

Hubungan Antara Stres Kerja Dengan Kemampuan Pengambilan Keputusan Pada Pilot TNI Angkatan Laut Ditinjau dari Jam Terbang

Albert Kencana Tarigan^{1*}, Darwin Tambunan²

¹2Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut atau (Seskoal)

ARTICLE INFO

Article history:

Received April 06, 2024

Revised April 12, 2024

Accepted April 15 2024

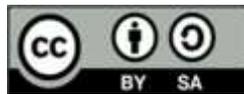
Available online April 21, 2024

Kata Kunci:

Pengambilan Keputusan, Stres kerja, Jam terbang

Keywords:

Decision Making, Job stress, flying hours



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license. Copyright © 2024 by Author. Published by Yayasan Daarul Huda

ABSTRAK

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah (1) untuk mengetahui hubungan antara stres kerja dengan kemampuan mengambil keputusan pada Pilot TNI Angkatan Laut ditinjau dari jam terbang (2) mengetahui ada perbedaan stres kerja ditinjau dari jam terbang pada Pilot TNI Angkatan Laut dan (3) untuk mengetahui ada perbedaan pengambilan keputusan ditinjau dari jam terbang pada Pilot TNI Angkatan Laut. Sampel dalam penelitian ini dengan menggunakan seluruh populasi (*total sampling*) yaitu sebanyak 100 orang. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan metode penyebaran kuesioner. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah stress kerja sebagai variabel independen (X1) dan pengambilan keputusan sebagai variabel dependen (Y) serta jam terbang sebagai variabel independen (X2). Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan *software program SPSS 17.0 for windows*. Hasil dalam penelitian ini menunjukkan bahwa: (1) variabel antara stress kerja dengan variabel pengambilan keputusan berhubungan negatif secara signifikan; (2) variabel stress kerja tidak mempunyai perbedaan yang signifikan terhadap jam terbang; (3) variabel pengambilan keputusan tidak mempunyai yang perbedaan signifikan terhadap jam terbang.

ABSTRACT

The objectives of this study were (1) to determine the relationship of job stress with the ability to take a decision on the Pilot Indonesian Navy in terms of flight hours (2) to know there are differences in job stress in terms of flying hours on pilots Indonesian Navy and (3) to determine No differences in decision-making in terms of flight hours on a Indonesian Navy Pilot. The sample in this study using the entire population (total sampling) as many as 100 people. The data collection is done by using questionnaires. Variables used in this research is the stress of work as an independent variable (X1) and decision-making as the dependent variable (Y) and flying hours as an independent variable (X2). Data analysis techniques used in this research is to use a software program SPSS 17.0 for Windows. The results in this study show that: (1) variable job stress and decision-making variables negative significantly, (2) work stress variables not have difference to the flight hours, (3) decision-making variables that not have a difference to the flight hours.

PENDAHULUAN

Pilot atau penerbang mempunyai banyak tuntutan untuk memenuhi tanggungjawabnya. Timm menerangkan dalam artikelnya, untuk menjadi seorang pilot harus memiliki *perception skills*, *logic skills*, dan *communication skills*. Pilot selalu dituntut untuk selalu disiplin, bermental kuat, memiliki *endurance* jangka panjang, dan memiliki motivasi tinggi untuk terbang (Craig, 1992; Foo, 2012). Artinya sebagai seseorang pilot haruslah memiliki ketahanan fisik yang baik dan prima tentunya menyangkut kemampuan psikomotorik, kognitif dan daya konsentrasi yang tinggi. Pilot yang baik adalah pilot yang berusaha untuk terbang sesuai dengan prosedur, baik prosedur yang sudah dibuat oleh organisasi penerbangan atau regulator, maupun prosedur yang dibuat oleh maskapai tempatnya bekerja (Rosadi & Mawardi, 2008). Craig (1992) menambahkan agar seseorang pilot disebut baik harus memiliki kemampuan yang disebut *airmanship*.

Kemampuan seorang pilot dalam menggabungkan pengetahuan, kemampuan dan pengalamannya yang menyebabkan dirinya dapat selalu membuat keputusan yang baik dalam segala situasi disebut *airmanship*. Seorang pilot yang memiliki sifat *airmanship* dapat diandalkan dalam menghadapi berbagai situasi, memiliki kemampuan pengambilan keputusan yang baik, memiliki landasan pengetahuan yang kuat dalam mengambil keputusan, dan mampu mengumpulkan berbagai informasi sebelum mengambil keputusan, sehingga dipercaya dapat menjaga keselamatan dirinya sendiri, pesawat terbang, beserta awak dan para penumpang (Craig, 1992).

*Corresponding author

Dalam menerbangkan sebuah misi penerbangannya, terdapat dua atau tiga orang pilot yang bertugas di dalamnya untuk mengoperasikan pesawat tersebut, yaitu seorang kapten yang memimpin misi penerbangan dan dibantu oleh seorang Ko-pilot, lalu kru mesin lain yang terkadang ikut dalam misi penerbangan tersebut. Kapten adalah suatu jabatan yang dimiliki oleh seorang pilot yang telah memenuhi kriteria-kriteria tertentu yang telah ditentukan oleh negara dan perusahaan yang bersangkutan. Seorang kapten dalam suatu misi penerbangan biasanya memiliki fungsi sebagai seorang *pilot in command* sebagai orang yang memiliki otoritas utama dalam sebuah misi penerbangan baik menyangkut pengoperasian pesawat bahkan keselamatan pesawat (*Speciale & Venhuizen, 2007*).

Federal Aviation Administration (2009) menyebutkan ko-pilot merupakan pilot kedua dari sebuah misi penerbangan yang bekerja dalam satu tim dengan pilot beserta kru mesin lainnya selama penerbangan berlangsung. Seorang Ko-pilot dengan kata lain memiliki fungsi dibawah komando pilot dalam sebuah misi penerbangan. Belakangan ini integritas para pilot sedang terganggu dengan disebabkan banyaknya kasus kecelakaan yang menimpa pesawat udara khususnya dipenerbangan militer, baik kecelakaan kecil (*incident*), maupun kecelakaan besar (*accident*) yang telah terjadi. Kecelakaan pesawat terbang merupakan sebuah fenomena yang cukup mengkhawatirkan. Jumlah kasus kecelakaan pesawat terbang kian meningkat dari tahun ke tahun.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam catatan datanya yang terbaru menunjukkan bahwa dari tahun 2006 hingga 2016 telah terjadi 40 kecelakaan pesawat dan memakan korban sebanyak 197 jiwa, yang meliputi 165 korban tewas dan 22 mengalami luka-luka atau cedera. Menurut data investigasi KNKT selama ini, penyebab terbesar kecelakaan tersebut adalah akibat kesalahan manusia atau *human error* (60,71%), disusul dengan masalah teknis (32,86%) dan lingkungan (6,43%). Hal ini juga didukung oleh *Helmreich* dan *Foushee* (dalam *Krivosos, 2007*) yang mencatat dalam penelitiannya bahwa *human error* merupakan penyumbang kecelakaan pesawat terbesar yaitu sebanyak 70%.

Craig (1992) menegaskan bahwa pilot sebagai operator pesawatlah penyumbang *human error* terbesar dalam kecelakaan yang telah terjadi selama ini. Istilah yang terkait dengan *human error* dan banyak digunakan dalam dunia aviasi yaitu *pilot error*. *Federal Aviation Administration* (2006) *pilot error* merupakan bentuk sebutan dari kesalahan yang dilakukan oleh pilot pada pesawat, yang secara formal didefinisikan sebagai suatu tindakan sengaja maupun tidak sengaja yang mengarah kepenyimpangan dari maksud dan tujuan. Penggunaan istilah ini ditujukan pada kesalahan yang dilakukan pilot pada saat mengoperasikan pesawat, tidak saja saat di udara tetapi juga ketika di darat. *Craig* (1992) menambahkan *pilot error* sebagai hasil dari pengambilan keputusan seorang pilot dalam mengambil risiko yang jauh lebih besar daripada kemampuan menangani yang dimiliki.

Siagian (2002) mendefinisikan pengambilan keputusan adalah suatu pendekatan sistematis terhadap suatu masalah, pengumpulan fakta dan data, penelitian yang matang atas alternatif dan tindakan. Pengambilan keputusan merupakan salah satu bentuk perbuatan berpikir dan hasil dari suatu perbuatan itu disebut keputusan. Menurut *Suharnan*, pengambilan keputusan adalah proses memilih atau menentukan berbagai kemungkinan diantara situasi-situasi yang tidak pasti. Berdasarkan beberapa definisi diatas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pengambilan keputusan merupakan suatu proses pemikiran dari pemilihan alternatif yang akan dihasilkan mengenai prediksi kedepan.

Pengambilan keputusan tidak efektif terdiri dari kurang mampu mendeteksi dan membedakan masalah, bereaksi berlebihan atas masalah yang muncul, tidak dapat menentukan apa yang diinginkan, terpaku pada proses dalam identifikasi solusi, tidak dapat menentukan jalan keluar apa yang dipilih dalam situasi tersebut, dan tidak dapat melakukan evaluasi atas pengambilan keputusan tersebut, sedangkan pengambilan keputusan efektif adalah kebalikan dari diatas.

Pengambilan keputusan seorang pilot sangat dibutuhkan dalam penerbangan, sesuai yang diutarakan oleh *Moore*, seorang pilot dituntut dapat membuat sebuah keputusan yang cepat dan tepat untuk menghindari terjadinya error atau kecelakaan tersebut. Ketika menghadapi situasi kritis, pilot dituntut untuk menggunakan kemampuan manajerial, komunikasi, dan penilaian yang baik sebelum membuat sebuah keputusan (*Foo, 2012*).

Pengambilan keputusan dapat diandalkan dalam menghadapi situasi kritis, khususnya pengambilan keputusan dalam menyelamatkan pesawat. Pilot menggunakan pengalaman-pengalaman masa lampau mereka sebagai titik referensi utama dalam mengambil sebuah keputusan akhir untuk menyelamatkan pesawat dari situasi kritis yang dialami. Faktor internal dan eksternal turut mempengaruhi pengambilan keputusan. Faktor internal dapat meliputi motivasi dan kepercayaan diri sang pilot diantaranya yakin terhadap keputusan yang akan diambil adalah keputusan yang paling baik, memiliki dorongan untuk segera menyelamatkan pesawat beserta para penumpang. Faktor eksternal

dapat meliputi situasi dan kondisi lingkungan sosial pada saat itu, diantaranya terdapat dukungan positif dari ko-pilot dan awak pesawat (Wahyu dan Subandi, 2013).

Seorang pilot dapat menimbang suatu risiko terutama dari tingkat pengalaman, pengetahuan, dan keahlian yang dimilikinya. Kecelakaan pesawat biasanya terjadi bila seorang pilot gagal membandingkan pengalaman, pengetahuan dan keahliannya dengan keadaan berisiko yang dihadapinya. Keadaan berisiko yang dimaksud dapat bersumber dari cuaca, keadaan pesawat, maupun pilot itu sendiri. Pilot *error* sendiri disebabkan oleh beberapa hal seperti kelelahan, sakit, mengkonsumsi alkohol, komunikasi yang tidak efektif dan stres, baik stres akibat pekerjaan maupun stres akibat masalah lainnya (Foo, 2012).

Craig (1992) menegaskan bahwa stres dianggap sebagai *silent killer* bagi pilot, pesawat udara, dan penumpang yang dibawanya. Stres pada tahap yang berlebihan atau akumulasi dari berbagai stres dianggap sebagai penyebab pilot error yang paling besar, hal ini disebabkan apabila tekanan stres yang dialami seorang pilot berada di atas kemampuan sang pilot untuk menghadapinya. Kondisi stres pada pilot dapat menimbulkan rasa panik, takut, dan hilangnya rasa percaya diri mengakibatkan suatu pekerjaan yang sebelumnya dapat ditangani menjadi sulit ditangani atau bahkan tidak dapat ditangani sama sekali. Hal ini yang mengakibatkan seorang pilot baik atau pilot yang memiliki keahlian di atas rata-rata, terkadang dapat membuat keputusan yang salah saat mereka mengalami stres (Craig, 1992).

Stres mempengaruhi pengambilan keputusan berdasarkan hasil penelitian dihasilkan bahwa kondisi stres sangat berpengaruh pengambilan keputusan dimana saraf simpatik cepat merespon mekanisme *nongenometic* dengan cepat. Pengambilan keputusan seringkali terjadi didalam situasi penuh tekanan, dimana dalam penelitian ini berfokus pada kondisi yang berisiko. Dan juga dalam penelitian ini dilaporkan stres banyak memiliki efek yang negatif dalam pengambilan sebuah keputusan (Stephan, Mathias and Oliver, 2013).

METODE PENELITIAN

Rancangan penelitian adalah rancangan korelasional yang oleh Arikunto (2002), dijelaskan sebagai penelitian yang dilaksanakan untuk menguji hubungan antara variabel penyebab Y atau variabel bebas (*independen variable*) dengan variabel akibat X atau variabel terikat (*dependen variable*). Dalam penelitian ini penulis berusaha mengetahui dan mengungkap hubungan stres kerja terhadap kemampuan pengambilan keputusan pada pilot TNI Angkatan Laut ditinjau dari jam terbang sebagai variabel X2.

Adapun variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- a. Variabel terikat (Y) / dependen adalah konsekuensi atau dengan kata lain variabel yang diobservasi atau diukur (Kerlinger, 2006). Variabel terikat dalam penelitian ini adalah pengambilan keputusan.
- b. Variabel bebas (X) / independen adalah sesuatu dipandang sebagai sebab kemunculan variabel terikat yang dipandang (diduga) sebagai akibatnya (Kerlinger, 2006). Variabel bebas (X1) dalam penelitian ini adalah stres kerja dan variabel bebas (X2) adalah jam terbang.

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan untuk tiga variabel, yakni kuesioner yang diberikan berkaitan skala stres kerja dan skala pengambilan keputusan pada pilot. Kuesioner dalam penelitian ini digunakan untuk mengetahui hubungan antara stres kerja dan pengambilan keputusan pada pilot. Secara keseluruhan, instrumen penelitian menggunakan skala Likert. Dengan skala Likert, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel dimana indikator tersebut menjadi titik tolak penyusunan aitem-aitem yang berupa pertanyaan maupun pernyataan (Sugiyono, 2011). Skala ini terdiri dari dua kelompok item, yaitu aitem yang berbentuk pernyataan positif atau favorable dan aitem yang berbentuk pernyataan negatif atau unfavorable. Ketentuan skoring pada kuesioner disediakan beberapa alternatif jawaban yang dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 1. Skor Aitem Favorebel & Item Unfavorebel Skala

Aitem Fav	Skor	Aitem Unfav	Skor
Sangat Setuju	5	Sangat Setuju	1
Setuju	4	Setuju	2
Ragu-ragu	3	Ragu-ragu	3
Tidak Setuju	2	Tidak Setuju	4
Sangat tidak setuju	1	Sangat tidak setuju	5

Teknik Analisa

Data Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis regresi berganda. Semua proses analisis menggunakan *Program SPSS versi 17 for Windows*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil perhitungan yang telah diperoleh dengan menggunakan program *SPSS 17.0 for windows* diperoleh data sebagai berikut:

- a) Hipotesis pertama adalah ada hubungan yang negatif antara stres kerja dengan kemampuan mengambil keputusan pada Pilot TNI Angkatan Laut. Setelah itu dilakukan uji statistik dengan hasil nilai $Z = -8,860$ pada $p = 0,00$ ($p < 0,05$) yang berarti, ada hubungan negatif yang signifikan antara stres kerja dengan pengambilan keputusan. Hasil perhitungan dengan *wilcoxon signed test* tersebut dapat dilihat dalam tabel dibawah ini :

Tabel 2. Hasil Analisis Korelasi

Analisis	Z	p	Keterangan
Stres kerja dengan pengambilan keputusan	-8,86	0,00	Ada hubungan negatif antara stres kerja dengan pengambilan keputusan ($p < 0,05$)

- b) Hipotesis kedua adalah ada perbedaan stres kerja ditinjau dari jam terbang pada Pilot TNI Angkatan Laut. Dengan hasil nilai *sig* atau *p value* sebesar 0,120 ($p > 0,05$) maka hasil dari hipotesa tersebut adalah tidak terdapat perbedaan antara stres kerja seorang pilot dengan jam terbang yang terdiri dari 5 kategori jam terbang yaitu < 300 jam, 301-600 jam, 601-900 jam, 901-1200 jam dan > 1201 jam. Artinya hipotesa kedua ditolak atau tidak diterima.
- c) Hipotesis ketiga adalah ada perbedaan pengambilan keputusan ditinjau dari jam terbang pada Pilot TNI Angkatan Laut. Dengan nilai *sig* atau *p value* sebesar 0,075 ($p > 0,05$) maka hasil hipotesa tersebut adalah tidak terdapat perbedaan antara pengambilan keputusan seorang pilot dengan jam terbang yang terdiri dari 5 kategori jam terbang yaitu < 300 jam, 301-600 jam, 601-900 jam, 901-1200 jam dan > 1201 jam. Artinya hipotesa ketiga ditolak atau tidak diterima. Hasil perhitungan SPSS dengan *mann-whitney test* tersebut dapat dilihat dalam tabel dibawah ini :

Tabel 3. Analisis Mann-Whitney Test

Variabel	Z	P	Keterangan
Stres Kerja	-1,555	0,120	Tidak perbedaan antara stres kerja dengan jam terbang. ($p > 0,05$)
Pengambilan keputusan	-1,782	0,075	Tidak ada perbedaan antara pengambilan keputusan antara jam terbang. ($p < 0,05$)

- d) Untuk mengetahui seberapa besar sumbangan antara variabel stres kerja dengan pengambilan keputusan dengan ditinjau dari jam terbang dapat dilihat dari nilai *R Square*. Hasil analisis menunjukkan *R Square* = 0,155 artinya antara variabel stres kerja dengan pengambilan keputusan ditinjau dari jam terbang bersama-sama memberikan sumbangan efektif sebesar 15,5 %. Berarti masih ada variabel lain yang selain jam terbang memberikan sumbangan terhadap antara stres kerja dengan pengambilan keputusan.

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian ditemukan ada hubungan negatif yang signifikan antara stres kerja dengan pengambilan keputusan artinya semakin tinggi stres seorang pilot maka makin rendah kemampuan pengambilan keputusannya dan sebaliknya semakin rendah stres seorang pilot maka makin baik kemampuan pengambilan keputusannya. Oleh karena itu hipotesis pertama yang menyatakan bahwa ada hubungan yang negatif antara stres dengan pengambilan keputusan pada pilot TNI Angkatan Laut terbukti atau diterima.

Penelitian diatas sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Stephan dkk (2013) bahwa kondisi stres sangat berpengaruh terhadap pengambilan keputusan. Pengambilan keputusan seringkali terjadi didalam situasi penuh tekanan, dimana dalam penelitian ini berfokus pada kondisi yang beresiko. Dan juga dalam penelitian ini dilaporkan stres banyak memiliki efek yang negatif dalam pengambilan sebuah keputusan. Kesimpulan tentang stres kerja dengan pengambilan keputusan pada pilot TNI Angkatan Laut ini mempunyai korelasi atau hubungan dengan stres kerja.

Pengaruh stres kerja juga berasal dari dalam lingkungannya, baik itu berhubungan langsung dengan tugasnya sebagai pilot, misalnya resiko bahaya, prosedur yang harus diikuti secara ketat, beban kerja, relasi antar rekan kerja dan juga pengaruh dari luar lingkungan pekerjaannya seperti masalah keluarga, ekonomi, relasi sosial di luar lingkungan pekerjaannya seperti masalah keluarga, ekonomi, relasi sosial dimasyarakat, dan permasalahan lainnya. Seorang pilot harus mampu menyesuaikan diri baik bersifat langsung dengan lingkungan pesawatnya ataupun dengan lingkungan pekerjaan didunia penerbangan secara luas (Prasetyo, 2005).

Indikasi lain dari stres kerja terjadi pada pilot yang dipengaruhi oleh kelelahan karena waktu dan jam terbang yang tidak menentu dapat menyebabkan menurunnya kemampuan akibat beban kerja yang terkait dengan stres mental maupun stres fisik pada berbagai kondisi dalam penerbangan yang disebabkan hilangnya waktu tidur, kerja shift dan siklus waktu kerja yang panjang. Selain itu cuaca buruk, kurangnya fasilitas landasan juga sangat mempengaruhi seseorang menjadi lelah dan berada dalam kondisi stres. Efek yang ditimbulkan akibat kelelahan adalah *performance*, sehingga menyebabkan kemampuan pengambilan keputusan, konsentrasi, daya ingat jangka pendek, daya inisiatif, persepsi visual, motivasi, kesiagaan dan koordinasi antar awak pesawat (Straus dan Prinup dalam Prasetyo, 2005). Kelelahan diluar batas kemampuan dapat menyebabkan terjadinya stres yang akan meningkatkan frekuensi *personal error* yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan pesawat terbang.

Pada uji hipotesis kedua yang menyatakan bahwa ada perbedaan stres kerja ditinjau dari jam terbang pada Pilot TNI Angkatan Laut ditolak atau tidak terbukti, artinya stres kerja seorang pilot TNI Angkatan Laut tidak mempunyai perbedaan jika dilihat dari jumlah jam terbangnya. Maka hasil penelitian tersebut menyatakan bahwa pilot TNI Angkatan Laut tidak mempunyai perbedaan atau pengaruh antara stres kerja terhadap jam terbang dikarenakan para pilot TNI Angkatan Laut tidak melihat seseorang itu stres apa tidak tetapi adalah melaksanakan perintah dinas adalah yang utama. Dalam kemiliteran perintah dinas adalah kehormatan dan tidak dapat ditolak apapun itu alasannya tetap melaksanakan tugas terlebih dahulu. Hal tersebut berbeda dengan penelitian yang pernah dilakukan oleh Yuliana dkk (2015) bahwa stres yang buruk pada pilot dipengaruhi oleh faktor salah satunya jam terbang. Menunjukkan bahwa pilot dan kopilot yang mempunyai 10.000 jam atau lebih memiliki stres kerja dan stres emosional yang baik. Jadi bahwa jam terbang sangat mempunyai pengaruh yang kuat terhadap stres.

Pada uji hipotesis ketiga yang menyatakan bahwa, ada perbedaan pengambilan keputusan ditinjau dari jam terbang pada Pilot TNI Angkatan Laut. Diperoleh hasil penelitian bahwa tidak ada perbedaan pengambilan keputusan seorang pilot TNI Angkatan Laut jika dilihat dari jumlah jam terbang. Hal ini tidak senada dengan penelitian yang dilakukan Tara Aseana (2015) yaitu semakin tinggi jam terbang seorang pilot, semakin dia mengenal karakteristik pesawat yang ia terbangkan dan ia semakin mengetahui tindakan atau pengambilan keputusan yang akan diambilnya dengan resiko yang akan dihadapinya. Hal ini membuat seorang pilot semakin berhati-hati terhadap tindakan dan pengambilan keputusan yang akan diambilnya.

Faktor lain yang sangat mempengaruhi stres kerja pada pilot TNI Angkatan Laut adalah kondisi tugas pilot yang sering menghadapi tugas operasi, kurangnya personel pengawak Alusista Pesawat terbang TNI AL dan juga seringnya penugasan yang tidak sesuai SOP (Standar Operasional Prosedur) yang rentan terhadap gangguan psikologis (stres) sebagai akibat dari kondisi dinamis tuntutan tugasnya. Kondisi tersebut adalah reaksi emosi dan umumnya merupakan ciri-ciri dari gejala emosi yang berupa perasaan takut, khawatir, cemas, atau juga dalam bentuk perilaku marah. Dari sudut pandang psikologi, apapun bentuk gejala emosi tersebut, pada dasarnya perlu mendapatkan perhatian karena dampaknya dapat berakibat fatal terhadap performa seseorang, khususnya dalam pengambilan keputusan.

Menurut Lazarus (1976), kondisi emosi yang diakibatkan oleh situasi stres dapat berdampak kumulatif (menumpuk) bila tidak segera mendapat penanganan yang tepat, dan konsekuensinya akan

menghambat *performance*. Situasi tugas yang dihadapi oleh seorang pilot TNI Angkatan Laut, dengan kondisi medan tugasnya yang khas sangat mungkin menjadi kondisi yang membebani mereka. Terlebih lagi jika harus menghadapi kondisi emergensi. Situasi tersebut sering dirasakan sebagai pengalaman yang *stressfull* dan bila melibatkan emosi dapat berdampak kuat pada *performance* mereka. Kondisi stres yang melibatkan emosi dapat menyebabkan orang menjadi waspada secara berlebihan (*hypervigilance*) dan hal ini sering dikaitkan dengan kesalahan pengambilan keputusan (Janis, 1982). Suatu kondisi yang dapat menghambat berfungsinya kemampuan berfikir seseorang dan tentunya memberikan akibat terhadap kekeliruan dalam pengambilan keputusan.

SIMPULAN

Pengambilan keputusan pilot dalam penelitian ini adalah sebuah tahap dimana dilakukan penilaian dan pengelolaan tekanan yang terjadi selama penerbangan, melibatkan sikap personal yang dapat mempengaruhi dan sikap yang dapat dimodifikasi untuk meningkatkan keamanan dalam penerbangan dalam bentuk mendeteksi masalah (*detect the problem*), memperkirakan reaksi yang dibutuhkan (*estimate the need to react*), memilih sebuah jalan untuk tindakan (*choose a course of action*), mengidentifikasi solusi (*identify solution*), melakukan tindakan (*do the necessary action*) dan mengevaluasi akibat dari tindakan (*evaluate the effect of the action*).

Faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan adalah stres kerja, dimana frekuensi terjadinya kecelakaan pesawat terbang di Indonesia sangat tinggi, 60% lebih faktor penyebab terbesarnya adalah *human error*. Salah satu penyebab *human error* ini yang dapat memicu terjadinya kecelakaan pesawat adalah stres kerja yang dialami oleh pilot pesawat terbang tersebut. Pilot yang mengalami stres kerja akan sangat terganggu dalam penerbangan dan menyebabkan keselamatan penumpang terancam. Stres kerja terjadi pada pilot kurang dapat berkonsentrasi dan ketidakmampuan mengambil keputusan dengan baik sehingga sangat berbahaya menyebabkan resiko kecelakaan.

Stres dianggap sebagai bahaya yang menakutkan bagi para pilot pesawat udara. Dimana stres yang berlebihan atau akumulasi dari berbagai stres dianggap sebagai penyebab pilot error yang paling besar, hal ini disebabkan apabila tekanan stres yang dialami seorang pilot berada di atas kemampuan sang pilot untuk menghadapinya. Kondisi stres pada pilot dapat menimbulkan rasa panik, takut, dan hilangnya rasa percaya diri mengakibatkan suatu pekerjaan yang sebelumnya dapat ditangani menjadi sulit ditangani atau bahkan tidak dapat ditangani sama sekali. Hal ini yang mengakibatkan seorang pilot baik atau pilot yang memiliki keahlian di atas rata-rata, terkadang dapat membuat kemampuan pengambilan keputusan yang salah saat mereka mengalami stres.

SARAN

1. Saran bagi subyek penelitian

Terbukti hipotesis penelitian yang menyatakan antara stres kerja dengan kemampuan pengambilan keputusan pilot TNI Angkatan Laut ditinjau dari jam terbang terbukti, maka disarankan bagi subyek penelitian agar perlu menurunkan stres didalam kehidupan dinas sehari-hari. Karena stres yang tinggi dapat berakibat buruk terhadap penerbangan TNI Angkatan Laut. Dan juga stres mengakibatkan seorang pilot tidak dapat mengambil keputusan yang baik dalam penerbangan. Didalam penelitian ini juga membuktikan bahwa jam terbang yang tinggi akan membuat atau akan menjadikan seorang pilot mempunyai pengalaman yang banyak didalam penerbangan. Dengan demikian diharapkan para pilot dapat lebih mengontrol stres kerja mereka dalam kedinasan sehari-hari.

2. Saran bagi TNI Angkatan Laut

Disarankan kepada lembaga penerbangan TNI Angkatan Laut dalam hal ini Pusat Penerbangan TNI Angkatan Laut dapat lebih mengontrol dan memantau para pilotnya yang akan melaksanakan tugas terbang dan sesudah melaksanakan tugas terbang. Hal ini bertujuan agar para pilot TNI Angkatan Laut dapat terpantau dengan baik performanya saat terbang, sehingga program *zero accident* dari diminimalisir dengan baik, serts sebagai bahan pertimbangan pimpinan penerbangan TNI Angkatan Laut dalam mengambil keputusan pada pilot dalam strategi mengatasi stres kerja saat bertugas.

3. Saran bagi peneliti selanjutnya

Untuk penelitian selanjutnya, disarankan dapat meneliti lebih dari sisi pelaksanaan kecerdasan emosi pilot dalam pengambilan keputusan. Dimana kecerdasan emosi yang baik akan menimbulkan pengambilan keputusan yang baik juga. Dan juga penelitian kedepannya dapat dilihat dari jenis kelamin secara detail, dimana apakah ada perbedaan pengambilan keputusan pilot dari jenis kelamin laki-laki dan perempuan

REFERENSI

- Aseana, Tara. 2015. Hubungan Antara Stres Penerbang dan Gejala Psikopatologi pada Penerbang militer Indonesia : *Thesis*, Universitas Indonesia, Jakarta
- Azwar, Saifuddin. 2015. *Penyusunan Skala Psikologi*. Edisi kedua. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Chaplin, J.P., 1981. *Kamus Lengkap Psikologi*, Penerjemah: Kartono dan Kartini, Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Elcom. 2010. *Belajar Kilat SPSS 17*. Yogyakarta: ANDI.
- Federal Aviation Administration (FAA). 2009. *Risk Management Handbook*. US Department of Transportation, Amerika Serikat.
- Florence J. Peilouw, Nursalim. 2013. Hubungan Antara Pengambilan Keputusan Dengan Kematangan Emosi pada Remaja. *Jurnal Psikologi* : Universitas Negeri Surabaya, Volume 01, Nomor 02.
- Ghozali, I. 2006. *Aplikasi Analisis Multivariate dan Program SPSS*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Helena, Dyah. 2015. Hubungan antara Kecerdasan Emosional dan Pengambilan Keputusan pada Penerbang TNI Angkatan Udara, *Jurnal penelitian* : Univerisitas Sanata Dharma. Yogyakarta. ISSN 1410-5071.
- Hunter, 2003. *Understanding How Pilots Make Weather Related Decisions. The International Journal of Aviation Psychology*, 13 (1), 73-87.
- Hunter, 2003. *Measuring General Aviation Pilot Judgment Using a Situational Judgment Technique. The International Journal of Aviation Psychology*, 13 (4), 373- 386. Lawrence Erlbaum Associates, Inc.
- Hutagaol, D. 2013. *Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional*. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Jensen, R S. 1997. *The Boundaries of Aviation Psychology, Human Factors, Aeronautical Decision Making, Situation Awareness, and Crew Resoure Management. The International Journal of Aviation Psychology*, 7 (4), 259-267.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. 2011. *Definisi Pilot*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Kenneth, L.K. 1992. Thesis. *In-Flight Decision Making by Time and Low Time Pilots During Instrument Operations*. Urbana : University of Illinois at Urbana-Champaign.
- Kerlinger, F. N., dan Pedhazur. 2000. *Korelasi dan Analisa Regresi Berganda*. Semarang: Nur Cahaya.
- Kerlinger, F.N. 1992. *Foundation of Behavior Research (azas-azas Peneltian Behavioral)*. Yogyakarta: Gadjahmada University Press.
- Kidder, Louise. 1981. *Research Methods Instrument Social Realation*. Holt, Rinehart and Winston.
- Kotler P, dkk.2000. *Manajemen Pemasaran Perspektif Asia*, Yogyakarta : Andi
- Latipun. 2002. *Psikologi Eksperimen*. Malang: UMM Press.
- Li, WC & Harris, D. 2008. *The Evaluation of the Effect of a Short Aeronautical Decision Making Training Program for Military Pilots. Taylor & Francis : The International Journal of Aviation Psychology*. 18(2), 135-152.
- Li, WC & Harris, D. 2010. *Research Understanding Pilots' Cognitive Processes for Making In-flight Decisions under Stress*. The 42nd Anual Seminar. ISASI International Society of Air Safety Investigators. Salt Lake City: Utah
- Maszuki. 1977. *Metodologi Riset*. Yogyakarta: UII.
- Miller, V. A., & Drotar, D. 2006). *Decision Making Competence and Adherence to Treatment in Adolescents with Diabetes. Oxford University Press: Journal of Pediatric Psychology*. 32(2), 178-188.
- Past, Stephan dkk. 2013. *Journal Behavioral Brain Research (stress and Decision Making: a few minutes make all the difference)*. Germany : Elsevier.
- Rubin, T. 1987. *Mengatasi Ketidakmampuan dalam Mengambil Keputusan*; alih bahasa. Drs. M.S. Hadisubroto, MA. Jakarta: Gunung Mulia
- Ruiz, Lorelel E. 2001. *"Risk analysis, Pilot Mativation, and Decision Making: Application of the PAVE Personal Mininum Checklist for pilot decision making in three general avition accidents"*. University Aviation Association.
- Safara, Triantoro. 2012. *Manajemen Emosi (Sebuah panduan cerdas bagaimana mengelola emosi positif dalam hidup anda)*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Saputra, A.D, Priyanto, S., Muthohar, I., & Etsem, M.B. 2014. Analisis Pengaruh Waktu Terbang (*Phases of Time*) Terhadap beban kerja Mental Pilot Pesawat Terbang Dengan Menggunakan *Metode Subjective Workload Aessment Technique (SWAT)*, The 17th FSTPT International Symposium, Jember University.
- Salusu, J. 2009. *Pengambilan Keputusan Stratejik Untuk Organisasi Publik dan Organisasi Nonprofit*. Jakarta : Grasindo.
- Sasono, Eko. 2004. *Mengelola Stres Kerja. Jurnal Fokus Ekonomi*. Vol III. No.2
- Sekaran, U. 2000. *Research Methods for Business, A kill-Building Approach*.

- Subandi, Wahyu Achmad. 2015. Pengambilan Keputusan Pilot Penerbangan Komersil dalam menyelamatkan pesawat dari situasi krisis, *Jurnal Psikologi* pada Universitas Gajah Mada, Yogyakarta.
- Sugiyono. 2007. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Syamsi, I. 1989. Pengambilan Keputusan (*Decision Making*), Jakarta : Bina Aksara.
- Safaria, Triantoro. 2012. *Manajemen Emosi : Sebuah Panduan Cerdas Bagaimana Mengelola Emosi Positif Dalam Hidup Anda*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Prasetyo, A. 2011. Profesi dalam dunia penerbangan (On line). Dipungut 24 Desember 2016 dari, <http://www.ilmuterbang.com/index.php/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-main-menu-68/41-pengetahuan-umum-penerbangan/580-profesi-dalam-dunia-penerbangan>.
- Yuliana, dkk. 2015. *The Effect of Eotal Flight Hours and Others Dominant Factors On The Risk of Distress in Civilian Pilots in Indonesia (Distress and Total Flight Hours)* Vol. 6. *Health Science Journal of Indonesia*.