

**STRES KERJA, KEPUASAN KERJA, KESEHATAN FISIK, KESALAHAN KERJA DAN
KECELAKAAN KERJA TEKNISI PESAWAT UDARA**

Saptono Widodo¹
Fakultas Psikologi
Universitas 17 Agustus 1945

M. As'ad Djalali²
Fakultas Psikologi
Universitas 17 Agustus 1945

Abstract

The study examines job stress, job satisfaction, physical health, work accidents and faulty work. Study was involving 100 aircraft technicians PT. Merpati Nusantara Airlines. Occupational injuries is measured by Safety Related Injuries Scale. Work was measured with a scale error faulty work by the job description of aircraft maintenance division that has been standard. Physical health was measured by Physical Health Questionnaire (PHQ). Job satisfaction was measured by job satisfaction scale developed by researchers. Work stress was measured by Job Stress Survey (JSS). Data occupational accidents, faulty work, physical health, job satisfaction and job stress were analyzed with statistical regression analysis. The analysis showed job stress did not predict an increase in accidents and faulty work. Job stress did not predict decline in physical health and job satisfaction. High and low occupational accidents, faulty work, physical health, and aircraft technician job satisfaction can not be predicted through the high and low job stress.

Keywords: job stress, job satisfaction, physical health, work mistakes, work accident

¹ Korespondensi mengenai artikel ini dapat dilakukan dengan menghubungi: drmasda@yahoo.com

² Korespondensi mengenai artikel ini dapat dilakukan dengan menghubungi: drmasda@yahoo.com

Perawatan pesawat udara yang tidak tepat atau buruk telah diidentifikasi oleh *Federal Aviation Administration* USA sebagai salah satu penyebab kecelakaan penerbangan (Fogarty, 2004). Perawatan pesawat udara adalah komponen kritis untuk memastikan keselamatan penumpang dan untuk menjaga keseluruhan sistem pesawat berfungsi dengan baik (Hobbs & Williamson, 2003). Menurut Marx dan Graeber (1994) sekitar 12% kecelakaan pesawat udara disebabkan kekurangan pemeliharaan (*maintenance deficiencies*). Kecelakaan udara antara tahun 1982 sampai 1991 menyebabkan kematian 1481 penumpang pesawat di seluruh dunia (Russel, 1994).

Pesawat yang kurang pemeliharaan dan perawatan telah diklaim sebagai sumber ancaman fatal terhadap keselamatan penerbangan. Studi terhadap kesalahan manusia yang terlibat dalam kecelakaan pesawat masih terbatas pada besarnya stres penerbang yang secara langsung atau tidak langsung mempengaruhi kinerja tugas dan menyebabkan kecelakaan penerbangan. Studi terhadap pengaruh langsung stres kerja pada teknisi perawatan pesawat udara masih terbatas.

International Civil Aviation Organization (1995) mengindikasikan lingkungan kerja para teknisi perawatan pesawat udara banyak berpotensi menimbulkan terjadinya kesalahan kerja, sebagai contoh, bekerja di bawah tekanan waktu, kerja shift, dan kondisi lingkungan

yang ekstrim. Menurut Ryland dan Greenfeld (1991), stres kerja berpengaruh langsung terhadap kinerja dalam tempat kerja, kepuasan kerja karyawan, kesehatan fisik dan psikologis, serta peningkatan resiko terjadinya kecelakaan kerja.

Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan menimbulkan kerugian korban manusia atau harta benda (Depnaker, 1999). Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak diharapkan kejadiannya, tidak diduga, menimbulkan korban manusia, harta benda, maupun proses manajemen yang sedang berlangsung dalam suatu organisasi perusahaan (Sugandi, 2003).

Kesalahan Kerja

Kesalahan adalah sesuatu yang telah dilakukan yang tidak diharapkan oleh pelaku, tidak diinginkan oleh suatu aturan yang ditetapkan atau oleh pengamat luar, atau yang membuat sistem melampaui batasnya (Andi & Minato, 2003). *Human error* secara psikologis digambarkan sebagai semua kesempatan dimana rangkaian aktivitas mental atau fisik yang direncanakan tidak berjalan seperti yang diharapkan sebagaimana seharusnya, sehingga gagal untuk mencapai hasil yang diharapkan (Reason dalam Love &

STRES KERJA, KEPUASAN KERJA, KESEHATAN FISIK, KESALAHAN KERJA DAN KECELAKAAN KERJA TEKNISI PESAWAT UDARA

Josephson, 2004). Kesalahan kerja adalah kesalahan yang dilakukan teknisi pesawat udara PT. Merpati Nusantara Airlines dalam melaksanakan pekerjaan perawatan pesawat.

Kesehatan Fisik

Kesehatan fisik adalah kemampuan untuk menyelesaikan tugas sehari-hari dengan gampang, tanpa merasa lelah yang berlebihan dan masih mempunyai sisa cadangan tenaga untuk menikmati waktu senggang dan untuk keperluan-keperluan mendadak (Sumosardjono, 1984). Kesehatan fisik ditinjau dari segi faal adalah kesanggupan dan kemampuan tubuh dalam melaksanakan tugas pembebanan fisik yang diberikan kepadanya (pekerjaan sehari-hari) tanpa menimbulkan kelelahan yang berarti (Moeloek, 1984). Kesehatan fisik adalah kemampuan fungsi tubuh dari seseorang dalam menghadapi pekerjaannya, jadi seseorang yang "fit" akan melakukan pekerjaannya berulang kali tanpa menimbulkan kelelahan mengatasi kesukaran yang tidak terduga sebelumnya. menurut adalah (Kosasih, 1985). Kesehatan fisik, ditinjau dari sudut sosial dapat diartikan orang yang mempunyai cukup kekuatan untuk melakukan atau melaksanakan pekerjaannya dengan baik tanpa menimbulkan kelelahan dan mempunyai kemampuan untuk mengatasi kesukaran yang tidak terduga-duga dimana dibutuhkan usaha jasmani yang biasanya tidak pernah dilakukan serta dapat dinikmati

sebanyak-banyaknya waktu yang terluang (Radiopoetro dalam Kamiso 1991).

Kepuasan Kerja

Kepuasan kerja adalah tanggapan emosional karyawan terhadap situasi dan kondisi kerja. Tanggapan emosional berupa perasaan puas (positif) atau tidak puas (negatif). Bila secara emosional puas berarti kepuasan tercapai dan sebaliknya bila tidak maka berarti karyawan tidak puas. Kepuasan kerja dirasakan karyawan setelah karyawan membandingkan antara apa yang diharap akan diperoleh dari hasil kerjanya dengan apa yang sebenarnya diperoleh dari hasil kerjanya (Arnold & Fieldman, 1986).

Stres Kerja

Stres kerja adalah respon spesifik karyawan terhadap stresor kerja yang dapat berakibat negatif dan berpotensi menimbulkan penurunan kepuasan kerja, penurunan kesehatan fisik, kesalahan kerja, dan kecelakaan kerja (Northwestern National Life dalam Spielberger & Reheiser, 1995).

Stres Kerja, Kepuasan Kerja, Kesehatan Fisik, Kesalahan Kerja dan Kecelakaan Kerja Teknisi Pesawat Udara

Perawatan pesawat udara adalah suatu rangkaian kegiatan untuk menjaga dan memastikan peralatan dan sistem pesawat udara agar bekerja sesuai dengan fungsi dan operasinya dalam tingkat keselamatan dan

keterandalan yang telah ditetapkan, atau dengan kata lain perawatan pesawat udara adalah usaha berkesinambungan dalam rangka menjaga pesawat agar tetap laik udara / *airworthy* (CASR Part 1).

Dalam dunia penerbangan keselamatan adalah yang utama sehingga untuk menuju pada keselamatan dunia penerbangan ketat sekali dengan aturan-aturan yang diberlakukan. Adapun undang-undang yang mengatur penerbangan di Indonesia saat ini adalah Undang-Undang Penerbangan No.1 Tahun 2009, yang mana rincian lebih lanjut tentang bagaimana pelaksanaan undang-undang tersebut dituangkan dalam suatu aturan yang disebut Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR).

Perawatan pesawat adalah suatu kegiatan yang membutuhkan tingkat pengetahuan yang dalam, ketrampilan yang tinggi dan perilaku yang baik dari individu-individu yang terlibat di dalamnya, hal ini mengingat bahwa perawatan pesawat berhubungan langsung dengan keselamatan manusia, baik itu para teknisi perawatan pesawat itu sendiri, crew penerbangan, penumpang dan masyarakat luas.

Dalam pekerjaan perawatan pesawat selain tuntutan kecepatan waktu terkait dengan ketatnya jadwal operasional pesawat, juga aspek ketepatan pelaksanaan menjadi keharusan yang disyaratkan karena sedikit kelalaian dapat berakibat fatal. Dalam dunia

penerbangan berlaku pameo *The sky is a vast place but there is no room for error.*

Tugas teknisi pesawat udara dalam melaksanakan perawatan adalah untuk memastikan bahwa pesawat udara berikut semua part komponen yang terpasang dalam kondisi laik udara (*airworthy*), yaitu terpenuhinya persyaratan teknis sesuai dengan disain pabrikan dan aman untuk diterbangkan. Rincian tugas perawatan pesawat itu sendiri meliputi pelaksanaan servicing, inspeksi, penggantian part, perbaikan kerusakan, repair, overhaul dan modifikasi.

Pernyataan bahwa pesawat laik udara dilakukan oleh teknisi pesawat udara dalam suatu dokumen yang mensertifikasi bahwa pekerjaan perawatan telah selesai dilaksanakan dengan memuaskan sesuai dengan data yang syah dan memenuhi aturan dan prosedur yang berlaku.

Pekerjaan perawatan pesawat sebagaimana yang telah ditetapkan dalam suatu program perawatan secara garis besarnya terbagi menjadi dua macam yaitu : Perawatan Berjadwal dan Perawatan Tidak Berjadwal. Perawatan Berjadwal adalah rangkaian perawatan pesawat yang harus dilakukan sesuai dengan jadwal periodik yang telah ditetapkan, sedangkan Perawatan Tidak Berjadwal adalah rangkaian perawatan yang harus dilakukan karena pesawat mengalami sesuatu hal atau kondisi tertentu.

Teknisi perawatan pesawat udara melakukan tugas perawatan berjadwal berdasarkan siklus atau kalender, yaitu

STRES KERJA, KEPUASAN KERJA, KESEHATAN FISIK, KESALAHAN KERJA DAN KECELAKAAN KERJA TEKNISI PESAWAT UDARA

sebelum penerbangan dilakukan setiap sebelum awal penerbangan, transit penerbangan dilakukan setiap transit penerbangan, harian dilakukan setiap hari selesai penerbangan, mingguan dilakukan setiap setiap minggu, bulanan dilakukan setiap bulan, tahunan dilakukan setiap tahun, 5 tahunan dilakukan setiap 5 tahun dan 10 tahunan dilakukan setiap 10 tahun.

Teknisi perawatan pesawat udara melakukan tugas perawatan berjadwal berdasarkan jam terbang atau pendaratan, yaitu 100 jam atau setiap pendaratan, 1000 jam atau pendaratan, 500 jam atau pendaratan, 5000 jam atau pendaratan, 10.000 jam atau pendaratan.

Teknisi perawatan pesawat udara melakukan tugas perawatan tidak berjadwal berdasarkan tipe perawatan, yaitu perawatan pesawat setelah pendaratan keras, perawatan pesawat setelah cuaca turbulensi, perawatan pesawat setelah tersambar petir, perawatan pesawat setelah menabrak burung, perawatan pesawat setelah landing beban berlebihan, perawatan pesawat setelah terkena tumpahan zat cair berbahaya, perawatan pesawat setelah torsi mesin berlebihan

Mengingat padatnya jadwal pekerjaan dan kompleksnya perawatan pesawat udara maka diperlukan usaha fisik dan usaha mental yang cukup tinggi dari individu-individu yang terlibat di dalamnya. Tuntutan beban kerja yang sedemikian rupa dapat mempengaruhi kondisi psikologis individu para pekerja yang

melaksanakan perawatan tersebut, yang pada akhirnya menimbulkan stress kerja.

Stres kerja terjadi karena interaksi seorang pekerja dengan lingkungan pekerjaannya. Jika secara individual pekerja kurang mampu, kurang terampil, atau kurang sumber daya untuk memuaskan kebutuhan kerja dan iklim organisasinya, dan jika tuntutan pekerjaan dan tekanan di dalam tempat kerja melampaui ketrampilan dan kemampuan individu, maka akan terjadi ketidaksesuaian diantara karakter individu dan lingkungan kerja. Ketidaksesuaian berkontribusi terhadap berbagai stres kerja seperti konflik tuntutan peran, beban kerja berlebih dan ambiguitas peran.

Berdasarkan model ketidakseimbangan upaya-imbalance, ketidakpuasan kerja terjadi ketika tidak ada timbal balik antara upaya dalam pekerjaan dan imbalan atas upaya individu. Hal ini terjadi jika pekerja merasa bahwa upaya yang dilakukan dihargai dengan rendah (misalnya gaji) atau potensi yang dimiliki kurang dihargai (misalnya tidak ada promosi).

Tekanan pekerjaan adalah peristiwa yang paling stres di tempat kerja dalam lingkup perawatan pesawat udara. Personil perawatan pesawat bekerja dengan tekanan waktu, jika pekerjaan tidak dapat dilakukan tepat waktu, penundaan atau pembatalan penerbangan akan sangat mungkin terjadi. Akibatnya pekerja harus menghadapi tuntutan tanggung jawab karena penundaan dan pembatalan penerbangan tidak hanya

mempengaruhi penumpang, tetapi juga kewenangan penerbangan. Penundaan ataupun pembatalan jadwal penerbangan karena alasan teknik harus dilaporkan secara internal perusahaan juga kepada Departemen Perhubungan (Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara). Untuk mencegah penundaan penerbangan atau pembatalan, para teknisi perawatan pesawat udara sering mengalahkannya waktu pribadi untuk beristirahat. Tidak cukup waktu untuk istirahat, beban kerja berlebih dengan tekanan waktu dapat mempengaruhi kesehatan individu psikologis dan fisik.

Lingkungan kerja sangat penting bagi pekerja dalam menentukan apakah lingkungan kerja menjadi stresor. Lingkungan kerja yang nyaman, misalnya dilengkapi dengan penyejuk udara dan ruang kerja yang memadai, maka lingkungan kerja tidak dianggap sebagai stresor. Pada lingkungan kerja personil pesawat udara yang sangat berisik (karena bekerja di area dimana pesawat melakukan lepas landas atau pendaratan), tanpa penyejuk udara di hanggar, dan paparan suhu ekstrim (panas dan hujan), siang dan malam. Lingkungan kerja personil perawatan pesawat adalah lingkungan kerja yang kurang nyaman. Lebih jauh lagi khususnya dalam kebisingan seringkali membatasi kemampuan pekerja untuk memusatkan perhatian pada pekerjaan dan membuat gangguan, berpotensi menimbulkan kesalahan dan cedera akibat kecelakaan kerja.

Personil pemeliharaan pesawat udara bekerja dalam kondisi yang penuh potensi bahaya, penanganan sistem seperti pesawat yang sangat kompleks dan canggih, bekerja dalam shift tugas pagi-siang-malam, alat-alat yang dapat menimbulkan bahaya, jika salah menggunakan akan memungkinkan terjadi kecelakaan. Asumsinya jika teknisi pesawat udara bekerja di bawah tingkat stres yang tinggi akan potensi mengalami ketidakpuasan kerja, mengalami kemunduran kesehatan fisik, mengalami kesalahan dan kecelakaan kerja cedera akan semakin meningkat.

Hipotesis

1. Ada hubungan negatif antara stres kerja dengan kepuasan kerja para teknisi pesawat udara. Semakin tinggi stres kerja yang dialami maka tingkat kepuasan kerja semakin rendah.
2. Ada hubungan negatif antara stres kerja dengan tingkat kesehatan fisik para teknisi pesawat udara. Semakin tinggi stres kerja yang dialami maka tingkat kesehatan fisik semakin rendah.
3. Ada hubungan positif antara stres kerja dengan kesalahan kerja para teknisi pesawat udara. Semakin tinggi stres kerja yang dialami maka tingkat kesalahan kerja semakin tinggi.
4. Ada hubungan positif antara stres kerja dengan kecelakaan kerja para teknisi pesawat udara. Semakin tinggi stres kerja yang dialami maka tingkat kecelakaan kerja semakin tinggi.

STRES KERJA, KEPUASAN KERJA, KESEHATAN FISIK, KESALAHAN KERJA DAN KECELAKAAN KERJA TEKNISI PESAWAT UDARA

Metode

Subjek

Subjek penelitian adalah 100 teknisi pesawat udara PT. Merpati Nusantara Airlines pada pada Direktorat Teknik Divisi Perawatan Pesawat. Subjek penelitian diambil dengan teknik sampling bertujuan (*purposive sampling*).

Alat Ukur

Kecelakaan kerja diukur dengan 20 aitem Skala Kecelakaan (*Injuries Scale*) dalam *Safety Related Scale* yang dilakukan oleh Barling, Kelloway, dan Loughlin (2002). Reliabilitas *Injuries Safety Related Scale* telah dibuktikan dengan akseptabilitas koefisien alpha 0,70 dalam penelitian Wong dan Lai (2004).

Kesalahan kerja diukur dengan 10 aitem skala kesalahan perawatan sesuai deskripsi kerja teknisi pesawat udara. Skala merupakan alat ukur baku yang digunakan manajemen untuk mengukur kesalahan kerja.

Kesehatan fisik diukur dengan 14 aitem *Physical Health Questionnaire* (PHQ) desain Spence, dkk. (1987). Realibilitas dari sub skala dan keseluruhan skala didukung oleh Schat dan Kelloway (2000; 2003), menunjukkan akseptable koefisien alpha 0,80 atau lebih besar.

Kepuasan kerja diukur dengan 48 aitem skala kepuasan kerja yang dikembangkan peneliti. Koefisien korelasi aitem dengan skor total skala yang dikoreksi

berkisar antara 0,266 s/d 0,603, koefisien reliabilitas sebesar 0,737

Stres kerja diukur dengan 30 aitem *Job Survey Stres* (JSS) yang didesain oleh Spielberger (1986). JSS terdiri dari tiga sub skala, yaitu *Job Severity*, *Job Pressure*, dan *Lack of Support*. Koefisien alpha ketiga sub skala adalah 0,82 atau lebih, dan secara sendiri-sendiri 0,83 atau lebih (Spielberger dkk., 2000).

Hasil

Koefisien regresi kecelakaan kerja $r = 0,048$, $F = 0,228$, $p = 0,634$ ($p > 0,05$) menunjukkan tidak ada hubungan stres kerja dengan kecelakaan kerja. Hipotesis yang menyatakan ada hubungan positif stres kerja dengan kecelakaan kerja teknisi pesawat udara, ditolak.

Koefisien regresi kesalahan kerja $r = 0,074$, $F = 0,544$, $p = 0,463$ ($p > 0,05$) menunjukkan tidak ada hubungan stres kerja dengan kesalahan kerja. Hipotesis yang menyatakan ada hubungan positif stres kerja dengan kesalahan kerja teknisi pesawat udara, ditolak.

Koefisien regresi kesehatan fisik $r = 0,177$, $F = 3,153$, $p = 0,079$ ($p > 0,05$) menunjukkan tidak ada hubungan stres kerja dengan kesehatan fisik. Hipotesis yang menyatakan ada hubungan negatif stres kerja dengan kesehatan fisik teknisi pesawat udara, ditolak.

Koefisien regresi kepuasan kerja $r = 0,135$, $F = 1,809$, $p = 0,182$ ($p > 0,05$)

menunjukkan tidak ada hubungan stres kerja dengan kepuasan kerja. Hipotesis yang menyatakan ada hubungan negatif stres kerja dengan kepuasan kerja teknisi pesawat udara, ditolak.

Diskusi

Temuan penelitian menunjukkan stres kerja tidak berhubungan dengan kecelakaan kerja, kesalahan kerja, kesehatan fisik dan kepuasan kerja. Tinggi rendahnya kecelakaan kerja, kesalahan kerja, kesehatan fisik, dan kepuasan kerja teknisi pesawat udara tidak dapat diprediksi melalui tinggi rendahnya stres kerja.

Stres kerja terjadi karena interaksi karyawan dengan lingkungan pekerjaannya. Stres kerja terjadi jika individu pekerja kurang mampu, kurang terampil, atau kurang sumber daya untuk memuaskan kebutuhan kerja dan iklim organisasinya (French & Caplan dalam Ng, Yuk Lin, 2007). Jika tuntutan pekerjaan dan tekanan di dalam tempat kerja melampaui ketrampilan dan kemampuan dari suatu individu, maka akan terjadi ketidaksesuaian di antara karakter individu dan lingkungan kerja. Ketidaksesuaian ini berkontribusi terhadap berbagai stresor kerja seperti konflik tuntutan peran, beban kerja berlebih, ambiguitas peran.

Temuan penelitian menunjukkan tidak ada hubungan stres kerja dengan kecelakaan dan kesalahan kerja teknisi perawatan pesawat udara. Temuan penelitian dapat diinterpretasi bahwa lingkungan kerja

personil pesawat udara yang sangat berisik, bekerja di area bandara dimana pesawat lepas landas atau mendarat, tanpa penyejuk udara di hanggar, dan paparan suhu ekstrim (panas dan hujan), siang, malam. Kondisi-kondisi yang penuh dengan tekanan berdasar temuan penelitian tidak menjadi alasan bagi para teknisi untuk melakukan kesalahan dan mengalami kecelakaan kerja. Kebisingan tidak membatasi kemampuan pekerja untuk memusatkan perhatian pada pekerjaan dan tidak menjadi sumber gangguan yang berpotensi terjadi kesalahan dan kecelakaan kerja. Para teknisi pemeliharaan pesawat bekerja dalam kondisi yang penuh potensi bahaya, penanganan sistem seperti pesawat yang sangat kompleks dan canggih, bekerja waktu malam, dan menggunakan alat-alat yang dapat dianggap sebagai berbahaya tidak berpengaruh terhadap kemungkinan terjadinya kesalahan dan kecelakaan kerja.

Tidak adanya hubungan antara stres kerja dengan kecelakaan dan kesalahan kerja menunjukkan para teknisi perawatan udara walaupun dalam keadaan stres, tetap mampu melakukan pencegahan. Hal ini karena para teknisi perawatan udara telah memahami dan melaksanakan uraian jabatan yang mencakup fungsi, hubungan kerja, wewenang dan tanggung jawab, tugas, serta syarat-syarat kerjanya sehingga walaupun dalam keadaan stres tetap mampu mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

Tidak adanya hubungan antara stres kerja dengan kecelakaan kerja dan kesalahan

STRES KERJA, KEPUASAN KERJA, KESEHATAN FISIK, KESALAHAN KERJA DAN KECELAKAAN KERJA TEKNISI PESAWAT UDARA

kerja menunjukkan para teknisi perawatan udara juga dapat diinterpretasi bahwa para teknisi telah menunjukkan kergairahan dalam bekerja, terampil, memiliki pengetahuan, menunjukkan ketepatan kerja, tidak mengalami gangguan emosi berkelanjutan walaupun dalam keadaan stres. Para teknisi telah memiliki keyakinan bahwa keselamatan dan kesehatan kerja mempunyai dasar yang sama penting dengan kualitas dan target. Para teknisi perawatan pesawat udara telah menginternalisasi norma tanggung jawab atas seluruh isi program kesehatan, keamanan, dan keselamatan kerja.

Tidak adanya hubungan antara stres kerja dengan kecelakaan kerja dan kesalahan kerja menunjukkan para teknisi perawatan udara telah menyatu dengan faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan dan kesalahan kerja, seperti mesin, peralatan, bahan, dan lain-lain, kebisingan, penerangan, dan lain-lain (Sahab, 1997).

Temuan penelitian menunjukkan stres kerja tidak menjadi prediktor penurunan kesehatan fisik. Temuan penelitian dapat diinterpretasi bahwa personil perawatan pesawat yang bekerja dengan tekanan waktu tetap sehat secara fisik. Tekanan pekerjaan yang menuntut tepat waktu, penundaan atau pembatalan penerbangan akan sangat mungkin terjadi. Kondisi tersebut tidak menurunkan kesehatan fisik. Teknisi pesawat udara tetap sehat secara fisik meskipun harus bekerja dibawah kondisi tekanan waktu. Tekanan tanggung jawab terhadap terjadinya

penundaan dan pembatalan penerbangan tidak menurunkan kondisi kesehatan teknisi pesawat.

Penundaan ataupun pembatalan jadwal penerbangan karena alasan teknik harus dilaporkan secara internal perusahaan juga kepada Departemen Perhubungan (Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara). Pencegahan penundaan penerbangan atau pembatalan membuat teknisi pesawat udara sering mengalahkan waktu pribadi untuk beristirahat. Tidak cukup waktu untuk istirahat, beban kerja berlebih dengan tekanan waktu secara empiris tidak mempengaruhi kesehatan individu psikologis dan fisik. Para teknisi relatif menikmati tidur di malam hari, tidak bermimpi dan terbangun di malam hari, tidur nyenyak, otot-otot tidak mengalami kekakuan atau kram, tidak merasakan gatal-gatal di kulit, tidak mengalami sakit kepala saat bekerja, dan tidak mengalami gangguan pencernaan, serta tidak mengalami gangguan pernafasan seperti flu dan batuk.

Tidak adanya hubungan antara stres kerja dengan kesehatan fisik kemungkinan karena para teknisi perawatan pesawat udara telah menjaga kebugaran fisik dengan melakukan latihan olahraga secara teratur sehingga memiliki daya tahan terhadap stres; Istirahat dan tidur berkualitas, serta hidup secara teratur, sehingga tidak mengalami kemunduran fisik. Hal ini sesuai dengan pendapat Ichsan (1989) bahwa istirahat adalah suatu tindakan yang menunjukkan organ tubuh berfungsi secara normal tetapi tidak

dipaksakan mendapat beban terus-menerus. Sehingga secara fisiologis dan psikis tubuh tetap memiliki kebugaran untuk kembali berkerja. Hal ini juga sesuai pendapat Irmin dan Rochim (2004) bahwa hidup dalam aturan adalah hidup secara efektif, baik dalam waktu maupun efektif dalam energi.

Tidak adanya hubungan stres kerja dengan kepuasan kerja dapat diinterpretasi bahwa teknisi pesawat udara telah memiliki kualifikasi sebagai tenaga yang mampu, terampil, atau memiliki sumber daya untuk memuaskan kebutuhan kerja dan iklim organisasi. Tuntutan pekerjaan dan tekanan di dalam tempat kerja tidak melampaui ketrampilan dan kemampuan teknisi. Teknisi pesawat yang telah bekerja lebih dari 10 tahun telah mampu menyesuaikan karakter diri dengan lingkungan kerja hanggar pesawat yang ekstrim. Kemampuan menyesuaikan diri dengan lingkungan berkontribusi terhadap pengabaian berbagai stresor kerja seperti konflik tuntutan peran, beban kerja berlebih, ambiguitas peran.

Model ketidakseimbangan upaya-imbalance (Siegrist, 1996) menyatakan ketidakpuasan kerja terjadi ketika tidak ada timbal balik antara upaya individu dalam pekerjaan mereka dan imbalan atas upaya. Hal ini terjadi jika pekerja merasa upaya yang dilakukan dihargai dengan rendah (misalnya gaji) atau potensi yang dimiliki kurang dihargai (misalnya tidak ada promosi). Tidak adanya hubungan antara stres kerja dengan penurunan kepuasan kerja dapat diinterpretasi

bahwa masalah gaji tidak menjadi masalah bagi tenaga teknisi pesawat udara.

Perlu diperhatikan bahwa asumsi normalitas sebaran variabel tergantung kecelakaan kerja, kesalahan kerja dan kepuasan kerja dalam penelitian ini tidak terpenuhi, hal ini berarti temuan penelitian ini tidak dapat digeneralisasi pada populasi yang lebih luas.

Temuan penelitian yang menunjukkan tidak ada hubungan antara stres kerja dengan kecelakaan kerja, kesalahan kerja, kesehatan fisik, dan kepuasan kerja hanya berlaku pada subjek penelitian ini, yaitu 100 teknisi perawatan pesawat udara yang bekerja di PT. Merpati Nusantara Airlines.

Kepustakaan

- Arnold, H. J., & Feldman. (1986). *Organizational Behavior*. New York: McGraw Hill.
- Andi and Minato, T. (2003). Representing causal mechanism of defective design: a system approach considering human errors. *Construction Management and Economics*, 21,3, 297-305.
- Barling, J., Kelloway, E. K., & Loughlin, C. (2002). Development and Test of a Model Linking Safety-Specific Transformational Leadership and Occupational Safety. *Journal of Applied Psychology*, 87, 3, 488-498.
- Depnaker. (1999). *Himpunan peraturan perundang-undangan keselamatan kerja*. Jakarta.
- Fogarty, G. J. (2005). Psychological Strain Mediates the Impact of Safety Climate on Maintenance Errors. Manuscript Publication. *International Journal of Applied Aviation Studies*, 5, 1, 53-64.

STRES KERJA, KEPUASAN KERJA, KESEHATAN FISIK, KESALAHAN KERJA DAN
KECELAKAAN KERJA TEKNISI PESAWAT UDARA

- Hobbs, A., & Williamson, A. (2003). Associations between errors and contributing factors in aircraft maintenance. *Human Factors*, 45, 2, 186-201.
- Ichsan, M. (1989). *Pendidikan kesehatan olahraga*. Bandung FPOK IKIP Bandung.
- International Civil Aviation Organization. (1995). Human factors in aircraft maintenance and inspection, Circular 253-AN/151, International Civil Aviation Organization, Montreal.
- Irmin dan Rochim (2004). *Rahasia hidup efektif*. Jakarta: Intan.
- Kamiso. (1991). *Ilmu kepelatihan dasar*. Semarang: FPOK IKIP Semarang.
- Kosasih, E. (1985). *Olahraga teknik dan program latihan*. Jakarta: Akademi Presindo.
- Love & Josephson (2004). <http://jurnal-sdm.blogspot.com/2009/06/human-error-definisi-pendekatan-dan.html>. Download 21.00, Kamis 9 Januari 2007.
- Marx, D. A., & Graeber, R.C. (1994). Human error in aircraft maintenance, in Johnston, N., McDonald, N., & Fuller, R. (eds), *Aviation Psychology in Practice*, 87-104. Aldershot: Avebury.
- Moeloek, D. (1984). *Dasar fisiologi kesehatan jasmani*. Jakarta; Proyek Pembinaan SGO.
- Ng, Yuk Lin. (2007). Occupational Stress, Personality, and Coping Strategies among Aircraft Maintenance Personnel in Hong Kong. <http://dspace.cityu.edu.hk/handle/2031/5100>. Download 21.00, Kamis 9 Januari 2007.
- Russell, P. D. (1994). Management strategies for accident prevention. *Air Asia*, 6, 31-41.
- Ryland, E., & Greenfeld, S. (1991). Work stress and well being. In P. Perrewé (Ed.). *Handbook on job stress* (pp.39-54). Corte Madera, CA: Select Press.
- Sahab, S. (1997). *Teknik manajemen keselamatan dan kesehatan kerja*. Jakarta: Bina Sumber Daya Manusia.
- Schat, A. C. H., & Kelloway, E. K. (2000). The effects of perceived control on the outcomes of workplace aggression and violence. *Journal of Occupational Health Psychology*, 4, 386-402.
- Schat, A. C. H., & Kelloway, E. K. (2003). Reducing the adverse consequences of workplace aggression and violence: The buffering effects of organizational support. *Journal of Occupational Health Psychology*, 8, 110-122.
- Siegrist, J. (1996). Adverse health effects of high-effort/low-reward conditions. *J Occup Health Psychol.* 1, 1:27-41.
- Spence, J. T., Helmreich, R. L., & Pred, R. S. (1987). Impatience versus achievement strivings in the Type A pattern: Differential effects on students' health and academic performance. *Journal of Applied Psychology*, 72, 522-528.
- Spielberger, C. D., & Reheise, E. C. (1995). Measuring occupational stress: The Job Stress Survey. In R. Crandall, & P. L. Perrewé. (Eds). *Occupational stress: A handbook. Series in health psychology and behavioral medicine*. Philadelphia, PA, US: Taylor & Francis.
- Spielberger, C. D., Reheise, E. C., Reheiser, J. E., & Vagg, P. E. (2000). Measuring stress in the workplace: The job stress survey. In D. T. Kenny, J.C. Carlson, E.J. McGuigan & J. L. Sheppard

(Eds.), *Stress and health: Research and clinical applications*. The Netherlands: Harwood Academic Publishers.

Sugandi, D. (2003). Bunga rampai hiperkes dan KK: higiene perusahaan, ergonomi, kesehatan kerja, keselamatan kerja. *Tesis*. Semarang: Universitas Diponegoro.

Sumosardjono, S. (1984). *Olahraga dan kesehatan*. Jakarta: Pustaka Kartni.

Wong, C. K., & Lai, J. C. L. (2004), Occupational stress, neuroticism, and psychological well-being among public bus drivers in Hong Kong. *International Journal of Psychology*, 39, 439-440.