

EFEKTIVITAS PELATIHAN KETERAMPILAN KOMUNIKASI UNTUK MENINGKATKAN *SELF-ESTEEM* SISWA *FLIGHT OPERATION* *OFFICER* LEMBAGA *TRAINING CENTER X*

Ucu Anggraeni¹, Riana Sahrani² dan Soemiarti Patmonodewo³

¹Fakultas Psikologi, Universitas Tarumanagara Jakarta
Email: ucu.anggraeni@gmail.com

²Fakultas Psikologi, Universitas Tarumanagara Jakarta
Email: rianas@fpsi.untar.ac.id

³Fakultas Psikologi, Universitas Tarumanagara Jakarta
Email: mimie_patmonodewo@yahoo.com

ABSTRAK

Meningkatnya industri penerbangan saat ini harus diimbangi dengan peningkatan keselamatan. Faktor keselamatan tidak hanya dinilai dari jenis pesawat terbaru yang memiliki teknologi yang canggih, namun faktor penting lainnya ialah sumber daya manusia itu sendiri salah satunya *flight operation officer* (FOO). Seorang FOO wajib memiliki kompetensi, sertifikasi, dan mampu melakukan tugas sesuai standar dan aturan yang berlaku. Salah satu tugas utama FOO ialah memberikan informasi secara langsung yang disebut dengan *briefing* kepada pilot sebelum melakukan tugas terbang. Isi *briefing* tersebut ialah mengenai seluruh informasi penerbangan termasuk kondisi cuaca dan kondisi rute yang akan dilalui oleh pilot, sehingga apabila diperkirakan ada kondisi yang kurang aman dapat diambil tindakan-tindakan pencegahan. Namun pada kenyataannya masih terjadi tidak dilakukan *briefing* sesuai standar oleh FOO kepada pilot yang mengakibatkan terjadi kecelakaan pesawat dan menelan banyak korban meninggal. Tidak dilakukannya *briefing* salah satu penyebabnya ialah rendahnya *self esteem* individu untuk melakukan komunikasi interpersonal secara tatap muka. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui efektivitas pelatihan keterampilan komunikasi dalam meningkatkan *self-esteem* pada siswa *flight operation officer* (FOO) yang menggunakan metode intervensi dengan pelatihan. Tiga domain perilaku yang dikembangkan dalam suatu pelatihan menyorot pada aspek kognitif, afeksi, dan psikomotor. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan September-Desember 2017. Partisipan penelitian terdiri dari 10 siswa kelompok eksperimen dan 14 siswa kelompok kontrol. Jumlah partisipan kelompok eksperimen terdiri dari 1 perempuan dan 9 laki-laki, serta 3 perempuan dan 11 laki-laki pada kelompok kontrol. Penelitian ini menggunakan desain penelitian eksperimental dengan *pretest-posttest control group design*. Instrumen pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah *Rosenberg Self-Esteem Scale* (RSES) (Brown, 1998) dan *Komunikasi Interpersonal* (Devito dalam Aw, 2011). Data dianalisis dengan teknik *paired simple t-test* dengan kriteria statistik non parametric *Wilcoxon*. Perhitungan dengan membandingkan skor *pretest* dan *posttest* RSES pada kelompok eksperimen dan kelompok kontrol. Hasil perhitungan diperoleh terdapat perbedaan yang signifikan antara *pretest* dan *posttest* dalam kelompok eksperimen, dikarenakan hasil yang diperoleh < 0.05 , yakni $0.000 < 0.05$. Hal ini menjelaskan bahwa terjadi peningkatan *self-esteem* pada siswa FOO di kelompok eksperimen yang berarti pelatihan *Komunikasi Interpersonal* efektif dapat meningkatkan *Self-Esteem* siswa FOO *Training Center X*. Apabila *self esteem* siswa tinggi maka siswa dapat melakukan komunikasi interpersonal yang efektif dan melakukan tugas *briefing* sesuai dengan standar yang berlaku.

Kata kunci: *self-esteem*, pelatihan komunikasi interpersonal, *flight operation officer*, penerbangan

1. PENDAHULUAN

Dalam dunia penerbangan di Indonesia agar suatu penerbangan dapat berjalan dengan lancar dan aman maka dibutuhkan orang-orang yang kompeten dan memiliki kualifikasi khusus dalam bidangnya masing-masing, khususnya *flight operation officer* (FOO) atau disebut juga *captain on the ground*. Pada saat pilot sampai bandara sebelum menuju ke pesawat, seorang pilot harus menuju ke ruang *flight operations* (FLOPS) untuk mendapatkan *briefing* dari FOO sebelum menuju ke pesawat dan melaksanakan tugas terbang. Ruang flops ini biasanya terdapat di area di dalam bandara atau tidak jauh dari bandara agar tidak membutuhkan waktu yang lama menuju ke pesawat. *Briefing* yang diberikan FOO kepada pilot menggunakan *dispatch release form*, form ini berisi informasi mengenai jenis pesawat, registrasi pesawat, jumlah *crew*, jumlah penumpang,

jumlah bahan bakar, rute penerbangan, rute alternatif, parkir pesawat, perlengkapan pesawat yang dibawa, tipe penerbangan, perkiraan cuaca, berat pesawat dengan jumlah penumpang dan barang yang akan diangkut, dan lain sebagainya. *Briefing* ini diberikan FOO kepada pilot di ruang flops dilakukan di meja FOO dengan posisi FOO dan pilot berdiri berhadapan. Setelah *briefing* diberikan FOO kepada pilot maka *dispatch release form* akan ditanda tangani oleh FOO dan pilot sebagai tanda kedua belah pihak memahami dan menyetujui informasi yang diberikan menurut hasil wawancara dengan salah satu instruktur FOO di *Training Center X*. Tugas *briefing* ini merupakan salah satu kewajiban FOO kepada pilot sesuai dengan aturan pemerintah dalam *Civil Avition Safety Regulation (CASR) 121.601, May 2017*. Tugas *briefing* ini dijelaskan juga oleh Adi et.al., (2016) yaitu FOO akan melakukan penjelasan informasi atau yang disebut dengan istilah *briefing* kepada pilot sebelum penerbangan dilaksanakan. Setelah *briefing* dilakukan maka dilanjutkan dengan menandatangani *dispatch release* sebagai tanda bahwa rencana penerbangan sudah aman (*safe*), ekonomis, nyaman untuk penumpang dan disepakati oleh kedua belah pihak. Selanjutnya Adi et.al., (2016) menjelaskan bahwa setelah pesawat mengudara, FOO juga memantau penerbangan untuk memberikan bantuan kepada pilot jika diperlukan serta memberikan informasi perkembangan cuaca atau informasi penting lainnya. Pemantauan ini dilakukan terus menerus sampai pesawat mendarat dan misi penerbangan dianggap selesai, kemudian FOO akan melakukan *briefing* kembali dengan pilot untuk perencanaan penerbangan berikutnya.

Petugas FOO haruslah berlisensi atau memiliki sertifikat atau *licence* apabila melakukan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan nomor: KM 16 Tahun 2010 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 63 Tentang Persyaratan Personel Pesawat Udara Selain Penerbang dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara, maka lembaga pendidikan FOO harus yang ditunjuk oleh pemerintah melalui Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU) dan telah lulus audit. DKUPPU akan mensertifikasi lembaga training tersebut sehingga dapat menyelenggarakan training untuk FOO. Salah satu lembaga pelatihan yang telah mendapat izin atau *approval* dari Kementerian Perhubungan adalah *Training Center X*. Berdasarkan data yang diperoleh dari *web site* Lembaga Pelatihan X, pada tahun 1994 yang merupakan awal terbentuknya *Training Center X* dan diresmikan oleh Menteri Perhubungan pada tahun 1995, serta memperoleh *approval* dari DKUPPU.

Salah satu tugas *briefing* ini wajib diberikan FOO kepada pilot, namun hal ini pernah menjadi masalah bahwa diduga ada oknum pilot yang mengambil data cuaca dari internet dan bukan dari FOO. Hal ini diungkapkan mantan Menteri Perhubungan Ignasius Jonan berdasarkan data dari *National Geographic Indonesia* pada bulan Januari 2015 menekankan agar *briefing* langsung perlu dilakukan supaya ada pembicaraan dan diskusi antara FOO dan pilot terkait dengan penerbangan yang akan dijalankan, termasuk tentang cuaca. Jika dari laporan cuaca terdapat situasi tertentu yang harus dicermati, FOO dapat memberi saran tentang rute atau ketinggian yang dilewati. Jadi tidak dibenarkan apabila pilot tidak mendapatkan *briefing* dari FOO mengenai informasi persiapan penerbangan. Berita lain mengenai penekanan *briefing* langsung antara pilot dan FOO dari Menteri Perhubungan Ignasius Jonan diperoleh dari *website* beritasatu.com pada Januari 2015 yang mengkaitkan kecelakaan pesawat Airasia QZ8501 yang menewaskan seluruh penumpangnya yang berjumlah 155 tersebut, salah satu faktornya adalah tidak dilakukannya *briefing* antara pilot dan FOO. Laporan akhir Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT) mengenai kecelakaan pesawat udara jenis Sukhoi RRJ-95B; 97004 yang menabrak Gunung Salak di Jawa Barat pada tanggal 9 May 2012 yang menewaskan seluruh penumpang dan kru pesawat dengan total jumlah korban 45 orang. Salah satu temuan dan faktor yang berkontribusi dilaporkan oleh KNKT pada kecelakaan tersebut bahwa pilot tidak mendapatkan informasi yang cukup mengenai area

penerbangan yang akan dilalui pilot sebelum terbang, sehingga pilot tidak cukup informasi mengenai area tersebut yang berakibat pilot tidak dapat segera melakukan tindakan yang tepat pada saat peringatan muncul dari sistem yang ada di pesawat dan pesawat menabrak Gunung Salak.

Dalam melakukan *briefing* ini maka seorang FOO harus memiliki keterampilan dalam berkomunikasi. Komunikasi yang dilakukan antara FOO dengan pilot pada saat *briefing* adalah komunikasi langsung secara tatap muka. Salah satu bentuk komunikasi yang sesuai dengan kondisi ini yaitu komunikasi interpersonal. Hal ini sesuai dengan yang dikemukakan (Indriyo Gitosudarmo dan Agus Mulyono dalam Suranto AW, 2011) komunikasi interpersonal yaitu komunikasi yang berbentuk tatap muka, interaksi orang ke orang, dua arah, verbal dan non-verbal, serta saling berbagi informasi dan perasaan antara individu dengan individu atau antar individu di dalam kelompok kecil. Komunikasi interpersonal merupakan bentuk komunikasi yang paling efektif dalam mengubah sikap, opini dan perilaku komunikasi dibandingkan dengan bentuk-bentuk komunikasi lainnya. Akibat ketidakmampuan melakukan komunikasi interpersonal, individu cenderung menarik diri dan melakukan tindakan agresif, sulit menyesuaikan diri, mudah marah, cenderung memaksakan kehendak, egois, dan ingin menang sendiri sehingga mudah terlibat perselisihan. Komunikasi interpersonal yang baik setidaknya memiliki lima indikator yaitu keterbukaan (*openness*), empati (*empathy*), sikap mendukung (*supportiveness*), sikap positif (*positiveness*), dan kesetaraan (*equality*) menurut DeVito (2009). Beberapa faktor yang sangat menentukan keberhasilan komunikasi interpersonal apabila dipandang dari sudut komunikator yaitu dalam hal ini FOO yang akan memberikan *briefing* kepada pilot, yaitu kredibilitas, daya tarik, kemampuan intelektual, integritas atau keterpaduan sikap dan perilaku dalam aktivitas sehari-hari, keterpercayaan, kepekaan sosial, kematangan tingkat emosional, berorientasi kepada kondisi psikologis, dan bersikap supel, ramah, dan tegas (Aw, 2011).

Agar dapat terwujud komunikasi interpersonal yang efektif, seorang FOO harus memiliki *self-esteem* yang tinggi, agar penilaian terhadap diri sebagai individu yang memiliki banyak potensi dan kreativitas untuk dikembangkan, sehingga dirinya selalu terstimulasi untuk melakukan perubahan dan perkembangan kearah yang lebih baik. *Self-esteem* merupakan penilaian individu terhadap dirinya sendiri secara keseluruhan dari persepsinya mengenai perasaan berharga atau tidak berharganya. Cloutte (2001) memaparkan bahwa individu dengan *self-esteem* yang tinggi akan memandang dunia secara positif, dunia sebagai tempat yang baik dan kondusif untuk hidup, menilai diri sebagai individu yang memiliki banyak potensi dan kreativitas untuk dikembangkan, sehingga dirinya selalu terstimulasi untuk melakukan perubahan dan perkembangan kearah yang lebih baik. Apabila FOO memiliki *self-esteem* yang rendah maka FOO akan sulit untuk melakukan komunikasi interpersonal yang efektif karena belum dapat menghargai dirinya secara positif. Cloutte (2001) mendefinisikan bahwa *self-esteem* yang rendah yaitu memandang kehidupan secara negatif, selalu merasa tertekan, putus asa atau tidak ada harapan, berpikir bahwa dirinya buruk, dan tidak memiliki kualitas diri yang baik, sehingga selalu menyalahkan dirinya saat orang lain tidak ingin berteman dengannya. *Self-esteem* mengacu pada sikap individu, baik positif maupun negatif terhadap dirinya secara keseluruhan (Rosenberg, Schooler, Schoenbach, & Rosenberg, 1995). *Self-esteem* memberikan pengaruh terhadap tingkat kenyamanan seseorang terhadap pengalaman berkomunikasi jika seseorang pernah merasakan gagal dalam komunikasi di sebuah situasi atau peran tertentu, individu mungkin akan mengkaitkan hal-hal yang negatif dengan situasi atau peran tersebut (Pearson et al., 2011). Namun kenyataannya *self-esteem* yang dimiliki siswa FOO rendah dan siswa berada pada masa transisi perkembangan diri menuju remaja. Siswa FOO yang berusia 18 hingga 24 tahun berada pada masa transisi perkembangan diri remaja menuju dewasa ini berbeda dari tahap perkembangan yang lain (Arnett, 2008). Terjadi berbagai

perubahan pada masa remaja ini juga seringkali berdampak pada menurunnya rasa *self-esteem* pada diri remaja (Rhodes et.al, 2004). Hasil penelitian dari beberapa tokoh menunjukkan bahwa *self-esteem* cenderung mengalami penurunan ketika seseorang menginjak masa remaja (Robins et.al, 1999). Simmons dan Rosenberg (Brown, 2008) juga mendukung pernyataan tersebut dengan menyatakan bahwa remaja cenderung memiliki *self-esteem* yang rendah dan memiliki persepsi yang negatif terhadap penilaian orang lain terhadap diri mereka. Temuan lain mengatakan bahwa *self-esteem* merupakan masalah yang penting pada masa remaja karena *self-esteem* yang rendah pada seseorang remaja merupakan prediktor munculnya permasalahan pada masa dewasa (Simpson-Scott, 2009).

Menurut Bloom (Hutahaean, 2012), sasaran belajar yang efektif dapat meliputi tiga elemen perilaku yang akan diubah, yaitu sasaran kognitif, sasaran afektif, dan sasaran psikomotor. Metode intervensi yang mencakup perubahan pada ketiga elemen tersebut ialah *training* atau pelatihan. Metode intervensi dengan pelatihan untuk meningkatkan *self-esteem* yang sesuai dalam penelitian ini yaitu dengan pelatihan komunikasi interpersonal.

Hasil penelitian Wulansari, Hardjajani, & Nugroho, (2013) menyatakan terdapat hubungan yang signifikan antara komunikasi yang efektif dan harga diri. Setiap meningkatnya komunikasi yang efektif dan harga diri, individu mampu menyampaikan pemikiran maupun perasaannya dengan cara yang tepat dan dapat menjadikan individu yang lain memahami, menyetujui, bahkan mengikuti apa yang disampaikannya dikarenakan minimnya kesalahpahaman yang muncul sebagai konsekuensi tercapainya efektivitas komunikasi yang dibangun. Hasil penelitian lainnya adalah yang dilakukan oleh Adi et.al., (2016) yang mengukur kepuasan pilot dan *co-pilot* terhadap kinerja FOO dan memperoleh hasil yang signifikan bahwa tingkat kualitas kerja FOO sudah baik dari hasil tersebut diperoleh melalui beberapa faktor yang dimasukkan diantaranya kemampuan FOO dalam berkomunikasi, FOO bersikap baik, ramah, sopan, FOO memberikan kondisi yang nyaman pada saat berkomunikasi dengan pilot, oleh sebab itu penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah intervensi pelatihan keterampilan komunikasi efektif untuk meningkatkan *self-esteem* siswa FOO *Training Center X*.

2. METODE PENELITIAN

Partisipan dalam penelitian ini adalah siswa FOO *Training Center X*, di daerah Jakarta. Pada penelitian ini, partisipan harus memenuhi kriteria-kriteria yang telah ditetapkan, yaitu (a) siswa tamatan SMA atau sederajat; (b) usia 18-24 tahun; (c) merupakan siswa FOO yang masih aktif; dan (d) bersedia mengikuti intervensi yang dilakukan peneliti secara berkelompok dalam bentuk pelatihan. Total keseluruhan siswa FOO di *Training Center X* dalam satu kelas di penelitian ini berjumlah 24 orang, namun jumlah sampel penelitian yang digunakan dalam penelitian 10 orang berdasarkan hasil *pre-test* kuesioner *self-esteem* yang tergolong rendah. Penelitian ini diawali dengan proses pengumpulan data menggunakan kuesioner *self-esteem*. Sesuai jumlah partisipan yaitu 10 partisipan yang berada dalam kategori rendah, maka masuk dalam kelompok eksperimen. Peneliti kemudian membuat rancangan intervensi yang dituangkan dalam sebuah modul. Modul yang dibuat berisi rancangan program intervensi berupa pelatihan untuk siswa FOO. Modul diantaranya menjelaskan mengenai *self-esteem* yaitu lebih dalam mengenai pentingnya memiliki *self-esteem* yang tinggi bagi seorang FOO serta dampaknya apabila seorang FOO memiliki *self-esteem* yang rendah dan komunikasi interpersonal mengenai komponen-komponen komunikasi, proses dan tujuan komunikasi serta komunikasi yang efektif dikaitkan dengan pentingnya tugas

briefing yang merupakan salah satu tanggung jawab FOO. Intervensi dilakukan sebanyak 16 sesi dalam 10 kali pertemuan. Pelaksanaan program intervensi dilakukan setelah kelas berakhir. Kelompok kontrol yang diambil dari siswa FOO dari kelas lain berjumlah 14 orang. Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat eksperimental dengan desain dua kelompok yang disertai *pre-test* dan *post-test*, yaitu disebut juga dengan *pre-test post-test group design*.

Instrumen ukur dalam penelitian ini terdiri dari dua bentuk, yaitu berupa kuesioner dan *observation checklist*. Kuesioner yang digunakan adalah kuesioner *self-esteem* dari Rosenberg dan hasil penilaian dari instruktur *Training Center X* pada siswa untuk mengukur komunikasi interpersonal pada saat simulasi di ruang simulator berupa angka. Nilai awal yang diberikan instruktur *Training Center X* kepada siswa dilakukan sebelum mendapatkan intervensi dan nilai akhir yang diberikan oleh instruktur *Training Center X* setelah mendapatkan intervensi dari peneliti. Kuesioner *self-esteem* yang digunakan merupakan kuesioner *self-esteem* dari Rosenberg, yang berisi 10 butir pernyataan, terdiri dari 5 (lima) butir negatif dan 5 (lima) butir positif. Alat tes Rosenberg digunakan karena mengukur *self-esteem* secara global, berfokus kepada penilaian seseorang terhadap dirinya sendiri, tanpa merujuk pada suatu kualitas atau atribut yang spesifik (Brown, 1998).

Berdasarkan hasil *face validity* diperoleh nilai reliabilitas alat ukur *self-esteem* dengan nilai *Alpha Cronbach* ($\alpha = 0.743$) dan jumlah pernyataan butir yang gugur dari hasil uji validitas menggunakan *Product Momen Pearson Corelation* sebanyak 3 butir, yaitu butir 3, 4, dan 8 dengan nilai *r* tabel sebesar 6.319. Sebagai data pendukung pengukuran dan evaluasi, peneliti menggunakan *observation checklist* dan lembar evaluasi program pelatihan. *Observation checklist* meliputi karakteristik dan indikator yang sama dengan dimensi komunikasi interpersonal.

Dalam penelitian ini komunikasi interpersonal diukur dengan menggunakan hasil penilaian pra simulator dan hasil simulator yang dilakukan oleh instruktur *Training Center X* dan peneliti hanya melakukan observasi. Siswa FOO sebelum dilakukan pengujian dalam melakukan *briefing* kepada pilot telah menyelesaikan materi-materi pelatihan FOO di dalam kelas atau *ground training* yang diberikan oleh *Training Center X*, sehingga pada saat pengujian *briefing* yang akan dilakukan satu per satu, siswa telah memahami apa isi *briefing* atau apa yang harus disampaikan oleh siswa FOO kepada pilot sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya serta menggunakan lembaran *dispatch release form*. Dalam mengukur komunikasi interpersonal pra simulator siswa FOO dalam kelompok eksperimen, salah satu instruktur *Training Center X* memberikan pengarahan mengenai prosedur *briefing* yang harus dilakukan kepada pilot sesuai dengan salah satu tugas dan tanggung jawab FOO, kemudian siswa satu per satu diminta melakukan tugas *briefing* tersebut kepada instruktur yang berperan sebagai pilot yang akan melakukan tugas terbang. Setelah semua siswa melakukan praktek kemudian instruktur *Training Center X* memberikan nilai pada setiap siswa, penilaian yang diberikan berdasarkan *dispatch release form* yang merupakan isi dari *briefing*.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji normalitas penelitian menggunakan uji *Saphiro-Wilk* dikarenakan jumlah sampel yang kecil yakni $N < 200$ sampel. Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah data penelitian berdistribusi normal atau tidak. Uji normalitas terhadap skor total *self-esteem* pada kelompok eksperimen menunjukkan nilai sebesar 0.101 bahwa data terdistribusi normal. Distribusi dianggap normal jika nilai distribusi yaitu nilai $p > 0.05$ atau $0.101 > 0.05$. Demikian pula uji normalitas pada kelompok kontrol, skor total *self-esteem* yang menunjukkan nilai sebesar 0.122 data terdistribusi normal. Pada variabel *self-esteem* mempunyai nilai $\text{sig}(p) = 0.122 > 0.05$, maka data

skor total dikatakan terdistribusi normal, maka pada penelitian ini digunakan *paired sample t-test* untuk uji perbedaan hasil *pre-test* dan *post-test* dengan rincian hasil seperti terlihat pada Tabel 1.

Tabel 1.

Gambaran Self Esteem Pada Kelompok Eksperimen & Kelompok Kontrol

Variabel	Paired Sample T-Test (mean)	Sig. (2 tailed)
<i>Self-Esteem (pre-test)</i> Kelompok Eksperimen	24.3	0.000
<i>Self-Esteem (post-test)</i> Kelompok Eksperimen	34.8	0.000
<i>Self-Esteem (pre-test)</i> Kelompok Kontrol	28.7	0.317
<i>Self-Esteem (post-test)</i> Kelompok Kontrol	29.7	0.317

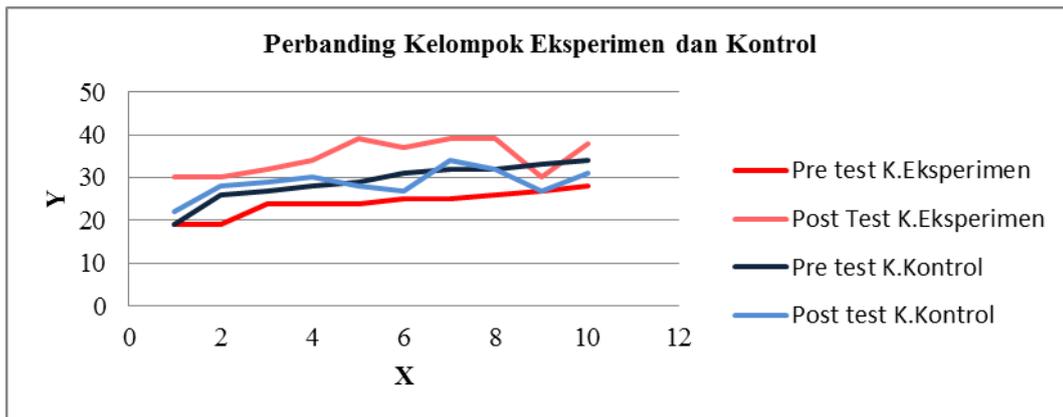
Hasil uji *paired sample t-test* diperoleh adanya perbedaan nilai rata-rata pada *pre-test* dan *post-test* dalam kelompok eksperimen. Nilai *pre-test* cenderung lebih rendah dari nilai *post-test*. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terjadi peningkatan *self-esteem* pada siswa FOO di kelompok eksperimen setelah mendapatkan pelatihan. Sedangkan pada kelompok kontrol menunjukkan ada perbedaan nilai rata-rata pada *pre-test* dan *post-test* dalam kelompok namun tidak terlalu signifikan hanya berbeda satu poin saja, dikarenakan kelompok kontrol tidak mendapatkan *treatment* apapun agar hasil perbedaan lebih meyakinkan. Berdasarkan data tersebut bahwa dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi peningkatan *self-esteem* yang signifikan pada siswa FOO di kelompok kontrol.

Perolehan data untuk komunikasi interpersonal diberikan oleh instruktur *Training Center X* adalah berdasarkan *dispatch release form* yang merupakan lembaran yang berisi beberapa informasi yang harus dijelaskan oleh FOO kepada pilot sebelum melakukan tugas terbang. *Dispatch release form* tersebut diberikan sebelum intervensi pelatihan komunikasi interpersonal pada materi sebelum komunikasi interpersonal diberikan dan setelah materi komunikasi interpersonal diberikan. Nilai < 70 kategori kurang, nilai < 80 kategori cukup, dan nilai ≥ 80 kategori baik. Data nilai yang diperoleh siswa FOO pada kelompok eksperimen secara rinci dapat dilihat dalam tabel berikut:

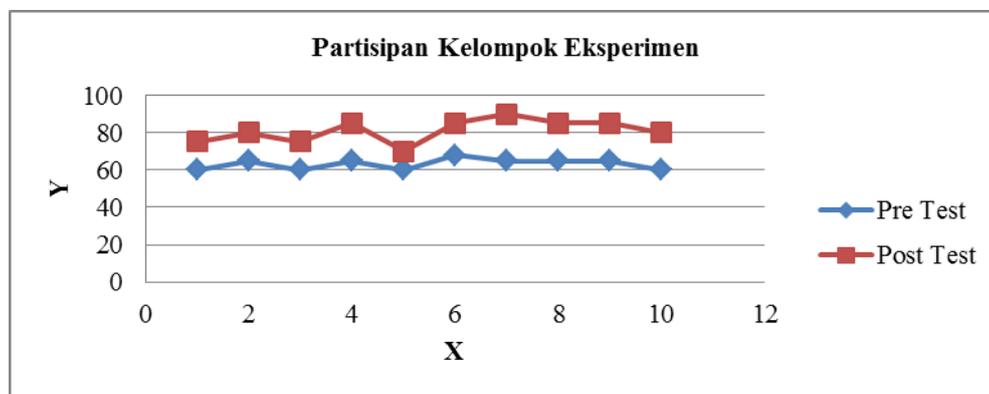
Tabel 2.

Hasil Nilai Pre-test dan Post-test Komunikasi Interpersonal Siswa FOO Kelompok Eksperimen

No.	Partisipan Kelompok Eksperimen	Komunikasi Interpersonal (Briefing to pilot)		Gain Score
		Pre-test	Post-test	
1	IS	60	75	15
2	SS	65	80	15
3	SJ	60	75	15
4	NF	65	85	10
5	MF	60	70	10
6	MS	68	85	17
7	MK	65	90	25
8	RW	65	85	20
9	NH	65	85	20
10	FA	60	80	20



Grafik 1. Perbandingan kelompok eksperimen dan kelompok kontrol



Grafik 2. Perbandingan pre-test dan post-test kelompok eksperimen

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam penelitian ini ditemukan bahwa pelatihan komunikasi interpersonal efektif meningkatkan *self-esteem* pada siswa FOO Training Center X. Hal ini berarti bahwa pelatihan komunikasi interpersonal efektif meningkatkan *self-esteem* siswa FOO sehingga dirinya menjadi lebih berharga dan mampu melakukan *briefing* sesuai dengan prosedur dan *dispatch release form*. Merasa ketidakberhargaan diri siswa, memandang diri rendah, merasa tidak mampu, merasa diri tidak akan berhasil yang dialami oleh sepuluh siswa partisipan dapat diperbaiki dengan pelatihan komunikasi interpersonal ini.

Hal ini sesuai dengan hasil penelitian Wulansari et.al.,(2013) menyatakan terdapat hubungan yang signifikan antara komunikasi yang efektif dan harga diri. Setiap meningkatnya komunikasi yang efektif dan harga diri, individu mampu menyampaikan pemikiran maupun perasaannya dengan cara yang tepat dan dapat menjadikan individu yang lain memahami, menyetujui, bahkan mengikuti apa yang disampaikannya dikarenakan minimnya kesalahpahaman yang muncul sebagai konsekuensi tercapainya efektivitas komunikasi yang dibangun. Hasil penelitian lainnya adalah yang dilakukan oleh Adi, et.al., (2016) yang mengukur kepuasan pilot dan *co-pilot* terhadap kinerja FOO dan memperoleh hasil yang signifikan bahwa tingkat kualitas kerja FOO sudah baik dari hasil tersebut diperoleh melalui beberapa faktor yang dimasukkan diantaranya kemampuan FOO dalam berkomunikasi, FOO bersikap baik, ramah, sopan, FOO memberikan kondisi yang nyaman pada saat berkomunikasi dengan pilot.

Melalui penelitiannya pada tahun 2002, Twenge dan Crocker (Mruk, 2006) mengelompokkan etnis-etnis tertentu yang memiliki tingkat *self-esteem* tertinggi hingga terendah, yakni: *Blacks*, *Whites*, *Hispanics*, *American Indians*, dan *Asians*. Menurut mereka, terdapat empat hal yang dapat menjelaskan perbedaan tingkat *self-esteem* pada masing-masing etnis dengan latar belakang kultur dan budaya tertentu. Peneliti menyarankan agar penelitian selanjutnya dapat melakukan penelitian lebih lanjut mengenai faktor budaya di Indonesia apakah berpengaruh terhadap *self-esteem* FOO.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi individu yang sedang berada pada jenjang sekolah menengah tingkat atas agar dapat mengelola ataupun meningkatkan *self-esteem*, tidak hanya dalam bidang penerbangan namun juga dalam bidang akademik, untuk mengoptimalkan pencapaian prestasi belajar yang lebih sempurna untuk ke jenjang pendidikan selanjutnya ataupun lingkungan pekerjaan yang ingin diraih. Dengan persaingan hidup yang semakin ketat, dibutuhkan kesadaran untuk lebih mempersiapkan diri, agar dapat ikut serta berkompetisi dengan mengandalkan kemampuan diri sendiri.

Upaya penting lainnya yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan *review*, perbaikan, maupun penyusunan kurikulum yang sesuai dengan kebutuhan peserta didik, baik siswa FOO maupun siswa lainnya. Hal ini disebabkan karena pada dasarnya peserta didik yang merupakan siswa FOO, tentunya memiliki waktu, kebutuhan, kapasitas dan metode pembelajaran dan penilaian yang berbeda dengan siswa regular atau *non FOO*. Selain itu program pelatihan dan bimbingan juga mempunyai andil yang penting dalam keberhasilan belajar siswa FOO di *training center X*. Pelatihan untuk meningkatkan *self-esteem* peserta didik, khususnya siswa FOO juga dapat dilaksanakan secara berkesinambungan dan memperbanyak materi mengenai *self-esteem*. Tingkat penguasaan materi peserta didik yang bervariasi, maka bantuan seperti bimbingan, mutlak diperlukan kepada anak didik yang bermasalah. Dalam hal ini, peran guru BK berkaitan dengan *social support* yang dapat diberikan dalam bentuk bimbingan konseling saat siswa FOO merasa menemukan hambatan, atau hanya sekedar dapat menjadi teman bicara untuk menyelesaikan masalah. Dengan demikian, mereka dapat lebih tenang dan merasa mendapat dukungan karena adanya perhatian untuk meningkatkan semangat belajarnya. Usaha tersebut perlu dipertahankan dan tidak dibatasi dengan hanya penanganan oleh guru BK (Bimbingan Konseling), akan tetapi wali kelas atau instruktur lainnya juga dapat ikut berperan dalam hal ini.

Ucapan Terima Kasih (Acknowledgement)

Terima kasih kami ucapkan kepada *Training Center X* yang mengizinkan kami untuk mengambil data dan melaksanakan pelatihan. Terima kasih juga kami ucapkan untuk seluruh partisipan penelitian yaitu para instruktur, staf, dan pihak manajemen yang sudah memberikan izin.

REFERENSI

- Agustine, P. F. (2015, Januari 6). *Jabatan Flight Operation Officer (FOO) Belakang Sering Disebut Sejak Peristiwa Jatuhnya Pesawat Airasia QZ 8501 Di Perairan Selat Karimata*. Diambil tanggal 14 September 2017, dari <http://www.beritasatu.com/sains.html>.
- Al'ain, O. M. & Mulyana, P. O. (2013). *Pelatihan Asertif Untuk Meningkatkan Komunikasi Interpersonal HIMA (Himpunan Mahasiswa) Prodi Psikologi FIP UNESA*. Jurnal Psikologi Universitas Surabaya, 02(01).

- Astianingrum, Y. (2013). *Bimbingan Teman Sebaya Untuk Meningkatkan Komunikasi Interpersonal Siswa*. Artikel Jurnal. Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Aw, S. (2011). *Komunikai Interpersonal*. Yogyakarta. Graha ilmu.
- Cloutte, P. (2001). *How To Increase Your Self-Esteem*. London: Mind Publications.
- Duffy, K.G., & Atwater, E. (2002). *Psychology for Living: Adjustment, Growth, and Behaviour Today* (7th ed.). New Jersey: Pearson Education, Inc.
- Tidak ada penulis, (2015, Januari 4). Surat Menhub Jonan dan Pilot Senior Terkait Aksi Marah Besar Di Airasia. *Detik News..*. Retrieved from <https://news.detik.com>
- Devito, A. J. (2011). *Komunikasi Antar Manusia* (5th ed.). Tangerang Selatan: Karisma Publishing Group.
- Erol, Y. R. & Orth, U. (2011). *Self-Esteem Development From Age 14 to 30 Years: Longitudinal Study*. *Journal of Personality and Social Psychology*. University of Basel, 101(03), 607-609.
- Guindon, M. H. (2010). *Self-Esteem Across The Lifespan: Issues and Interventions*: USA: Taylor and Francis Group, LLC.
- Gumaryadi, E. (2015, Januari 7). *Apa Saja Tugas Flight Operation Officer*. Diambil tanggal 14 September 2017, dari <https://beritasatu.tv.html>.
- Gunawan & Poerwanto, E. (2015). *Analisis Beban Kerja Mental Pekerja Bagian Ground handling Bandara Adisutjipto Untuk Mendukung Keselamatan Penerbangan*. *Jurnal Angkasa*, 7(2).
- Heryadi, A. & Widayanti, N. (2015). *Efektifitas Pelatihan Komunikasi Interpersonal Untuk Meningkatkan Kemampuan Komunikasi Interpersonal Siswa SMA*. *Jurnal Psikologi Mandiri Sekolah Tinggi Psikologi Yogyakarta*.
- Hutahaean, B. S. H. (2012). *Pelatihan Untuk Peningkatan Self –Esteem Pada Mahasiswa Universitas Indonesia Yang Mengalami Distress Psikologis*. Tesis. Universitas Indonesia.
- Kamaruzzaman, (2016). *Analisis Keterampilan Komunikasi Interpersonal Siswa*. *Jurnal Konseling Gusjigang*, 2(2). IKIP PGRI Pontianak,
- Kesitawahyuningtyas, T. M. & Padmomartono, S. (2014). *Meningkatkan Komunikasi Interpersonal Melalui Layanan Bimbingan Klasikal Pada Siswa Kelas X SMA Negeri 1 Getasan, Kabupaten Semarang*. *Jurnal Universitas Kristen Satya Wacana*, 30(2), 63-70.
- KNKT, (2012). *Aircraft Accident Investigation Report (Sukhoi RRJ-95B; 97004)*. 7 Agustus 2017. Retrieved from http://www.knkt.dephub.go.id/webknkt/investigasi_report.php.
- Larasati, P. W. (2012). *Meningkatkan Self Esteem Melalui Metode Self-Instruction*. Tesis. Universitas Indonesia.
- Mruk, C. J. (2006). *Self Esteem Research, Theory, and Practice: Toward a Positive Psychology of Self-Esteem* (3rd ed.). New York: Springer Publishing Company, Inc.
- Ningrum, R. P. R. (2015). *Upaya Meningkatkan Komunikasi Interpersonal Melalui Teknik Konseling Kelompok Pada Siswa Kelas VII B SMP Negeri 1 PAKEM*. *E-Journal*. Universitas Negeri Yogyakarta.
- Pahrudin, C., Chandra, A., & Warsito, T. (2016). *Kepuasan Kapten Pilot Dan Co Pilot Terhadap Kinerja Flight Operation Officer*. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*. STMT Trisakti. 2(3).
- Pramudiastuti, W. (2012). *Pengaruh Pelatihan Pengenalan Diri Terhadap Harga Diri Pada Anak Kelas V Di Sekolah Dasar Negeri Glagah Umbulharjo Kota Yogyakarta*. Naskah Publikasi. Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan ‘Aisyiyah Yogyakarta.
- Pratiwi, W. S. & Sukma, D. (2013). *Komunikasi Interpersonal Antar Siswa Di Sekolah Dan Implikasinya Terhadap Pelayanan Bimbingan Dan Konseling*. *Jurnal Ilmiah Konseling*, 2(1), 324-329.
- Rakhmat, J. (2014). *Metode Penelitian Komunikasi*. Bandung. Remaja Rosdakarya.

- Ramaraju, S. (2012). *Psychological Perspectives On Interpersonal Communication*. Journal of Arts, Science & Commerce.
- Republic Of Indonesia Ministry Of Transportation. (2017). *Civil Aviation Safety Regulation (CASR)*. Part.121
- Restuti, N., Machmuroch, & Hakim, A. M. (2015). *Pengaruh Pelatihan Pengenalan Diri Terhadap Peningkatan Harga Diri Remaja Panti Asuhan Pamardi Yoga Surakarta*. Jurnal Psikologi. Universitas Sebelas Maret.
- Rohmah, A. F. (2012). *Pengaruh Pelatihan Harga Diri Terhadap Penyesuaian Diri Pada Remaja*. Jurnal Psikologi Universitas Ahmad Dahlan.
- Rosenberg, M., Schooler, C., Schoenbach, C., & Rosenberg, F. (1995). Global Self-Esteem and Specific Self-Esteem: Different Concepts, Different Outcomes. *American Sociological Review*. 60(1), 141.
- Sapril, (2011). *Komunikasi Interpersonal Pustakawan*. Jurnal Iqra', 5(1).
- Seniati, L., Yulianto, A., & Setiadi, B.N. (2017). *Psikologi Eksperimen* (edisi 4). Indeks
- Simahate, T. (2013). *Penerapan Komunikasi Interpersonal Dalam Melayani Pengguna Perpustakaan*. Jurnal Iqra', 7(2).
- Siska, Sudardjo, & Purnamaningsih, H. E. (2003). *Kepercayaan Diri Dan Kecemasan Komunikasi Interpersonal Pada Mahasiswa*. Jurnal Psikologi. Universitas Gadjah Mada, 2, 67-71.
- Sukmana, Y. (2015). *Begini jawaban Menteri Perhubungan Terhadap Surat Terbuka Pilot*, dilihat 7 Agustus 2017. <<http://nationalgeographic.co.id>>
- Vieira, M. A., Santos, C. I., & Kubo, M. K. E. (2014). *Communication And Behaviour In High Reliability Organizations: An Analysis of Communication In Civil Aviation*. Bussiness Journal. 3(7), 1-15.
- Wibowo, B. S. (2016). Benarkah Self Esteem Mempengaruhi Prestasi Akademik. *Jurnal Psikologi Indonesia*, 13(1), 72-83.
- Widodo, S. A. & Pratitis, T. N. (2013). *Harga Diri Dan Interaksi Sosial Ditinjau Dari Status Sosial Ekonomi Orang Tua*. Jurnal Psikologi Indonesia. Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, 2(2). 131-138.
- Wulansari, H., Hardjajani, T., & Nugroho, A. A. (2013). Hubungan Antara Komunikasi Yang Efektif Dan Harga Diri Dengan Kohesivitas Kelompok Pada Pasukan Suporter Solo Sejati (Pasoepati). *Jurnal Psikologi*.