

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Manusia pada hakekatnya berhak mendapat pengajaran pendidikan sejak mereka dilahirkan. Pendidikan salah satunya dapat berupa pendidikan formal yang merupakan pendidikan tinggi program sarjana dan pascasarjana yang diarahkan terutama pada penguasaan disiplin ilmu pengetahuan tertentu (<http://id.wikipedia.org/wiki/Pendidikan>, 31 Agustus 2010). Salah satu pendidikan formal di Indonesia yaitu pendidikan militer, dibagi menjadi tiga angkatan yaitu Angkatan Laut, Angkatan Darat, dan Angkatan Udara. Masing-masing angkatan memiliki ciri khas tertentu dalam alutsista (alat utama sistem senjata) yang digunakan, contohnya Angkatan Udara yang bergerak di bidang pertahanan udara dengan berbagai jenis pesawatnya baik pesawat angkut maupun tempur. Angkatan Udara memiliki beberapa korps atau jurusan, yaitu administrasi, pembekalan, kesehatan, *navigator*, elektro, polisi militer (POM), paskhas (pasukan khas), *intelligent*, teknik, dan penerbang. Korps atau jurusan yang secara langsung dapat mengendalikan alutsista (alat utama sistem senjata) yang dimiliki Angkatan Udara yaitu penerbang.

Pesawat buatan manusia, maka semua persyaratan terbang yang sudah ditetapkan oleh pembuat pesawat haruslah ditaati dengan ketat. Kesalahan sekecil apapun dalam dunia penerbangan tidak dapat ditolerir, dapat berakibat manusia

akan mengalami kecelakaan. Menjadi seorang penerbang khususnya penerbang militer itu tidak mudah karena harus mengikuti pendidikan terlebih dahulu, dimana pendidikan tersebut hanya ada di Yogyakarta. Siswa penerbang harus mengikuti beberapa prosedur terlebih dahulu. Mereka harus mengikuti pendidikan sebagai Taruna TNI-AU kurang lebih selama 4 tahun, kemudian mengikuti program Kursus Intensif Bahasa Inggris selama 3 bulan setelah lulus siswa akan ditempatkan pada korps atau jurusan mereka masing-masing. Bagi siswa yang lulus sebagai Taruna Udara dengan IPK minimal 2,75, tidak melanggar aturan selama mengikuti pendidikan, dan sehat jasmani diwajibkan mengikuti pendidikan sebagai siswa penerbang selama kurang lebih 14 bulan di Sekolah Penerbang TNI-AU.

Selama mengikuti pendidikan penerbangan ini terdapat 3 kriteria untuk menentukan hasil akhir pendidikan yang telah dijalani, yaitu akademis, kepribadian, dan jasmani. Sebelum melakukan kegiatan terbang siswa wajib mengikuti silabus pendidikan yang terdiri atas dua fase yaitu fase bina kelas dan bina terbang, kedua silabus ini untuk melihat aspek akademis siswa. Fase bina kelas, ketika siswa penerbang menerima pelajaran teori di dalam kelas selama kurang lebih dua bulan. Fase bina terbang yaitu ketika siswa penerbang harus mempraktikkan apa yang didapatkan saat di kelas dengan menerbangkan pesawat. Ketika melakukan penerbangan terdapat beberapa pelatihan dasar mulai dari *pattern*, *manuver* dasar, *aerobatic*, *formasi*, *instrument*, dan *navigasi*. Pada setiap selesai pelatihan dasar akan ada ujian untuk melaksanakan terbang sendiri/*solo flight*, untuk pesawat *Bravo* para siswa harus memiliki 60 jam terbang sedangkan

pesawat *Charlie* 120 jam terbang. Total jam terbang yang harus dipenuhi selama mengikuti pendidikan yaitu 180 jam.

Dalam mengikuti pendidikan ini siswa dituntut untuk mengubah kebiasaannya, salah satunya yaitu belajar mengenai cara berpikir dan bertindak laku yang baru. Dalam cara berpikir dituntut untuk lebih waspada serta memiliki kemampuan mengambil keputusan yang cepat dan tepat. Hal ini sangat penting karena kemampuan penerbang dalam membuat pertimbangan dan mengambil keputusan sangat menentukan keselamatan terbang. Dapat dikatakan bahwa pengambilan keputusan merupakan salah satu hal terpenting dalam tindakan penerbang terutama dalam menghadapi situasi darurat. Hasil analisis *FAA (Federal Aviation Administration)* seperti dilaporkan Jensen dan Bennel (Orasanu, 1992) menunjukkan bahwa kesalahan penerbang dalam membuat pertimbangan (*judgement*) menyumbang lebih dari 50% terjadinya kecelakaan fatal pada tahun 1970–1974. Sedangkan penelitian *NTSB (National Transportation Safety Board)* sebelumnya melaporkan bahwa tidak kurang dari 47% kecelakaan penerbangan antara tahun 1983–1987 disebabkan kesalahan penerbang dalam *judgement* dan pengambilan keputusan. (Widura I.M. *Emosi dalam Pengambilan Keputusan Penerbang*. (<http://wi-psibangan.blogspot.com/>), 9 Januari 2009).

Siswa penerbang dituntut untuk dapat menguasai materi dan teknik terbang dalam jangka waktu yang telah ditentukan oleh instansi yaitu selama 14 bulan sesuai dengan standar kelulusan terbang. Dalam jangka waktu tersebut para siswa penerbang harus dapat menguasai tentang penerbangan sesuai dengan standar kelulusan terbang, apabila dalam jangka waktu 14 bulan siswa tidak dapat

memenuhi standar terbang yang telah ditentukan maka siswa dikeluarkan dari sekolah penerbangan dan kembali pada korps awal mereka (*grounded*). Pada lima siswa penerbang dari 7 siswa yang diwawancarai peneliti mengatakan bahwa *grounded* menjadi beban bagi mereka secara mental karena mereka sebelumnya telah dikenal oleh lingkungan sebagai calon penerbang namun pada akhirnya mereka tidak dapat mewujudkannya. Kemudian mereka merasa bahwa dirinya tidak memiliki kemampuan dibandingkan dengan teman-teman lainnya serta pembelajaran yang mereka dapatkan tentang penerbangan selama 14 bulan tersebut tidak dapat dipraktikkan. Mereka juga dianggap tidak dapat menjalankan salah satu tugas negara.

Dalam hal tuntutan untuk bertingkah laku siswa penerbang harus terbiasa melakukan tiga atau lebih kegiatan dalam satu waktu. Contohnya ketika siswa penerbang berada dalam pesawat, mereka harus melihat ke arah luar kemudian mendengarkan informasi yang diberikan dari *tower* serta harus tetap mengendalikan kemudi pesawat agar tetap stabil. Kegiatan ini tidak dapat dengan mudah dilakukan oleh setiap orang yang tidak mendapatkan latihan terlebih dahulu maka siswa penerbang harus sering dihadapkan pada situasi tersebut agar terbiasa. Melakukan tiga atau lebih kegiatan dalam satu waktu ini, dilatih dengan cara para siswa penerbang tersebut setiap hari diminta untuk melakukan kegiatan dua atau lebih tugas dari senior dan instruktur siswa penerbang dalam waktu yang bersamaan. Para siswa penerbang merasa kesulitan untuk mengikuti tuntutan tersebut karena tidak yakin mereka dapat menjalankannya.

Dibandingkan dengan teknik terbang pada pesawat komersial, teknik terbang pada pesawat tempur Angkatan Udara jauh lebih rumit. Prayitno Ramelan (mantan penasehat Menhan Bid.Intelijen) mengatakan bahwa “Peran tempur memerlukan pengorganisasian khusus, berkaitan dengan kesiapan pesawat, kemampuan penerbang dalam bermanuver, menembak, *dog fight* dan melawan “G” (grafitasi) (<http://www.infopenerbangan.com>, 5 Juni 2009). Tugas-tugas ini menjadikan tuntutan siswa penerbang TNI-AU menjadi lebih besar daripada pilot penerbangan sipil.

Masalah lain yang dihadapi para siswa penerbang ini selain prosedur penerbangan yaitu mengenai kehidupan asrama. Dalam kehidupan ber-asrama ini lekat dengan istilah senioritas. Para siswa penerbang ini sebelumnya sudah pernah mengikuti kehidupan asrama saat mereka mengikuti pendidikan sebagai taruna. Saat menjadi taruna tingkat akhir mereka tinggal bersama junior-juniornya sebagai senior namun ketika masuk asrama sebagai siswa penerbang, mereka harus kembali menjadi junior

Berada di asrama berarti para siswa penerbang berada di lingkungan yang terbatas, baik senior maupun junior akan lebih sering melakukan interaksi antara satu dengan yang lainnya di lingkungan yang sama untuk waktu yang cukup lama. Sebagai junior sekaligus siswa penerbang diwajibkan untuk mengikuti segala perintah dan tidak diperkenankan melakukan kesalahan baik ketika berinteraksi dengan senior maupun instruktur agar terbiasa untuk tidak melakukan kesalahan dalam melakukan prosedur penerbangan. Kewajiban mengikuti segala perintah dan tidak diperkenankan melakukan kesalahan akan mempengaruhi nilai

kepribadian siswa penerbang, mereka juga bukan seorang Taruna lagi melainkan seorang Perwira yang dipercaya sudah dapat mentaati segala aturan kemiliteran dengan disiplin yang tinggi. Kewajiban mengikuti segala perintah dan tidak diperkenankan melakukan kesalahan yang menjadikan beban bagi para siswa penerbang tersebut. Penilaian jasmani mereka akan dilihat dari tes fisik (SMAPTA) yang mereka lakukan selama mengikuti pendidikan penerbangan ini. Tes fisik ini dilakukan sebanyak 3x selama mereka mengikuti pendidikan penerbangan, yaitu ketika awal masuk pendidikan, pertengahan, dan akhir pendidikan sebelum kelulusan.

Kegiatan siswa penerbang selama di asrama bermacam-macam, dimulai dari olahraga, apel pagi, pemberian materi baik secara teori maupun praktik oleh para instruktur hingga sore hari. Malam hari dilanjutkan dengan mengulang pelajaran yang didapatkan pada hari itu dan mempersiapkan kegiatan yang akan dilakukan keesokan harinya. Kegiatan tersebut terus berlangsung dari hari Senin hingga Jumat. Ketika berada di dalam asrama, para siswa akan mengalami suatu situasi untuk jarang bertemu dengan orang-orang yang sering berada di dalam kehidupan sehari-hari mereka seperti orang tua, keluarga, dan teman-teman. Pada akhir pekan mereka mendapatkan waktu bebas untuk keluar dari asrama yang dinamakan “pesiar”. Pesiar merupakan salah satu tradisi untuk memupuk jiwa sosialisasi dan jiwa integrasi antara taruna dengan masyarakat.

Para siswa penerbang menghadapi tuntutan materi pendidikan yang berat dan sebelumnya tidak ditemui, situasi pendidikan praktik yang berbahaya karena kesalahan sekecil apapun dalam dunia penerbangan akan berakibat fatal, kegiatan

yang padat dalam kehidupan asrama, serta tuntutan jam terbang sebanyak 180 jam selama pendidikan yang dirasa masih kurang oleh para siswa dapat dihayati sebagai *stress* bagi diri siswa penerbang.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan peneliti kepada tujuh siswa penerbang, keseluruhan siswa menyatakan bahwa ketika melakukan praktik terbang biasanya mengalami beberapa gangguan kesehatan, psikis dan tingkah laku. Gangguan kesehatan yang timbul yaitu mengalami penyakit spesifik tertentu antara lain sakit perut, tekanan darah naik, dan keringat dingin. Gangguan psikis yaitu siswa penerbang merasa tegang ketika bertemu dengan senior, cemas, takut, dan lupa atau ragu-ragu untuk melakukan prosedur penerbangan itu sendiri. Gangguan tingkah lakunya yaitu tidak ingin berbicara pada rekan-rekannya sesaat sebelum melakukan penerbangan, sulit tidur, dan tidak nafsu makan. Gangguan fisik, psikis, maupun tingkah laku yang dirasakan oleh siswa penerbang tersebut menurut Lazarus (1984) menunjukkan suatu kondisi yang disebut *stress*.

Menurut Lazarus (1984), *stress* merupakan suatu bentuk interaksi antara individu dan lingkungannya yang dinilai sebagai sesuatu yang membebani atau melampaui kemampuan yang dimiliki, serta mengancam kesejahteraan diri. Kondisi *stress* yang dialami para siswa tersebut dapat menimbulkan dampak tersendiri bagi keselamatan mereka saat melakukan penerbangan sehingga kondisi tersebut harus diatasi. Kondisi tersebut mungkin dapat diatasi dengan adanya dukungan.

Menurut House (1981) dukungan dapat diberikan dalam beberapa bentuk yaitu dukungan emosional, penghargaan, instrumental, dan informatif. Dukungan

emosional yaitu dukungan dalam bentuk kasih sayang, dukungan penghargaan yaitu dukungan dalam bentuk peng ekspresian imbalan positif, dukungan instrumental yaitu dukungan dalam bentuk materi maupun tenaga, dan terakhir yaitu dukungan informatif yaitu dukungan dalam bentuk pemberian informasi yang dibutuhkan oleh orang yang menerima dukungan sosial.

Orang lain yang terlibat dalam interaksi tersebut merupakan orang-orang yang dirasa dekat oleh para calon penerbang tersebut. Hasil wawancara pada tujuh orang penerbang mendapatkan, sebanyak 42,85% (3 orang) siswa penerbang merasa dekat dengan keluarga khususnya orang tua, 28,57% (2 orang) siswa merasa dekat dengan teman sependidikan, 14,29% (1 orang) siswa merasa dekat dengan instruktur, dan 14,29% (1 orang) siswa merasa dekat dengan rekanita (rekan wanita). Hasil survei tersebut menunjukkan bahwa orang tua merupakan orang yang signifikan bagi siswa penerbang untuk memberi dukungan saat menjalani pendidikan terutama sebagai cara untuk menurunkan derajat *stress* yang dirasakan.

Orang tua mereka memberikan dukungan dengan cara yang bermacam-macam yaitu: mendengarkan keluhan atau cerita, perhatian dari orang tua (dukungan emosional), mendapat uang, waktu, dan tenaga dari orang tua (instrumental), mendapat pujian, rasa bangga, dan kepercayaan dari orang tua (dukungan penghargaan), dan mendapat nasihat, petunjuk, dan pendapat dari orang tua (dukungan informasi).

Sebanyak 42,85% (3 orang) siswa penerbang merasakan bahwa setelah mereka mendapatkan dukungan emosional, instrumental, penghargaan dan

informasi mereka menjadi mudah untuk berkonsentrasi dalam belajar. Sebanyak 28,57% (2 orang) siswa penerbang merasakan bahwa dukungan emosi dan informasi yang mereka dapatkan membantu mereka menjadi lebih tenang dalam mengambil keputusan. Sebanyak 14,29% (1 orang) siswa penerbang merasakan bahwa dukungan emosi, penghargaan, dan informasi yang didapatkan membantu menjadi lebih percaya diri sehingga memiliki keyakinan untuk dapat mengikuti segala tuntutan pendidikan. Sebanyak 14,29% (1 orang) siswa penerbang merasakan bahwa dukungan emosi yang didapatkan membantu menjadi lebih semangat karena merasa tidak sendiri melainkan ada orang tua yang selalu ada ketika dibutuhkan.

Dukungan dari orang tua sangat penting bagi para siswa penerbang karena mereka dapat merasakan banyak manfaat dari dukungan tersebut terutama untuk menghadapi *stress* yang mereka rasakan. Dampak dari dukungan tersebut dihayati sebagai sesuatu yang bersifat positif, sehingga dapat mengurangi gejala-gejala *stress* yang dirasakan para siswa penerbang.

Setelah menelaah hasil survei yang dilakukan, dapat dikatakan bahwa dukungan orang tua lebih signifikan bagi siswa penerbang untuk menurunkan *stress* mereka. Berdasarkan fenomena di atas maka peneliti tertarik untuk mengetahui bagaimana kontribusi dukungan orang tua terhadap *stress* yang dialami para siswa penerbang saat mereka mengikuti pendidikan terbang ini.

1.2 Identifikasi Masalah

Masalah yang diteliti yaitu sejauhmana kontribusi dukungan orang tua terhadap *stress* yang dialami oleh Siswa Penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta.

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Untuk memperoleh gambaran mengenai kontribusi dukungan orang tua terhadap *stress* pada Siswa Penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui kontribusi jenis dukungan orang tua pada Siswa Penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta terhadap *stress* pada Siswa Penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis

- Memberi tambahan informasi bagi disiplin ilmu Psikologi khususnya Psikologi Klinis dan Psikologi Pendidikan mengenai *Stress* dalam

kaitannya dengan Kontribusi Dukungan Orang Tua pada Siswa Penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta.

- Memberikan bahan masukan bagi penelitian selanjutnya mengenai kontribusi dukungan orang tua terhadap *stress* pada Siswa Penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta.

1.4.2 Kegunaan Praktis

- Memberi informasi kepada dinas psikologi TNI-AU mengenai kontribusi dukungan orang tua terhadap *stress* pada Siswa Penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta agar menjadi bahan pertimbangan dalam usaha memfasilitasi dukungan orang tua sehingga Siswa Penerbang lebih adaptif menghadapi *stress* di lingkungannya.
- Memberi informasi mengenai kontribusi dukungan orang tua kepada Siswa Penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta sehingga para siswa dapat melibatkan orang tua untuk mendapatkan dukungan sosial agar dapat lebih adaptif menghadapi *stressnya* selama mengikuti pendidikan.
- Memberi informasi tentang kontribusi dukungan orang tua kepada orang tua Siswa Penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta sehingga orang tua dapat memberikan dukungan terutama selama anak mereka mengikuti pendidikan.

1.5 Kerangka Pemikiran

Setiap pekerjaan memiliki risiko tersendiri. Salah satu pekerjaan yang memiliki risiko berbahaya yaitu penerbang, oleh karena itu sebelum menjadi penerbang mereka menempuh pendidikan penerbangan. Sebagai siswa penerbang ada saatnya dihadapkan pada segala bentuk tuntutan selama mengikuti pendidikan. Hal ini dapat menyebabkan siswa penerbang merasa terancam karena tuntutan yang harus dijalani melebihi kemampuannya, menurut Lazarus kondisi tersebut dinamakan sebagai *stress*. *Stress* merupakan bentuk interaksi antara individu dengan lingkungannya, dan dinilai individu sebagai sesuatu yang membebani atau melampaui kemampuan yang dimilikinya, serta mengancam kesejahteraan dirinya Lazarus (1976).

Menurut Lazarus (1976), tuntutan atau tekanan lingkungan yang mengganggu dan membebani serta melampaui batas kemampuan penyesuaian diri individu sehingga menyebabkan *stress* disebut sebagai *stressor*. Dalam hal ini *stressor* yang dihadapi para siswa penerbang yaitu adanya senioritas, aturan-aturan di asrama, materi pendidikan yang berat, *grounded* (sebagai konsekuensi siswa penerbang gagal mencapai standar nilai) dan risiko penerbangan yang dapat membahayakan diri para siswa penerbang. Situasi yang penuh dengan permasalahan ini dialami oleh siswa penerbang selama mengikuti pendidikan relatif sama, namun penghayatan tiap siswa penerbang terhadap situasi tersebut berbeda-beda. Perbedaan interpretasi serta reaksi terhadap situasi yang menimbulkan *stress* di mungkinkan karena masing-masing individu atau

kelompok memiliki kepekaan dan daya tahan yang berbeda terhadap situasi tersebut (Lazarus & Folkman, 1984).

Perbedaan penghayatan siswa penerbang terhadap situasi yang bergantung pada penilaian subjektif yang dilakukan oleh siswa penerbang terhadap *stressor*. Lazarus (1984) menyebutkan bahwa *stress* bersifat individual karena setiap individu memiliki penilaian kognitif yang berbeda-beda. Penilaian tersebut oleh Lazarus (1984) disebut sebagai penilaian kognitif (*cognitive appraisal*). Penilaian kognitif adalah suatu proses evaluatif yang menentukan mengapa suatu interaksi antara manusia dan lingkungannya bisa menimbulkan stress. Mekanisme pengolahan kognitif yang berkaitan dengan proses terjadinya *stress* yang menentukan tindak lanjut siswa penerbang terhadap situasi *stress*, terdiri dari beberapa tahapan, yaitu *Primary Appraisal* dan *Secondary Appraisal*.

Penilaian primer (*primary appraisal*) adalah proses mental yang berhubungan dengan aktifitas evaluasi terhadap situasi yang dihadapi. *Stress* yang dialami para siswa penerbang memiliki derajat yang bervariasi, semua itu tergantung dari bagaimana para siswa penerbang memaknakan situasi atau tuntutan-tuntutan yang dihadapinya. Hasil dari penilaian primer dapat berupa *irrelevant*, *benign-positive*, atau *stressfull appraisal*.

Penilaian primer dikatakan menghasilkan sesuatu yang disebut *Irrelevant*, jika individu menghayati situasi yang dihadapinya sebagai hal yang tidak berpengaruh dan tidak mengancam kesejahteraan dirinya. Penilaian primer juga menghasilkan *benign-positive*, apabila individu menghayati situasi yang dihadapinya sebagai hal yang positif dan dianggap mampu meningkatkan

kesejahteraan individu ke depannya. Penilaian primer menghasilkan *stressfull appraisal* jika individu menghayati situasi yang dihadapi sebagai sesuatu yang mengancam atau bahkan menimbulkan gangguan.

Jika dilihat dari situasi pendidikan yang dialami siswa penerbang, yaitu selama 14 bulan mereka harus menghadapi *stressor* berupa senioritas, aturan-aturan di asrama, materi pendidikan yang berat, *grounded* (sebagai konsekuensi siswa penerbang gagal mencapai standar nilai) dan risiko penerbangan yang dapat membahayakan diri para siswa penerbang, maka *primary appraisal* yang dihasilkan adalah *stressfull*. Lazarus (1984) mengatakan bahwa apabila pada penilaian primer individu menganggap situasi yang dihadapinya mengancam dan melebihi kemampuan yang dimilikinya maka individu akan mengalami *stress* yang ditunjukkan dengan gejala-gejala seperti pusing, lelah, takut, sulit konsentrasi, mudah jenuh, selanjutnya individu akan melakukan penilaian sekunder.

Derajat *stress* yang terjadi dalam diri siswa penerbang dapat ditentukan dari seberapa sering gangguan muncul dalam kehidupan siswa selama menempuh pendidikan, menurut Lazarus (1984) gangguan-gangguan yang muncul pada *stress* dapat terlihat dari gangguan kesehatan, gangguan psikologis maupun gangguan tingkah laku. Gangguan kesehatan adalah reaksi fisik yang ditunjukkan oleh munculnya berbagai penyakit dan menurunnya sistem kekebalan tubuh. Pada siswa penerbang ditunjukkan oleh merasa sakit perut, tekanan darah naik, dan keringat dingin ketika akan melakukan praktik terbang.

Gangguan psikologis adalah reaksi kognitif dan subjektif pada individu yang membuat individu menjadi tidak efektif dalam mengerjakan sesuatu. Pada siswa penerbang, gangguan psikologis ditunjukkan berupa kecemasan, takut saat di dalam pesawat, tegang ketika bertemu senior, sulit konsentrasi, dan lupa atau ragu-ragu saat melakukan prosedur penerbangan. Gangguan terakhir adalah gangguan tingkah laku, yaitu reaksi yang ditunjukkan dapat dilihat dan disebabkan oleh *stress* yang dialami. Gangguan tingkah laku pada siswa penerbang dapat terlihat dari siswa penerbang yang tidak ingin berbicara dengan teman-temannya sesaat sebelum melakukan penerbangan, sulit tidur, dan tidak nafsu makan.

Ketika berada dalam kondisi stress, para siswa penerbang tersebut akan masuk dalam tahap kedua yaitu proses penilaian sekunder (*secondary appraisal*). Penilaian sekunder yaitu proses yang dapat digunakan untuk menentukan apa yang dapat atau harus dilakukan untuk meredakan keadaan *stress*. Pada tahap inilah para siswa penerbang akan memilih cara apa yang baik dan bisa dilakukan untuk meredakan stress yang dialami.

Menurut Lazarus (1984) pada penilaian sekunder individu akan mengevaluasi seberapa besar sumber daya dirinya, apakah cukup memiliki kemampuan untuk menghadapi tuntutan yang di alami. Pada tahap ini individu mencoba lebih memahami potensi-potensi yang ada dalam dirinya baik fisik, psikis, sosial dan material. Apabila dalam tahap penilaian sekunder ini, individu merasa bahwa mereka tidak memiliki sumber daya dalam diri yang cukup maka *stress* individu akan meningkat.

Para siswa penerbang memiliki cara yang berbeda untuk mengatasi situasi *stress* tersebut yang disebut sebagai strategi penanggulangan *stress* atau *coping stress*. Strategi penanggulangan *stress* atau *coping stress* dikemukakan oleh Lazarus (1984) sebagai perubahan kognitif dan tingkah laku yang berlangsung secara terus-menerus, untuk mengatasi tuntutan yang dinilai sebagai beban atau melampaui sumber daya individu atau membahayakan keberadaannya atau kesejahteraannya (Lazarus & Folkman, 1984:141).

Coping stress dipandang sebagai faktor penyeimbang yang membantu siswa penerbang untuk menyesuaikan diri terhadap tekanan yang dialami. Pada dasarnya *coping stress* ditujukan untuk mengurangi atau menghilangkan *stress* yang ditimbulkan oleh masalah yang ada. Hal ini dapat dikatakan bahwa setiap kali siswa penerbang mengalami *stress*, maka akan berupaya untuk mengatasi *stress* tersebut. Menurut Lazarus dan Folkman (1984) terdapat 2 bentuk *coping stress* yaitu *coping stress* dapat berpusat pada masalah (*problem focused form of coping*) dan berpusat pada emosi (*emotion focused form of coping*).

Coping stress yang berpusat pada masalah (*Problem Focused forms of Coping*) diarahkan pada usaha aktif untuk memecahkan masalah yang ada, mencari berbagai alternatif yang digunakan sebagai cara untuk mengatasi atau menghadapi *stress*. *Coping stress* yang berpusat pada masalah di bagi menjadi dua bentuk. Pertama, *confrontatif coping* yaitu siswa penerbang aktif mencari cara untuk mengatasi keadaan yang menekan dirinya. Usaha yang dilakukan siswa penerbang adalah dengan cara bertanya pada instruktur atau senior apabila ada materi yang sulit, membaca buku untuk lebih memperbanyak pengetahuan mereka

mengenai dunia penerbangan, dan menyempatkan belajar diluar jam pelajaran. Kedua, *planful problem solving* yaitu siswa penerbang memikirkan akibat dari keadaan yang menekan tersebut dan merencanakan sesuatu untuk mengatasi keadaan. Usaha yang dilakukan siswa penerbang adalah mempersiapkan diri sebaik mungkin sebelum melakukan praktik terbang baik saat latihan maupun ketika ujian dan lebih waspada dalam menjalankan prosedur penerbangan agar tidak mengalami kecelakaan.

Kedua yaitu *coping stress* yang berpusat pada emosi (*Emotional focused form of coping*) maka strategi penanggulangan *stress* para siswa penerbang lebih mengarah pada perubahan cara pemaknaan suatu kejadian tanpa mengubah situasi obyektif. Menurut Lazarus dan Folkman (1984), terdapat strategi penanggulangan yang berpusat pada emosi (*Emotional focused form of coping*) salah satunya yaitu *seeking social support*. Pada strategi ini siswa penerbang mencari informasi dan nasihat dari seseorang untuk mendapatkan dukungan atau sekedar simpati orang lain. Strategi ini juga menentukan bagaimana penilaian siswa penerbang terhadap *stressor* yang dihadapi, jika dukungan dianggap dapat mengurangi *stress* yang mereka rasakan maka para siswa penerbang akan memanfaatkan dukungan tersebut. Seperti halnya yang diungkapkan oleh Kanungo, 1979 ; Kaplan, 1980 (dalam Lazarus 1984) bahwa dengan adanya dukungan sosial dapat membantu individu dalam mencegah terjadinya *stress* dari peristiwa yang mengancam / membahayakan atau dapat juga berguna untuk membentuk sumber daya dalam melakukan *coping* ketika *stress* terjadi.

Para siswa penerbang lebih merasakan pengaruh dukungan sosial yang diberikan oleh keluarga terutama orang tua mereka. Menurut House dalam Vaux (1988), dukungan orang tua merupakan hubungan interpersonal antara orang tua dan anaknya yang melibatkan satu atau lebih hal-hal berikut: dukungan emosional, dukungan penghargaan, dukungan instrumental, dan dukungan informatif.

Dukungan emosional, berupa tingkah laku yang berhubungan dengan rasa senang, rasa memiliki, kasih sayang dari orang tua terhadap anaknya. Misalnya pengungkapan empati, memelihara, penuh perhatian, dan mendengarkan. Pada siswa penerbang dukungan emosional ini dapat dirasakan jika orang tua bersedia mendengarkan keluhan mereka saat mereka menghadapi tuntutan-tuntutan pendidikan di sekolah penerbangan. Dukungan ini memberikan siswa penerbang merasa dicintai dan diperhatikan oleh kedua orang tua, dengan adanya dukungan ini diharapkan stress siswa penerbang menjadi berkurang karena secara emosi perasaan tertekan mereka dapat dikurangi dengan membicarakannya dengan orang tua.

Dukungan penghargaan yaitu tingkah laku orang tua yang berhubungan dengan penghargaan terhadap perbuatan siswa penerbang, misalnya pengekspresian imbalan positif terhadap perbuatan siswa penerbang, kepercayaan, persetujuan terhadap gagasan siswa penerbang, perbandingan positif antar siswa penerbang yang bertujuan meningkatkan penghargaan diri siswa penerbang tersebut. Pada siswa penerbang dukungan emosional ini dapat dirasakan jika

orang tua menceritakan pada orang lain bahwa mereka memiliki anak yang menjadi seorang penerbang sehingga para siswa merasa bangga karena dapat mengangkat status sosial keluarga mereka di lingkungan. Dukungan ini memberikan siswa penerbang merasa dihargai oleh orang tua atas apa yang telah dicapai oleh siswa penerbang, dengan adanya dukungan ini diharapkan intensitas *stress* siswa penerbang menjadi rendah karena mereka mendapat imbalan positif yang secara tidak langsung memberikan motivasi tersendiri bagi mereka untuk menyelesaikan pendidikan.

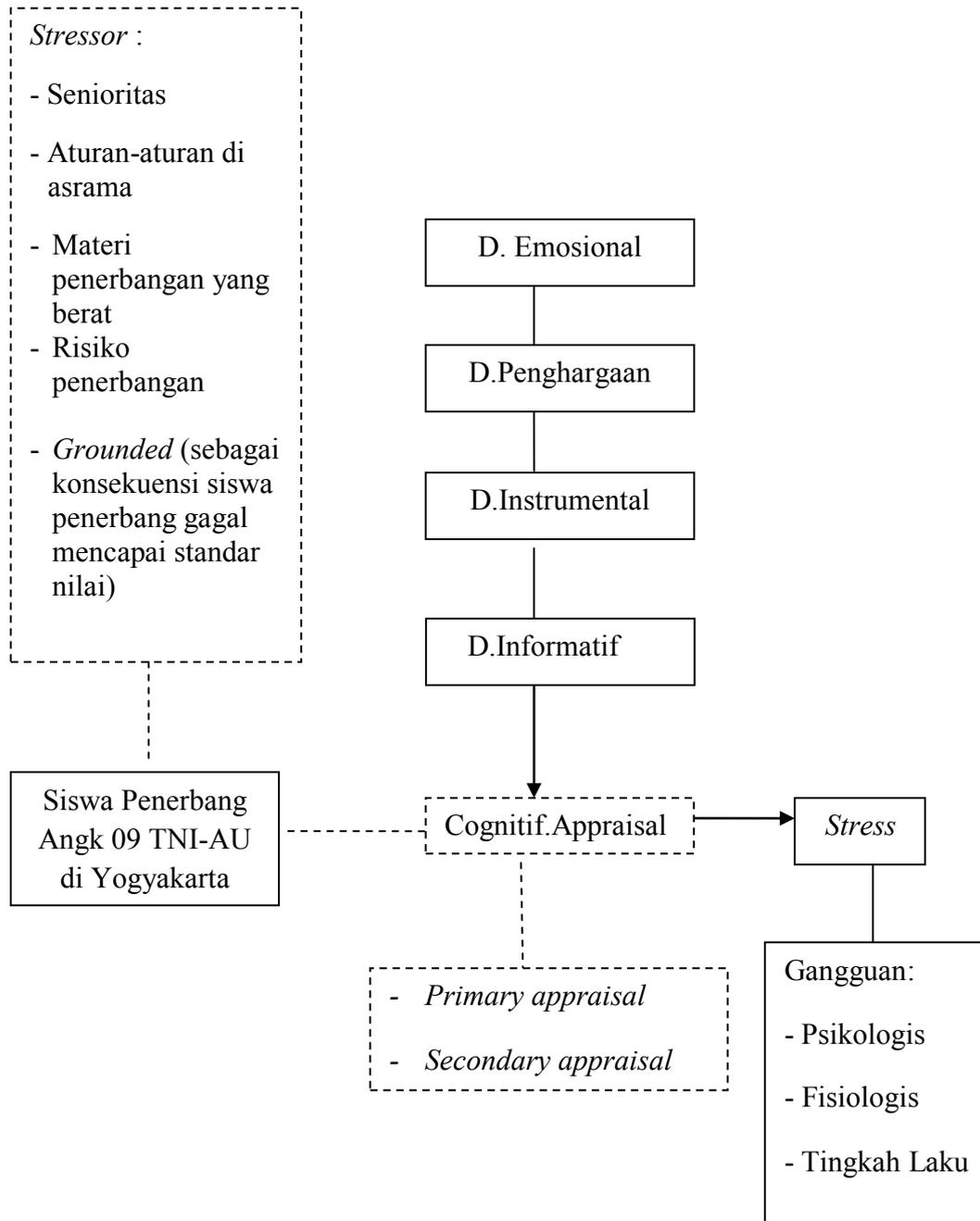
Dukungan instrumental merupakan tingkah laku orang tua yang berhubungan dengan pemenuhan kebutuhan anak yang sifatnya materi maupun non materi, misalnya uang, makanan, pakaian dan tenaga. Pada siswa penerbang dukungan ini dapat dirasakan jika orang tua bersedia menjenguk para siswa penerbang di waktu-waktu tertentu terutama ketika mereka jatuh sakit, mereka mengharapkan kehadiran orang tua mereka untuk berada di dekat mereka. Kemudian uang juga dapat mereka rasakan sebagai suatu dukungan terutama bila mereka gunakan untuk membeli pulsa telepon sehingga mereka dapat menghubungi orang-orang terdekat saat pesiar terutama menghubungi orang tua mereka masing-masing. Dukungan ini memberikan siswa penerbang merasa bahwa kebutuhan mereka baik secara materi maupun non materi yang kurang dapat mereka penuhi dapat dipenuhi oleh bantuan dari orang tua mereka, dengan adanya dukungan ini diharapkan *stress* siswa penerbang menjadi rendah karena mereka mendapat pertolongan dari orang tua mereka saat mengalami hambatan dalam memenuhi kebutuhannya selama mengikuti pendidikan.

Selanjutnya dukungan informatif yaitu tingkah laku orang tua yang berhubungan dengan pemberian informasi dan nasehat, misalnya pemberian nasihat, sugesti atau umpan balik mengenai apa yang dilakukan oleh orang tua yang dapat membantu para siswa penerbang dalam menghadapi *stressor* dalam dunia pendidikan penerbangan. Pada siswa penerbang dukungan informatif ini dapat dirasakan jika orang tua bersedia memberikan nasihat bahwa para siswa penerbang harus lebih rajin lagi dalam belajar baik dengan cara sering bertanya maupun latihan sendiri karena pesawat merupakan salah satu alat canggih dimana untuk mengoperasikan alat tersebut harus disertai keahlian khusus. Dengan beberapa cara tersebut para siswa penerbang akan semakin mahir dan hafal dalam melakukan prosedur penerbangan dan diingatkan oleh orang tua agar selalu berhati-hati serta terus berdoa untuk meminta keselamatan pada Tuhan Yang Maha Esa.

Dukungan informatif memberikan siswa penerbang merasa bahwa orang tua mereka memberikan bantuan agar para siswa penerbang lebih waspada dalam mengikuti segala bentuk kegiatan pendidikan, dengan adanya dukungan ini diharapkan *stress* siswa penerbang menjadi rendah karena mereka diingatkan oleh orang tua mereka agar tidak melakukan kesalahan dalam mengikuti pendidikan.

Penghayatan berbagai jenis dukungan orang tua oleh siswa penerbang, nantinya akan mempengaruhi stress yang mereka rasakan selama mengikuti pendidikan. *Stress* tersebut dapat diketahui dari munculnya gangguan-gangguan yang dialami siswa penerbang. Semakin sering terjadinya gangguan-gangguan psikologis, fisiologis, maupun tingkah laku dalam kehidupan siswa penerbang

maka menunjukkan intensitas *stress* yang dialami oleh siswa penerbang semakin tinggi. Siswa penerbang yang memiliki intensitas *stress* yang moderat, cukup sering memunculkan tingkah laku dan emosi yang negatif, mereka akan lebih adaptif dengan keadaan *stress* yang dihadapi dibandingkan dengan siswa penerbang yang memiliki intensitas *stress* tinggi. Kemudian siswa penerbang yang memiliki intensitas *stress* rendah, akan lebih jarang atau bahkan tidak pernah menampilkan tingkah laku dan emosi yang negatif dibanding dengan siswa penerbang yang memiliki intensitas *stress* moderat dan tinggi serta lebih mudah beradaptasi dengan situasi yang akan dihadapi selama menempuh pendidikan.



Skema 1.1 Kerangka Pikir

1.6 Asumsi

- Siswa penerbang mengalami *stressor* berupa senioritas, lingkungan yang terisolisir, materi pendidikan yang berat, *grounded* (sebagai konsekuensi siswa penerbang gagal mencapai standar nilai) dan resiko dari penerbangan itu sendiri yang dapat membahayakan diri para siswa penerbang sehingga mereka mengalami kondisi *stress*.
- Siswa penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta melakukan *cognitif appraisal* untuk menilai *stressor* dan jenis dukungan orang tua yang didapatkan siswa penerbang selama mengikuti pendidikan penerbangan.
- Dukungan orang tua merupakan unsur penting yang digunakan siswa penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta untuk menghadapi tekanan dan tuntutan yang berat dari lingkungan pendidikan sekolah penerbangan.
- Siswa Penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta mendapatkan dukungan orang tua dalam berbagai jenis yaitu dukungan informasi, instrumental, emosional, dan penghargaan.
- Jenis dukungan orang tua yang diperoleh Siswa Penerbang Angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta menghasilkan *stress* yang berbeda-beda.

1.7 Hipotesis

- Dukungan orang tua memberikan kontribusi terhadap *stress* pada Siswa Penerbang angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta.
- Dukungan emosional dari orang tua memberikan kontribusi terhadap *stress* pada Siswa Penerbang angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta.
- Dukungan informasi dari orang tua memberikan kontribusi terhadap *stress* pada Siswa Penerbang angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta.
- Dukungan penghargaan dari orang tua memberikan kontribusi terhadap *stress* pada Siswa Penerbang angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta.
- Dukungan instrumental dari orang tua memberikan kontribusi terhadap *stress* pada Siswa Penerbang angkatan 2009 TNI-AU di Yogyakarta.