

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN STRES KERJA PADA PENERBANG SIPIL DI BALAI KESEHATAN PENERBANGAN JAKARTA

Cindy Amalia Syabilah, Ida Wahyuni, Baju Widjasena

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat,
Universitas Diponegoro

Abstract : *Profession as a civilian pilot was one of the most stressful occupations. The accident happened on air transportation largely was caused by human factors. The results of research on the impact of stress on job performance found that some accidents were attributable to personal failure and error was caused by the involvement of stress factors experienced by workers. The aim of this study was to analyze the factors associated with job stress in a civilian pilot. This was an explanatory research with cross sectional approach. The study was conducted through interviews with civilian aviators who were conducting a medical examination from August to September 2014, total of 79 civilian pilots were respondents in this research. Chi Square test was used to analyze the data. The result of the research were 57,1% of civilian pilots suffered mild stress and 34,1% severe work stress. From the statistical test can be obtained that there were an association between age (p value=0,001), association between working period (p value=0,002), association between flying hours (p value=0,001), association between marital status (p value=0,003), relation between role in organization (p value=0,011), and association between demand of the task (p value=0,001), and association between interpersonal relationship (p value=0,018) with work stress. The need for strict application of the limitation of pilot flight hours thus avoiding fatigue and stress which can be at risk of human error*

Keywords: *job stress, civil airline pilots, performance, human factors*

PENDAHULUAN

Dunia penerbangan merupakan dunia kerja dengan aktivitas terbang dengan kondisi yang penuh dengan sumber stres. Stres dapat diartikan sebagai suatu situasi ketegangan/tekanan emosional yang dialami seseorang pada saat menghadapi tuntutan besar, hambatan, serta kesempatan yang dapat mempengaruhi pikiran, emosi, bahkan kondisi fisik seseorang.⁽¹⁾

Stres kerja sendiri merupakan suatu tanggapan penyesuaian diperantarai oleh perbedaan-perbedaan individu dan atau proses psikologis, yang merupakan suatu konsekuensi dari setiap tindakan dari luar (lingkungan), situasi, atau peristiwa yang menetapkan permintaan psikologis dan atau fisik berlebihan pada seseorang.⁽²⁾

Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya stres kerja, yaitu: peran dalam organisasi, faktor intrinsik dalam pekerjaan, faktor individu, faktor interpersonal, pengembangan karir, dan faktor lingkungan luar pekerjaan.⁽³⁾

Profesi sebagai penerbang atau pilot khususnya pilot sipil merupakan profesi nomor satu dengan tingkat stres yang tinggi. Data statistik menunjukkan bahwa risiko ancaman stres paling tinggi untuk sebuah profesi konon dialami oleh pilot komersial yang mencapai angka statistik 59.53%.⁽⁴⁾

Penelitian yang dilakukan oleh Dr. Leo Jeeva mengenai stressor dan strategi *coping* stres pada pilot sipil menunjukkan bahwa dari 55 pilot 78% diantaranya mengalami stres

tingkat ringan hingga sedang dan hanya 13% yang tidak mengalami stres.⁽⁵⁾

Hasil penelitian yang dilakukan Shuckburgh menunjukkan bahwa faktor lingkungan kerja pilot memiliki peran penting. Shuckburgh menemukan 45% dari kecelakaan penerbangan komersil terjadi karena *pilot error* yang disebabkan oleh 4 faktor yaitu kelelahan, lingkungan kerja (*cockpit*), beban kerja pilot dan kondisi kehidupan dari pilot itu sendiri.⁽⁶⁾

Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada 5 orang pilot yang sedang melaksanakan *medical examination* di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta menunjukkan bahwa 5 orang pilot mengalami gejala stres kerja diantaranya 80% pilot sering merasa pusing, 60% mengeluhkan mengalami gangguan tidur karena pekerjaannya yang tidak tentu waktu, 80% pilot merasa kebisingan radio dalam *cockpit* mengganggu, dan 40% pilot mengeluhkan merasa tertekan apabila terdapat rekan kerja yang kurang kooperatif.

Stres yang dialami pilot perlu diantisipasi agar tidak mengancam misi penerbangan. Suatu upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah dan mengatasi terjadinya stres kerja pada pilot yaitu dengan memahami faktor-faktor penyebab dari terjadinya stres pada pilot terlebih dahulu. Berdasarkan uraian diatas, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah faktor-faktor apa saja yang berhubungan dengan terjadinya stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor apa saja yang berhubungan dengan stres

kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini merupakan *explanatory research*. Metode penelitian yang digunakan adalah *survey* dengan pendekatan *cross sectional*. Pada penelitian ini dilakukan wawancara mendalam pada variabel aspek tuntutan tugas, tuntutan fisik lingkungan kerja, pengembangan karir, hubungan interpersonal, struktur dan iklim organisasi, serta aspek keluarga untuk mendapatkan data yang lebih lengkap.

Populasi dalam penelitian ini adalah semua penerbang sipil yang terdaftar dan melakukan *Medical Examination* di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta pada periode 26 Agustus – 2 September 2014 penerbang sipil yang memiliki pangkat *Commercial Pilot Licensed* (CPL) dan *Airline Transport Pilot Licensed* (ATPL). Teknik sampling yang digunakan adalah teknik *accidental sampling*, sebanyak 70 responden yang berprofesi sebagai penerbang sipil menjadi subjek dalam penelitian ini.

Instrument yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner. Kuesioner untuk mengetahui faktor-faktor stres kerja merupakan adaptasi dari PASS (*Pilot Attitude Safety Survey*) dan kuesioner *Life Event Scale* digunakan untuk mengukur stres kerja.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Distribusi Frekuensi Umur

Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Umur Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Umur	Frekuensi	%
Responden		
Dewasa Awal	34	48.6

(≤30 tahun)		
Dewasa Matang		
(>30 tahun)	36	51.4
Total	70	100

Berdasarkan tabel 4.1 dapat diketahui bahwa penerbang sipil usia lebih dari 30 tahun lebih besar yaitu 51.4% dibandingkan dengan penerbang sipil usia kurang dari sama dengan 30 tahun.

Distribusi Frekuensi Status Pernikahan

Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Status Pernikahan Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Status Pernikahan	Frekuensi	%
Belum Menikah	28	40
Menikah	42	60
Total	70	100

Berdasarkan tabel 4.2 diketahui bahwa penerbang sipil yang berstatus menikah lebih besar yaitu 60% dibandingkan dengan penerbang sipil yang berstatus belum menikah.

Distribusi Frekuensi Tipe Kepribadian

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Tipe Kepribadian yang Dimiliki Penerbang Sipil Tahun 2014

Tipe Kepribadian	Frekuensi	%
Tipe A	11	15.7
Tipe B	59	84.3
Total	70	100

Berdasarkan tabel 4.3 diketahui bahwa penerbang sipil yang memiliki tipe kepribadian B lebih besar yaitu 84.3% dibandingkan dengan penerbang sipil yang memiliki tipe kepribadian A.

Distribusi Frekuensi Masa Kerja

Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Masa Kerja Penerbang Sipil di Balai

Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Masa Kerja	Frekuensi	%
Baru (≤5 tahun)	49	70
Lama (>5 tahun)	21	30
Total	70	100

Berdasarkan tabel 4.4 diketahui bahwa penerbang sipil yang memiliki masa kerja ≤5 tahun lebih banyak yaitu 70% dibandingkan dengan responden yang memiliki masa kerja >5 tahun.

Distribusi Frekuensi Jam Terbang

Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Jam Terbang Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Jam Terbang	Frekuensi	%
≤1500	34	48.6
>1500	36	51.4
Total	70	100

Berdasarkan tabel 4.5 diketahui bahwa penerbang sipil yang memiliki jam terbang >1500 lebih banyak yaitu 51.4% dibandingkan dengan penerbang sipil yang memiliki jam terbang ≤1500.

Distribusi Frekuensi Stres Kerja

Tabel 4.6 Distribusi Frekuensi Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Tingkat Stres Kerja	Frekuensi	%
Stres Berat	30	42.9
Stres Ringan	40	57.1
Total	70	100

Berdasarkan tabel 4.6 diketahui bahwa penerbang sipil yang memiliki tingkat stres ringan lebih banyak yaitu 57.1% dibandingkan penerbang sipil yang memiliki tingkat stres berat.

Distribusi Frekuensi Tuntutan Tugas

Tabel 4.7 Distribusi Frekuensi Tuntutan Tugas Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta

Tuntutan Tugas	Frekuensi	%
Berlebih	34	48.6
Tidak Berlebih	36	51.4
Total	70	100

Berdasarkan tabel 4.7 dapat diketahui bahwa penerbang sipil yang memiliki tuntutan tugas tidak berlebih lebih banyak yaitu 51.4% dibandingkan dengan penerbang sipil yang memiliki tuntutan tugas berlebih.

Distribusi Frekuensi Tuntutan Fisik Lingkungan Kerja

Tabel 4.8 Distribusi Frekuensi Tuntutan Fisik Lingkungan Kerja Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Fisik Ling Kerja	Frekuensi	%
Tidak Nyaman	40	57.1
Nyaman	30	42.9
Total	70	100

Berdasarkan tabel 4.8 diketahui bahwa penerbang sipil yang merasa tidak nyaman dengan tuntutan fisik lingkungan kerja lebih banyak yaitu 57.1% dibandingkan dengan penerbang sipil yang merasa nyaman.

Distribusi Frekuensi Struktur dan Iklim Organisasi

Tabel 4.9 Distribusi Frekuensi Struktur dan Iklim Organisasi Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Struktur & Iklim Organisasi	Frekuensi	%
Kurang Baik	38	54.3

Baik	32	45.7
------	----	------

Total	70	100
-------	----	-----

Berdasarkan tabel 4.9 diketahui bahwa penerbang sipil yang merasa struktur dan iklim organisasi di tempat kerja kurang baik lebih banyak yaitu 54.3% dibandingkan dengan penerbang sipil yang memiliki struktur dan iklim organisasi baik.

Distribusi Frekuensi Pengembangan Karir

Tabel 4.10 Distribusi Frekuensi Pengembangan Karir Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Pengembangan Karir	Frekuensi	%
Tidak Memuaskan	55	78.6
Memuaskan	15	21.4
Total	70	100

Berdasarkan tabel 4.10 diketahui bahwa penerbang sipil yang merasa pengembangan karir di tempat kerja tidak memuaskan lebih banyak yaitu 78.6% dibandingkan penerbang sipil yang merasa pengembangan karirnya memuaskan.

Distribusi Frekuensi Hubungan Interpersonal

Tabel 4.11 Distribusi Frekuensi Hubungan Interpersonal Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Hubungan Interpersonal	Frekuensi	%
Kurang Baik	40	57.1
Baik	30	42.9
Total	70	100

Berdasarkan tabel 4.11 diketahui bahwa penerbang sipil yang hubungan interpersonalnya kurang baik lebih besar yaitu 57.1% dibandingkan dengan yang hubungan interpersonalnya baik

Distribusi Frekuensi Aspek Keluarga

Tabel 4.12 Distribusi Frekuensi Aspek Keluarga Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Aspek Keluarga	Frekuensi	%
Kurang Baik	41	58.6
Baik	29	41.4
Total	70	100

Berdasarkan tabel 4.12 diketahui bahwa penerbang sipil yang aspek keluarganya kurang baik lebih besar yaitu 58.6% dibandingkan dengan yang aspek keluarganya baik.

Hubungan antara umur dengan stres kerja

Tabel 4.13 Tabel Silang Antara Umur Dengan Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Tahun 2014

Umur	Stres Kerja		Total
	Stres Berat	Stres Ringan	
	N	N	
Dewasa Awal (≤ 30 tahun)	22 64.7	12 35.3	34 100
Dewasa Matang (> 30 tahun)	8 22.2	28 77.8	36 100

Tabel 4.13 menunjukkan bahwa p value = 0,001 lebih kecil dari α (0,05). Ada hubungan antara karakteristik umur dengan stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

Hubungan antara masa kerja dengan stres kerja

Tabel 4.14 Tabel Silang Antara Masa Kerja Dengan Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Jakarta Tahun 2014

Masa Kerja	Stres Kerja		Total
	Stres Berat	Stres Ringan	
	N	N	
Baru (≤ 5 tahun)	27 55.1	22 44.9	49 100
Lama (> 5 tahun)	3 14.3	18 85.7	21 100

Tabel 4.14 menunjukkan bahwa p value = 0,002 lebih kecil dari α (0,05). Ada hubungan antara masa kerja dan stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

Hubungan antara jam terbang dan stres kerja

Tabel 4.15 Tabel Silang Antara Jam Terbang dan Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Jam Terbang	Stres Kerja		Total
	Stres Berat	Stres Ringan	
	N	N	
≤ 1500 Jam	23 67.6	11 32.4	34 100
> 1500 Jam	7 19.4	29 80.6	36 100

Tabel 4.15 menunjukkan bahwa p value = 0,001 lebih kecil dari α (0,05). Ada hubungan antara jam terbang dan stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

Hubungan antara status pernikahan dan stres kerja

Tabel 4.16 Tabel Silang Antara Status Pernikahan dan Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Status Pernikahan	Stres Kerja		Total
	Stres Berat	Stres Ringan	
	N	N	
Belum	18	10	28

Menikah	64.3	35.7	100
	12	30	42
Menikah	28.6	71.4	100

Tabel 4.16 menunjukkan bahwa p value = 0,003 lebih kecil dari α (0,05). Ada hubungan antara status pernikahan dan stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

Hubungan antara tipe kepribadian dan stres kerja

Tabel 4.17 Tabel Silang Antara Tipe Kepribadian dan Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Tipe Kepribadian	Stres Kerja		Total
	Stres Berat	Stres Ringan	
	N	N	
Tipe A	36.4	63.6	100
	26	33	59
Tipe B	44.1	55.9	100

Tabel 4.17 menunjukkan bahwa p value = 0.635 lebih besar dari α (0,05). Tidak ada hubungan antara tipe kepribadian dan stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

Hubungan antara tuntutan tugas dan stres kerja

Tabel 4.18 Tabel Silang Antara Tuntutan Tugas dan Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Tuntutan Tugas	Stres Kerja		Total
	Stres Berat	Stres Ringan	
	N	N	
Berlebih	23	11	36

Tidak Berlebih	67.6	32.4	100
	7	29	34
Berlebih	19.4	80.6	100

Tabel 4.18 menunjukkan bahwa p value = 0,001 lebih kecil dari α (0,05). Ada hubungan antara tuntutan tugas dan stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

Hubungan antara tuntutan fisik lingkungan kerja dan stres kerja

Tabel 4.19 Tabel Silang Antara Tuntutan Fisik Lingkungan Kerja dan Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Fisik Lingk Kerja	Stres Kerja		Total
	Stres Berat	Stres Ringan	
	N	N	
Tidak Nyaman	21	19	40
Nyaman	52.5	47.5	100
	9	21	30
Nyaman	30	70	100

Tabel 4.19 menunjukkan bahwa p value = 0.060 lebih besar dari α (0,05). Tidak ada hubungan antara tuntutan fisik lingkungan kerja dengan stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

Hubungan antara pengembangan karir dan stres kerja

Tabel 4.20 Tabel Silang Antara Pengembangan Karir dan Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Pengembangan Karir	Stres Kerja		Total
	Stres Berat	Stres Ringan	
	N	N	
Tidak Me-	26	29	55

muaskan	47.3	52.7	100
Memuaskan	4	11	15
	26.7	73.3	100

Tabel 4.20 menunjukkan bahwa p value = 0.153 lebih besar dari α (0,05). Tidak ada hubungan antara pengembangan karir dengan stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

Hubungan antara hubungan interpersonal dan stres kerja

Tabel 4.21 Tabel Silang Antara Hubungan Interpersonal dan Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Hub Inter-personal	Stres Kerja		Total
	Stres Berat	Stres Ringan	
	N	N	
Kurang	22	18	40
Baik	55.0	45.0	100
Baik	8	22	30
	26.7	73.3	100

Tabel 4.21 menunjukkan bahwa p value = 0,018 lebih kecil dari α (0,05). Ada hubungan antara hubungan interpersonal dan stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

Hubungan antara struktur dan iklim organisasi dan stres kerja

Tabel 4.22 Tabel Silang Antara Struktur dan Iklim Organisasi dan Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Struktur & Iklim Organisasi	Stres Kerja		Total
	Stres Berat	Stres Ringan	
	N	N	
Kurang	21	24	38

Baik

Baik	9	16	32
------	---	----	----

Tabel 4.22 menunjukkan bahwa p value = 0.268 lebih besar dari α (0,05). Tidak ada hubungan antara struktur dan iklim organisasi dengan stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

Hubungan antara aspek keluarga dan stres kerja

Tabel 4.23 Tabel Silang Antara Aspek Keluarga dan Stres Kerja Pada Penerbang Sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta Tahun 2014

Aspek Keluarga	Stres Kerja		Total
	Stres Berat	Stres Ringan	
	N	N	
Kurang	21	20	41
Baik	51.2	48.8	100
Baik	9	20	29
Baik	31.0	69.0	100

Tabel 4.23 menunjukkan bahwa p value = 0.093 lebih besar dari α (0,05). Tidak ada hubungan antara aspek keluarga dengan stres kerja pada penerbang sipil di Balai Kesehatan Penerbangan Jakarta.

PEMBAHASAN

Hubungan Antara Umur Dengan Stres Kerja

Dari hasil analisis statistik dengan uji Chi Square pada variabel umur diperoleh nilai signifikan sebesar 0,001 yang artinya secara statistik menunjukkan ada hubungan antara umur dengan stres kerja. Hasil analisa ini sesuai dengan penelitian bahwa semakin tua umur seorang pekerja maka akan semakin rendah kemungkinan menderita stres kerja. Hal ini dikarenakan pekerja dengan umur yang lebih tua cenderung mempunyai kondisi kesehatan mental yang lebih baik.⁽⁷⁾

Hubungan Antara Masa Kerja Dengan Stres Kerja

Dari hasil analisis statistik dengan uji Chi Square pada variabel masa kerja diperoleh nilai signifikan sebesar 0,002 yang artinya secara statistik menunjukkan ada hubungan antara masa kerja dengan stres kerja. Masa kerja yang lebih lama erat kaitannya dengan pengalaman dan pemahaman mengenai *job description* yang lebih baik. Pengalaman dan pemahaman ini akan membantu dalam mengatasi masalah (stresor) yang ada dalam upaya pencegahan stres.⁽⁸⁾

Hubungan Antara Jam Terbang Dengan Stres Kerja

Dari hasil analisis statistik dengan uji Chi Square pada variabel jam terbang diperoleh nilai signifikan sebesar 0,001 yang artinya secara statistik menunjukkan ada hubungan antara jam terbang dengan stres kerja. Hal ini sesuai dengan teori Robbins bahwa pengalaman kerja menjadikan pekerja lebih tahan terhadap stres, karena pekerja telah mengembangkan mekanisme untuk mengatasi stres dan melakukan penyesuaian diri untuk menghadapi tekanan dan tuntutan pekerjaan.⁽³⁾

Hubungan Antara Status Pernikahan Dengan Stres Kerja

Dari hasil analisis statistik dengan uji Chi Square pada variabel status pernikahan diperoleh nilai signifikan sebesar 0,003 yang artinya secara statistik menunjukkan ada hubungan antara status pernikahan dengan stres kerja. Hasil penelitian ini sejalan dengan pendapat yang dikemukakan oleh Robbins bahwa pekerja yang sudah menikah, lebih sedikit absensinya, lebih puas dengan pekerjaan mereka daripada rekan kerjanya yang berstatus belum

menikah. Pernikahan memaksakan tanggung jawab yang meningkat sehingga dapat membuat suatu pekerjaan menjadi lebih berharga dan penting.⁽³⁾

Hubungan Tipe Kepribadian Dengan Stres Kerja

Dari hasil analisis statistik dengan uji Chi Square pada variabel tipe kepribadian diperoleh nilai signifikan sebesar 0,635 yang artinya secara statistik menunjukkan tidak ada hubungan antara tipe kepribadian dengan stres kerja. Tidak adanya hubungan antara tipe kepribadian dengan stres kerja pada penelitian ini dapat dikarenakan responden dengan tipe B mempersepsikan keadaannya dalam kondisi yang tidak stres. Hal ini menunjukkan bahwa baik tipe kepribadian A maupun tipe kepribadian B keduanya memiliki kecenderungan yang sama untuk mengalami stress kerja. Stres pada penerbang sipil disebabkan oleh variabel lainnya diluar tipe kepribadian.

Hubungan Antara Tuntutan Tugas Dengan Stres Kerja

Dari hasil analisis statistik dengan uji Chi Square pada variabel tuntutan tugas diperoleh nilai signifikan sebesar 0,001 yang artinya secara statistik menunjukkan ada hubungan antara tuntutan tugas dengan stres kerja. Hasil penelitian ini sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Robbins yaitu tuntutan tugas merupakan faktor yang berkaitan dengan pekerjaan seseorang dan dapat memberikan tekanan pada orang jika tuntutan tugas dirasakan berlebihan.⁽³⁾

Hubungan Antara Tuntutan Fisik Lingkungan Kerja Dengan Stres Kerja

Dari hasil analisis statistik dengan uji Chi Square pada variabel tuntutan fisik lingkungan kerja diperoleh nilai signifikan sebesar 0,060 yang artinya secara statistik menunjukkan tidak ada hubungan antara tuntutan fisik lingkungan kerja dengan stres kerja. Jarak pandang yang minimum, keadaan alat kemudi yang kurang sempurna, dan instrument cockpit yang kurang terpasang dengan baik, merupakan aspek-aspek fisik lingkungan kerja yang menimbulkan rasa tidak nyaman bagi penerbang sipil. Jarak pandang yang minimum pada saat akan melakukan fase pendaratan merupakan keadaan yang meningkatkan stres pada penerbang. Jika tidak didukung dengan jarak pandang yang memungkinkan akan menyulitkan penerbang dalam melakukan proses pendaratan sehingga diperlukan konsentrasi dan tingkat kewaspadaan yang tinggi dari penerbang sipil.

Hubungan Antara Pengembangan Karir Dengan Stres Kerja

Dari hasil analisis statistik dengan uji Chi Square pada variabel pengembangan karir diperoleh nilai signifikan sebesar 0,153 yang artinya secara statistik menunjukkan tidak ada hubungan antara pengembangan karir dengan stres kerja. Sebagian besar penerbang tidak terlalu memikirkan mengenai pengembangan karir. Selain itu, para penerbang sipil menganggap pendapatan yang diterima telah sesuai dengan tanggung jawab dan risiko pekerjaan serta jenjang karir penerbang dipengaruhi pada uji keterampilan berkala sehingga tidak berpengaruh pada perkembangan karir responden.

Hubungan Interpersonal Dengan Stres Kerja

Dari hasil analisis statistik dengan uji Chi Square pada variabel hubungan interpersonal diperoleh nilai signifikan sebesar 0,018 yang artinya secara statistik menunjukkan ada hubungan antara hubungan interpersonal dengan stres kerja. Hasil ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Hurrell dkk yang mengatakan hubungan kerja yang tidak baik terungkap dalam gejala-gejala adanya kepercayaan yang rendah, taraf pemberian support yang rendah, dan minat yang rendah dalam pemecahan masalah dalam organisasi.⁽⁹⁾

Hubungan Antara Struktur dan Iklim Organisasi Dengan Stres Kerja

Dari hasil analisis statistik dengan uji Chi Square pada variabel struktur dan iklim organisasi diperoleh nilai signifikan sebesar 0,268 yang artinya secara statistik menunjukkan tidak ada hubungan antara struktur dan iklim organisasi dengan stres kerja. Penyebab stres yang berhubungan dengan struktur organisasi dan suasana kerja biasanya berawal dari budaya organisasi dan model manajemen yang dipergunakan.⁽¹⁰⁾

Hubungan Antara Aspek Keluarga Dengan Stres Kerja

Dari hasil analisis statistik dengan uji Chi Square pada variabel aspek keluarga diperoleh nilai signifikan sebesar 0,093 yang artinya secara statistik menunjukkan tidak ada hubungan antara aspek keluarga dengan stres kerja. Sebagian besar penerbang berpendapat mampu membagi antara masalah keluarga dan pekerjaan karena pekerjaan adalah salah satu jaminan kebahagiaan keluarga. Oleh karena itu, penerbang tidak terganggu

dengan adanya masalah dalam keluarganya.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Penerbang sipil dengan umur > 30 tahun sebesar 51.4%, status pernikahan menikah sebesar 60%, masa kerja \leq 5 tahun sebesar 70%, dan jam terbang >1500 jam sebesar 51.4%.
2. Penerbang sipil yang menyatakan tuntutan tugas berlebih yaitu sebesar 48.6%, fisik lingkungan kerja tidak nyaman sebesar 57.15%, struktur dan iklim organisasi kurang baik sebesar 54.3%, pengembangan karir kurang memuaskan sebesar 78.6%, hubungan interpersonal tidak baik yaitu sebesar 57.1%
3. Penerbang sipil yang menyatakan aspek keluarga yang kurang baik yaitu sebesar 58.6%
4. Penerbang sipil dengan kategori stres berat yaitu 42.9% dan dengan kategori stres ringan yaitu sebesar 57.1%
5. Ada hubungan antara umur dengan stres kerja (p value = 0,001), ada hubungan antara masa kerja dengan stres kerja (p value = 0,002), ada hubungan antara jam terbang dengan stres kerja (p value = 0,001), dan ada hubungan antara status pernikahan dengan stres kerja (p value = 0,003), serta tidak ada hubungan antara tipe kepribadian dengan stres kerja (p value = 0,635).
6. Ada hubungan antara tuntutan tugas dengan stres kerja (p value = 0,001), ada hubungan antara hubungan interpersonal dengan stres kerja (p value = 0,018), tidak ada hubungan antara pengembangan karir

dengan stres kerja (p value = 0,153), dan tidak ada hubungan antara struktur dan iklim organisasi dengan stres kerja (p value = 0,268).

7. Tidak ada hubungan antara aspek keluarga dengan stress kerja (p value = 0,093)

Saran

1. Bagi Penerbang Sipil
 - a. Perlu istirahat yang cukup sebelum melakukan tugas terbangnya dan menerapkan pola hidup sehat (makan teratur dan olahraga)
 - b. Perlu aktivitas yang positif dan dapat mencegah stres seperti menyediakan waktu yang cukup untuk bersantai baik dengan keluarga ataupun teman minimal sekali dalam seminggu
2. Untuk Maskapai Penerbangan
 - a. Perlunya penerapan yang tegas akan peraturan tentang pembatasan jam terbang pilot sesuai dengan aturan CASR *part* 121 sehingga menghindari kelelahan dan stres yang berisiko *human error*
 - b. Penetapan aturan kerja pada maskapai penerbangan yang konsekuen agar tidak menimbulkan kebingungan pada penerbang sipil
3. Untuk Balai Kesehatan Penerbangan
 - a. Perlunya pemeriksaan kesehatan mental yang rutin dilakukan setahun sekali untuk mendeteksi secara dini kelainan psikologis. Terutama pada pilot yang akan mengganti lisensi dari CPL ke ATPL.
 - b. Pemeriksaan urin untuk memeriksa penggunaan obat terlarang penerbang sebaiknya dilakukan secara

insidental agar hasilnya maksimal dan tidak ada yang berusaha menutup-nutupi

DAFTAR PUSTAKA

1. Hariandja, MARIHOT T.E. *Manajemen Sumber Daya Manusia: Pengadaan, Pengembangan, Pengkompensasian, Peningkatan Produktivitas Pegawai*. Jakarta: PT. Grasindo. 2007.
2. Mangkunegara, A.P. *psikologi perusahaan*. Trigendakarya: Bandung. 1993.
3. Robbins, Stephen P dan Judge, Timothy A. *Perilaku Organisasi*. Jakarta: Salemba. 2008.
4. Handrini. Pilot dan Ancaman kesehatannya. (online). (<http://kesehatan.kompasiana.com/medis/2011/11/16/pilot-dan-ancaman-kesehatannya-413257.html>) diakses pada 1 Maret 2014
5. Leo Jeeva S.P & Chandramohan V. Stressors and Stress Coping Strategies Among Civil Pilots: A Pilot Study. *Indian Journal Of Aerospace Med.* 52(2):60-64. 2008
6. Shuckburgh JS. Accident Statistics and The Human Factor Element. *Aviation Space Edition Med* 46:46-50. 1975
7. Griffiths, Amanda. *Ageing, Work Related Stres and Health*. 2009. TAEN-The Age and Employment Network (<http://taen.org.uk>) diakses tanggal 09 September 2014
8. Fitri, Azizah. *Analisis Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Kejadian Stres Kerja Pada Karyawan Bank*. Jurnal Kesehatan Masyarakat 2013, Vol 2, No, 1. 2013
9. Munandar, A. S. *Psikologi Industri dan Organisasi*. Jakarta: UI Press. 2006.
10. Waluyo, Minto. *Psikologi teknik industri*. Graha Ilmu: Yogyakarta. 2009.