sedang bertransaksi di Barak Golf 8. Namun karena kurang berhati-hati tidak menyadari ada pembina yang sedang keliling Barak. Akhirnya dagangannya diambil dan ia diinterogasi oleh Pembina Taruna lainnya di Bimtar. Ada kejadian lucu dimana suatu waktu seorang pedagang gorengan tertangkap basah oleh pembina, akhirnya setelah apel malam kami seluruh taruna STPI berbaris satu persatu kedalam kantor Bimtar untuk memakan cabe rawit yang ada di plastik pedagang.

Setiap Taruna Junior memiliki minimal satu Barak kakak asuh, dimana taruna tersebut wajib setiap malam untuk belajar dan mengabdikan di satu Barak kakak asuh saja. Untungnya saya mendapatkan Barak kakak asuh yang baik-baik dan tidak bersifat temperamental, baik itu kakak asuh di *Course* Penerbang 61 ataupun 62. Tidak ada kekerasan, pemukulan dan kekejaman seperti yang ada di Barak kakak asuh teman-teman saya yang lainnya.

Untuk masalah jajan atau makan di Barak pun demikian, kami saat menjadi Junior belum dibolehkan makan di Barak, semua wajib makan di ruang makan taruna sesuai dengan jam yang telah ditentukan pembina, yakni untuk makan pagi pukul 06.00, makan siang pukul 12.00 dan makan malam pukul 19.00. Kami harus berbaris dari Barak kami di Barak Golf menuju ruang makan taruna dan harus mengantri satu persatu. Kami tidak dibolehkan jajan dan membawa makanan ke Barak, jika ketahuan Senior, maka kami harus menerima hukuman. Itupun saat Junior kami sering lakukan sehingga reteng kali kami dihukum gara-gara ketahuan makan tidak di ruang makan dan jajan di Barak.

Hal lain yang juga menjadi perhatian yang serius semasa kami berada di Barak atau asrama Curug ini adalah mengenai kegiatan apel. Kegiatan apel dilakukan di Lapangan Langit biru yakni di depan kantor Bimbingan Taruna dan di depan gerbang Asrama. Apel dilakukan dua kali satu hari yakni apel pagi dan apel malam. Apel pagi dilakukan pada pukul 06.30 dan apel malam pada pukul 21.30. Selama apel, seluruh *course* membentuk barisannya masing-masing seperti layaknya upacara bendera. Manfaat dari dilakukannya apel ini untuk menghitung jumlah Taruna. Berapa taruna yang mengikuti apel, berapa taruna yang sakit dan berapa taruna yang tanpa keterangan. Semuanya didata oleh petugas *duty taruna*/ Taruna Jaga. Jika ada informasi atau *briefing*, maka akan disampaikan juga di kegiatan apel ini baik itu yang disampaikan oleh Pembina Taruna ataupun oleh Resimen Taruna atau Demustar (Dewan Musyawarah Taruna).

Kegiatan Apel bagi saya memang menjadi kegiatan yang memalaskan. Sebab harus menggunakan Pakaian Dinas Harian (PDH), berbaris menuju lapangan apel dan diam berdiri di barisan selama ber jam-jam. Saat kami masih Junior, kami baris dengan posisi berdiri siap dan tegak, tidak banyak yang goyang-goyang. Karena kami takut dengan Senior kami yang barisnya berhadapan langsung dengan kami. Itu sebabnya cukup melelahkan jika apel berlangsung. Namun setelah kami menjadi Senior Barak, kami berdiri sudah tidak sesempurna dahulu waktu Junior. Bahkan ada beberapa teman saya yang sering kali mangkir dari kegiatan apel ini.

III.3.4 Kegiatan Apel dan Upacara

Apel secara singkat dapat diartikan kegiatan berkumpul taruna STPI di lapangan langit biru untuk mengecek kelengkapan pasukan. Apel yang ada di STPI seperti Apel Pagi, Apel Siang, Apel Malam, Apel Kerohanian, Apel Khusus. Pengambil apel adalah pemimpin yang bertanggung jawab atas terselenggaranya Apel. Seperti misalnya Kepala STPI, Pembina Taruna, Komandan Jaga, Resimen Taruna, Demustar, atau salah seorang taruna. Sedangkan Upacara Bendera berlangsung setiap hari senin di *Hanggar* 3 dan 4 Bandara Budiarto Curug, yang pesertanya adalah seluruh taruna STPI.

Kegiatan Apel yang rutin seperti tercantum dalam Pedoman Tata Tertib Taruna (PT3) yakni untuk apel pagi dilaksanakan pada pukul 06.30, apel siang 12.30-13.00, apel malam pukul 21.00-22.00, apel kerohanian dilakukan pada hari kamis pukul 19.00-19.30. Sedangkan untuk apel khusus waktunya *tentative* sesuai kebutuhan dari apel tersebut. Sebelum dilaksanakan apel seluruh taruna berbaris rapih menurut *coursenya* masing-masing mulai dari keluar gerbang asrama.. Setelah diberi aba-aba dari komandan jaga yang ada di kantor Bimtar barulah satu-persatu *course* memasuki lapangan langit biru dengan rapih. Apel kemudian dimulai setelah seluruh pasukan berada di lapangan langit biru. Pada permulaan ape seluruh captain *course* melaporkan jumlah pasukannya/anggotanya masing-masing kepada pengambil apel. Setelah itu apel dilanjutkan dengan briefing/ perhatian dari pengambil apel. Isi dari perhatian itu bisa bermacam-macam tergantung apa yang ingin di sampaikan oleh si pengambil apel.

Apel pagi dilakukan seharusnya tepat pukul 06.30, jika mengacu kepada PT3. Namun sering kali apel baru di mulai pukul 07.00. Dikarenakan pergerakan taruna yang lambat untuk bersiap-siap. Hal ini pun sering dikomentari oleh pengambil apel saat di perhatian khusus bagi peserta apel.

“Kalian kok kalau apel pagi tidak pernah on-time, gimana sih,, kalian kan taruna harusnya sigap. Apel pagi itu jam setengah tujuh, kenapa kalo saya liat jam

tujuh baru di mulai apelnya. Tiap hari kayak gitu terus. Biasain apel pagi tepat waktu. Bisa dilaksanakan? Jelas kalian semua?”

Pada saat Apel Pagi kami membawa tas pendidikan dan ransel berisi pasir yang kami gendong. Tas kami pun sebelum baris ke lapangan kami taruh terlebih dahulu di tegel ubin gedung utama. Setelah kami semua siap, baru kami baris dari situ menuju lapangan apel. Aturan buat kami sebagai taruna Junior harus datang terlebih dahulu di lapangan sebelum Penerbang 62 dan Penerbang 61 hadir. Kami tidak boleh datang lebih lambat dari mereka. Pernah beberapa kali kami datang lebih telat dan itu membuat Senior penerbang marah dan menyuruh kami supaya lebih cepat datang dan apel. Sebagai Junior kami harus sigap dan tidak boleh ada yang malas-malasan atau lebih malas dari Senior kami.

Pada saat Apel, selama di barsan harus rapih sikap sempurna, tidak ada yang berbicara, ngobrol ataupun melas-malasan. Karena kami Taruna Junior maka gerak-gerik kami selama apel di barinsa dipantau terus oleh Senior-Senior ain ataupun pembina. Jika pada apel pagi suasana terang terlihat, maka sebaliknya pada apel malam yang gelap. Pada apel malam cahaya penerangan hanya berasal dari lampu-lampu yang berada di sekitar lapangan langit biru. Sehingga kami bisa sedikit lebih bebas bergerak di barisan. Asalkan tetap menunjukkan barisan yang rapih maka barisan yang di tengah dan belakang banyak yang mulai becanda ataupun ngobrol antar sesama teman.

Apel malam biasanya berlangsung dari pukul 21.00 hingga tak terhingga waktunya. Sering kali apel baru berakhir pukul 23.00 atau bahkan lebih. Lamanya durasi apel malam sangat tergantung dari perhatian yang diberikan pengambil apel, yang biasanya adalah pembina jaga pada *schedule* hari itu. Ada beberapa tipikal pembina taruna yang biasa mengambil apel dengan durasi yang singkat. Seperti misalnya pembina Mas Bambang, Pak Jarwo, dan lain-lain.

Sedangkan pembina yang biasanya memberi perhatian cukup lama bahkan menurut saya amat lama yaitu pembina dari Paskhas AU (Pasukan Khas Angkatan Udara RI). Mereka yang berjumlah 6 orang di perbantukan oleh kesatuan mereka untuk mengisi posisi sebagai pembina taruna di STPI. Alasannya jelas karena pembina yang berasal dari TNI pasti bisa memberikan efek

kedisiplinan yang lebih untuk membina taruna STPI. Tentunya tidak terkecuali dalam hal Apel. Bila pada saat itu pembina jaga adalah anggota Paskhas maka bisa dipastikan akan lama apelnya. Mereka menuntut kami semua tertib, teratur dan disiplin dalam segala hal mengenai apel. Baik itu dari baris-berbaris, sikap siap di barisan, laporan *captain course*, dan hingga himbauan-himbauan saat perhatian.

Isi dari perhatian yang disampaikan pembina tiap hari dan tiap kali apel tidak jauh dari masalah kedisiplinan kami yang harus ditingkatkan. Kunci pembeda antara kami taruna dan mahasiswa pada umumnya adalah kedisiplinan itu. Seperti yang diucapkan pembina taruna Mas Yayan dari paskhas TNI AU berikut.

“Kalian itu taruna, bukan mahasiswa. Sebagai taruna kalian punya nilai plus dididik di STPI. Tunjukkan kalau sebagai taruna itu harus disiplin. Taruna juga harus punya attitude atau sikap yang baik. Jangan kalian tunjukkan sikap yang lembek, lemah, jorok. Terapkan disiplin dari diri kalian sendiri baru ingatkan ke sesama teman-teman kalian.”

Kemudian selain masalah kedisiplinan masalah lainnya seperti kerapian dalam baris-berbaris, kebersihan Barak masing-masing, datang apel yang harus on-time dan banyak perhatian lainnya yang intinya adalah untuk menghimbau agar taruna harus lebih baik dari hari ke hari.

Normalnya setelah apel malam kami semua dipeintahkan untuk kembali ke Barak kami masing-masing dan melaksanakan istirahat malam. Namun, pernah suatu ketika kami semua setelah apel malam diperintahkan untuk tinggal di tempat oleh pengambil Apel. Karena setelah apel malam akan di adakan “acara tambahan”. Acara ini adalah pemberian hukuman kepada kami bisa saja untuk beberapa *course* saja ataupun bagi seluruh taruna STPI. Setelah apel malam, kami semua di minta tetap berada di barisan *course* kami masing masing dan tidak diperbolehkan menuju ke Barak.

Kami pun di perintahkan oleh Pembina yang berdiri di depan barisan kami untuk merenggangkan barisan dan memberi jarak bagi tiap-tiap taruna. Setelah itu kami diberikan ‘olah raga’ malam yakni *push-up*, *rolling* dan sebagainya hingga

pakaian PDH kami kotor dan basah oleh keringat. Setelah Pembina merasa telah cukup memberikan hukuman itu kepada kami, barulah olah raga malam itu di akhiri dan belia menyampaikan maksud dari diadakannya acara itu. Alasan utamanya adalah karena kami tidak mencerminkan sikap taruna yang baik dalam kehidupan kami sehari-hari. Mulai dari baris yang tidak rapih hingga kami yang selalu telat melaksanakan apel pagi.

“Sebenarnya maksud kami(Pembina) memberikan acara tambahan ini tidak lain karena kami (Pembina) sering kali melihat sikap kalian yang semakin hari semakin merosot. Tidak mencerminkan sikap taruna yang baik. Saya dan teman-teman Pembina lainnya itu memantau kalian setiap harinya. Jadi kami tau kalau kalian sudah mulai elek-elekan. Mulai dari barisan yang tidak rapih, apel pagi telat, kurang respek kalian pada Pembina di kantor Bimtar. Kami harap kalian semua sadar setelah diberikan acara ini. Saya tidak mau liat kejadian kayak gini terulang lagi. Kalian mengerti?.”

“Siap.Mengerti!”

Acara tambahan berupa hukuman olah raga malam seperti itu bukan satu dua kali saja terjadi, namun saya merasakannya cukup banyak. Barusan adalah satu contoh dari hukuman kepada seluruh taruna STPI. Berbeda lagi dengan masing-masing *course* yang berMasalah baik itu di dalam lingkungan asrama maupun di lingkungan pendidikan. Setelah acara tambahan itu biasanya kami kembali ke Barak lebih dari pukul 23.00 bahkan pernah hingga pukul 24.00. Sehingga seselesaiannya kami bersih-bersih diri barulah kami istirahat malam.

III.3.5.Kegiatan Belajar ke Barak Kakak Asuh

Belajar ke Kakak asuh bagi setiap Taruna Junior adalah suatu keharusan. Bukan hanya jurusan Penerbang saja, namun hampir seluruh jurusan yang ada di asrama jika memiliki kakak tingkat di atasnya maka akan seperti itu Aturan tidak tertulis ini sudah turun temurun sejak dahulu hingga angkatan kami meneruskan budaya itu. Setiap Taruna Junior memiliki minimal satu Barak kakak asuh,

dimana taruna tersebut wajib setiap malam untuk belajar dan ‘mengabdi’ di satu Barak kakak asuhnya tersebut.

Di pendidikan Curug ini terutama untuk Penerbang, belajar yang paling efektif adalah belajar kepada Senior-Senior. Banyak hal yang belum diketahui baik itu mengenai kehidupan di dalam Barak asrama ataupun mengenai kehidupan di pendidikan penerbang. Senior yang telah lebih dulu masuk tentunya mempunyai pengalaman yang lebih serta pengetahuan lebih pula di banding saya dan teman-teman lainnya baru saja beberapa minggu merasakan hidup di kampus STPI. Pengalaman para Senior tentunya menjadi pelajaran yang amat berharga bagi kami. Jadi itulah alasan mengapa setiap Junior di Curug ini amat tergantung kepada Seniorsnya.

Setelah kami resmi menjadi taruna tepatnya setelah masa madabintal selama dua minggu. Maka dilakukanlah prosesi pembagian Barak kakak asuh di Barak asrama. Prosesi itu dilakukan di halaman parkir di depan gedung pendidikan *course* penerbang setelah sore hari sehabis pendidikan di kelas. Pemilihannya dilakukan secara random sesuai urutan barisan pada waktu itu. Pada hasil pemilihan tersebut saya mendapatkan Barak kakak asuh di Foxtrot 2 untuk Penerbang 61 dan Delta 6 untuk Penerbang 62. Saya merasa beruntung pada waktu itu karena informasi yang beredar di dua Barak tersebut terkenal dengan Barak yang aman. Aman yang dimaksud yakni Senior-Senior yang menghuni Barak tersebut tidak suka iseng, seperti yang ada di Barak kakak asuh teman-teman saya yang lainnya.

Ada teman satu Barak saya yang tidak seberuntung saya yang mendapatkan kakak asuh yang baik. Teman saya itu bernama Rendra, ia saat pemilihan Barak kakak asuh mendapat Barak di Foxtrot 3, yang Senior-Senior penghuni Baraknya terkenal galak dan sering melakukan kekerasan. Di Barak tersebut sering sekali dilakukan apel pelajaran. Dimana bila ada salah satu taruna junior tidak hafal pelajaran di buku preparation terbang maka akan di beri hukuman. Hukumannya bisa bermacam-macam, seperti dipukul perutnya pakai tangan, digetok kepalanya pakai gayung, atau yang paling ringan di suruh *push-up* berkali kali hingga basah kuyup.

Untuk Barak kakak asuh di *course* Penerbang 61 saya dapat kakak asuh di Barak Foxtrot 2. Disana di huni oleh 6 Orang, yakni Mister Yul, Mas Nizar, Mas Jefri, Bang Ari Baihaqi, Bang Aston, Mas Alfri. Di STPI curug ada aturan untuk memanggil Senior harus menggunakan panggilan Mas, Bang, Kak dan sebagainya sebelum memanggil nama. Mungkin gunanya agar kami Taruna Junior lebih bisa menghargai mereka yang lebih dulu masuk. Selain juga selama berpapasan dengan mereka kami pun sebagai Junior wajib memberi hormat dan menyapa mereka terlebih dahulu. Hal seperti itu merupakan bagian dari respek Junior terhadap Senior.

Saya pun memiliki barak kakak asuh di *course* penerbang 62 yakni di Barak Delta 6 yang dihuni oleh Bang Gono, Mas Tegar, alm. Aa Faruqi, Mas ryan, Bang Eritha, dan Bang Evan. Kesemua senior saya ini baik-baik dan tidak pernah menggunakan kekerasan dalam mendidik juniornya ataupun adik asuhnya. Namun karena pada saat itu masih ada Penerbang 61, maka yang wajib di kunjungi baraknya setiap malam adalah senior tertinggi dulu baru kemudian yang dibawahnya.

Di dalam buku PT3 tercantum kegiatan wajib belajar ke Senior ini dari pukul 19.00-20.30 dari hari senin sampai jumat. Setelah makan malam di ruang makan taruna, saya dan teman-teman rutin belajar ke Barak-Barak Senior. Banyak hal yang kami lakukan di Barak kakak asuh, terutama sekali adalah belajar ilmu terbang dengan para Senior kami. Meskipun untuk bisa belajar dan bertanya tanya dengan Senior sering kali kami harus berusaha menunjukkan respek kami terlebih dahulu yakni membersihkan Barak mereka dengan menyapu lantai, mencuci gelas dan piring dan sebagainya.

Kegiatan sehari-hari saya dan teman-teman saat di barak senior Foxtrot 2 adalah belajar *preparation* terbang atau biasa disebut dengan buku prep. Buku itu seperti buku saku ukurannya dan bisa di bawa kemana-mana. Sebelumnya kami harus menyalin semua isi buku itu seperti yang dimiliki oleh senior-senior kami. Buku itu berisikan tentang aerodrome bandara budiarto (panjang dan lebar landasan, taxiway, frekuensi radio komunikasi) Limitasi pesawat, *type rating* Pesawat kami Socata Tobago-10, Prosedur terbang, Manuver Terbang, *Equipment*

pesawat, dan lain sebagainya. *Buku prep* itu bagi taruna penerbang merupakan “kitab suci” kedua bagi kami, sebab semua kebutuhan terbang kami ada di buku prep tersebut. Sehingga kami sejak dini harus menghafal total seluruh buku itu. Tentunya peralihan lahan kami menghafalnya karena isinya yang cukup banyak. Apalan prep ini sering kali di tanya oleh senior. Jika tidak bisa menjawab maka kami akan di hukum. Di barak senior ini biasanya kami bertanya tentang hal-hal yang kami tidak tahu atau kami bingung. Jika di tempat saya yakni di Foxtrot 2 saya sering bertanya kepada Mas Nizar, Mas Afri dan Mister Yul. Karena mereka baik dan mau berbagi dengan juniornya. Sedangkan yang lainnya lebih sibuk belajar ataupun bermain laptop. Namun pernah suatu ketika kami junior di barak Foxtrot 2 dilakukan apel pelajaran. Apel pelajaran ini adalah untuk mengetes pengerahuan kita tentang buku prep yang kami hafal. Cara mengetesnya pun dengan tekanan yakni harus dalam waktu singkat dan cepat menjawabnya. Pernah saya disuruh sambil push up di tanya mengenai salah satu isi dari buku prep tersebut oleh Mas Afri. Untuk lebih amannya kami harus menghafal buku prep tersebut lebih dari 100 persen. Karena saat kami takut maka ingatan di memory kami tentang isi buk tersebut semakin berkurang, ditambah lagi dengan *pressure* saat di tanya senior. Maka yang tadinya sudah hafal jadi lupa kembali saat di tanya dengan *pressure* seperti *push up* dan sebagainya.

Selain belajar, kami juga diperbolehkan bermain telepon selular kami untuk sms atau telpon dengan pacar dan dengan orang tua. Selama masih Junior di Barak, Telepon selular, uang dan barang berharga lainnya harus di titipkan ke Barak kakak asuh masing-masing. Jadi kalau ingin menggunakan telepon selular, harus digunakan sesama di Barak Senior dan dilarang keras digunakan di Barak kami masing-masing. Menurut salah satu Senior kami mengapa harus seperti itu aturannya, agar Junior rajin bermain ke Barak Senior. Bila Telepon selular ataupun uang boleh di taruh di Barak sendiri, maka dikhawatirkan Junior akan jarang ke Barak Senior dan jadi kurang *respectnya* terhadap Seniornya. Kata salah satu Senior saya Mas Afri saat membriefing *course* kami penerbang 63.

“Kalian tuh boleh aja bawa telepon selular atau duit asal ditiptin di barak-barak seniornya, barak kakak asuh kalian. Jadi kalo mau telepon-telponan, smsan tinggal

ke barak seniornya aja. Atau mau jajan juga boleh, asal jajannya di barak senior bukan di barak sendiri. Duit tinggal loe ambil sendiri aja trus loe mau makan-makan di tempat seniornya juga terserah. Abis jajan kan loe bisa bersihin barak kakak asuhnya juga. Terus, gw peringatin nih. Kalo sampe ada yang ketauan bawa telepon selular atau duit ke barak loe. Siap-siap aja terima konsekuensi.”

Memang untuk penggunaan handphone ini menjadi hal yang amat sering menjadi masalah bagi kami. Kami semua sering kali terkena masalah gara-gara kasus ketahuan membawa telepon genggam di Barak. Pernah suatu ketika salah satu teman saya ada yang ketauan membawa telepon genggam ke Baraknya. Kemudian kami semua satu *Course* di hukum oleh Senior Penerbang 61. Kejadian ini pun bukan hanya terjadi satu atau dua kali saja tetapi sering kali kami alami hal yang demikian sampai akhirnya setelah menjadi Senior Barak, barulah kami diberikan *clearance* telepon selular, yakni telepon genggam sudah tidak diharamkan lagi dibawa ke Barak masing-masing.

Namun kami pernah mengalami kejadian yang tidak menyenangkan mengenai handphone yang kami titipkan ke Barak Senior Penerbang 62. Pada waktu itu pembina melakukan sweeping Barak besar-besaran di seluruh Barak Delta, Barak Penerbang 62. Barang-barang elektronik dan barang lainnya termasuk telepon genggam milik kami di razia oleh Pembina. Ada yang di sita dan akhirnya dikembalikan ke kami, namun banyak juga yang di rusak dan di banting saat kejadian sweeping tersebut. Salah satunya adalah telepon genggam saya merek Samsung Corby. Sedih sekali saya saat itu mengingat telepon genggam itu masih baru dan harganya cukup lumayan mahal. Sejak kejadian tersebut akhirnya Penerbang 62 meminta maaf kepada kami karena memang di luar kemampuan mereka dan memang aturan resminya seluruh taruna dilarang membawa barang elektronik termasuk telepon genggam. Setelah kejadian itu kami semua Penerbang 63 akhirnya di berikan *clearance* untuk membawa hp di Barak kami masing-masing. Asal tetap dengan mengutamakan *safety*, jangan sampai ketahuan oleh pembina.

Setelah Penerbang 61 diwisuda dari kampus, kami pun secara otomatis hanya memiliki satu angkatan Senior kami yakni Penerbang 62. Sehingga setiap

malam saya beserta teman-teman Penerbang 63 lainnya bermain ke Barak Delta. Saya beserta 7 teman saya lainnya memiliki kakak asuh di Barak delta 6. Dimana penghuninya cukup baik dan tidak iseng seperti di delta 2, delta 5, dan charlie 7. Di Barak-Barak tersebut diisi oleh Senior kami yang suka main tangan dan iseng terhadap Junior. Jika apel pelajaran tiba, teman-teman saya yang ber kakak asuh di Barak-Barak tersebut sering kali di beri olah raga malam di dalam Barak selama waktu belajar berlangsung. Kalau kami di delta 6, kegiatan kami belajar dan kami pun bisa bercanda dengan Senior di Barak kami. Sesekali jika bosan belajar, kami bisa bermain games atau menonton DVD di laptop Senior kami.

Salah satu Senior yang dekat dengan saya adalah Bang Eritha, beliau adalah Senior yang pintar dan tidak segan-segan memberikan ilmunya kepada Juniornya. Bagi dia ilmu merupakan faktor terpenting bagi taruna penerbang. Seberapapun *skill* yang di miliki pilot, namun jika pengetahuannya terbangnya minim, maka tidak akan menjadi apa-apa nantinya.

“Gue paling seneng klo junior-junior gue tuh pinter, banyak nanya sama seniornya. Percuma kalo Cuma modal skill aja jadi pilot trus knowledgenya kosong. Mumpung loe masih punya kita-kita(Penerbang 62) loe serep ilmunya. Tanyanya apa kek yang emang loe gak ngerti. Tapi loe juga harus respect, sebelum belajar nyapu-nyapu baraknya baru enak mau ngobrol pelajaran. Dua waktu gue junior kaya loe juga kya gitu, gue sapuin barak 61 sampe bersih baru gue nanyanya sama abang-abang senior gue. Intinya jangan Cuma mau jadi jongos senior lo aja, tapi loe harus bisa ngambil ilmu dari mereka.”

Selama menjadi Junior Penerbang 62, jam belajar di Barak Senior tidak lagi se rutin saat dulu masih ada Penerbang 61. Saat itu memang kami masih amat sangat Junior sekali, sehingga tingkat ketaatan pada aturan begitu kuat. Bila di bilang harus ada di Barak mereka jam segitu, maka sebelum jam segitu kami sudah berada lengkap di Barak mereka masing-masing. Makin lama kami menjadi taruna kami semakin malas untuk belajar ke Barak mereka. Ada saja alasan kami supaya tidak bermain ke Barak Penerbang 62. Mulai dari sakit, tidak enak badan, ada tugas dari instruktur dan lain sebagainya. TerMasuk saya yang semakin hari semakin sering *ngeles* belajar ke Barak Senior saya. Sampai akhirnya kondisi ini memuncak dan membuat Senior Penerbang 62 marah. Akhirnya suatu ketika

Barak kami yakni Barak Golf 1 sampai Golf 11 secara mendadak di *sweeping* oleh beberapa Senior kami. Kedapatanlah beberapa teman saya yang sedang berada di Barak dan ketahuan tidak bermain ke Barak kakak asuhnya. Maka mereka kena hukuman untuk melakukan olah raga malam. Selain itupun kami semua di *Hanggar* di beri hukuman pula karena kami di cap Junior yang *ngehe* dan tidak respek untuk belajar lagi ke tempat Senior.

Sejak kejadian itu kami pun akhirnya rajin belajar kembali ke Barak kakak asuh kami masing-masing. Cuma seperti halnya sebelumnya perlahan tapi pasti, kerajinan kami tersebut hanya berlangsung beberapa hari saja, dan setelah itu kembali mulai malas-malasan lagi. Hingga akhirnya dibuat aturan baru oleh Senior Penerbang 62 yakni dengan sering dilakukannya apel pelajaran secara rutin hampir setiap malam di Barak kakak asuh. Aturan ini terbukti cukup efektif membuar kami semua akhirnya lebih rajin dan menghapal buku prep dengan benar untuk menghindari hukuman fisik.

III.3.6. Pengambilan-Pengambilan dan *Clearance*

Selama saya menjadi taruna di STPI ini dikenal dengan berbagai macam yang namanya Pengambilan (*Clearance*). Istilah Pengambilan ini adalah syarat sahnya taruna boleh mendapatkan sesuatu hal atau *previllage* tertentu. Semacam acara atau seremonial untuk telah mendapatkan sesuatu hal yang baru. Pengambilan-pengambilan yang ada diberikan dari Instruktur/Pembina kepada taruna baik itu Junior maupun Senior ataupun Taruna Senior kepada Taruna Junior. Pengambilan yang diberikan oleh Instruktur atau pembina kepada taruna Penerbang seperti Pengambilan Pesiar Long Weekend, Pengambilan Perkenalan bagi Taruna Penerbang Junior, Pengambilan Solo Flight, *Clearance* menggunakan Pakaian Pesiar lengan pendek dan lain sebagainya. Sedangkan Pengambilan dan *Clearance* yang di berikan oleh Taruna Senior kepada Taruna Junior penerbang bermacam-macam, yakni: Pengambilan Junior, Pengambilan Kolam renang, Pengambilan Pengenalan Aerodrome Budirto, Pengambilan pengenalan

lingkungan pendidikan Penerbang, Pengambilan Overroll (Seragam terbang), Pengambilan Solo Flight, Pengambilan Senior Barak, Clearance membawa Telepon genggam ke Barak, Clearance *nge-cross* ke Barak, Clearance Jajan di Barak, dan clearance lainnya.

Acara pengambilan ini biasanya adalah seperti olah raga fisik misalnya seperti *push-up, jumping up, shit up, rolling*, dan sebagainya. Pengambilan ini hanya berlaku satu kali sebagai seremonial atas sebuah prestasi, *previllage*, hal baru yang boleh dilakukan oleh para Taruna Junior. Setelah itu tidak ada lagi pengambilan serupa untuk satu hal tersebut. Misalnya saja saat Pengambilan Kolam Renang yang di ambil oleh Senior kami Penerbang 62. Kami semua Penerbang 63 pada saat itu baru satu bulan tinggal di asrama STPI dan kami pun saat hari sabtu dikumpulkan di depan Barak Delta untuk bersiap-siap menuju kolam renang asrama. Kolam renang itu berlokasi di dalam kompleks STPI dan tidak jauh dari Barak asrama taruna/i hanya menyusuri jalan beberapa meter dan tepat di samping lapangan sepak bola. Hari itu kami dilakukan pengambilan kolam renang yakni kami semua secara bergiliran harus naik ke atas tangga untuk loncat indah yang tingginya 50 meter. Dari atas papan loncat itu kami satu-persatu harus loncat ke dalam kolam renang. Bisa dibayangkan begitu tingginya kami harus loncat ke dalam kolam. Saya sempat merinding saat melihat dari atas ketinggian tersebut ke bawah. Tapi karena memang diharuskan untuk meloncat maka saya pun akhirnya loncat dan tidak terasa sudah berada di pinggir kolam renang. Ada beberapa teman saya yakni Kevin, Arash dan Fachdi yang terlihat begitu ketakutan untuk lompat. Karena menunggu mereka ber3 untuk terjun ke kolam renang, maka kami baru selesai kembali ke asrama menjelang magrib.

Kemudian ada pula yang namanya pengambilan dan pengenalan Aerodrome Budiarto. Waktu itu adalah hari weekend yakni hari minggu, namun karena kami semua jurusan penerbang tidak diperbolehkan izin *libur pesiar weekend* pulang ke rumah. Maka kami sabtu minggu itu tetap tinggal di Barak asrama. Pengambilan Aerodrome dilakukan pada sore hari dimana kami semua dikumpulkan oleh Penerbang 62 di depan Floop Pendidikan *Course* Penerbang. Disana diberikan *briefing* singkat oleh Bang Eritha mengenai tujuan dari pada pengambilan

Aerodrome yakni agar kami lebih mengenal Aerodrome/ bandar udara yang akan kami gunakan tiap harinya nanti selama praktek terbang.

“Maksud kalian diberikan pengambilan Aerodrome ini supaya kalian lebih mengenal sendiri dengan Aerodrome yang bakal loe semua pake nanti pas terbang. Bukan Cuma membayangkan saja seperti apa layout aerodrome budiarto, tapi juga bisa mengetahui detailnya seperti apa. Panjang taxiwaynya berapa panjang, ada berapa jenis taxiway, panjang runway. Kayak gitu semua harus ada di uar kepala pas nanti mau terbang sama FI..”

Kegiatan itu diawali dengan pemanasan singkat agar kaki kami tidak keram, kemudian kami berbaris rapih membentuk pleton masing-masing dan berlari menyusuri taxiway Alfa, Delta, Foxtrot, hingga ke *Runway 30/12* dan *Runway 22/04* dan barulah kami kembali melewati taxiway Delta dan Alfa. Panjang intasan lari yang kami lalui kurang lebih sekitar 5 kilometer. Kaki saya terasa panas sekali akibat lari yang tidak berhenti tersebut. Memang suasana pada saat lari aerodrome itu diisi dengan suasana ceria dan bisa sambil ngobrol dengan Senior kami yang ikut mendampingi. Namun karena panjang *runway* yang begitu panjang maka menyebabkan kaki saya dan beberapa teman saya lecet. Barulah setelah magrib kami semua kembali ke Barak masing-masing.

Jenis pengambilan lainnya adalah pengambilan *Overroll* yakni pengambilan baju terbang. Dimana Setiap *Course* penerbang yang telah menyelesaikan tahap *Ground School* teori di kelas, maka mereka telah siap untuk terbang dan kegiatan sehari-harinya adalah *stand by* di hangar. Untuk bisa berada di *Hanggar* kami diwajibkan menggunakan seragam atau *Overroll* terbang. Hari pertama kami mengenakan *Overroll* inilah dilakukan pengambilan *Overroll* oleh Senior kami Penerbang 61 dan Penerbang 62. Prosesi ini di bulai dengan tradisi jalan jongkok dari kelas menuju *Hanggar* yang jaraknya sekitar 200 meter. Kemudian sesampainya di *Hanggar* kami langsung di barsikan dan diberikan jarak setiap barisannya. Suara gemuruh Senior kami yang terlihat siap ‘menerkam’ kami begitu terlihat di sekitar *Hanggar*, menyaksikan kami di berikan ‘olahraga’ pada siang hari itu. Berbagai jenis ‘olahraga’ diberikan kepada kami, hingga terasa begitu pegal seluruh badan saya. Selesai olahraga itu, kami disuruh dan

rolling dari satu sudut *Hanggar* menuju sudut yang lain. Tentu baju *overoll* kami pun kotor penuh dengan keringat dan dari, debu di *Hanggar*. Sebelum prosesi berakhir tiba-tiba turun hujan yang cukup deras. Kegiatan *rolling* kami pun mengakibatkan seuruh pakaian *overoll* benar-benar kotor dengan tanah dan becean genangan air. Sehingga sampai di Barak sore hari kami langsung saja mencuci pakaian yang amat kotor tersebut dengan susah payah. Pakaian saya baru bisa benar-benar bersih setelah beberapa kali dicuci dan disikat, itupun kondisinya sudah terlihat kumal karena kotoran yang melekat sulit sekali dicuci bersih. Pengambian *overoll* ini sepertinya bertujuan untuk membuat *overoll* kami berwarna pudar dan tidak seperti baru lagi warnanya.

Jenis Pengambilan yang diberikan oleh FI lebih terbilang kejam dibandingkan dengan yang diberikan Senior. Salah satunya yang terberat yakni pengambilan Long Weekend untuk Lebaran Iedul Fitri 2010. Sore setelah hari terakhir pendidikan sebeum libur panjang, salah seorang FI Senior yakni Mba Oli langsung membariskan kami semua Pnerbang 61,62,63 di depan flops pendidikan penerbang. Disitu tanpa pemberitahuan panjang lebar kami langsung disuruh lari *Apron* mengitari *Apron* milik sekolah penerbangan Aeroflyer dan kempai lagi ke *Apron* STPI. Selama kurang lebih 1 jam kami lari barulah di beri aba-aba lagi untuk berkumpul di depan flops. Setelah itu dberikan seluruh jenis olah raga yang tentu membuat seluruh badan kehabisan energi. Termasuk membuar baju seragam PDH kami kotor. Setelah itu kami dibiarkan berbaris tanpa diberikan instruksi apapun, hingga selepas Isya sekitar pukul 19.00 barulah kami semua diizinkan pulang ke Barak masing-masing dan bersiap libur long weekend. Benar-benar pengambilan yang amat lama saya rasakan bersama teman-teman di sana tadi.

Seanjutnya jenis pengambilan yang paling sulit untuk dilupakan bagi setiap taruna penerbang yakni pengambilan *Solo Fligh²¹t*. Pengambilan ini sifatnya individu yakni bagi setiap taruna yang telah berhasil menempuh terbang solo untuk pertama kalian makan akan dilakukan semacam prosesi khusus bagi individu yang bersangkutan. Tentunya bisa terbang solo yakni terbang tanpa di dampingi FI adalah suatu kebanggan tersendiri yang tak nernilai harganya.

²¹ Terbang tanpa di dampingi *Flight Instructor*

Peraturan di STPI mengharuskan setiap taruna *course* penerbang harus telah menempuh terbang solonya maksimal di jam yang ke-20. Apabila melewati jam ke-20 tersebut maka taruna tersebut akan dinyatakan *failed* dari pendidikan dan dikeluarkan sebagai taruna penerbang STPI. Penentu atau yang mereleas *apakah* taruna ini telah siap solo atau tidaknya yakni FI Senior. Setelah dilakukan terbang solo untuk pertama kalinya maka taruna yang bersangkutan akan dilakukan semacam prosesi khusus oleh Senior-Senior penerbang. Dimulai dengan melepaskan pakaian Overoll alias hanya menggunakan celana dalam saja dan kemudian mulailah prosesi “penyiksaan tubuh” terhadap taruna tersebut oleh para Senior. Mulai dari di pukul, di cubit, di suruh merangkak, dan sebagainya hingga tubuhnya berwarna merah. Setelah seharian dilakukan “penyiksaan tubuh” itu barulah menjelang sore hari setelah kegiatan pendidikan terbang selesai prosesi pengambilan solo di tutup dengan “mandi oli”. Yakni seluruh badan taruna di lumuri oleh oli bekas dan diakhirilah pengambilan tersebut dengan ‘diarak’ selama jalan pulang menuju Barak Asrama. Selama saya menempuh pendidikan disana sudah ada sekitar dua puluhan taruna yang telah menempuh prosesi pengambilan solo. Sedangkan saya sendiri belum sampai kepada tahap *solo flight*, sebab saya baru menempuh 4 jam terbang bersama FI.



Gambar 13

(Pengambilan Kolam Renang, Dok Pribadi 2010)



Gambar 14

(Pengambilan Jatah, Dok Pribadi 2010)



Gambar 15

(*Push-up* berantai, Dok Pribadi 2010)



Gambar 16

(*Lari Apron*, Dok Pribadi 2010)

III.4. Kehidupan di Lingkungan Pendidikan Penerbang

III.4.1. Masa-masa *Ground School*

Masa-Masa Pendidikan Penerbang dimulai sejak saya dan teman-teman seangkatan saya dilantik menjadi Taruna STPI Curug. Hari itu adalah hari senin, saya dan teman-teman lainnya berangkat setelah Upacara Bendera berangkat ke tempat pendidikan kami yang lokasinya sekitar 500 meter dari asrama, masih di dalam kompleks STPI. Kami membentuk satu peleton berbaris rapih mengenakan tas pendidikan dan juga ransel yang berisikan pasir seberat rata-rata 10-15 kg. Ransel itu digunakan untuk membuat bandan supaya berdiri lebih tegap. Ransel itu memang dikhususkan bagi *course* penerbang saja, sedangkan untuk *course-course* lainnya seperti Teknik, Keselamatan Penerbangan dan Manajemen tidak menggunakan Ransel. Tas pendidikan yang kami pakai pun berbeda dengan *course* lain yakni kami menggunakan tas berwarna biru tua yang seperti digunakan penerbang pesawat tempur.

Karena kami masih Junior maka kami diwajibkan untuk berlari dari lapangan apel ke tempat pendidikan kami. Kami berlari berpeleton membentuk 3 peleton yakni Penerbang 63 Alfa, Bravo kemudian di susul Charlie. Kami Penerbang 63 harus lari rapih dan bernyanyi untuk menyusul barisan peleton Penerbang 62 dan 61 yang sudah berjalan terlebih dahulu di depan barisan kami. Pada minggu-minggu awal kami lari menuju tempat pendidikan, barisan kami tidak rapih, nafaspun *ngos-ngosan*, itu karena kami belum terbiasa untuk lari sejauh kurang lebih 500 meter, ditambah lagi kami belum terbiasa menggunakan ransel berisi pasir yang cukup berat. Sering kali kami dimarahi oleh Senior kami penerbang 61 dan 62 kalau barisan kami tidak rapih, acak-acakan dan tidak menunjukkan kalau kami ini adalah *course* penerbang yang menurut kami *course* terbaik di STPI Curug ini.

Pernah suatu ketika kami dihukum karena berlari ke pendidikan dengan tidak rapih. Sesampainya kami di gerbang pintu masuk asrama, kami pun dihukum jalan jongkok dari gerbang hingga kamar Barak masing-masing. Jika lari kami masih berantakan maka kami pun sering menerima hukuman *rolling* atau bergulingan dari gerbang asrama hingga Barak kami di Barak Golf dengan masih mengenakan ransel di punggung dan tentunya menggunakan pakaian PDH. Ada pula hukuman yang terparah menurut saya yakni saat lari dan baris kami ke pendidikan tidak rapih, dan kebetulan pada saat itu ada salah satu Flight Instuktur yakni Bung Ato yang melihat lari dan baris kami ke pendidikan tidak rapih. Maka kami bukan hanya penerbang 63 saja tapi juga Penerbang 61 dan 62 diberi hukuman yakni di *konsinyir UFN*²². Itu berarti kami semua tidak mendapatkan hak libur pesiar sabtu-minggu/weekend kami sampai waktu yang tidak ditentukan. Sehingga kami harus terus berada di Barak dan tidak diperbolehkan pulang ke rumah pada hari sabtu dan minggu. Hukuman itu membuat Senior kami Penerbang 61 dan 62 marah dan ujung-ujungnya kamilah yang masih Junior dijadikan pelampiasan kemarahan mereka saat di asrama.

²² Istilah ini artinya adalah tidak mendapat izin libur pesiar weekend sampai batas yang tidak ditentukan.

Bagi *course* Penerbang kerapuhan dan kekompakan saat lari menuju tempat pendidikan adalah hal yang penting. Kami bisa dihukum berat bila lari kami tidak rapih dan kompak. Sebab sebagai *Course* Penerbang, kami memiliki kebanggaan sendiri sebagai *course* yang terbaik di Curug. Kami tidak mau kalah dengan *course-course* jurusan lain saat mereka berbaris ke tempat pendidikan masing-masing.

Seiring dengan waktu, kami pun mulai terbiasa untuk lari dengan ransel dan lama kelamaan saya dan teman-teman pun terbiasa dan bisa lari dengan rapih dan kompak. Baik itu saat berangkat ke pendidikan maupun pulang dari tempat pendidikan. Tidak lupa juga kami juga selalu bernyanyi saat lari tersebut yang gunanya menyemangati kami saat berlari, dan bagi saya bila berlari kemudian dibarengi dengan bernyanyi maka dapat mengurangi rasa lelah saat berlari menggunakan ransel.

Sesampainya kami di depan Gedung Pendidikan *course* penerbang kami pun berbaris dan setiap Capten *Course* melaporkan jumlah anggotanya kepada Flight Instruktur yang sudah datang di gedung Pendidikan. Setelah melaksanakan laporan, kami penerbang 63 melakukan 'pengambilan jatah'. Mengambil jatah disini adalah istilah untuk setiap pagi sesampainya kami di pendidikan kami melakukan *push-up* sebanyak jumlah *course* kami, yakni 63 kali *push-up*. Setelah itu barulah masuk ke ruang kelas atau ke *Hanggar*. Waktu itu kami masih menempuh *Ground School*, setelah ambil jatah, kami langsung masuk ke kelas dan mengikuti pelajaran sesuai dengan jadwal pelajaran kami pada hari itu.

Minggu-minggu pertama kami masuk pendidikan, ternyata banyak mata pelajar kami yang kosong, yang instruktur nya tidak hadir. Hanya beberapa Instruktur yang masuk dan itupun baru perkenalan. Sehingga saya dan teman-teman mengisi waktu kosong dengan tidur di ruang kelas. Kebiasaan ini ternyata bukan hanya ada di angkatan kami saja, tapi juga angkatan-angkatan sebelum kami. Di Curug memang terkenal Instruktur nya malas untuk mengajar di kelas, kecuali dosen yang bukan Flight Instruktur (FI). Kalau mata pelajaran itu diisi oleh FI, maka sudah dapat dipastikan dosen itu tidak akan mengajar di kelas. Sebab para FI lebih mengutamakan untuk menjadi Instruktur terbang

dibandingkan mengajar teori di kelas karena honor mereka yang jauh lebih besar dibandingkan terbang. Hal itu dapat saya ketahui dari Senior saya yang menceritakan itu kepada saya yakni bli rangga, Penerbang 62.

“Kalo lo masih junior nanti bakalan sering kelas teori dan kalo yang ngajar itu FI pasti mereka jarang ada yang masuk kelas. Mereka lebih suka ngajar terbang karna honor sekali terbangnya yang leih gede ya sekitar 200 ribuan per jamnya. Kalo najarin lo kelas teori duit segitu buat ngajarin lo sebulan. Makanya FI tuh pada males ngajar di kelas. Itu sih dari jaman senior-senior gue dulu smpe sekarang masih aja kayak gitu deh.”

Selama menunggu Instruktur yang tidak kunjung datang ke kelas itu artinya kami melaksanakan tidur bersama di kelas hingga jam belajar berakhir atau bahkan hingga selesainya jam pendidikan. Untuk melaksanakan kegiatan tidur bersama ini kita harus benar-benar *safety*, yang artinya jangan sampai ketahuan oleh Senior-Senior kami Penerbang 61 dan 62, apalagi oleh Instruktur. Jika ketahuan kita semua akan di hukum gara-gara ketahuan tidur di kelas. Makanya agar tidur kami di kelas itu *safety*, harus ada satu orang taruna yang tugasnya memantau keadaan di luar kelas ada Senior atau tidak. Orang itu harus duduk di dekat jendela agar terlihat suasana di luar kelas. Senior yang menggunakan seragam *offrol* berwarna orange sering kali iseng mengecek kami ke kelas-kelas secara tiba-tiba. Jika ada yang ketahuan tidur di kelas maka kami semua akan di'apelin' oleh Senior yang bersangkutan. Bisa disuruh *push up*, tahan atas, dipukul pakai buku atau kalau beruntung ketahuan oleh Senior yang baik, kami hanya di peringatkan saja untuk tidak mengulanginya lagi. Pernah suatu ketika kami semua tertidur pulas di kelas karena tidak ada instruktur yang mengisi mata pelajaran. Saat itu tidak ada satu orang teman saya pun yang berjaga di pinggir kaca untuk memantau kondisi diluar kelas, semuanya tertidur. Tiba-tiba saja datang Senior kami Penerbang 61 yang kemudian mengagetkan kami semua, yakni Mas kharis dan teman-temannya. Akhirnya sore itu kita diapelin semua hingga seluruh badan kami berkeringat karena kelelahan *push up* dan *posisi tahan atas*.

Memang selama *ground school* ini banyak waktu kosong yang terbuang begitu saja karena instrukturnya yang tidak masuk. Sehingga hampir setiap hari kami jadi malas-malasan di dalam kelas. Hanya Tidur dari pagi sampe sore jika memang satu hari itu tidak ada dosen yang masuk atau berhalangan hadir.

Kami pun dari awal masuk pendidikan diberi kewajiban untuk membuat Buku Preparation Terbang dan Menghafalnya. Buku Preperation itu berisikan mengenai Prosedur Terbang dengan menggunakan Pesawat Latih Curug yakni Socata Tobago 10. Buku itu sudah layaknya kitab suci kedua kami setelah Al Qur'an atau Injil. Setiap hari buku Preparation tersebut harus dibaca dan dihafal mati isinya. Bahkan dihafal sampai 300 persen seluruh isinya karena suatu saat akan ada cek baik itu dari Senior ataupun dari FI. Jika ada yang tidak hafal isinya maka akan diberi hukuman. Preperation itu ada 2 buku, satu buku yang besar dan satu bukunya lagi yang berukuran kecil. Yang kecil bisa di bawa kemana-mana dan yang besar untuk selalu dibawa selama Junior hingga tahap *pre-solo* berakhir nantinya.

Jika berbicara mengenai preparation atau buku prep itu maka yang ada di benak kami adalah ketakutan jika suatu saat tiba-tiba ada apel pelajaran oleh Senior atau lebih parahnya oleh para Flight Instuktur. Itu yang membuat kami berusaha sekuat tenaga menghafal mati isi buku preparation tersebut. Gunanya bila nanti sudah terbang, di kokpit kami tidak kesulitan lagi dengan prosedur terbang. Semua sudah ada di kepala. Seperti yang dikatakan oleh Ketua Jurusan Penrebang, Capt.A Hariri Zulda saat memberikan kata sambutannya di acara Syukuran Terbang Perdana sesaat setelah kecelakaan pesawat Curug bulan Desember 2010.

“Kalian harus menguasai dan menghafal seluruh isi buku preparation itu bukan hanya 100 persen saja, tapi juga 300 persen. Sebab persiapan sebelum terbang itu penting dilakukan sebelum melaksanakan praktek terbang. Kalian nanti saat terbang akan dipusingkan dengan meng-handling pesawat, menghadapi cuaca, komunikasi dengan Tower dan sebagainya. Makanya untuk meminimalisir kesalahan saat praktek terbang diatas, kalian harus hafal mati preparation itu sampai 300 persen. Sehingga jika kalian dalam kondisi ter pressure sekalipun hafalan kalian paing tidak masih ada 100 persen.”

Masa *ground school* di mulai sejak bulan April hingga September 2010 dimana para taruna dibekali ilmu pengetahuan mengenai persiapan sebelum terbang (*pre-flight briefing*), Meteorology, Fisika, Matematika, Bahasa Inggris, *Rules of The Air*, *Radio Aid Navigation*, *Radio Telephony*, *Navigation General*, *Aircraft Sistem*, *Aircraft Power Plan*, dan lain sebagainya. Ada beberapa mata kuliah *Gound school* ini yang saya dan sebagian teman gemari. Karena diisi oleh alumni curug yang juga sekarang bekerja sebagai pilot di beberapa Maskapai penerbangan seperti misalnya pelajarannya Mas Ramadhan yang mengajar *Aerodynamic* dan *Meteorology*. Mas Ramadhan ini alumni Curug *Course Penerbang 56*. Ia juga saat ini masih aktif sebagai Co Pilot Senior di Mandala Airlines. Serta satu lagi Mas M Fathul Yasir, yang juga *Course Penerbang 56* dan sekarang bekerja di Merpati Air sebagai Co Pilot Senior, beliau mengajar *Navigation General*, *Plotter* dan *Mapping*.

Saya dan teman-teman menyukainya karena gaya mengajar mereka yang interaktif sehingga tidak terkesan monoton. Saya merasakan seperti di bangku kuliah lagi jika mereka berdua mengajar. Mas Ramadhan memiliki gaya mengajar yang asik, ia sering berinteraksi dan bercanda dengan siswanya di kelas. Gaya komunikasinya yang bersahabat yakni seperti *loe, gue* membuat suasana di kelas menjadi cair dan tidak kaku. Berbeda dengan kalau diajar oleh FI lainnya, misalnya saja dengan Bang Tubagus (TB). Kalau Bang TB yang mengajar pada mata kuliah *Pre Flight Briefing*, maka suasana kelas menjadi kaku. Semua duduk ala taruna, tak terkecuali saya duduk dengan posisi duduk siap. Tidak ada yang menyenderkan badan di bangku, duduk dengan tegap dan tangan berada di atas paha dengan posisi siap. Tidak ada yang bersuara, kecuali jika dipersilahkan berbicara. Itu karena iya seorang FI yang begitu prosedural. Dengan postur tubuhnya yang besar dan kekar dan bertampang menyeramkan. Di tambah lagi oleh cerita-cerita dari Senior yang mengatakan bahwa dia jika di kokpit bersama taruna bisa main tangan atau kami menyebutnya *killer*. Makanya selama di kelas, saya dan teman-teman berusaha menjaga sikap agar tidak membuat beliau marah. Di curug FI bagaikan seorang 'Dewa'. Setiap kali kami (taruna) berpapasan atau bertemu dengan FI, setiap Taruna wajib memberi hormat dengan tangan kanan.

Selain memberi hormat, setiap taruna juga harus memiliki respek yang tinggi. Bila di panggil oleh FI, maka taruna harus segera bergegas menghampiri FI dan memberi hormat dan menunggu instruksi selanjutnya. Sering kali FI memanggil taruna dengan berteriak “Taruna”, “Woi dul sini” dan sebutan lainnya dimana taruna dituntut untuk sigap dengan panggilan dari para FI yang memanggil. Tradisi lainnya karena di sini FI bagaikan ‘Dewa’ maka Senior layaknya “raja” dan kami Taruna Junior disebut dengan “jongos”.

Salah satu Senior Penerbang 61 pernah berkata kepada kami.

“Di sini (di Pendidikan) tuh , Flight Instuktur (FI) adalah Dewa, Senior adalah Raja dan Junior itu ya Kacung atau Jongos. Jadi Kalo FI itu butuh apa-apa loe semua harus respect, sigap, ga boleh ngebantah, ikutin semua perintahnya. Nah, klo Senior itu kaya raja, bisa nyuruh-nyuruh Juniornya ini itu. Jadi loe semua sabar-sabar aja, ntar juga loe bisa kaya kita klo loe uda punya Junior nanti, jadi nikmatin aja jadi Junior sekarang.”

Flight Instruktur di Curug memang merupakan alumni dari sekolah STPI sini juga, tentunya mereka mewarisi cara pengajaran yang diberikan oleh Senior-Senior pendahulunya dan mewarisi cara pengajaran mereka ke anak didiknya sekarang. Mereka sering kali menggunakan alasan pernah dididik di Curug juga, sehingga mereka tahu betul bagaimana susahnyanya menjadi Taruna Penerbang. Kemudian mereka pun tahu cara-cara menghadapi taruna yang bandel dan suka ngeles.



Gambar 17

(Saat di dalam Kelas, Dok Pribadi 2010)

III.4.2. Masa-masa di *Hanggar*

Setelah melewati serangkaian mata kuliah di Ground School, kini tibalah kami tepat pada hari Senin, 27 September 2010 masuk *Hanggar* untuk pertama kalinya. Di *Hanggar* inilah kami selanjutnya melaksanakan proses belajar. *Hanggar* adalah tempat untuk menunggu giliran terbang. masuk *Hanggar* berarti juga kami harus menggunakan Offroll terbang kami, yakni pakaian khusus bagi taruna *course* Penerbang yang berwarna *orange*. Bukan berarti bila masuk *Hanggar* kami sudah bisa langsung praktek terbang. Butuh waktu 3 bulan untuk bisa mulai melakukan praktek terbang dengan Flight Instruktur yang ditunjuk.

Sejak pertama masuk *Hanggar* hingga nanti mulai terbang, kami masih harus ‘mengabdikan’ kepada Senior kami yakni Penerbang 62. Kami Penerbang 63 seperti halnya tradisi angkatan sebelum kami mempunyai tugas-tugas yang harus dilakukan selama di *Hanggar*. Berhubung kami belum terbang, maka kami di *Hanggar* membantu segala keperluan Penerbang 62, mulai dari menyiapkan pesawat, melakukan *refueling* atau mengisi bahan bakar pesawat, memindahkan pesawat, menge-*drain* bahan bakar pesawat dan lain sebagainya.

Agar mempermudah pekerjaan tersebut, dibuatlah petugas yang bertanggung jawab pada hari itu. Setiap taruna mendapatkan kesempatan untuk menjadi Duty *Hanggar* dan Duty Flop. Dimana 1 hari terdiri dari 6 taruna duty *Hanggar* dan 4 orang duty flop. Dimana tugas dari duty *Hanggar* adalah setiap pagi harus datang lebih awal ke *Hanggar* yakni jam 5 pagi, untuk menyiapkan pesawat-pesawat yang akan digunakan untuk latihan terbang pada hari itu. Persiapannya antara lain mengelap kaca dan body pesawat, me-*refueling* pesawat, menge-*drain* pesawat atau menguras bahan bakar pesawat dari endapan air atau kotoran lainnya, mengambil kunci pesawat di ruangan Line Maintenance Teknisi dan mengambil Log book untuk ditaruh di masing-masing pesawat, Mencatat Jadwal praktek terbang pada hari itu, menjadi petugas *Marshal* yakni petugas yang memarkirkan pesawat di *Apron* dan juga menjadi petugas *Fire Extingisher*

yaitu menjadi petugas pembawa tabung pemadam kebakaran dan stand by di samping setiap pesawat saat akan melakukan *start engine*.

Selanjutnya ada petugas Duty Flop yakni taruna yang bertugas di Flop Pendidikan Penerbang, dimana Flop adalah tempat Pusat Operasional Penerbang, disana tercantum Jadwal Praktek Terbang beserta Nama Flight Instuktur dan taruna serta Periode terbangnya. Di Flop inilah tempat dimana kita bisa melihat siapa yang terbang pada hari ini, jam berapa, dengan menggunakan pesawat apa. Selain itu kita juga bisa melihat papan informasi yang memberikan info mengenai kondisi cuaca saat ini di sekitar bandara Budiarto Curug. Sehingga setiap taruna penerbang dan FI dapat memutuskan apakah latihan terbang pada periode tertentu aman untuk dilaksanakan.

Tugas dari duty Flop itu sendiri adalah datang pagi-pagi jam 5. kemudian membersihkan ruangan Flop, mencatat setiap jadwal praktek terbang, siapa-siapa saja taruna yang akan praktek terbang hari ini, dengan Flight Instuktur nya siapa saja, kemudian dengan pesawat apa. Tugasnya berikutnya yang tidak kalah penting yakni meng *update* setiap satu jam sekali QAM (Quebec Alfa Mike) yakni Laporan Kondisi Cuaca dari BMKG Bandara Budiarto setempat, mencatat pesawat-pesawat mana saja yang bisa digunakan dan yang dapat beroperasi atau bermasalah / *complaint*.

Pada minggu-minggu pertama kami melakukan tugas-tugas Duty *Hanggar* dan Flop, kami banyak melakukan kesalahan. Maklum saja kami masih baru dan banyak yang belum mengetahui bagaimana tugas-tugas itu dikerjakan, sehingga kami sering kena hukuman oleh Senior kami Penerbang 62. Pernah suatu kali ada beberapa teman saya yang melakukan kesalahan saat melakukan *marshaling* atau memarkirkan pesawat. Pesawat yang diparkirkannya berhenti melebihi batas berhenti pesawat, atau pesawat parkirnya tidak lurus karena ban depan pesawat berbelok. Maka teman saya tersebut dihukum disuruh lari memutar *Apron* atau tempat parkirnya pesawat sebanyak 2 putaran, dan yang lainnya termasuk saya juga kena hukum yakni tahan atas posisi *push up* hingga teman yang dihukum lari tadi selesai.

Hukuman yang diberlakukan disini menganut sistem *corsa*, yakni jika ada satu teman yang melakukan kesalahan, maka teman-teman lainnya satu *course* juga ikut kena hukuman. Hal ini gunanya agar kesalahan itu tidak dilakukan lagi dekemudian hari dan juga untuk menjaga kekompakan satu *course*. Tapi, jujur saja, awalnya saya dan beberapa teman saya yang lainnya sering menggerutu tentang sistem pemberian hukuman seperti itu, karena orang yang tidak berbuat salah mengapa ikut juga dihukum. Itu kan tidak adil namanya. Kasian dengan orang yang tidak melakukan kesalahan, tidak tau apa-apa malah ikut dihukum. Ada teman saya yang sampai berkata

“Apaan tuh corsa-corsa, gw mah gak setuju kalo mau dihukum ya yang ngelakuin kesalahan aja yang dihukum, jangan semuanya ikut dihukum juga. Brengsek banget tuh corsa...”

Namun lama kelamaan saya menyadari bahwa bentuk hukuman semacam ini baik ujungnya karena kita akan lebih paham dengan kesalahan yang telah di buat. Mungkin saya saat itu bukan saya yang berbuat salah, namun kalau tidak diperingatkan dengan tegas bisa saja suatu waktu saya bisa mengulangi kesalahan yang sama. Efeknya jika begitu tidak ada pembelajaran atas kesalahan yang telah kita buat. Buat kami pengalaman adalah guru yang amat berharga, baik itu diri sendiri yang melakukan ataupun teman yang lainnya, tetap kita bisa belajar dari tiap kesalahann yang pernah kita perbuat, dan tidak menggulangnya di masa yang akan datang.

Saat-saat di hangar ini adalah masa dimana baik mental maupun fisik benar-benar diuji. Banyak aktifitas fisik yang dilakukan disini yakni mulai dari melakukan refueling pesawat, dimana 1 pesawat dikerjakan oleh 3 orang taruna. Sebelum melakukan pengisian bahan baker di alat pengisi bahan baker yang terletak di seberang *Hanggar Curug*. Pesawat yang semula terparkir di *Apron* harus terlebih dahulu di dorong menggunakan tangan oleh para taruna agar sampai ke tempat pengisian bahan baker. Barulah setelah itu tangki yang berada di sebelah kanan dan kiri sayap pesawat di isi dengan bahan bakar avgas dengan

menggunakan selang pengisian bahan bakar yang tersedia. Kegiatan ini membutuhkan tenaga fisik mulai dari mendorong pesawat hingga memegang selang pengisi bahan bakar avgas. Di tambah lagi dengan panas sinar matahari di siang hari sehingga seringkali kami kelelahan setelah melaksanakan *Duty Hanggar* tersebut.

Selain ketangguhan fisik, ada juga yang harus disiapkan taruna penerbang selama masa pendidikan di *Hanggar*, yakni tes mental. Hal yang paling menakutkan bagi setiap taruna Penerbang adalah jika FI menyuruh semua taruna kumpul di depan Flop. Biasanya jika FI memanggil seluruh taruna untuk kumpul dan baris di depan flop itu biasanya ada hal penting yang ingin disampaikan ataupun berkenaan dengan kesalahan taruna sehingga kemungkinan yang lainnya juga akan di apelin oleh FI.

Perintah untuk segera kumpul di depan Flop ini menjadi momok yang amat menakutkan bukan hanya bagi saya saja tetapi bagi setiap taruna penerbang lainnya, tidak terkecuali bagi taruna Senior yang telah berada lebih lama di *Hanggar*.

Kami memang didik untuk siap mendapatkan kondisi yang normal bahkan *emergency* sekalipun. Sehingga disinipun karakter dari masing-masing taruna dibentuk untuk tetap bisa tenang menghadapi *pressure* mental ini. Dengan karakter Flight Instruktur berbeda-beda, ada yang baik, ada pula yang *killer*. Yang baik ini tentunya menjadi Instruktur favorit bagi taruna-taruna. Sedangkan sebaliknya ada beberapa Flight instruktur yang *killer* di mata kami sebagai taruna. Berhadapan dengan tipe FI seperti ini benar-benar melatih mental kami dimana segala sesuatunya harus berdasarkan prosedur yang ada. Mulai dari menghadap, lapor, berbicara, menjawab pertanyaan maupun sikap saat terbang bersama FI benar menuntut kesigapan sebagai taruna penerbang yang baik. Slah-salah sedikit bisa mejadi masalah yang besar dan hukuman pun bisa merembet ke seluruh taruna yang tidak terkena masalah lainnya.

Tentu saja setiap taruna berharap bisa diterbangkan dengan FI yang baik. Namun disini lain, faktor keberuntungan atau *luck* juga ikut berperan. Tidak selamanya taruna akhirnya bisa terbang mulus dengan Flight Instuktur

idamannya, ada yang akhirnya pasrah menerima jadwal terbang bersama FI killer. Makanya disini peran *scheduler* yakni pegawai yang memberi jadwal terbang amat menentukan nasib dari masing-masing taruna curug. Di flop penerbang ada ruang khusus bagi Pak Anwar, pegawai scheduler Curug. Disini lah kami dan Senior-Senior penerbang harus membaik-baik kan beliau agar bisa mendapat terbang bersama FI yang baik. Sudah sering sekali terjadi Senior memberikan tips rokok satu bungkus atau uang puluhan ribu rupiah untuk membuat *schedule* terbang saat *check ride* bersama FI yang baik, seperti misalnya Mas Dody, Mba Lilis, Mba Oli, Mas Bayu.

Namun, kami menyadari bahwa apa yang dilakukan oleh semua FI disini memiliki tujuan yang sama yakni untuk membentuk kami menjadi Penerbang yang professional di kemudian hari kelak. Sehingga pikiran tentang gaya FI *killer* yang menakutkan tersebut sedikit dapat dikurangi dari pikiran positif yang membangun. Sebab untuk menjadi Penerbang bukan hal yang mudah. Praktek terbang ini taruhannya adalah nyawa kami sendiri. Bila kita terbiasa melakukan kesalahan-kesalahan kecil, maka resikonya pun bisa amat besar. Maka dari itu, kami dibiasakan untuk meminimalisasi kesalah yang kami buat. Seluruh tindakan yang kami lakukan baik itu di hangar ataupun saat praktek terbang nanti harus sesuai dengan prosedur yang ada. Bagi seorang taruna penerbang kedisiplinan mematuhi prosedur adalah kunci sukses mengikuti latihan di Curug ini.

Saat saya memasuki bulan kedua berada di *Hanggar*. Barulah kami penerbang 63 mulai mendapatkan pembagian FI tetap. Setiap FI mendidik 3 sampai 4 taruna 63. Prosesi acara pembagian FI ini berlangsung di koridor Carlie, yakni di koridor persis di samping ruang FI. Suasana saat itu begitu menegangkan, sebab nasib saya dan teman-teman satu angkatan kedepan tergantung dari siapa FI nya. Apakah akan mendapatkan FI yang killer atau yang baik. Semua berharap mendapatkan yang baik, agar proses praktek terbang nanti bisa mulus dan tidak banyak mendapatkan hukuman fisik. Saya akhirnya mendapatkan FI tetap yakni Mas Hariri, beliau adalah Kajur Penerbang sekaligus FI Senior. Rasanya begitu menakutkan sekali membayangkan terbang bersama beliau nanti. Sebab dari informasi yang saya ketahui dari Senior-Senior saya

mengatakan bahwa Mas Hariri itu termasuk FI Senior yang Killer dan sering mencubit kaki tarunanya hingga biru. Bang Sandy penerbang 62 pernah berkata seperti ini:

“Wah, selamat yah lo dapet FI Mas HZ (Hariri Zulda). Dia tuh orangnya procedural banget, jadi lo merti hafal mati prosedur terbang sama dia, salah-salah lo bisa di cubit kayak gue sampe paha gue biru coy. Dia sih bakalan bawel sama anaknya (anak didik). Tapi untungnya klo lo uda terbang sama dia, pasti mental lo jadi. Lo gabakalan takut kalo terbang sama FI lain. Standart dia tinggi soalnya. Jadi ya lo sabar-sabar aja.”

Memang Mas Hariri itu orangnya perfeksionis makanya wajar jika beliau selain Senior FI juga adalah Ketua Jurusan (Kajur) *Course* Penerbang STPI. Selama seharian itu malamnya saya tidak bisa tidur gara-gara terbayang omongan Senior-Senior saya tentang Mas Hariri yang *killer*. Baru beberapa hari kemudian saya bisa bernafas lega, sebab informasi dari Senior saya yang lain mengatakan bahwa jika dapat FI Mas Hariri itu beruntung. Karena beliau sibuk mengurus manajemen, sehingga nanti anak-anaknya yang terbang bersama beliau akan di asuh oleh FI Juniornya yakni Mas Lucky atau Mas Hendra. Alhamdulillah, setelah mengetahui kabar seperti itu, saya pun segera melapor kepada Mas Lucky untuk dijadikan anak didiknya. Beliau pun menyetujui untuk memasukkan saya di daftar anak didiknya bersama teman satu *course* saya yakni, fahreza, sakti dan akbar.

Sebelum praktik terbang dimulai terlebih dahulu saya dan teman-teman mempersiapkan diri untuk latihan terbang pertama yang tidak lama lagi akan di mulai. Persiapan itu mulai dari menghafal buku preparation terbang, beajar kepada Senior-Senior penerbang 62 dan membaca buku-buku teks dan catatan yang kami punyai selama ini. Hari-hari menjelang praktek terbang adalah saat-saat yang mendebarkan, sebab ini akan menjadi sebuah permulaan untuk terus terbang dengan ritme yang seperti ini setiap kali terbangnya. Senior pun saat-saat seperti ini semakin sering mengadakan apel pelajaran, yakni gunanya agar memastikan setiap Juniornya telah mengetahui ilmu yang cukup sebelum ditanya

oleh FI saat terbang nanti. Hampir setiap malam, kami diwajibkan menghadap Senior penerbang 62 di Barak-Barak mereka, yakni untuk di tes hafalan buku prepnya. Apabila telah dianggap hafal maka setiap Senior akan memberikan tanda tangannya di lembar belakang buku prep. Sehingga dengan begitu dapat diketahui perkembangan hafalan masing-masing taruna penerbang 63 tiap minggunya. Dan meminimalisasi hukuman dari FI bagi taruna penerbang keseluruhan.

Sebelum terbang pertama kali saya dan teman-teman anak asuhnya Mas Lucky yakni akbar, fahreza dan sakti dikumpulkan di ruang briefing. Kami diberikan pengarahan awal mengenai step-step latihan terbang yang akan dilakukan kedepannya hingga lulus. Untuk tahap *pre solo flight* taruna akan didampingi sepenuhnya oleh FI selama latihan. Akan diberi tahu bagaimana cara melakukan taxi, take off, landing, komunikasi dengan tower dan sebagainya mulai dari basic. Hanya saja kami dituntut untuk belajar mandiri sebelumnya dan tidak mengandalkan FI. Di STPI kami penerbang belajar tidak bisa sepenuhnya bergantung dengan FI sebab FI ingin tahu beres saja saat taruna itu terbang. Siap terbang artinya si taruna harus benar-benar mempersiapkan baik itu fisik, mental maupun knowledge mengenai step terbang yang akan di praktekan hari itu. FI akan memantau dan memberi pengarahan saja bila taruna tersebut melakukan kesalahan. Haram hukumnya jika taruna banyak bertanya ini itu kepada FI saat terbang. Bukannya dilayani justru akan di marahi dan bahkan diberi hukuman karena si tarun terlihat kurang prepare dan siap untuk terbang hari itu. Jika ingin bertanya, sebisa mungkin bertanya kepada Senior kami terlebih dahulu, jika tidak bisa dijawab maka bisa bertanya kepada FI tapi itu harus dilakukan saat di ground bukan saat terbang.



Gambar 18

(Suasana di *Hanggar*, Dok Pribadi 2010)

III.4.3. MASA-MASA PRAKTIK TERBANG

Masa-Masa Training terbang adalah masa yang amat ditunggu-tunggu oleh seluruh taruna penerbang STPI. Saya pun tidak terkecuali sangat menantikan masa-Masa penuh mendebarkan ini. Beberapa bulan sebelum mulai awal *start* praktek terbang perdana, memang kami masing-masing taruna telah dibagikan FI kami masing-masing. Sehingga hal itu untuk mempermudah pengelompokan praktek terbang nantinya dengan ‘bapak asuhnya (FI)’ kelak.

Terbang perdana atau *first flight* bagi penerbang *course* 63 yakni angkatan saya yakni Imam dan Tidar yang keduanya adalah dari *Course* Penerbang 63 Alfa. Keduanya terlihat begitu *excited* dan juga *nerveous* mengetahui bahwa nama mereka sudah terpampang di papan jadwal terbang yang ada di ruangan flop penerbang. Saya sempat ngobrol dengan Imam dan Tidar sehari sebelum mereka melakukan terbang perdana. Mereka mengatakan bahwa mereka senang bisa menjadi orang yang pertama kali dapat jadwal terbang, namun mereka pun amat gugup takut tidak siap menghadapi terbang besok. Hal seperti itu sebenarnya lumrah bagi seluruh taruna yang akan melakukan *first flight*nya. Saya pun begitu juga, begitu was-was saat mengetahui bahwa keesokan harinya yakni tanggal 24 November 2012 mulai melakukan *first flight* dengan pesawat beregistrasi PK-AGV (dibaca Papa Kilo Alfa Golf Victor) pada pukul 13.00 dengan FI Mas Lucky.

Malam hari sebelum terbang tersebut saya semakin giat membaca buku preparation terbang dan juga membaca buku POH (Pilot Operational Handbook) yang isinya seperti buku manual pesawat. Tidur pada malam itu sangat gelisah karena perasaan yang tidak karuan memikirkan apa yang akan terjadi saat besok berada di kokpit pesawat TB-10. Belum lagi itu merupakan terbang perdana yang mana menurut teman-teman maupun Senior yang mengalami sebelumnya sering kali kita melakukan kesalahan ini itu karena belum terbiasa dengan terbang. Beberapa teman saya bahkan saat terbang perdana itu sudah di maki-maki oleh FI nya yang *killer*. Walaupun saya tahu jika FI saya Mas Lucky ini terkenal baik dan

tidak *se-killer* FI lainnya. Namun tetap saja pesaraan cemas, grogi dan was-was menyelimuti pikiran saya sejak malam itu hingga keesokan harinya sesaat sebelum *first flight*.

Beberapa saat sebelum memasuki jadwal terbang saya yakni pukul 13.00. Saya berada di *Hanggar* sambil menghafal buku prep terbang dan sesekali melihat 97ngina97 jam tangan saya untuk memastikan bahwa sebentar lagi Mas Lucky Landing setelah menerbangkan teman seangkatan saya Akbar. Benar saja, akhirnya tidak berapa lama pesawat latih beregistrasi PK-AGV terlihat dari *Hanggar* tempat saya berdiri sedang melakukan *taxi 97ngina97 taxiway Alfa* yang kemudian parkir di *Apron Bravo 2*. Saya langsung saja menghapiri pesawat sisi kiri belakang pesawat tersebut. *Engine* pesawat sengaja tidak di matikan karena saya melanjutkan penerbangan Akbar dengan FI yang sama. Setelah Akbar turun dengan muka pucat dari pintu kokpit sebelah kiri. Saya pun memberi hormat kepada FI saya dan kemudian segera masuk ke dalam kokpit dan duduk di kursi sebelah kiri. Setelah pintu di tutup, Mas Lucky langsung saja menyuruh saya membaca *check list* yang telah tersedia di dalam pesawat. Satu persatu isi *check list* saya abaca dengan teliti. Pembacaan *check list* ini tidak boleh buru-buru, sebab semua point nya harus di baca dan dilakukan secara teliti dan tidak boleh ada yang ketinggalan. Setelah itu saya mengontak Tower Budiarto untuk meminta izin *taxi* menuju landasan pacu *runway 30*. Setelah mendapat izin dari tower untuk *taxi* sayapun melepas pedal rem dan membiarkan pesawat berjalan melewati *taxiway Alfa* dan *Hotel*. Selama *taxi* saya mengalami sedikit kendala dalam menggunakan *rudder pedal*, yakni alat untuk mengemudikan pesawat saat di darat. Mas Lucky pun hanya memerintahkan saya supaya tetap mengikuti garis berwarna kuning lurus kedepan yakni garis *taxiway*. Setelah sampai di garis *Holding Point* yakni garis batas sebelum memasuki *runway*. Saya dengan di bantu Mas Lucky melakukan tahapan *engine run-up* atau melakukan cek mesin dan instrumen pesawat. Tujuannya yakni untuk memastikan seluruh instrument dan mesin dalam kondisi yang baik dan layak terbang. Setelah fase *engine run-up* itu selesai, saya pun mengontak tower kembali untuk meminta izin masuk ke *runway* dan *take off*. Nah saya saat itulah melakukan hal yang amat fatal. Karena saya buru-buru, tanpa

readback atau izin dari tower. Saya langsung saya melepas pedal rem pesawat dan mencoba masuk ke dalam *runway*. Saat itu juga FI saya menginjak rem secara cepat dan memarahi saya dengan kata-kata yang terdengar keras di kuping saya. Tiba-tiba saja saya di pukul di bagian kepala saya hingga benjol. Mas Lucky bilang kepada saya kalau saya harus mendapat izin terlebih dahulu baru boleh masuk ke dalam *runway*. Benar saja perkataan Mas Lucky barusan, beberapa saat kemudian satu pesawat latih Curug melakukan landing di *runway* tepat depan pesawat saya. Saya benar-benar malu pada saat itu karena telah melakukan hal yang amat ceroboh yakni tidak mendengarkan terlebih dahulu instruksi dari tower bandara.

Beberapa saat setela pesawat itu landing dan keluar landasan pacu. Barulah kemudian tower menginstruksikan pesawat saya PK-AGV memasuki landasan dan segera melakukan *take off*. Kesalahan saya pun tidak berhenti di situ saja, saya pun melakukan kesalahan fatal untuk ke dua kalinya. Saat saya melakukan seluruh prosedur *take off*. Saya pun memasukan *throttle* atau gas secara penuh atau *full power*. Namun saat itu pula saya masih menginjak pedal rem, dimana sangat tidak diperbolehkan saat *full power* menginjak rem pesawat. Sayapun di teriyaki oleh FI di samping kanan saya dan di bilang ‘goblok’ karena menginjak rem saat *take off*. Suasana di dalam kokpit pun setelah itu semakin tidak karuan. Saya pun *take off* dengan tidak begitumulus karena telah melakukan kesalahan dan di bentak-bentak oleh FI. Selama di penerbangan hingga Landing saya beberapa kali minta maaf kepada FI saya atas kesalahan fatal yang saya lakukan saat *take off* tadi. Akhirnya setelah pesawat berputar-putar selama satu jam kami pun landing dengan mulus di *runway* 30 bandara budiarto. Setelah terbang itu, saya di hukum oleh Mas Lucky untuk lari memutari *Apron* bandara sebanyak 10 putaran. Setelah itu baru saya lapor kepada beliau dan diberikan briefing singkat dan evaluasi terbang yang dilakukan pada siang hari tadi. Pengalaman *first flight* tadi begitu membekas di dalam ingatan saya. Sebab selain itu merupakan terbang pertama saya sebagai taruna penerbang, juga karena saat itu saya melakukan dua kesalahan fatal yang kalau saja tidak di ingatkan FI bisa membahayakan diri saya, FI maupun pesawat latih yang digunakan tersebut.

Penerbangan kedua saya setelah yang perdana dilakukan satu minggu kemudian. Pada penerbangan kedua ini, tentunya sudah ada gambaran bagaimana praktek terbang itu dilakukan. Kesalahan-kesalahan pun telah saya catat di dalam 'buku dosa' yang gunanya untuk tidak mengulangi lagi kesalahan yang sebelumnya. Walaupun ini adalah penerbangan yang kedua saya tetap masih merasakan *nerveous* dimana malam hari sebelum terbang agak susah untuk tidur pulas. Pelajaran yang saya pelajari di malam itu adalah pelajaran untuk tidak mengulangi kesalahan yang pertama dan tetap membaca berulang-ulang buku *preparation* terbang. Pada penerbangan yang kedua saya di jadwalkan terbang di siang hari pukul 14.00. Kondisi cuaca pada saat itu tidak begitu baik, karena *visibility* hanya 5 km dan juga angin yang kencang dengan kecepatan 10 knots. Informasi cuaca itu kami dapatkan dari laporan tiap jamnya dari BMKG Curug. Laporan cuaca itu bernama QAM. Kami menyebutnya dengan Quebec Alfa Mike. Dimana berisikan mengenai *visibility, wind speed, temperature, dew point*, dan juga informasi penerbangan lainnya yang sangat menunjang kegiatan penerbangan.

Satu jam sebelum memulai praktek terbang yang kedua, saya sebelumnya melapor diri terlebih dahulu kepada FI saya yakni Mas Lucky. Isi laporannya adalah sebagai berikut:

“Lapor, Taruna penerbang 63 Bravo, nama Arief Budiman siap terbang dengan pesawat PK-AGR, Left tank visually full, right tank visually full, indicator normal, oil eight quart, parking stand at alfa one. Laporan selesai”

Setelah melakukan laporan tersebut di dalam ruangan FI, kemudian FI saya bertanya mengenai laporan cuaca saat ini. Saya katakan bahwa *visibility* 5 km dan 99ngina 10 knots. Beliau pun melihat kondisi cuaca di luar ruangan dan mengatakan kepada saya untuk memantaunya lagi 30 menit kemudian. Karena menurut beliau jika cuaca tetap gelap dan angin yang kencang seperti ini, maka terbang pun bisa saja di batalkan dan diganti dengan hari lain. 30 menit kemudian saya pun lapor kembali dan syukurlah cuaca sedikit membaik. Sehingga saya bisa terbang untuk kedua kalinya di hari itu. Untung kegiatan terbang yang kedua, saya

bisa meminimalisir kesalahan dari penerbangan perdana saya, sehingga Mas Lucky tidak begitu se menyeramkan dibandingkan dengan saat seminggu yang lalu terbang pertama kali. Namun tetap saja saya di hukum lari memutar *Apron* sebanyak 5 putaran. Karena saya tetap saja melakukan kesalahan-kesalahan kecil seperti terburu-buru saat membaca *check list*, report tower yang *belepotan*, tidak *maintain heading* dan *altitude* pesawat saat di atas ketinggian 2000 feet. Menurut saya, bagi seluruh taruna yang belum melewati fase *solo flight* (terbang sendiri tanpa didampingi FI) maka wajib dikenai hukuman setelah terbang yakni berupa lari *Apron*, *push up*, *rolling* dan sebagainya. Ini dikarenakan untuk membentuk kewaspadaan para taruna penerbang baru yang belum begitu berpengalaman mengemudikan pesawat. Jadi saya dan teman-teman akan sangat belajar dari kesalahan-kesalahan di jam-jam terbang awal ini dan kemudian lebih mudah di jam-jam terbang tinggi nanti setelah semakin lama menjadi taruna penerbang Curug.

Praktek terbang ke-3 saya berjarak hampir dua minggu dari terbang saya yang kedua. Sebenarnya beberapa kali saya mendapatkan jadwal terbang, namun gagal karena alasan cuaca yang buruk, Mas Lucky yang tidak bisa hadir secara mendadak ataupun pernah suatu ketika pesawat yang akan di gunakan rusak. Sehingga harus di perbaiki oleh teknisi di *Hanggar* perbaikan. Memang praktek terbang ini tidak selalu bisa berjalan dengan mulus. Bisa saja di detik-detik akhir menjelang penerbangan *dicancel* dengan berbagai alasan. Kendala ini lah yang membuat saya dan teman-teman begitu berharap dengan beragai faktor tersebut agar praktek terbang yang telah di jadwalkan dapat berjalan dengan baik. Pada waktu dibatalkannya pertama kalinya penerbangan saya karena alasan *weather* atau cuaca yang buruk. Saya mendapatkan jadwal terbang pukul 13.00 setelah istirahat makan siang. Namun pada saat itu hujan turun dari pukul 12 an siang dan berlangsung beberapa jam. Sehingga yang mendapat jadwal saat hujan turun tersebut termasuk saya terpaksa dibatalkan karena alasan *bad weather*. Padahal saat itu saya sudah mempersiapkan diri secara matang dari sehari sebelumnya untuk penerbangan ke-3 saya. Namun saya harus bisa berkompromi dengan cuaca buruk tersebut, daripada nanti berakibat membahayakan penerbangan saya.

Sebenarnya dulu sempat dibolehkan terbang dalam keadaan gerimis atau hujan dengan intensitas rendah, selama jarak pandang atau *visibility* minimum 4 km. Namun setelah berbagai peristiwa tersesatnya pesawat di area latihan akibat tidak terlihatnya *check point* di darat. Maka tidak diizinkan lagi oleh otoritas ATC bandara Budiarto untuk melakukan praktek terbang dalam kondisi hujan gerimis sekalipun. Pernah memang suatu ketika saat saya masuk awal-awal di *Hanggar*, pesawat dengan FI Mas Bayu dan taruna penerbang 62 nya Ginta terjebak di area training Serpong dikarenakan hujan di wilayah Bandara Budiarto. Akibat hujan tersebut pesawat tersebut tidak bisa melihat *runway* Budiarto dengan jelas, sehingga harus berputar-putar selama kurang lebih 30 menit di area terdekat dari bandara budiarto. Kejadian tersebut sempat menghawatirkan para FI dan taruna yang ada di *Hanggar*, dan terus memantau perkembangan dengan alat HT (Handy Talkie). Hingga akhirnya pendaratan pesawat mereka di tunggu-tunggu takut terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.

Penundaan penerbangan saya yang berikutnya karena alasan absennya FI saya. Beliau tiba-tiba saja harus menghadiri urusan penting di Jakarta. Sehingga jadwal terbang yang seharusnya pada hari itu terbang bersama saya di gantikan dengan FI dan taruna lainnya yang ada di *Hanggar*. Memang disini FI menjadi faktor penting penentu jadi atau tidaknya terbang. Mereka bisa sesuka hati membatalkan atau membuat jadwal terbang secara dadakan. Para taruna penerbang pun disini harus menyiapkan dirinya untuk tetap *ready* dalam kondisi apapun. Misalkan saja jika jadwal dibatalkan, maka tidak perlu terlalu kecewa sebab kita mengetahui dari Senior-Senior kalau kelakuan FI itu berbeda-beda. Ada yang sukanya memberitahukan dari jauh-jauh hari, adapula yang suka dadakan dalam membuat jadwal terbang ini. Teman saya Sakti dengan FI yang sama dengan saya yakni Mas Lucky, pernah dibatalkan terbangnya secara mendadak karena FI saya ini malas untuk terbang. Kita sebagai taruna tidak punya hak untuk bertanya atau bahkan memprotes hal tersebut. Karena kita taruna di didik seperti halnya tentara yang hanya bisa berkata siap, atau menerima apapun yang dikatakan atasan yakni FI atau 101ngina101. Hal ini lah yang sebenarnya membuat saya terkadang jengkel di dalam hati mengenai aturan-

aturan yang seperti ini. Padahal mereka (FI) terbangpun di gaji sesuai jumlah terbangnya. Semestinya mereka senang jika dapat jadwal terbang yang banyak. Bukan malah malas dan menghindar jika sudah dapat jadwal terbang dengan taruna.

Alasan ketiga yang mengakibatkan saya tidak jadi terbang berikutnya adalah karena pesawat yang akan saya gunakan mengalami kerusakan. Kerusakan pada saat itu karena *magneto drop*. Sehingga menyebabkan pesawat beresiko besar jika tetap di terbangkan dengan kondisi yang demikian. Akhirnya di kandangkan lah pesawat saya tersebut di *Hanggar* perbaikan. Perbaikannya memakan waktu hampir setengah hari, sehingga berakibat 4 jadwal terbang di cancel dan dig anti dengan hari yang lain. Bila alasannya adalah karena pesawat yang rusak, saya dan teman-teman Masi memaklumi hal tersebut. Sebab namanya pesawat pasti akan mengalami kerusakan di sana sini jika terus menerus di gunakan. Jika harus dipaksakan terbang saya pun mengerti apa akibat buruknya terhadap penerbang maupun pesawat tersebut. Menurut saya pesawat-pesawat yang di gunakan oleh STPI Curug ini masih sangat layak di gunakan untuk praktek terbang. Sebab pesawat Socata TB-10 ini terbilang produk baru yakni buatan tahun 1997. Sehingga selama saya berada di STPI sangat jarang pesawat ini mengalami kerusakan besar. Pesawat-pesawat ini masuk *Hanggar* perbaikan karena perawatan rutinnya saja yang per sekian ratus jam terbang. Karena menurut aturan penerbangan, setiap 50 dan 100 jam terbang. Pesawat harus melakukan instpeksi peraikan rutin oleh teknisi pesawat yang bersangkutan guna menjaga performa dan kelayakan terbang pesawat.

Penerbangan saya yang ketiga, saya ingat sekali dimana saya melakukan kesalahan yang cukup fatal saat saya melakukan *landing* di *runway* 30. Dimana saya melakukan pengereman mendadak sesaat setelah roda pesawa menyentuh aspal *runway*. Karena saya grogi saya lakukan hal tersebut yang berakibat saya di maki-maki kasar oleh FI di samping saya. Sudah dapat dipastikan, setelah saya mematikan mesin pesawat di *Apron*, langsung saja FI saya memerintahkan saya jalan jongkok mengelilingi *Apron* sebanyak 5 putaran. Memang berat rasanya saya menjadi penerbang yang *perfect*. Sebab terbang itu adalah masalah jam

terbang. Selama penerbang itu belum memiliki jam terbang yang banyak, maka segudang kesalahan pasti dilakukan saat-saat jam terbang rendah seperti saya ini. Belajar dari kesalahan adalah makanan saya dan teman-teman sehari-hari di STPI. Saya teringat akan teman saya yang bernama Imam. Dimana dia memiliki ‘bapak asuk’ FI yang *Killer* yakni Bung Ato. Bung Ato adalah FI yang selalu mendidik ‘anak-anak didik’nya dengan keras. Sangking kerasnya cara beliau mendidik taruna membuat banyak taruna termasuk saya tidak menyukainya. Karena cara beliau yang terlampau berlebih. Si imam pernah menerima ‘bogem mentah’ di seluruh mukanya saat penerbangan dia yang ke 5. Kami dapat melihat jelas dari mukanya yang lebam-lebam dan berdarah sesaat setelah keluar dari kokpit setelah menyelesaikan praktek terbangnya. Saat di 103ngin ke imam apa penyebab ia di ‘habisi’ oleh bung Ato. Imam menjawab ia hanya melakukan kesalahan kecil, yakni ia lupa beberapa point prosedur terbang. Namun Imam hanya tersenyum saja karena ia sudah tahu sebelumnya jika mendapatkan FI Bung Ato harus sabar-sabar aja menghadapi hal-hal seperti itu. Sedangkan jika dibandingkan dengan pengalaman terbang saya bersama Mas Lucky, paling parah ya yang di pukul kepala saya sampai benjol di jidat. Selebihnya hanya teriakan dan makian yang memekakan kuping saja tanpa harus menerima ‘bogem mentah’ seperti Imam dan teman-teman saya yang lainnya.

Penerbangan terakhir saya di Curug adalah penerbangan ke-4 sebelum saya akhirnya mengundurkan diri sebagai taruna penerbang STPI. Praktek terbang ini dilakukan pada 14 Maret 2011. Jadwal saya pada waktu itu pukul 15.00 sore hari dan menggunakan pesawat beregistrasi PK-AGL. Latihan terbang saat itu saya menggunakan *runway* 22-04, tidak seperti 3 penerbangan sebelumnya yang menggunakan *runway* 30-12. Bandara Budiarto ini memiliki 2 *runway* yang berbentuk seperti palang. Dimana penentuan penggunaan *runway* ini berdasarkan arah angin. Arah angin sangat menentukan *take off* dan *landing* nya pesawat sebab untuk *take off* dan *landing* pesawat harus melawan arah 103ngina tersebut. Dalam istilah penerbangannya harus mendapatkan *headwind* supaya proses *take off* dan *landing* nyatersebut dapat lebih sempurna dan tidak banyak menggunakan panjang landasan. Materi yang di berikan Mas Lucky pada saat terbang ke-4 ini

adalah materi *circuit pattern* yakni berputar membentuk sirkuit atau oval. Mulai dari *take off, cross wind, down wind, final, landing*. Berputas-putar memutar bandara sebanyak 7 kali *take off* dan *landing*. Pada saat itu saya sudah di lepas untuk *melandingkan* pesawat sendiri, dan FI di sebelah saya hanya memantau saja tanpa ikut mengemudikan pesawat. Penerbangan saya tersebut bisa di bilang cukup lancar, karena tidak ada kesalahan fatal yang saya buat selama penerbangan. Namun tetap saja setelah pesawat terparkir di *Apron* dan mesin telah dimatikan. Mas Lucky dengan isyarat tangan menyuruh saya lari keliling *Apron* sebanyak 5 kali. Mungkin ini sebagai syarat saja karena saya jamnya masih rendah dan harus belajar lebih baik lagi untuk mempersiapkan penerbangan berikutnya.

III.5. Insiden Lompat Pagar

Hari itu adalah hari minggu, tepat sehari sebelumnya adalah tanggal 20 Maret 2011 saya dan teman-teman *course* penerbang 63 Bravo merayakan *Aniversary* kami yang pertama di salah satu restaurant di La-Piazza, kelapa gading, Jakarta Utara. Saat itu saya dan teman-teman penerbang mendapatkan libur pesiar weekend dari hari sabtu sore hingga minggu malam. Saya tidak menyangka kalau acara makan-makan dan perayaan satu tahunan *course* kami itu adalah merupakan ‘perayaan’ saya keluar sebagai taruna penerbang STPI Curug. Pelaksanaan weekend itu semua berjalan normal sampai akhirnya saya kembali ke kampus STPI di Curug Tangerang setelah menyelesaikan libur pesiar weekend tersebut. Seperti biasa saya diantar orang tua saya sampai di depan terminal kampung rambutan, Jakarta Timur. Setelah menunggu sekitar 15 menit, bus Prima Jasa jurusan Merak pun datang dan saya langsung naik ke dalam bus dan mencari tempat duduk yang kosong. Saat itu seperti pada kegiatan pesiar sebelumnya, saya menggunakan seragam Pesiar berlengan pendek dengan berbagai atributnya seperti wing taruna, cevron dan lainnya. Seperti biasanya pula saya menggunakan sweeter berwarna hitam untuk menyamarkan baju seragam saya yang saya malas

jika di orang lain memperhatikan seragam pesiar saya. Setelah bus berjalan selama 1 jam 30 menit akhirnya sampai juga di pinggir jembatan tol Bitung. Saya pun turun disana dan melanjutkan perjalanan ke kampus STPI dengan menggunakan angkutan elf diesel warna hijau. Sesampainya di pertigaan sebelum kampus STPI, saya turun dan melanjutkan dengan naik ojek ke dalam kampus dan turun persis di belakang asrama taruna Barak Alfa. Seharusnya memang tidak diperbolehkan taruna naik kendaraan ke dalam asrama apalagi sampai ke belakang Barak taruna. Sesuai dengan peraturan yang di tetapkan, taruna boleh di antar dengan kendaraan sampai pintu gerbang depan komlek kampus dan Bandara Budiarto. Namun, karena saya saat itu sudah tingkat 2 yang artinya sudah diperbolehkan Senior saya untuk melewati pintu belakang Barak asrama. Maka saya sebenarnya telah rutin setiap pulang pesiar tidak melalui pintu gerbang depan kampus STPI. Melainkan naik ojek menerobos pintu gerbang utama dan memutar asrama hingga berhenti di belakang Barak asrama taruna.

Saat itu saya seperti biasanya setelah turun dari ojek, segera dengan terburu-buru atau *ngumpet-ngumpet* segera masuk di tengah kegelapan menuju gerbang pintu belakang asrama yang biasanya tidak di jaga oleh pembina ataupun Senior. Tanpa berfikir dan melihat-lihat kondisi di dalam Barak. Saya langsung saja memanjat pagar belakang asrama yang tingginya kurang lebih 3 meter. Karena sudah terbiasa manjat lewat pagar tersebut, saya tidak begitu kesulitan untuk naik dan turun kembali hingga masuk ke dalam Barak asrama. Setelah menuruni pagar di dalam Barak asrama, tiba-tiba saya baru sadar/ *ngeh* ternyata tidak jauh dari tempat saya memanjat tadi ada seorang pembina yang sedang duduk di ubin asrama. Seketika saja saya panik dan berusaha melarikan diri masuk melewati koridor Alfa Barak asrama. Saya pun di teriyaki olehnya

“Heeeiiiiiiii Tarunaaaa..!”

Pembina Taruna yang bernama Mas Bambang langsung ikut berlari mengejar saya, namun baru beberapa menit saya sudah tidak mendengar suara beliau lagi. Saya sempat bersembunyi di dalam kamar mandi Barak Alfa. Saat itu

suasana begitu mencekam, jantung saya terasa berdetak begitu cepat. Saya merasa beruntung karena Mas Bambang gagal menangkap saya barusan. Tidak lama setelah itu saya keluar dari dalam kamar mandi, dan saya melihat Mas Bambang sudah di gotong oleh beberapa teman Taruna yang berada disana. Saya tidak mengetahui mengapa beliau di gotong itu, yang saya pikirkan pada saat itu pasti ini akan menjadi masalah besar. Saat Apel Malam berlangsung, Pembina Jaga yang mengambil Apel malam saat itu dalam isi pengarahannya sangat marah mengetahui ada salah satu Taruna yang melanggar aturan dengan melompati pagar pintu belakang Asrama. Selain itu, Pembina sangat menyesalkan kejadian tersebut yang mengakibatkan Mas Bambang sampai di rawat di Instalasi STPI dengan luka kaki patah saat mengejar Taruna yang tidak lain adalah saya sendiri. Di dalam barisan, saya sangat gelisah mendengar penjelasan dari Pembina Jaga. Saat itu pun, teman-teman saya satu angkatan sudah mengetahui bahwa Taruna yang dimaksud itu adalah saya, dan mereka meminta saya setelah Apel Malam berakhir segera menghadap ke kantor Bimtar. Saat itu saya berfikir jika saya menghadap, pasti saya akan diberi hukuman fisik dan mental yang sangat berat. Saya mengetahui bahwa seluruh Pembina Taruna yang ada di Bimtar sedang emosi, mengetahui salah satu temannya yakni Mas Bambang patah kaki akibat ulah saya. Setelah saya berfikir keras mengenai resiko yang akan terjadi nantinya bila saya tetap menghadap ke Bimtar setelah Apel ini. Maka saya secara ‘sembunyi-sembunyi’ melarikan diri dari barisan dan keluar dari kampus STPI. Keesokan harinya saya bersama dengan orang tua saya, menghadap ke rumah dinas Mas Bambang untuk meminta maaf. Beliau menyarankan saya untuk kembali ke Asrama, namun dengan kondisi saya harus tetap ‘diproses’ sebagaimana Taruna yang telah melakukan kesalahan. Setelah saya berunding dengan kedua orang tua, akhirnya saya memutuskan untuk mengundurkan diri sebagai Taruna Penerbang, dan pada saat itu saya sudah tidak menjadi Taruna Penerbang 63 Bravo lagi.

BAB IV

BUDAYA TARUNA PENERBANG CURUG

Pertama-tama, pada penelitian saya kali ini saya akan membahas konsep kebudayaan yang di kemukakan oleh Spradley dan Parsudi Suparlan. Apakah konsep kebudayaan tersebut masih relevan dan komprehensif untuk menganalisa hasil penelitian saya kali ini ataupun tidak. Seperti kita ketahui Spradley menjelaskan bahwa kebudayaan merupakan serangkaian aturan, petunjuk, resep, dan strategi yang terdiri dari serangkaian model-model pengetahuan yang dipunyai manusia yang digunakan secara selektif dalam menghadapi lingkungan sebagaimana terwujud dalam tingkah laku dan tindakannya (Spradley, 1972: 4).

Lebih jauh lagi Parsudi Suparlan mengatakan bahwa kebudayaan adalah sebuah *blue print* atau pedoman menyeluruh bagi kehidupan sebuah masyarakat yang memiliki kebudayaan tersebut. Kebudayaan dilihat terdiri atas perangkat-perangkat yang menjadi sistem-sistem acuan atau model kognitif yang berlaku pada berbagai tingkat pengetahuan, perasaan, dan kesadaran. Pendukung kebudayaan yang bersangkutan menggunakan model-model kognitif tersebut secara kolektif, yang mereka rasakan paling cocok atau yang terbaik, untuk dijadikan acuan bagi interpretasi yang penuh makna atas berbagai gejala dan situasi yang mereka hadapi dan untuk mewujudkan tindakan-tindakan dalam menghadapi lingkungannya dan memanfaatkan berbagai sumber daya yang terkandung di dalamnya. Tindakan-tindakan tersebut dilakukan sesuai dengan dan berada dalam batas-batas pranata sosial yang paling cocok. Tindakan-tindakan tersebut dapat dilihat sebagai tanggapan-tanggapan atas stimuli atau rangsangan-rangsangan yang berasal dari lingkungan (Suparlan, 1997:102).

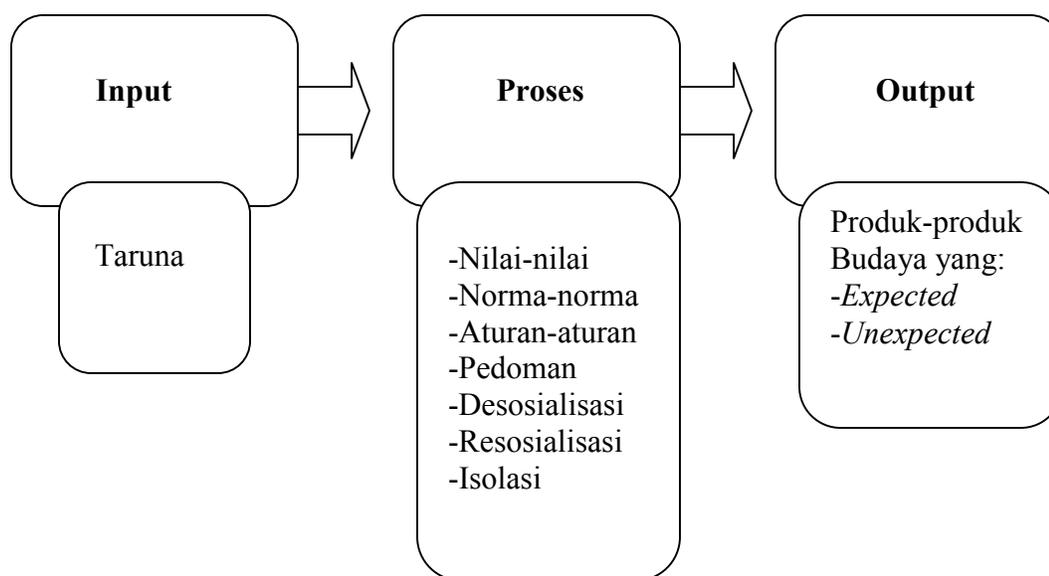
Dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup berasyarakat, manusia selalu melakukannya di dalam atau melalui pranata-pranata sosial. Setiap pranata sosial adalah suatu sistem antar hubungan norma-norma atau aturan-aturan dan peranan-peranan dari para pelaku, menyajikan seperangkat pedoman-pedoman dan wadah-wadah untuk bertindak sesuai dengan corak pranata sosial tersebut dan sesuai

dengan kebutuhan yang akan dipenuhi oleh warga masyarakat yang bersangkutan (Suparlan, 1997: 103-105). Pedoman-pedoman yang ada dalam pranata sosial yang dipunyai oleh sebuah masyarakat mengacu kepada kebudayaan dari masyarakat yang bersangkutan.

Melihat dari pengertian akan kebudayaan yang dikemukakan dua tokoh Antropologi di atas. Sepertinya saya dapat menyimpulkan bahwa yang dinamakan dengan kebudayaan yakni bersifat *Top-Down* (dari atas ke bawah). Kebudayaan adalah pedoman, *blue print*, norma-norma, aturan yang dilaksanakan dan ditaati oleh warga masyarakat pendukungnya. Jika melihat dari penelitian lapangan saya selama menjadi Taruna Penerbang di STPI Curug. Saya melihat bahwa kebudayaan tidaklah hanya sebagai sebuah *blue print* atau pedoman-pedoman semata yang hanya ditaati oleh seluruh Taruna STPI tanpa terkecuali, dan hasilnya akan sesuai dengan yang diharapkan oleh pembuat pedoman tersebut. Seperti yang terjadi di STPI, Pejabat dan Pimpinan STPI telah membuat aturan-aturan bagi para Taruna yang salah satunya berbentuk buku PT3. Pada buku PT3 tersebut terkandung pedoman-pedoman, aturan-aturan yang 'ideal' (menurut Pimpinan/Pejabat STPI) untuk diterapkan dan di implementasikan ke dalam setiap tindakan Taruna STPI nantinya. Pada hasil penelitian dan pengamatan saya di lapangan, kebudayaan justru muncul bukan hanya berasal dari hal-hal yang sifatnya *expected* atau diharapkan dari para pimpinan STPI, tetapi juga kebudayaan itu muncul dari hal-hal yang *unexpected* atau tidak diduga sebelumnya. Bahwa sebenarnya banyak faktor-faktor lain yang membentuk sebuah Kebudayaan Taruna, baik itu melalui interaksi antar sesama taruna, kompromi-kompromi antara Taruna dengan Pembina, Instruktur dan lain sebagainya.

Misalnya saja seperti adanya budaya kekerasan yang muncul dari terbentuknya heirarki-heirarki yang ketat antara Taruna Junior dengan Taruna Senior. Pada dasarnya, niat atau *expectation* awal dari Pimpinan STPI dengan adanya pengelompokan seperti Taruna Junior dan Taruna Senior adalah agar terjadi saling menghargai antar Taruna, yakni Taruna Junior memiliki rasa hormat yang tinggi terhadap Taruna Seniornya, atau dengan Pembina dan Instruktur, namun, pelaksanaan yang justru terjadi malah menghasilkan hal yang tak di duga-

duga (*unexpected*) yakni terjadinya tindakan kekerasan terhadap Taruna Junior dan juga Pembina Taruna dan Instruktur. Produk/ hasil budaya seperti inilah yang saya perhatikan ikut pula mewarnai budaya yang seperti dikemukakan oleh dua tokoh Antropologi di atas yakni budaya yang berdasarkan pedoman dan aturan-aturan, seperti di STPI terdapat Budaya Apel, Budaya Makan di Ruang Makan Taruna, Budaya berbaris, dan lain sebagainya. Secara garis besar saya menyederhanakan analisa saya sebagai skema gambar berikut.



Skema Gambar 1.
Pembentukan Budaya dalam *total institution*

IV.1. Isolasi total dari lingkungan sosial luar kampus

Karakteristik yang pertama kali muncul saat membahas mengenai institusi pendidikan yang menerapkan konsep *total institution* yang di kemukakan oleh erving goffman, yakni adanya pengisolasiasian peserta didik dalam penelitian saya yakni Taruna dalam kurun waktu tertentu terhadap lingkungan luar.

“A total institution is a place of work and residence where a great number of similarly situated people, cut off from the wider community for a considerable

time, together lead an enclosed, formally administered round of life” (Goffman, 1961:1)

Saya sependapat dengan dengan definisi yang dikemukakan oleh Goffman mengenai pengisolasian tersebut. Berdasarkan pengalaman saya selama menjadi taruna penerbang Curug, saya merasakan hal yang demikian, yakni saya dan teman-teman Taruna seperti ‘diasingkan’ dari lingkungan luar kampus STPI. Pengasingan ini bukan hanya sekedar pengasingan fisik atau jasmani semata, tapi juga pengasingan sosial dan juga mental. Pada awal-awal bulan saya menjadi taruna, saya merasakan betapa saya dan teman-teman taruna penerbang lainnya ‘di asingkan’ dari dunia di luar kampus. Dunia saya setiap harinya selama 24 jam hanya berada di dalam kompleks STPI, bahkan lebih parahnya lagi mobilitas saya hanya di sekitar Barak asrama, lapangan apel, ruang makan taruna, dan juga gedung pendidikan saja. Pada tiga bulan awal setelah saya resmi menjadi taruna STPI, saya dan teman-teman penerbang angkatan ke-63 tidak diperbolehkan untuk libur pesiar pulang ke rumah masing-masing. Bahkan untuk sekedar keluar dari Barak sarama dan komplek Bandara Budiarto Curug harus meminta izin terlebih dahulu dengan Senior dan juga pembina taruna yang bertugas pada saat itu. Saat masa tiga bulan awal itu, saya dan teman-teman seperti di ‘terpenjara’ di ruang lingkup fisik dan sosial yang ‘itu-itu saja’, yang bernama Barak asrama taruna. Kondisi kami pada saat itu bisa dikatakan tidak jauh berbeda dengan narapidana yang tinggal di penjara atau lembaga pemasyarakatan (LP). Menurut saya di penjara masih lebih ‘mendingan’ dari pada asrama taruna tempat saya tinggal. Sebab di dalam penjara tidak ada kegiatan *apel-apelan* yang wajib di ikuti setiap tarunanya dengan waktu yang telah di tentukan. Bagi saya tinggal di Barak asrama STPI ini lebih tepatnya menyerupai Barak militer/tentara, yang mana kami di pantau keberadaannya selama 24 jam dengan adanya kegiatan apel. Kegiatan apel ini normalnya berlangsung tiga kali dalam satu hari, yakni Apel Pagi, Apel Siang maupun Apel Malam. Kami yang pada waktu itu masih menjadi taruna junior, harus tetap hadir mengikuti kegiatan apel di lapangan upacara saat hari libur sabtu dan minggu. Sedangkan bagi Taruna Senior sudah diperbolehkan menikmati hak libur pesiar di akhir minggu. Apel khusus yang berlangsung di

akhir minggu ini dilakukan pada waktu yang tidak di tentukan. Waktu pelaksanaan Apel ditentukan langsung dari instruksi pembina jaga yang saat itu bertugas di kantor Bimbingan Taruna (Bimtar). Pelaksanaan Apel bisa sangat mungkin terjadi pada waktu-waktu yang tidak di duga, bisa pagi hari, siang hari atau bahkan tengah malam.

Tujuan di lakukanya Apel khusus ini untuk memastikan bahwa seluruh Taruna berada di dalam Barak asrama masing-masing, dan tidak ‘keluyuran’ ke luar komplek STPI. Karena Apel ini sering kali dilaksanakan secara mendadak, maka kami pun harus selalu *stand by* di dalam lingkungan Barak selama 24 jam penuh. Sebab, sewaktu-waktu pembina jaga dapat mengambil apel khusus pada saat kami sedang tertidur pulas di kasur Barak, yakni pada waktu tengah malam sekitar pukul 24.00. Saat kami semua tertidur pulas, tiba-tiba saja ada panggilan melalui kantor Bimtar dan disambungkan menuju speaker di koridor Barak. Pada saat itu Pembina menginstruksikan bahwa dalam waktu 5 menit kami harus segera berbaris rapih di depan Barak kami masing-masing untuk melaksanakan Apel Khusus untuk mengecek kelengkapan jumlah Taruna. Tujuannya tidak lain adalah untuk memastikan bahwa jumlah taruna yang ada di Barak asrama lengkap dan tidak ada satupun Taruna ada yang keluar dari komplek STPI .

Setelah melewati masa *konsinyir*²³ selama tiga bulan awal itu, kami setiap minggunya telah dapat melaksanakan libur pesiar weekend. Namun dengan catatan, jika tidak ada pihak-pihak seperti FI dan atau Pembina Taruna yang mencabut hak libur pesiar kami tersebut atau *mengkonsinyir* kami. Apabila kami di *konsinyir*, praktis kami berada di lingkungan kampus STPI selama 7 hari dalam seminggu dan 24 jam seharinya. Bagi saya dan teman-teman, pencabutan hak libur pesiar merupakan bentuk isolasi tersendiri yang dapat membuat Taruna semakin jenuh akan lingkungan kampus dan Barak asrama STPI. Kejenuhan itu tentu mengganggu mental dan psikis saya dan teman-teman, terlebih jika selama seminggu hidup di Barak atau pendidikan, kami banyak melakukan kesalahan dan tentu diberi banyak hukuman fisik dan mental oleh FI, Pembina Taruna

²³ Masa tidak diperbolehkannya taruna libur pesiar weekend, dan harus berada di dalam barak asrama taruna selama masa konsinyir ini.

maupun Senior kami. Kejenuhan serta kekesalan emosi yang muncul akibat di *konsinyir* itu sering kali dilampiaskan secara ekspresif seperti marah-marah di dalam Barak, memaki-maki serta mengumpat FI/Pembina dan lain Senior.

Bagi Taruna Senior, saat di *konsinyir* mereka dapat menumpahkan kekesalan dan kemarahan tentu kepada Taruna junior-juniornya. Seperti misalnya mempermainkan dan menghukum saya dan teman-teman di Hanggar Penerbang. Selama di dalam Hanggar kami diperlakukan seperti ‘mainan’ yang tidak dapat melawan tindakan mereka. Sudah tentu setelah mereka puas ‘mempermainkan’ kami, seluruh badan kami terasa pegal-pegal akibat diberikan hukuman fisik. Tidak berhenti di situ saja, jika mereka merasa masih belum puas, di Barak asrama pun kami (Taruna Junior) menjadi pelampiasan kekesalan mereka dengan menghukum kami dengan memerintahkan kami untuk berjalan jongkok di sepanjang koridor Barak, *push-up*, *rolling* dan bahkan mereka melakukan kekerasan fisik kepada kami seperti halnya kami sebuah ‘samsak tinju’. Tindakan ‘brutal’ tersebut bagi kami Taruna Junior, adalah perintah yang tidak boleh di langgar atau di bantah sedikitpun. Kami harus menerimanya dengan sepenuh hati, walaupun di dalam perasaan kami rasanya ingin ‘memberontak’. Kemudian bagi kami yang tidak dapat menerima perlakuan ataupun hukuman yang diberikan Senior tersebut, maka masalah akan semakin diperbesar oleh mereka (Senior). Sehingga kami pun menerima hukuman yang jauh lebih berat dari sebelumnya.

Libur pesiar weekend bagi saya ibarat seperti oksigen yang mengalir di dalam darah, yang mampu memberikan kejernihan bagi otak dan nafas pada sistem biologis tubuh manusia. Selama satu minggu saya dan teman-teman beraktifitas sehari-hari di kampus STPI dengan segala permasalahan yang ada, tentu membutuhkan waktu luang untuk melakukan *refreshing* atas segala kejenuhan yang terjadi selama seminggu penuh beraktifitas sebagai Taruna di lingkungan kampus STPI. Setidaknya selama libur pesiar itu, saya bisa menikmati waktu yang berkualitas berkumpul bersama keluarga di rumah, bertemu dengan pacar, berjalan-jalan ke mal, bersosial dengan teman-teman yang selama ini tidak bisa dilakukan selama berada di Barak asrama STPI. Hal ini sangat perlu bagi Taruna, mengingat tugas berat kami yakni menjadi Taruna Penerbang yang

tugasnya belajar menerbangkan pesawat dengan resiko yang cukup besar. Setelah kembali dari libur pesiar weekend suasana hati dan pikiran pun kembali *fresh* dan siap melakukan rutinitas dan peran sebagai Taruna STPI. Minggu malam dan hari senin adalah hari terbaik bagi saya dan teman-teman setelah mendapatkan libur pesiar. Sebab suasana masih menyenangkan mengingat-ingat kegiatan yang menyenangkan yang di lakukan saat pesiar.

Namun jika kami di *konsinyir* oleh FI atau pembina Taruna karena melakukan kesalahan ini itu. Maka sepanjang minggu adalah hari yang menjenuhkan, sebab di pikiran saya sudah begitu ‘mumet’ dengan lingkungan Barak asrama yang itu-itu saja. Belum lagi lelah setelah diberikan hukuman fisik dari Senior-Senior yang melampiaskan kemarahan kepada kami.

Bentuk isolasi sosial yang begitu saya rasakan adalah mengenai tertutupnya arus informasi dan komunikasi dengan dunia luar, terutama keluarga dan sahabat. Seluruh Taruna STPI menurut aturan PT3 tidak diperbolehkan membawa alat komunikasi seperti handpone, televisi, laptop ke dalam Barak. Praktis selama saya masih menjadi Taruna junior tidak bisa berkomunikasi dengan orang tua, pacar dan juga teman. Karena pada waktu itu kami belum mendapatkan *clearance* atau izin oleh Senior kami untuk membawa telepon genggam ke dalam Barak. Namun setelah memasuki bulan ke-6, saya dan teman-teman semakin lebih leluasa untuk berkomunikasi karena telah mendapatkan *clearance* membawa telepon selular ke dalam Barak oleh Senior penerbang. Penggunaan telepon selular ini harus sangat berhati-hati, karena pada dasarnya Pembina Taruna tetap tidak memperbolehkan Taruna, baik itu Senior terlebih bagi Junior untuk membawa telepon seluler kedalam Barak Asrama. Jika tertangkap tangan oleh pembina, ‘maka barang-barang haram’ tersebut akan di sita atau langsung di banting di tempat hingga hancur berkeping-keping. Alasan Pembina dan juga Pejabat STPI melarang masuk telepon selular ke dalam Barak adalah agar tidak ada Taruna/i yang dapat merekam atau memvideokan ‘aksi-aksi kekerasan’ yang marak terjadi di lingkungan sekolah kedinasan seperti STPI ini. Sehingga penyimpangan-penyimpangan yang terjadi di kampus STPI tidak ‘tercium’ oleh masyarakat luas. Alasan tersebut saya dapatkan langsung pada saat *briefing* atau pengarahan di

dalam kegiatan Apel Malam yang berlangsung tidak lama setelah kasus penganiayaan Taruna Junior STPI beredar di berbagai media elektronik televisi dan internet. Sehingga alasan tersebut menjadi suatu bentuk kontrol di bidang teknologi informasi yang dilakukan oleh pejabat dan pembina STPI dalam rangka menutupi ‘keburukan’ yang terjadi di STPI.

Bukan hanya telepon selular saja yang tidak diperbolehkan di bawa masuk ke dalam Barak Asrama Taruna, televisi ataupun laptop juga tidak diperbolehkan dibawa masuk ke dalam Barak. Para pejabat dan Pembina Taruna berargumen bahwa hal tersebut dilakukan agar kami Taruna STPI tetap fokus dengan belajar saja di dalam Barak Asrama masing-masing. Barang elektronik berupa televisi, memang belum pernah saya lihat ada di dalam Barak-Barak kami maupun di Barak Senior. Namun untuk laptop, saya sering melihatnya ada di hampir setiap Barak-Barak Senior penerbang 61 dan 62. Laptop ini di gunakan tidak hanya sebagai sarana alat pembelajaran saja, melainkan bagi Taruna Penerbang, laptop dapat digunakan untuk belajar, seperti belajar mengenai instrumen pesawat, navigasi pesawat dan juga *feeling* terbang, yakni dengan menggunakan *software* atau *games* bernama Flight Simulator (Flight Sim) buatan pabrikan Microsoft. Oleh karena itu, banyak Senior saya yang pada malam hari saat di Barak, mereka berlatih terbang menggunakan *software* Flight Simulator ini. Selain juga untuk belajar, saya pun sering menggunakan laptop Senior saya misalnya milik Bang Gono dan Bang Eritha untuk menonton film DVD, bermain games dan sebagainya, terlebih saya gunakan pada saat-saat kami di *konsinyir*, yang berarti banyak waktu luang selama hari sabtu dan minggu di dalam Barak Asrama.

Arus informasi di dalam Barak asrama STPI tidak seperti halnya yang ada di kampus saya sebelumnya yakni di Universitas Indonesia (UI). Dimana pada saat saya menjadi mahasiswa UI, saya dapat menggunakan akses *wifi* sepuasnya untuk berinternet maupun *browsing* bahan pelajaran dan lain sebagainya. Selain itu, di UI memiliki perpustakaan yang sangat mendukung mahasiswanya untuk belajar mandiri. Dengan koleksi buku-buku, majalah, jurnal dan sebagainya yang begitu lengkap, membuat mahasiswa mampu mendapatkan informasi yang diinginkan dengan mudah. Tidak seperti di kampus STPI ini, dimana arus informasi dari luar

kampus cenderung minim serta bersifat tertutup. Ilmu pelajaran yang diberikan kepada Taruna saat di dalam kelas, sebagian besar berasal dari penjelasan Instruktur *Ground School*, cerita dari pengalaman Senior, buku preparation terbang, buku *manual* pesawat yang di buat oleh orang Curug juga dan sebagainya. Saya pun terbilang sangat jarang berkunjung ke perpustakaan STPI, dikarenakan kegiatan sehari-hari di jurusan penerbang yang begitu padat. Mulai dari pagi hari hingga sore bahkan malam hari. Saya dan teman-teman berada di gedung pendidikan untuk melaksanakan *ground school* atau terbang, malamnya setelah makan malam, kami wajib belajar ke Barak Senior sampai pengumuman waktu Apel Malam. Taruna Penerbang tidak dibiasakan untuk membaca dan mencari informasi di perpustakaan STPI, karena Senior-Senior saya pun secara tegas melarang kami berada di perpustakaan. Menurut mereka ,apabila ada waktu luang lebih baik bermain dan berada di Barak Senior masing-masing, belajar dengan Senior, membersihkan Barak dan sebagainya. Sehingga kalaupun saya dapat *browsing* internet, atau membaca buku dan majalah di perpustakaan, tentu saya lakuka secara sembunyi-sembunyi tanpa sepengetahuan Senior Penerbang. Sebab jika ketahuan oleh Senior, ada Juniornya yang di waktu luang sering terlihat di perpustakaan, maka akan disuruh langsung bermain ke Barak kakak asuhnya masing-masing, atau jika Senior sudah kesal, kami pun di *apelin* oleh Senior kami.

IV.2. Aturan-aturan asrama bagi Taruna Junior

Karakteristik berikutnya mengenai penerapan *total institution* seperti di sekolah kedinasan STPI seperti di kemukakan oleh Goffman yakni. institusi total sebagai pengaturan sosial yang mengatur menurut satu rencana rasional dan di bawah satu atap, semua bidang kehidupan seperti bekerja, bermain, makan dan tidur. (Goffman, 1961: 37-43)

Perlu di garis bawahi disini adalah, menurut saya penerapan aturan ketat ini berjalan dengan baik hanya di awal-awalnya waktu berlangsungnya saja, dan seterusnya cenderung semakin melemah. Hal ini dikarenakan pengawasan atau kontrol dari pengawas yang berwenang yang semakin lama semakin berkurang,

dan hanya ‘berani’ menindak Taruna junior. Selain itu karena pengawas disini juga memiliki tingkat atau heirarki yang sejajar dengan Taruna Senior lain yang juga satu angkatan dengan dirinya. Tidak ketinggalan juga karena adanya kedekatan emosional atau ‘klik’ hubungan baik yang telah lama di bina antara Taruna Senior dengan pembina Taruna atau Instruktur.

Jika mengacu kepada aturan formal yang ada, seluruh kegiatan Taruna baik Taruna Junior maupun Taruna Senior telah diatur dengan ketat oleh aturan yang berlaku dari mulai bangun pagi hingga tidur kembali di malam hari. Aturan-aturan di STPI tersebut tertuang di dalam buku PT3 (Pedoman Tata Tertib Taruna). Bagi Taruna junior, kegiatan rutin harian Taruna tersebut harus selalu dilakukan sesuai dengan waktu dan tempat yang telah ditentukan, seperti tercantum di dalam buku PT3 tersebut. Sehingga, bagi siapa saja Taruna yang melanggarnya maka akan dikenakan sanksi dan hukuman.

Manfaat utama dari diberlakukannya jadwal kegiatan yang rutin dan bersifat monoton seperti itu menurut saya adalah untuk menanamkan nilai kedisiplinan yang tinggi bagi setiap Taruna/i STPI. Sehingga dapat diketahui apa yang akan dilakukan setelah ini, dan tentu dapat mempersiapkannya terlebih dahulu. Seperti pada kegiatan Olah raga pagi. Kegiatan ini dilakukan pada pukul 05.00 pagi, sehingga pada bulan-bulan awal saya menjadi Taruna, saya dan teman-teman sangat rajin dan taat mematuhi aturan tersebut. Sebelum pukul 05.00 pagi bahkan kami telah berbaris rapih di Lapangan Langit Biru. Meskipun di Lapangan Langit Biru masih kosong dari barisan Taruna, hanya ada barisan kami Taruna junior yang berbaris di lapangan, kami tetap saja semangat melaksanakan aturan yang tepat waktu seperti itu. Pada waktu kira-kira setelah mendengar adzan subuh berkumandang dari masjid Asrama, saya menyegerakan diri untuk bangun pagi dan bersiap-siap mengenakan pakaian olah raga. Selanjutnya segera bergegas keluar menuju koridor Barak untuk membangunkan teman-teman Taruna yang lain yang masih tertidur dan langsung berbaris rapih menuju Lapangan Langit Biru. Hampir dapat di katakan saat *course* kami masih menjadi *course* yang super junior (istilah bagi junior paling muda), hampir tidak pernah telat untuk baris di lapangan. Namun setelah semakin lama tinggal di Barak asrama STPI dan satu

persatu Junior jurusan lain pun telah masuk di bawah angkatan kami. Hal ini membuat kami semakin sering telat naik ke lapangan olah raga. Bukan hanya soal waktu saja yang semakin *ngaret*, namun juga kami sudah tidak berbaris dengan rapih lagi menuju lapangan. Semakin hari semakin sendiri-sendiri datang ke lapangan tanpa berbaris lagi seperti pada masa Taruna Junior.

Selanjutnya saat kegiatan makan di ruang makan Taruna kami pun seperti itu, dimana aturan-aturan hanya ketat dilakukan saat kami masih menjadi Taruna Junior. Pada saat course saya masih sangat awal berada di kampus STPI, saya dan teman-teman Taruna/i harus mengikuti serangkaian prosedur atau tata cara masuk dan melaksanakan kegiatan makan di Ruang Makan Taruna. Mulai kegiatan makan selalu *on-time* yakni sesuai seperti aturan yang tertulis di buku PT3, Makan Pagi pukul 06.00-06.30, Makan Siang 12.00-12.30, dan Makan Malam pukul 19.00-19.30. Sebelum masuk Ruang Makan Taruna, kami harus berbaris rapih membentuk dua barisan, dan masuk perlahan-lahan ber empat Taruna dengan di pimpin oleh satu Danton (Komandan Peleton) yang berada di posisi barisan depan paling kanan, kemudian memberi hormat kepada lambang STPI yang ada di dinding atas pintu masuk Ruang Makan Taruna, kemudian mengantri mengambil piring, lauk dan kemudian baris rapih berhadap-hadapan di meja makan, berdoa dan seterusnya melakukan kegiatan makan hingga selesai keluar dari ruang makan Taruna. Kesemuanya itu terdapat aturan-aturan yang jelas dan ketat untuk di taati oleh Taruna Junior. Sehingga apabila tidak melakukan dengan benar tata cara makan tersebut, siap-siap saja untuk menerima hukuman seperti *push-up* di depan meja makan, mengigit gelas, mengangkat kursi dan sebagainya tergantung Senior atau Pembina yang memberi hukuman tersebut. Pengawasan yang ketat biasanya terjadi saat Taruna Junior melaksanakan kegiatan makan malam. Disana sudah di jaga oleh Pembina Taruna maupun anggota Resimen Taruna dan Demustar. Tugas dan fungsi mereka seperti halnya Polisi Taruna yakni mengawasi kegiatan Taruna junior selama melakukan aktifitas ketarunaan. Selain mengawasi juga memiliki hak untuk memberikan hukuman-hukuman, sehingga selama kegiatan makan malam, selama kurang lebih 6 bulan awal saya

dan teman-teman Taruna Pen)erbang selalu diawasi dan di pantau oleh mereka (Pembina dan Resimen Taruna).

Kegiatan lain yang juga diatur ketat oleh Resimen Taruna dan Demustar yakni selesai kegiatan makan malam. Seluruh Taruna Junior di periksa dan di cek kelengkapan atribut ketarunaan seperti; apakah kepala ikat pinggang/*gesper*, *Wing* Taruna, pin dan garuda *mut* sudah di braso hingga mengkilap atau belum. Kemudian apakah Taruna sudah membawa kelengkapan seperti buku saku Taruna, buku PT3, pulpen di saku baju PDH. Serta yang juga ikut di periksa adalah apakah sapu tangan telah di kantong dan dilipat rapih membentuk 8 lipatan atau tidak. Jika dari seluruh *item-item* tersebut ada salah satunya yang tidak lengkap, maka Taruna yang bersangkutan dan bahkan secara berkelompok akan di beri hukuman.

Hal yang nampak berbeda terjadi saat Taruna Senior melakukan kegiatan makan, yakni mereka melaksanakan kegiatan makan ‘tidak harus’ dilakukan di Ruang Makan Taruna, artinya Taruna Senior dapat melaksanakan kegiatan makan di dalam Barak masing-masing. Atau dengan kata lain dengan membeli makanan dari pedagang keliling yang secara ‘sembunyi-sembunyi’²⁴ dilakukan di koridor Barak Taruna. Jenis dagangan yang di jual antara lain: sate ayam, nasi goreng, nasi ayam bakar, mie ayam, gorengan, nasi uduk dan sebagainya. Selanjutnya jika Taruna Senior ingin makan di ruang Taruna tidak harus mengikuti tata cara makan baku seperti halnya yang dilakukan Taruna junior. Hanya dengan melakukan prosedur makan yang ‘sederhana’ dapat langsung menyantap makanannya. Biasanya Taruna Senior makan di ruang makan karena alasan tidak punya uang untuk membeli makanan pedagang di Barak, atau saat lauk makanan pada saat itu terbilang ‘enak’, seperti misalnya lauknya saat itu adalah ayam goreng. Saya pun selama menjadi Taruna penerbang di STPI pernah merasakan hal tersebut yakni setelah memasuki bulan ke-7 dan seterusnya. Apabila lauk makan malam pada saat itu adalah ayam goreng, maka saya lebih memilih berhemat dan makan di ruang makan Taruna. Sedangkan jika lauk pada saat itu

²⁴ Pedagang makanan biasanya bersembunyi di balik tembok kamar mandi Barak Asrama guna mengelabui pengawasan Pembina Taruna.

adalah diluar ayam goreng, saya memilih membeli makanan jajanan yang di jual di dalam lingkungan asrama Barak Taruna. Tentunya transaksi jual beli makanan ini diketahui oleh pembina jaga. Hanya saya mereka terkesan ‘membiarkan’ kegiatan jual beli makanan ini terjadi. Kecuali jika memang sedang di gelar *sweeping* Barak oleh para pembina jaga. Maka para pedagang ini pun bisa di tangkap oleh pembina dan di berikan pengarahan di dalam kantor Bimtar.

Adanya aturan-aturan yang ketat pun bukan hanya terjadi pada saat makan seperti yang saya kemukakan di atas, namun juga hampir di seluruh kegiatan Taruna junior selama di luar kegiatan pendidikan. Kegiatan dengan aturan yang ketat itu misalnya saja saat kegiatan apel pagi yang berlangsung tepat pukul 06.30. Apabila pengumuman apel telah diumumkan oleh Taruna jaga melalui pegeras suara di setiap koridor Barak asrama. Maka seluruh Taruna yang masih berada di dalam Barak harus segera bergegas menuju lapangan apel yakni di lapangan langit biru dengan berbaris rapih. Untuk mengantisipasi agar tidak telat naik apel pagi. Saya dan teman-teman penerbang menyiasatinya dengan setelah makan pagi di ruang makan, langsung menunggu di depan Gedung Utama STPI hingga Taruna lain berkumpul di lapangan apel. Gedung Utama ini lokasinya bersebelahan dengan lapangan langit biru, sehingga saya dan teman-teman dapat melihat pergerakan dari teman-teman Taruna lain yang telah membentuk barisan di lapangan apel tersebut. Setelah saya memasuki bulan ke-6 dan seterusnya, yang artinya angkatan saya sudah tidak menyangang posisi paling junior, pada saat itu kami telah diberikan *clearance* atau izin oleh Senior peerbang 61 dan 62 untuk bisa lebih longgar untuk melaksanakan makan pagi dengan membeli jajanan di Barak kami masing-masing. Akhirnya karena kami tidak mengikuti aturan naik apel yang ketat seperti dulu saat masih junior. Dikarenakan saya dan teman-teman sudah diperbolehkan jajan di Barak, saya dan teman-teman penerbang 63 pun sering telat naik ke lapangan apel. Sehingga menyebabkan kami sering ditegur bahkan di beri hukuman fisik oleh Senior kami dan juga pembina Taruna. Meskipun begitu, ternyata tidak membuat saya dan teman-teman saya ‘jera’, bahkan menggulangnya terus hingga kami semua menjadi Senior. Hukuman fisik dan teguran ternyata hanya mampu bertahan di awal-awal waktu saja yang

membuat kami sedikit lebih disiplin, seterusnya kembali terus melanggar waktu naik apel pagi.

Selain kegiatan di dalam asrama Taruna, aturan ketat tentu sangat diterapkan kepada kami pada saat kegiatan di lingkungan pendidikan penerbang. Sebagai Taruna penerbang, kegiatan praktek terbang di udara menjadi kegiatan utama bag kami. Di dalam prakteknya tersebut tentu FI sangat tegas dan disiplin dalam mendidik kami menerebangkan pesawat latih STPI ini. Kegiatan praktek terbang pun memiliki ciri yang relatif sama dengan kegiatan-kegiatan keTarunaan diatas, yakni memiliki sifat ketat di awal-awal, dan semakin diberikan kelonggaran untuk seterusnya. Pada jam-jam terbang rendah yakni saat kami masih menempuh tahap *pre-solo* (0-20 jam terbang). Kami Taruna penerbang di didik dengan amat keras dan disiplin oleh para FI kami. Mereka seperti ‘serigala’ yang siap menerkam kami apabila kami melakukan kesalahan-kesalahan pada saat saat latihan praktek terbang. Seluruh Taruna pada tahap dasar ini seakan ‘wajib’ di berikan hukuman fisik seperti lari, jalan jongkok, *push-up*, *rolling* dan sebagainya sesaat setelah melakukan latihan terbang. Tidak peduli saat terbang tadi kami melakukan kesalahan fatal ataupun tidak melakukan kesalahan fatal, semuanya ‘wajib’ dihukum memutari *apron* sebanyak 5-10 putaran. Pemberian hukuman seperti itu bertujuan untuk memberikan penanaman kedisiplinan sejak awal kepada Taruna penerbang junior agar selalu waspada terhadap kesalahan yang di buat. Jangan sampai kesalahan itu terulang kembali di latihan terbang berikutnya.

Hal itu terlihat berbeda sekali saat para Senior penerbang saya yang secara secara kuantitas lebih jarang di beri hukuman oleh FI disbanding dengan angkatan saya yang setiap hari selalu di hukum lari *apron*. Kemudian intensitas di beri pengarahan/briefing oleh FI pun sangat sering dilakukan untuk kami sebagai Taruna penerbang junior. Mulai dari apel pelajaran dan lain sebagainya, kemudian buku prepartarion terbang dalam waktu singkat harus saya dan teman-teman hafal mati. Jika tidak maka akan diberi hukuman oleh Senior 61, 62 bahkan oleh FI. Hal ini berbeda dengan Senior penerbang saya yang melakukan kesalahan, misalnya jika ada Senior saya yang tidak hafal buku preparation, hanya ditegur

oleh FI dan tidak diberi hukuman fisik seperti kami. Padahal menurut saya banyak juga Senior saya yang tidak begitu menghafal buku preparation terbang. Justru dengan cara seperti Senior yang sering mengambil apel pelajaran dari para juniornya. Senior tersebut dapat belajar sekaligus mengingat-ingat kembali materi di buku tersebut yang sudah ia lupakan.

Kemudian tidak hanya mengenai hal pelajaran saja, hal yang tidak begitu penting seperti harus mengafal plat nomer mobil FI, jenis mobil, serta alamat rumah FI pun harus bisa ‘di hafal mati’ oleh setiap Taruna junior seperti saya ini. Beberapa kali selama saya menjadi Taruna diadakan apel khusus untuk mengetes hafalan plat nomer mobil, jenis mobil dan alamat rumah itu. Jika kami tidak mampu menjawab seluruh pertanyaan FI tersebut, kami semua di beri hukuman dari mulau *push up* hingga tindakan kekerasan fisik. Sebaliknya, bagi para Senior memang tidak diwajibkan untuk menghafal hal-hal tersebut, dikarenakan mereka dianggap sudah menghafalnya di luar kepala masing-masing. Namun ternyata, jika kami bertanya kepada Senior kami tentang nomer plat mobil FI, mereka pun banyak yang tidak tahu. Mereka tidak merasa memiliki kewajiban menghafal dikarenakan masa-masa junior seperti itu sudah mereka lewati. Sehingga memang semakin Senior Taruna tersebut, maka ‘beban hafalan’nya pun semakin berkurang dan semakin ringan.

Terakhir, jika berbicara mengenai karakter dari penerapan ‘aturan-aturan yang bersifat ketat di awal dan semakin melemah di akhir’ terjadi pada kasus saya sendiri, yakni mengenai insiden loncat pagar. Pada insiden loncat pagar itu. Saya pada saat itu telah melewati tahun pertama sebagai Taruna di STPI. Menurut aturan yang berlaku di STPI. Setiap Taruna yang kembali pulang ke asrama dari kegiatan pesiar weekend harus melewati pintu gerbang utama komplek Bandara Budiarto STPI. Taruna-Taruna tersebut harus berbaris dengan rapih, dengan membentuk peleton²⁵, berjalan dari pintu gerbang komplek hingga melewati kantor Bimtar dan masuk menuju gerbang asrama Taruna/i yang berjarak sekitar 500 meter. Lagi-lagi, bagi Taruna Junior hal itu merupakan kewajiban dan tidak

²⁵ Berpeleton yakni membentuk satu peleton yang terdiri dari dua hingga tiga baris ke belakang, di pimpin oleh satu orang komandan peleton yang berada di barisan paling kanan depan. Jumlah maksimal dari 1 peleton ini 30 orang tiap peletonnya.

boleh menggunakan mobil, taksi, atau motor untuk sampai ke dalam lingkungan kampus. Seluruh Taruna maksimal boleh diantar oleh orang tua atau jika naik kendaraan umum harus turun di depan gerbang kompleks. Tidak demikian yang terjadi bagi Taruna Senior. Banyak Senior saya yang masuk ke Barak asrama selepas libur pesiar melewati pintu belakang Barak Alfa dan meloncat dari pagar gerbang belakang. Lokasinya yang gelap dan jarang sekali di jaga oleh pembina membuat Taruna Senior 'berani' melewati pintu gerbang belakang itu. Alasan lebih praktis karena saat turun dari taksi, mobil pribadi dan juga ojeg hanya perlu berjalan sekitar 50 meter sampai di pintu 'terlarang' tersebut. Sama halnya juga dengan saya, karena alasan ke-praktisan masuk ke dalam Barak tersebut dan tidak perlu berjalan jauh seperti jika melewati pintu gerbang depan kompleks itulah menjadi alasan saya memilih pintu belakang Barak ini. Terhitung sejak bulan ke-7 setelah saya menjadi Taruna STPI, saya sudah rutin setiap pulang pesiar weekend, selalu masuk dari pintu pagar belakang ini. *Clearance* pun sudah diberikan oleh Senior penerbang kepada kami untuk pulang pesiar melewati gerang pintu belakang asrama. Hanya saja saya dan teman-teman harus sangat hati-hati, sebab pembina sangat melarang keras Taruna melewati pintu gerbang belakang ini.

Pada saat insiden loncat pagar ini, sebelumnya saya tidak berfikir efeknya akan besar jika saya ketahuan oleh pembina jaga. Sebab, saya merasa setiap kali melewati pintu gerbang belakang selalu 'aman' dan lancar, tidak pernah ada pembina yang berjaga di daerah pintu belakang. Hal itu justru membuat saya menjadi '*over confidence*' (berlebihan percaya diri) dan merasa 'tidak bersalah' setiap saat meloncat pagar pintu belakang. Saya tahu itu salah, namun karena tidak pernah ada kasus penangkapan pembina jaga yang menindak Taruna loncat pagar belakang membuat aturan loncat pagar itu terkesan 'abu-abu' atau tidak tegas. Hingga pada saat itu, hari minggu 21 maret 2011, saya tertangkap tangan oleh Pembina jaga secara tidak terduga, sesaat setelah meloncat pagar belakang asrama. Karena saya tidak sanggup membayangkan akan di hukum sedemikian beratnya akibat perbuatan saya melanggar aturan telah meloncati pagar belakang asrama serta mencederai pembina jaga saat itu, maka saya keesokan harinya

bersama orang tua saya akhirnya mengajukan pengunduran diri secara baik-baik sebagai Taruna penerbang STPI. Insiden itu tentunya memiliki arti tersendiri dimana aturan-aturan yang berlaku di asrama STPI amat ketat, dan bilamana melanggarnya akan berakibat besar bagi masa depan peserta didik (Taruna) untuk dapat melanjutkan atau tidak pendidikan di STPI ini.

IV.3. Pemberian hukuman fisik berkedok pembentukan jiwa Korsia

Hal berikutnya yang menjadi ciri daripada bentuk pendidikan di STPI ini adalah penanaman jiwa korsia yang begitu kuat. Korsia disini berasal dari kata korps di institusi militer. Dimana korsia memiliki arti yakni kesatuan dan kebersamaan kelompok. Selama saya di didik sebagai Taruna penerbang di STPI. Penanaman jiwa korsia ini begitu melekat di setiap kegiatan yang saya dan teman-teman Taruna peerbang lakukan. Semangat kebersamaan itu terlihat dari setiap melakukan kegiatan harus secara bersama-sama. Bersama-sama disini adalah harus diikuti oleh seluruh anggota course yang bersangkutan. Misalnya saja saat melakukan kegiatan apel. Peserta apel berbaris berdasarkan course nya masing-masing dengan dipimpin oleh satu orang komandan peleton atau kapten course. Di awal kegiatan apel pun selalu dilakukan laporan masing-masing komandan peleton untuk di tanyai kelengkapan peleton oleh pengambil apel. Komandan peleton harus mampu merinci berapa orang yang hadir ikut apel dan siapa-siapa saja yang berhalangan hadir apel, dan tentu dengan alasan apa dia absen. Sebab jika ketahuan ada yang absen dengan alasan yang dibuat-buat, padahal yang bersangkutan bisa hadir apel namun tidak hadir. Maka Taruna yang bersangkutan akan dihukum oleh pembina ataupun pengambil apel. Hal tersebut dilakukan agar Taruna mampu menerapkan perasaan sama rata dan sama rasa. Tidak ada pengecualian sedikitpun bagi siapapun yang melanggar aturan tersebut.

Kebersamaan juga di tunjukkan saat kami berlari rapih dari lapangan apel menuju ke pendidikan yang berjarak sekitar 500 meter. Lari kami harus cepat, rapih dan bernyanyi dengan lantang. Awalnya saat kami sangat berat sekali mengompakkan barisan lari kami agar rapih. Karena masing-masing Taruna

memiliki kekuatan fisik yang ber beda-beda saat berlari. Sehingga barisan pun di tenggah perjalanan kami menjadi acak-acakan dan tidak berbentuk rapih lagi. Sehingga kamipun sesampainya di pendidikan maupun di Barak asrama di beri hukuman secara masal.

Pemberian hukuman yang begitu terasa selama menjadi Taruna penerbang STPI yakni bentuk hukuman yang mengatasnamakan korsia. Siapapun yang melakukan kesalahan, maka hukumannya pun untuk seluruh anggota *course* atau dilakukan secara korsia. Banyak contoh dari salah satu teman saya yang berbuat salah dan ketahuan, kemudian kami pun dikumpulkan oleh Senior tersebut dan di hukum ber 90 orang tersebut. Misalnya saja saat salah satu teman saya bernama Betha ketahuan Senior membawa handpone ke Barak. Maka tidak lama setelah itu kami di kumpulkan di koridor Barak penerbang 62. Satu persatu kami pun di pukul secara bergiliran oleh Senior kami. Setelah mereka selesai memberikan hukuman kepada kami. Mereka pun menjelaskan alasan kami di hukum seperti itu, karena teman saya ketahuan membawa telepon selular. Alasan Senior kami memberikan hukuman kepada kami semua agar kejadian serupa tidak dilakukan lagi oleh Taruna penerbang yang lainnya.

Ada lagi kejadian yang seperti itu dimana salah satu teman saya ketahuan jajan di Barak sebelum *clearance* jajan diberikan oleh Senior. Akibatnya setelah kejadian tersebut kami dikumpulkan di depan Barak kami dan di hukum fisik oleh mereka. Tidak berhenti disitu saja hukumannya, Senior saya pun melakukan *sweeping* Barak yakni mengeledak masing-masing Barak apakah kami ada yang menyimpan ‘barang-barang haram’ seperti uang, telepon selular, alat elektronik lainnya. Hukuman yang beralasan korsia yang paling teringat di benak saya yakni saat saya masih baru awal-awal masa *ground school*. Dimana pada waktu itu Senior kami diberikan hukuman oleh FI untuk tidak diizinkan pulang weekend pesiar. Ujung-ujungnya kami yang menjadi pelampiasan mereka yang emosi tidak bisa libur weekend. Hari sabtu itu setelah jam pendidikan berakhir dan seluruh FI sudah pulang dari gedung pendidikan. Kami pun di paksa masuk ke dalam hanggar dan di bariskan menurut *course* masing-masing. Tidak lama kemudian kami disuruh *push-up* berantai di atas aspal hanggar yang siang itu begitu panas

terik. Telapak tangan saya pun sudah terlihat berwarna merah seperti terbakar akibat panasnya aspal. Disitu lah mereka (para Senior) menanamkan nilai-nilai korsa dengan cara menghukum kami secara bersama-sama. Hukuman seperti itu berbentuk kerja sama kelompo. Dimana kunci dari *push-up berantai*²⁶ adalah keserasian gerakan dari Taruna yang ada di ujung depan sampai ujung belakang harus sama-sama melakukan gerakan yang sesuai. Jika salah sedikit maka barisan rantai *push-up* kami akan berantakan dan kami terjatuh semua. Akibatnya kami harus menggulangnya dari awal dan menghitung jumlah *push-up* kami sebanyak jumlah angkatan kami yakni 63 kali *push-up*.

Tindakan hukuman yang juga mengatas namakan korsa juga kerap kali dilakukan oleh pembina Taruna ataupun instruktur. Pembina pernah menghukum seluruh Taruna STPI saat apel malam yakni dengan menyuruh kami memakan cabai hijau. Hal itu dilakukan pembina Taruna karena seorang pedagang gorengan tertangkap tangan saat sedang bertransaksi di Barak golf. Pembina pun segera membawa tukang gorengan tersebut ke ruang Bimbingan Taruna dan setelah apel satu-persatu Taruna baris memakan beberapa buah cabai hijau dari dagangan abang gorengan tersebut. Setelah kegiatan itu pembina menjelaskan maksud diberikan hukuman secara korsa tersebut agar seluruh Taruna tidak mengulangi kesalahan yang sama, yakni jajan di dalam Barak. Beberapa hari sejak kejadian tersebut ruang makan Taruna selalu penuh oleh bukan hanya Taruna junior, namun juga Taruna Senior. Sebab pedagang tidak berani berjualan lagi ke dalam koridor Barak, hingga beberapa hari setelah itu kembali lagi berdagang.

Sebenarnya menurut saya cukup ‘klise dan naif’ jika hukuman harus di berikan sebagai alasan membentuk jiwa korsa. Sebab yang muncul di dalam diri Taruna seperti saya ini adalah rasa benci dan dongkol karena terkena hukuman dari kesalahan Taruna lain. Alhasil kemudian adalah menumpahkan segala kekesalan terhadap pelaku pembuat salah tersebut yang berakibat semua Taruna terkena hukuman. Bentuk kekesalannya beragam seperti dongkol di dalam hati terhadap orang yang bersangkutan, memaki rang tersebut, hingga melakukan

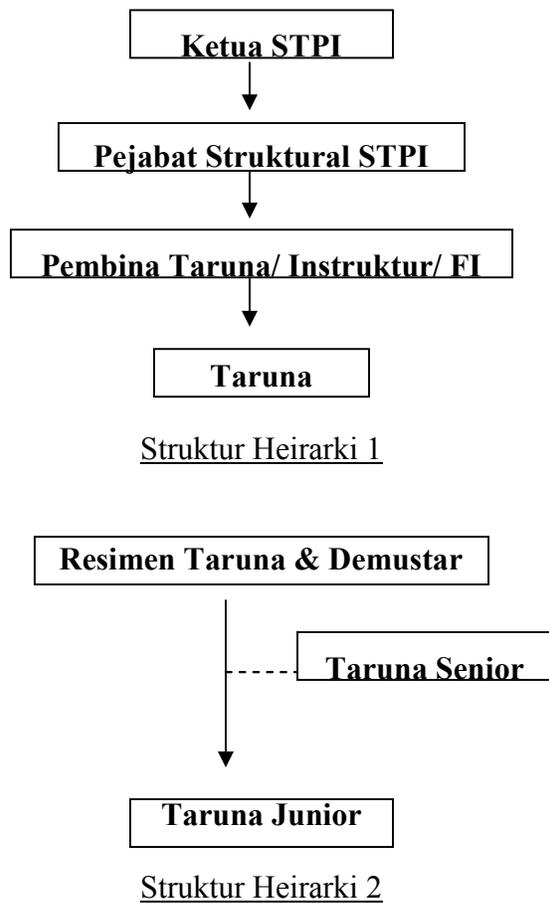
²⁶ *Push-up Berantai* adalah *push-up* secara berkelompok, membentuk barisan panjang yang mana kaki masing-masing peserta yang di depa tertumpu di bahu peserta belakangnya, *push-up* dilakukan secara bersama-sama sesuai instruksi dari pemimpin *push-up*.

kekerasan terhadap orang berbuat salah itu sebagai bentuk balas dendam dari hukuman yang diterima ini.

Selama saya menjadi Taruna penerbang STPI, beberapa kali saja saya dan teman-teman mengalami tindakan balas dendam semacam itu oleh Senior kami. Awalnya karena kami yang berbuat salah di hadapan pembina atau FI. Namun bukannya mereka (pembina atau FI) menghukum kami saja. namun menghukum Senior diatas kami pula karena alasan korsa. Hal tersebut tentu saja membuat Senior kami tidak terima dan membalas hukuman yang mereka terima akibat ulah kami. Apel malam pun atau apel hangar tidak lama setelah itu digelar sebagai bentuk rasa balas dendam mereka kepada kami. Pernah juga akibat ulah kami, mereka (Senior) kena juga hukuman dicabut izin pesiar weekend nya oleh salah satu FI. Malam hari itu pula mereka langsung melakukan serangan balas dendam di Barak kami. Dengan melakukan apel malam hingga pagi hari buta. Sehingga jelas tindakan mengatas namakan korsa ini jika di berikan 'tidak pada tempatnya' akan membuka masalah-masalah baru yang semakin memperkeruh masalah yang ada.

IV.4. Hirarki kekuasaan yang ketat dan feodal

Karakteristik berikutnya yang terjadi pada Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia yang menganut prinsip *total institution* yakni adanya hubungan heirarki yang begitu kaku seperti halnya di dalam lingkungan militer. Menurut Goffman (1961) *total institution* antara lain dikendalikan oleh kekuasaan (hegemoni) dan memiliki hirarki yang jelas. Hubungan heirarki yang begitu jelas terlihat antara Taruna junior, Taruna Senior, Pembina Taruna dan FI serta pejabat STPI. Di dalam sesama Taruna sendiri pun terdapat kompleksifitas heirarki, misalnya Taruna junior, Taruna Senior, Resimen Taruna, Demustar. Jika digambarkan secara sederhana heirarkinya adalah sebagai berikut:



Penjelasan dari struktur heirarki 1 adalah seperti ini. Pertama, Pimpinan tertinggi yakni ada di Ketua STPI. Kemudian di susul dengan para pejabat STPI, pegawai/pembina Taruna/instruktur/FI dan yang terakhir adalah Taruna. Di sini bahwa yang di atas memiliki wewenang untuk memerintah posisi yang di bawahnya. Sedangkan yang di bawah akan melaksanakan seluruh perintah yang diperintahkan ‘atasannya’ tanpa bisa ‘menolak’. Terlebih lagi bagi Taruna STPI. Setiap Taruna ‘wajib’ hukumnya mengikuti instruksi atau perintah yang di berikan oleh pembina Taruna/staff/instruktur/FI. Bagi saya dan teman-teman Taruna penerbang. Setiap FI kami anggap sebagai ‘dewa’, dimana mereka tidak memerlukan rapat terlebih dahulu untuk memberi perintah. Kalimat instruksi dari masing-masing FI adalah ‘titah’ yang harus dilakukan oleh kami para Taruna dengan baik. Konsekuensi dari tidak di laksanakan perintah adalah tentu

diberikan hukuman. Misalnya, setiap FI memiliki ‘hak prerogratif’ untuk memberikan hukuman *konsinyir*, yakni mencabut hak libur Taruna penerbang dengan jangka waktu yang tidak ditentukan. Siapapun itu FI yang memerintahkan demikian, maka kami perintahnya wajib di taati.

Permasalahan muncul saat pemegang keirarki kekuasaan atau wewenang tersebut menyelewengkan kekuasaan yang diberikan kepadanya. Disini jadi rancu batasan sejauh mana kewenangan itu diberikan. Selain itu kontrol yang sangat minim bagi para pemegang kekuasaan ini sering kali berakibat ‘kebablasan’ dalam penggunaan wewenangnya. Misalnya saja saya dan teman-teman pernah di berikan *konsinyir* selama 2 bulan berturut-turut. Artinya saya dan teman-teman tidak diperbolehkan libur pesiar bahkan untuk keluar kompleks asrama pun tidak diperbolehkan. Akhirnya karena kami tidak dibeti tahu sebelumnya mengenai pemberian hukuman yang amat lama ini, saya dan teman-teman hanya membawa persediaan uang saku yang hanya cukup untuk dua minggu saja. Apakah kemudian FI yang memberi hukuman itu berfikir sejauh itu?. Efeknya jelas membuat kami tidak nyaman dengan kondisi seperti itu. Batasan penggunaan wewenang itu yang saya pikir tidak terbatas sehingga naluri kemanusiaan sajalah yang mampu menilai apakah itu sudah masuk dalam kategori ‘berlebihan’ ataupun tidak.

Kemudian efek dari struktur heirarki kekuasaan tertutup seperti ini adalah sangat merugikan posisi yang berada di paling bawah yakni Taruna. Selain karena Taruna lah yang paling sering mendapatkan tekanan dan hukuman, juga tidak adanya komunikasi dua arah yang baik. Apa yang diperintahkan dari ‘atasan’ tidak boleh di kritik ataupun dipertanyakan oleh yang di bawahnya khususnya bagi Taruna. Padahal belum tentu perintah, instruksi, arahan yang di berikan oleh instruktur/ pembina Taruna/ staff/ FI itu adalah hal yang baik untuk dilakukan. Untuk kasus itu saya dan teman-teman Taruna lainnya pernah mengalaminya. Selesai apel malam kami semua Taruna yang hadir di apel malam dikumpulkan di lapangan olah raga. Disana kami mendapatkan hukuman *push-up* namun dengan mengepalkan tangan. Sebenarnya menurut informasi yang saya dan teman-teman penerbang ketahui, resiko melakukan *push-up* dengan mengepalkan jari tangan

dapat menyebabkan kebutaan pada mata. Di jari-jari tangan itu terdapat urat saraf yang terhubung langsung dengan indera penglihatan yakni mata. Sehingga amat beresiko memberikan hukuman seperti itu tanpa mengetahui efek buruknya tersebut.

Pembahasan untuk struktur heirarki ke-2 adalah dimana di dalam keTarunaan itu sendiri terdapat sktuktur heirarki yang begitu jelas di dalam praktek kesehariannya. Resimen Taruna dan Dewan Musyawarah Taruna (Demustar) adalah wakil dari Taruna yang dipilih dalam rangka pelaksanaan kegiatan keTarunaan sehari-hari. Resimen Taruna dan Demustar memiliki fungsi utama yakni mengatur kegiatan Taruna agar berjalan dengan baik. Keberadaan Resimen Taruna dan Demustar dapat terlihat jelas dalam berbagai kegiatan keTarunaan seperti kegiatan makan di ruang makan Taruna, kegiatan ospek, kegiatan kerohanian, kegiatan apel, kegiatan olah raga, kegiatan upacara bendera dan lain sebagainya. Resimen dan Demustar ini memiliki andil yang cukup dominant di kehidupan kami di Barak asrama. Di dalam lingkungan pendidikan keberadaanya tidak begitu menonjol, sebab sudah ada instruktur/FI yang mengawasi dan mantau kegiatan Taruna di pendidikan. Resimen Taruna dan Demustar ini ‘beraninya’ hanya kepada Taruna-Taruna baru atau Taruna junior saja. Dikarenakan Taruna junior jelas merukanan adik-adik kelasnya. Serta memang Taruna junior memerlukan panduan dalam melaksanakan setiap prosedur yang berlaku di asrama kampus STPI. Misalnya saja saat kegiatan makan di ruang makan. Keberadaan Resimen Taruna dan Demustar ini memberikan contoh dan ‘bimbingan’ pelaksanaan tata cara makan di ruang makan Taruna. Selain fungsi memberikan bimbingan dan arahan kepada Taruna-Taruna baru, Resimen Taruna dan Demustar juga memiliki kewenangan untuk memberikan hukuman kepada Taruna. Sebenarnya bukan hanya kepada Taruna junior saja, wewenang mereka pun mencakup Taruna Senior. Namun, sering kali mereka hanya ‘mengurusi’ junior-juniornya saja sedangkan sepertinya mereka tidak ‘berani’ menegur atau menghukum Taruna Senior yang melakukan kesalahan. Hal ini disebabkan karena jenjang tingkata para Resimen Taruna dan Demustar ini yang setara dengan Taruna Senior lainnya, bahkan juga tingkatannya lebih rendah dari Senior lain.

Oleh sebab itu fungsi kontrol dan pengawasan tidak begitu berjalan bagi Taruna-Taruna Senior lainnya.

IV.5 Kekerasan berkedok Penanaman Nilai Kedisiplinan

Kedisiplinan yang menjadi salah satu nilai utama yang ingin dicapai Sekolah Kedinasan STPI yang menerapkan ideologi semi-militer sebagai pedoman dalam proses penerapan kedisiplinan. Hal ini dikarenakan militer sarat dengan aturan, keterikatan, disiplin yang tinggi, loyalitas dan lain-lain yang akan dapat melahirkan seseorang yang memiliki norma kebersamaan, kepatuhan kepada atasan serta disiplin yang tinggi pula jika ditanamkan dengan metode pendidikan yang mengacu pada ideologi militer. (Seskoed, 1993,h.25)

Anggapan “Senior” sebagai alasan untuk dapat memberikan hukuman atau membenarkan terjadinya kekerasan kepada juniornya, merupakan sebagian pemicu dari terjadinya kekerasan fisik di institusi pendidikan milik negara ini. Mereka merasa memiliki ‘power’ atas para juniornya ketika terjadi hubungan antara kelompok Senior dan junior di berbagai kegiatan baik kegiatan akademik maupun non akademik. Terlebih, bila mereka diberi kewenangan oleh pihak Akademisi kampus untuk melakukan “pembinaan” atau “penerapan kedisiplinan”, seperti pada saat Orientasi Siswa, proses masuk ke berbagai ekstrakurikuler dan sebagainya. Pengawasan yang dirasakan kurang dari pihak Akademi menambah ‘peluang’ terjadinya kekerasan fisik yang dilakukan oleh Senior terhadap juniornya.

Mengacu dari penjelasan diatas, institusi pendidikan yang merupakan agen sosialisasi yang sangat penting dalam menanamkan nilai-nilai yang ada di masyarakat pada anak didiknya, kini perlu diperhatikan lagi oleh pihak akademisi. Terlebih, pihak-pihak yang melakukan kekerasan fisik sebagai dalih untuk ‘pendidikan nilai kedisiplinan dan mental’ merupakan orang-orang yang berada di luar akademisi yakni para Seniorsnya. Hal ini dikarenakan perilaku kekerasan ini telah menjadi suatu “tradisi” turun temurun yang selama ini menjadi alasan

pelaku untuk melakukan tindakan kekerasan ini, sehingga hal ini tidak lagi mendukung tercapainya lulusan terbaik baik dari segi akademis maupun kepribadiannya.

Selain dampak nyata dari implikasi diterapkannya system semi-militer ini, dampak ‘terselubung’ juga muncul sebagai akibat dari penerapan *total institution*. Tindakan kekerasan yang identik dalam penerapan pendidikan kemiliteran menjadi kekerasan sebagai ‘budaya’ sekolah (*culture school*) atau tradisi yang turun temurun ada dan dianggap wajar sehingga tidak lagi dianggap sebagai perbuatan yang anarkis dan salah. (Attamami, 2007, para. 10). Tidak hanya budaya kekerasan yang menjadi tradisi, Senioritas atau kepatuhan pada Senior maupun atasannya melahirkan budaya feodalisme yang mengakar dan terus ada selama ideology militer ini dijadikan pedoman dalam penerapan kedisiplinan.

Kontrol dari pihak akademik dalam penerapan kedisiplinan dengan menerapkan ideology militer menjadi tradisi dan Senioritas yang terjadi di STPI. Hal ini dikarenakan pelimpahan wewenang yang diberikan pihak akademik kepada para siswa (Senior), dalam menerapkan kedisiplinan menjadi salah satu penyebab utama budaya feodalisme dan Senioritas ini terjadi. Para Senior memiliki otoritas dari perguruan tinggi untuk memberlakukan peraturan-peraturan kepada para siswa lain terlebih pada para juniornya. Aturan yang ketat dan adanya sanksi fisik yang dilegitimasi dari pihak akademik namun kontrol pelaksanaannya ada di tangan Senior, menjadikan para junior tidak bisa bertindak untuk melakukan perlawanan ataupun membela diri. Kelulusan dan menjadi pilot di maskapai komersil menjadi pertimbangan mereka untuk menaati peraturan-peraturan Senior dan pembina instrukturnya.

IV.6 Kebanggaan Identitas kolektif yang Eksklusif dan Semu

Kebanggaan Identitas kolektif bagi course penerbang Curug, bagi saya adalah sebuah ke-eksklusifan dan hanya bersifat ‘semu’. Mengapa saya katakana demikian, selama saya menjadi Taruna penerbang STPI Curug, saya dan teman-teman satu *course* di bentuk agar eksklusif. Sebagai penerbang tentu menjadi

sebuah kebanggaan tersendiri. Dengan penanaman doktrin yang terus menerus oleh pejabat, pembina, instruktur, Senior-Senior dan juga yang lainnya. Membuat jurusan penerbang seakan menjadi ‘nomor satu’ di STPI ini.

Taruna penerbang selalu diidentikan dengan Taruna-Taruna yang memiliki daya tahan fisiknya yang kuat, otaknya yang cerdas, mentalnya yang kuat dan sebagainya. Sehingga para pembina Taruna dan instruktur memperlakukan kami seperti anak emas di kampus ini. Dimana memiliki beberapa *previlage* dan juga harapan yang lebih dibanding dengan Taruna jurusan lain. *Previlage-previlage* itu antara lain citra atau nama baik yang selalu di ‘elu-elu’ kan mereka terhadap Taruna jurusan penerbang, pemberian izin khusus bagi seperti izin sakit di instalasi bagi Taruna penerbang, kesempatan lebih untuk menjadi komandan jaga pada saat Taruna jaga, dan lain sebagainya. Di sisi lain pejabat, instruktur dan juga pembina berharap agar kami bisa menunjukkan kualitas kami sebagai Taruna yang berkualitas. Seperti misalnya jika kami berbaris tidak rapih, maka kami akan di beri hukuman lebih keras di banding jika yang melakukan kesalahan itu jurusan lain. Dalam setiap kalimat briefing pun, mereka (pejabat, instruktur, Pembina, Senior) selalu berharap kami harus menjadi Taruna yang terbaik di STPI. Kami harus mampu memberi contoh bagi Taruna-Taruna jurusan lainnya agar kebanggaan pada jurusan penerbang bukan hanya sekedar *lip service* belaka. Hal ini tentu membuat saya saat mengenakan seragam kebanggaan kami yakni ‘overall’ berwarna orange itu sedikit bisa bersombong saat berada di barisan apel bersama seragam-seragam jurusan lain.

Sebenarnya kebanggaan identitas kolektif itu lebih cenderung merupakan sesuatu yang bersifat *given* atau di berikan oleh ‘pihak luar’ terhadap Taruna jurusan penerbang. Berbeda jika itu merupakan sebuah kebanggaan yang merupakan hasil dari prestasi yang kami buat atau sesuatu yang sifatnya *accievement*. Padahal dari awal masuk kami selalu di ingatkan berbagai pihak bahwa profesi di dunia penerbangan itu memiliki andil yang sama. Tidak ada yang paling penting dan yang tidak penting. Semuanya merupakan suatu kesatuan yang secara holistik berperan serta dalam rangka mensukseskan pelayanan penerbangan bagi masyarakat. Namun, jika dari awal saja penerbang selalu di

‘anak emas’ kan dan di bangga-banggakan di dalam institusi pendidikan STPI ini maka menurut saya akan berakibat tidak baik nantinya saat mereka terjun dan berkarir menjadi professional di bidangnya masing-masing.

Kebanggaan semu yang sering kali di ‘elu-elu’ kan oleh staff pengajar atau FI adalah bahwa penerbang curug adalah penerbang terbaik di Indonesia. Selama saya masih menjadi Taruna penerbang disana. Sebenarnya saya dan mungkin juga teman-teman saya tergelitik dengan di beri predikatnya penerbang curug sebagai penerbang terbaik. Bagi saya indikator apa yang di liat para FI dan masyarakat dapat mengatakan demikian? Sebab selama pengalaman saya menjadi Taruna penerbang di STPI itu justru dengan pembentukan identitas penerbang curug yang eksklusif tersebut oleh berbagai pihak membuat bukan hanya Taruna penerbangnya saja yang sombong. Akan tetapi juga kesombongan itu menjangkiti staff pengajar dan juga FI. Mereka akhirnya merasa sistem pendidikan yang selama ini mereka berikan kepada Taruna adalah yang terbaik. Padahal mungkin saja di luar sana *flying school* swasta telah mengimplementasikan sistem pendidikan yang jauh lebih baik daripada STPI Curug. Sehingga bisa saja Taruna atau kadet-kadet penerbang di sekolah penerbangan swasta lebih berwawasan luas dan memiliki skill terbang yang lebih baik daripada Taruna penerbang Curug.

Perasaan bangga menjadi Taruna penerbang Curug seakan hanya terlihat ‘di permukaan’ atau ‘di kulit’ nya saja. Kebanggaan itu hanyalah karena sejarah panjang STPI sebagai pelopor sekolah penerbangan di Indonesia. Kebanggaan karena alumni-alumni Curug yang saat ini telah menguasai profesi pilot di Indonesia dan di maca negara. Sedangkan yang saya alami justru mempertanyakan esensi dari ‘kebanggaan semu’ itu. Sebab di satu sisi kebanggaan sebagai Taruna penerbang Curug terus di ‘gambar gemborkan’ namun di sisi lainnya saya merasa ‘dibodohi’ telah masuk di dalam sistem pendidikan curug yang sarat dengan kekerasan fisik. Kekecewaan demi kekecewaan saya saat menjalani setiap proses pendidikan di institusi ini semakin memperkeruh arti kebanggaan yang hanya melekat di kulitnya saja. Padahal banyak sekali hal yang membuat saya ‘gemas’ dengan sistem pendidikan model kolonialisme seperti ini. Dimana kekuatan fisik lah yang menjadi modal utama selama menjalani

pendidikan ala semi militer ini. Saya dan teman-teman malah sering berfikir sepertinya kami di didik bukan sebagai kadet pilot tapi lebih tepatnya di didik menjadi tentara yang siap untuk perang.

Hal ini tentunya menjadi insiden buruk bila penanaman rasa eksklusifitas semu yang berlebihan jika tetap terus berlanjut di dalam lingkungan kampus STPI Curug. Belum lagi jika dilihat dari hasil prestasi non-akademik seperti prestasi olah raga. Saat disana beberapa kejuaraan atau kompetisi antar jurusan sering dilakukan, dan hasilnya jurusan penerbang jarang memenangkan kejuaraan tersebut. Justru jurusan lain seperti jurusan teknik pesawat udara dan pengatur lalu lintas udara yang menjadi juaranya.

BAB V PENUTUP

Kesimpulan

Dalam skripsi ini telah dipaparkan berbagai hal terkait dengan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI-Curug). Diawali dengan gambaran mengenai Sekolah Kedinasan ini, mulai dari lokasi, sejarah berdirinya, visi dan misi, fasilitas pendukung, dan sebagainya. Kemudian telah dipaparkan pula mengenai proses awal masuknya saya ke dalam STPI ini, mulai dari Tes Masuk, Masa Orientasi hingga kegiatan saya di dalam lingkungan Barak asrama dan juga di lingkungan Pendidikan sebagai Taruna Penerbang 63 Bravo.

Seperti yang telah saya paparkan di awal, tujuan dari dilakukannya penelitian saya ini adalah untuk mengetahui Pembentukan Budaya Taruna Penerbang STPI Curug. Pembentukan Budaya yang terjadi di sini yakni di dalam sebuah *total institution* yang bernama STPI. Menurut hasil dari penelitian yang saya lakukan dan tentunya mengacu kepada konsep Goffman mengenai *total institution* (1961), STPI memiliki berbagai karakteristik mirip dengan yang dikemukakan Goffman seperti karakteristik pertama, pengisolasian atau pengasingan terhadap peserta didik/Taruna. Pengisolasian secara fisik itu terjadi dimana saya dan teman-teman berada di dalam lingkungan Barak Asrama STPI selama 24 jam penuh dan 6-7 hari selama satu minggunya. Selain itu, pengasingan secara sosial terjadi di sini yakni mengenai akses informasi dan sosial dengan dunia luar yang sangat dibatasi. Kami tidak diperbolehkan membawa telepon selular, alat elektronik maupun laptop pada saat kami menjadi Taruna Junior. Praktis kami hanya berinteraksi dan bersosial setiap harinya dengan orang-orang yang sama, yakni sesama Taruna, Senior Pembina, Instruktur dan orang-orang di sekitar kampus STPI. Selanjutnya, kami hanya diperbolehkan melaksanakan libur pesiar satu hari di akhir minggunya, namun itupun tidak selalu rutin tiap minggunya kami dapatkan, jika kami di hukum *konsinyir*, maka kamipun terpaksa berada di Barak Asrama terus hingga waktu yang tidak di tentukan.

Kedua, terjadinya proses *desosialisasi*, dimana seseorang mengalami pencabutan identitas diri yang lama. Bentuk daripada *desosialisasi* ini adalah dimana saya dan teman-teman di cabut hak-hak, atribut, dan identitas saya sebelumnya yang mana saya adalah mahasiswa Antropologi FISIP UI tingkat akhir. *Desosialisasi* ini dapat terlihat dari misalnya saya yang tidak boleh berambut panjang seperti dulu lagi, yakni memiliki panjang rambut lebih dari 1 cm, kemudian tidak diperbolehkannya lagi saya dan teman-teman menggunakan alat elektronik, baju selain baju resmi Taruna STPI, tidak boleh berperilaku seperti mahasiswa yang bisa mengenakan pakaian sesuka hati seperti dulu. Selanjutnya tidak boleh lagi saya dan teman-teman berinteraksi dengan Pembina Taruna, Instruktur dan Senior semaunya sendiri. Ada tata cara pemanggilan yang di terapkan sebagai Taruna di STPI.

Ketiga, terjadinya proses *resosialisasi*, seseorang diberi suatu identitas diri yang baru. Pemberian identitas baru ini seperti, rambut saya dan teman-teman yang digundulin seperti halnya tentara, penggunaan atribut Taruna STPI seperti: Seragam PDH (Pakaian Dinas Harian), sepatu pantofel, tas pendidikan khusus, seragam *Overall* untuk praktik terbang dan sebagainya. Identitas itu dibentuk dan melekat di dalam setiap Taruna, bahwa sejak masuk menjadi Taruna, harus menunjukkan identitasnya sebagai ‘Taruna’, bukan mahasiswa, pelajar, dan sebagainya. Kami semua dianggap sama dan tidak berbeda satu dengan yang lainnya sesama satu angkatan Taruna Penerbang 63 Bravo. Tidak peduli saya lebih tua secara umur dari Senior di atas saya beberapa tahun, yang pasti saya adalah Taruna Penerbang 63 yang dianggap adik asuh dan Junior dari mereka, taruna Penerbang 61 dan 62. Saya di mata mereka adalah sama dengan teman-teman saya yang masih baru lulusan SMA dan berumur belasan tahun. Mereka tidak melihat saya lagi sebagai identitas awal saya, karena saya telah menyanggah identitas baru yakni Taruna Penerbang 63 Bravo.

Keempat, penerapan norma-norma serta aturan-aturan yang ketat oleh para ‘pejabat asrama’ selama 24 jam dalam sehari, seperti dikemukakan oleh Goffman yakni, institusi total sebagai pengaturan sosial yang mengatur menurut satu rencana rasional dan di bawah satu atap, semua bidang kehidupan seperti bekerja,

bermain, makan dan tidur. (Goffman, 1961: 37-43). Aturan-aturan yang ketat ini terjadi bagi Taruna Junior, sedangkan Taruna Senior sudah dapat ‘kelonggaran-kelonggaran dalam penerapan aturan tersebut.

Kelima, adanya level hirarki yang mempunyai batasan dan otoritas yang tegas, tidak ada kata ‘tidak’ bagi mereka yang berada pada level hirarki yang lebih rendah. Semua ucapan yang keluar dari mulut seorang yang hirarkinya lebih tinggi adalah “perintah” dan tidak boleh dibantah, sama halnya dengan kehidupan atau hubungan antara siswa/Taruna Senior dan Junior di tempat saya yakni STPI. Dengan kondisi kehidupan di ‘asrama 24 jam’ yang seperti itu maka posisi pejabat asrama dan siswa/Taruna Senior menjadi semakin penting dalam kehidupan para siswa/Taruna selama menempuh pendidikan. Dengan kondisi yang demikian, penyelewengan kekuasaan oleh Taruna Senior semakin besar, apalagi biasanya keamanan “individual” memang relatif minim (resiko/bahaya menjadi sasaran sesama taruna memang kurang mendapat perhatian). Hal ini, tanpa disengaja akan menciptakan “kebrutalan” atau struktur pembrutalan

Keenam, penerapan Institusi Total ini membentuk apa yang dinamakan dengan Identitas Kolektif yang Eksklusif. Saya selama di STPI dibentuk akan memiliki nilai-nilai bersama yang begitu kritis terhadap penciptaan rasa solidaritas di antara kamu, ditanamkan karakter tertentu, Identitas Kolektif dan Eksklusif (menjadi warga “pilihan” atau “berbeda” dengan warga masyarakat lainnya). Apalagi bagi jurusan saya, Taruna Penerbang, hal itu sangat kuat ditanamkan kepada kami, bahwasanya Taruna Penerbang adalah yang terbaik diantara Taruna jurusan lain. Profesi kami pun seringkali di bangga-banggakan karena merupakan profesi yang penting dan juga berisiko tinggi diantara profesi lainnya.

Perlu ditegaskan di sini adalah bahwa melihat hasil dari penelitian saya ini menunjukkan bahwa Budaya bukan hanya sebuah hasil ‘produk’ yang diharapkan oleh pemimpin dari Instusi Total semata ini yakni Pimpinan STPI, namun budaya yang dihasilkan itu memunculkan hasil-hasil *output* yang lain, yang bentuknya dapat berupa hal-hal yang diharapkan (*expected*) sebelumnya oleh si pembuat/pemimpin sistem dan aturan di STPI, ataupun hal-hal yang tidak

diharapkan/diduga (*unexpected*), yang dapat terjadi akibat dari diterapkannya pola-pola pengajaran di Institusi Total ini. Misalnya saja, dengan penerapan aturan-aturan dan norma-norma yang ketat dalam setiap kegiatan Taruna sehari-hari. Tidak semua Taruna dapat mentaatinya dengan baik, bahkan dari pengalaman saya, ternyata justru banyak Taruna yang merasa tertekan dan melakukan ‘pemberontakan’ sebagai bentuk penolakan atas penerapan aturan-aturan yang bersifat ketat. Sebagai contoh adalah pada kasus saya pribadi, yakni saat insiden lompat pagar. Saya secara jelas menunjukkan ‘penolakan’ atas aturan memasuki gerbang asrama dengan melompat pintu belakang asrama, yang memang di dalam aturan dilarang sebagai pintu masuk Taruna selepas libur pesiar. Berikutnya, saya pun ‘menolak’ untuk menerima konsekuensi hukuman atas kesalahan-kesalahan saya tersebut yang mengakibatkan salah seorang Pembina Taruna mengalami patah kaki. Aturan yang tegas dan ketat dalam proses pemberian hukuman terhadap saya itu, menyebabkan saya tidak berani untuk menanggung konsekuensi hukuman dan memilih untuk tidak meneruskan masa pendidikan saya di STPI Curug.

Untuk itu, saya menyimpulkan bahwa penerapan dari *total institution* dapat berjalan dan diterima secara efektif oleh peserta didik/Taruna, dengan syarat: Taruna tersebut pada saat masuk masih berusia muda, yakni *fresh graduate* dari Sekolah Menengah Atas (SMA) atau sederajat. Mengapa demikian, karena rata-rata pada usia mereka tersebut, mereka masih ‘polos’ dan sedang mencari jati diri, dan juga pola pemikiran mereka pun masih mudah untuk dibentuk di Sekolah yang menerapkan pola *total institution* seperti ini. Para Pimpinan, Pembina Taruna maupun struktur STPI tentu dapat dengan lebih mudah mentransfer nilai-nilai, norma-norma serta aturan-aturan yang berkarakter ‘semi-militer’ tersebut terhadap teman-teman saya yang masih berusia muda, dibanding dengan mendidik saya atau teman saya yang berlatar belakang seorang mahasiswa tingkat akhir. Pada usia-usia seperti saya, pola pemikiran dan karakter saya sudah mulai terbentuk, dengan nilai-nilai yang dipelajari dari bangku kuliah, yakni seperti nilai-nilai kritis, demokratis, keterbukaan, modernitas. Sehingga pada akhirnya t

setelah masuk STPI nilai-nilai baru yang berbentuk *total institution* seperti itu akan cenderung ‘ditolak’ di dalam diri saya.

Kemudian tidak kalah pentingnya lagi, karena data yang saya gunakan ini sangat personal dan bersifat *confident* atau rahasia, sehingga tidak dengan mudah orang luar atau peneliti sekalipun mengetahui betul apa yang benar-benar terjadi di dalam STPI Curug ini. Satu-satunya cara untuk ‘membongkar’ permasalahan yang terjadi di dalam institusi total seperti ini adalah dengan cara terjun langsung sebagai pelaku, yakni sebagai Taruna Penerbang STPI. Menurut saya, otoetnografi pada penelitian ini menjadi pilihan yang paling tepat sebagai pendekatan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini. Menurut Ellis & Bochner (2000:739), Otoetnografi adalah jenis/pendekatan penulisan dan penelitian seperti autobiografi, yang penulisnya memang harus orang yang mengalaminya sendiri, selain itu juga harus memiliki kemampuan metodologi tertentu. Kemungkinan bagi seseorang untuk menulis sebuah otoetnografi jelas tidak terbuka untuk semua orang. Paling tidak orang tersebut harus merupakan orang yang mengalami berbagai hal yang dipandang perlu untuk diceritakan pada orang lain. Orang tersebut juga harus mempunyai kemampuan menulis dengan baik, mengamati atau *me-recall* kembali memori masa lampau dan mengkategorikannya dalam satuan makna baru.

Terakhir saya ingin menyampaikan bahwa harapan (*expectation*) dari para pimpinan yang menerapkan sekolahnya dengan pola *total institution*, harus pula melihat segi-segi lainnya yang terjadi di dalam penyelenggaraan pendidikan dan kehidupan di Barak Asrama Taruna seperti ini. Seperti misalnya melihat pola-pola interaksi yang terjadi antara hirarki Taruna Junior, Taruna Senior, Pembina, Instruktur dan sebagainya. Kemudian bagaimana dengan pengawasan atau kontrol terhadap ‘penyelewengan kekuasaan’ yang sering kali terjadi di Asrama STPI. Saya fikir mereka (pemimpin/pejabat STPI) mengetahui hal-hal yang tak di harapkan (*unexpected*) tersebut, namun mereka seakan menutup mata dan ‘pura-pura’ tidak mengetahuinya. Saya hanya memikirkan nasib dan kondisi generasi penerus setelah saya nanti, yang benar-benar ingin mengejar cita-cita dan menuntut ilmu sebagai pilot. Mereka nantinya akan merasa ‘terjebak’ di dalam

sistem atau pola *total institution* yang menurut saya sudah tidak relevan lagi untuk diterapkan di zaman modern seperti ini. Tidak tertutup kemungkinan jika nasib mereka akan sama seperti saya dan tidak bisa meneruskan cita-citanya menjadi pilot hanya karena ‘terkungkung’ oleh sistem pendidikan yang feodal.

DAFTAR PUSTAKA

- Buzard, James
2003 'On Auto-ethnographic Authority', dalam *The Yale Journal of Criticism*; Spring 2003; 16, 1; page.61-91.
- Clifford, James
1988 *The predicament of culture. Twentieth-century ethnography, Literature and art*. Cambridge: Harvard University Press.
- Davidson, Larry; Rakfeldt, Jaak; Strauss, John (editors)
2010 *The Roots of the Recovery Movement in Psychiatry*: John Wiley and Sons.
- Deleuze, G
1988 *Foucault*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Ellis, Carolyn & A.P,Bochner
2000 *Autoethnography, personal narrative, reflexivity; researcher as subject,* dalam *Handbook of qualitative researcher. 2nd ed.* (N.K Denzim & Y.SLincoln,eds.). Thousand Oaks:Sage Publ.
- 2002 *Ethnographically speaking: Autoethnography, literature, and aesthetics*. Walnut Creek, CA: Alta Mira Press.
- 2001
- Ellis, Carolyn
2004 *The Ethnographic I: A Methodological Novel about Autoethnography*. Walnut Creek, CA: Altra Mira Press.
- Frank, Jacquelyn
2002 *The paradox of aging in place in assisted living*. Greenwood Publishing Group.
- Forum Pengkajian Seskoad Bandung.
1993 *Tantangan pembangunan (dinamika pemikiran seskoad 1992-1993)*. Jakarta: PT.Gramedia.
- Goffman, Erving
1961 *Asylums: Essays on the Social Institution of Mental Patients and Other Inmates*. New York: Penguin Books.
- 1984 *The Presentation of Self in Everyday Life*. New York: Penguin Books.
- Goffman, Erving, Charles, Ann
1997 *The Goffman Reader*. Wiley-Blackwell

- Manning, Peter K
 2008 *Goffman on Organizations*, dalam *Organization Studies*; No. 29; hal. 677.
- Osmond, H.
 1971 *Goffmans Model of Mental Illness* . *British Journal of Psychiatry* 119, 419-424.
- Rudito, Bambang
 2008 *Social Mapping: Metode Pemetaan Sosial*. Bandung: Rekayasa Sains.
- Siti, Lilis M
 2008 Penerapan Ideologi Militer di Perguruan Tinggi Kedinasan (Studi Kasus: Akademi X, Tangerang).Depok. Skripsi Tidak di Terbitkan. Program Studi Sosiologi FISIP UI.
- Spradley, James P.
 1972 *Culture and Cognition: Rules, Maps, and Plans*. San Francisco: Chandler Publishing Company.
- 1975 *Anthropology: The Cultural Perspectie*. New York: John Wiley&Sons, Inc.
- Suparlan, Parsudi
 1981 *Ilmu Sosial Dasar*. Jakarta: Konsorsium antar bidang, Depdikbud.
- 1994 *Metode Penelitian Kualitatif*. Depok: Program Kajian Wilayah Amerika Universitas Indonesia.
- 1997 “Paradgma Naturalistik dalam Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kualitatif dan Penggunaanya”. *Jurnal Antropologi Indonesia* No. 53 Tahun XXI Juli-September. Depok: Departemen Antropologi FISIP UI. Halaman 102-105.
- Koentjaraningrat
 1971 *Manusia dan Kebudayaan di Indonesia*. Jakarta: Penerbit Djambatan.
- 1980 *Sejarah Teori Antropologi*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Saifuddin, Achmad Fedyani
 2001 “Kebijakan Otonomi Daerah: Otonomi Pendidikan dalam Perspektif Sosial Budaya”. *Jurnal Antropologi Indonesia* no. 26 (65) XXVI. Depok: Departemen Antropologi FISIP UI. Hal 1-9.
- Weinstein R.
 1982 *Goffman's Asylums and the Social Situation of Mental Patients*. New York: Orthomolecular Publ.