

ANALISIS KESADARAN KEAMANAN WARGA DI RESTRICTED AREA BANDARA SUMENEP TORNOJOYO

Fiqri Ferdiansyah¹, Ahmad Musadek², Linda Winiarsi³

Politeknik Penerbangan Surabaya, Jl. Jemur Andayani I No. 73, Surabaya 60236

Email: fiqriferdiansyah110200@gmail.com

Abstrak

Meningkatnya permintaan jasa transportasi udara, lalu lintas dan aktivitas yang berlangsung di wilayah udara, kawasan bandara menjadi semakin padat. Tentu saja, mereka yang tinggal di sekitar bandara tidak bisa terhindar dari peraturan tentang keselamatan penerbangan. Bandara harus memperhatikan hal ini karena adanya bandara baru diharapkan dapat aktif bekerjasama dalam segala aspek untuk meminimalisir hal yang tidak diinginkan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui upaya apakah yang dilakukan sepenuhnya telah memenuhi standar menjaga zona lalu lintas udara yang aman dengan adanya operasi penerbangan di Bandara Trunojoyo Sumenep sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2010 untuk negara.

Prosedur penelitian kuantitatif deskriptif ini mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Km 11 Tahun 2010 terkait Rencana Nasional Kebandarudaraan dan Airport Service Manual (ICAO). 9137 Bagian 6. Kendali rintangan. Prosedur pengumpulan informasi menggunakan prosedur observasi, angket dan studi kepustakaan. Hasil penelitian ini adalah tingkat pemahaman masyarakat yang rendah sebesar 10,7%. Tidak hanya itu, juga meningkatkan pemahaman warga Safe Zone tentang pengoperasian Flight 89. 3%.

Kata Kunci: Keselamatan Penerbangan, Kesadaran , Restricted Area.

Abstract

With the increasing demand for air transportation services, traffic and activities taking place in the airspace, the airport area is becoming increasingly congested. Of course, those who live near airports cannot avoid regulations regarding aviation safety. Airports must pay attention to this because the new airport is expected to actively cooperate in all aspects to minimize unwanted things.

This study aims to determine whether the efforts made have fully met the standards of maintaining a safe air traffic zone with flight operations at Trunojoyo Sumenep Airport in accordance with the Decree of the Minister of Transportation Number KM 11 of 2010 for the state.

This descriptive quantitative research procedure refers to the Regulation of the Minister of Transportation Km 11 of 2010 regarding the National Plan for Airports and the Airport Service Manual (ICAO). 9137 Section 6. Obstacle control. Information collection procedures using observation procedures, questionnaires and literature study. The result of this study is that the level of public understanding is low at 10.7%. Not only that, it also increases the understanding of Safe Zone residents about the operation of Flight 89. 3%.

Keywords: Aviation Safety, Awareness, Restricted Area.

PENDAHULUAN

Keselamatan penerbangan ialah situasi dimana terpenuhinya syarat keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang, dan fasilitas umum lainnya. Hal ini sudah menjadi peraturan resmi yang harus dipatuhi dan dilaksanakan sesuai peraturan dalam ICAO Annex 17. Di Annex 17 berisi keamanan oprasioanal penerbangan di sisi udara. Transportasi udara adalah prioritas utama bagi orang-orang yang ingin bepergian jauh namun dengan waktu tempuh yang cepat. Seiring berjalannya waktu, operasional penerbangan semakin padat dan sibuk. Kemajuan transportasi harus diimbangi dengan keselamatan, itu merupakan hal yang mutlak dan kompleks terutama dalam bidang transportasi udara.

Bandara Trunojoyo adalah bandar udara yang terletak di Kabupaten Sumenep, Jawa Timur. Keberadaan bandara ini yang terletak dekat dengan pemukiman warga, dimana warga sekitar tersebut umumnya beraktifitas sebagai petani dan sejenisnya maka tidak jarang kegiatannya masuk sampai daerah area terbatas di lingkungan bandara. Pada beberapa kasus ada pula kegiatan masyarakat sekitar merusak pagar pembatas untuk bisa masuk ke daerah terbatas bandara untuk bisa mendapatkan rumput atau mengembalikan ternaknya.

Tingkat keamanan daerah terbatas yang masih rentan pelanggaran ini akan berakibat buruk pada dua (2) pihak, yakni: bagi keselamatan/keamanan penerbangan maupun pihak masyarakat sekitar. Bagi keselamatan/keamanan penerbangan akibatnya adalah program untuk melindungi kegiatan penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur menjadi rentan terhadap kegiatan gangguan dan lainnya sedangkan bagi masyarakat sekitar akibatnya adalah termasuk katagori melawan hukum pada satu sisi dan sisi lainnya kegiatan ini membahayakan diri mereka (masyarakat) sendiri.

Menurut ketentuan dari Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor PM. 127 Tahun 2015 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional di bab 2 subbab ketentuan umum butir 27 menyatakan bahwa: Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) adalah daerah-daerah tertentu di dalam bandar udara maupun di luar bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi untuk digunakan kepentingan Penerbangan, penyelenggara bandar udara, dan kepentingan lain dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk dilakukan pemeriksaan keamanan. Dan pada pelaksanaannya daerah terbatas itu juga harus memiliki pembatas fisik guna memisahkan area tersebut dengan area public serta wajib dilakukan pengawasan seperti yang tertuang pada Peraturan Dirjen. Perhubungan Udara Nomor KP. 601 Tahun 2015 Tentang Standar Pagar Untuk Daerah Keamanan Terbatas Bandar Udara di bab 1 ketentuan umum pasal 2 butir ke-3 menyatakan bahwa: Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) sebagaimana dimaksud pada ayat (2), harus dilindungi dengan pembatas fisik dan selalu diawasi, diperiksa pada selang waktu tertentu, dan diberi tanda peringatan (sign board) keamanan penerbangan yang dapat berupa pagar. Kemudian pada bab 2 tentang Standar Teknis Pagar Pembatas Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) pasal 3 butir 2 menyatakan bahwa: Pembatas fisik Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) setidaknya memenuhi persyaratan: Tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya, Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air, Terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter, Diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan, Tersedia perawatan perimeter, Dilengkapi peralatan keamanan lainnya seperti kamera pengawas apabila diperlukan, dan Dilengkapi pintu darurat.

Dari paparan diatas, dapat disimpulkan bahwa banyak warga sekitar yang masih belum paham tentang aturan

keamanan penerbangan atau *Safety Awareness* penerbangan. Inilah pentingnya pengetahuan tentang keamanan di lingkungan penerbangan. Maka dari itu, penulis akan menyampaikan dan memberi solusi dari permasalahan yang ada.

Seperti memberikan pengetahuan yang sederhana seputar penerbangan kepada warga sekitar untuk mengingatkan kembali tentang kawasan keselamatan operasional penerbangan.

METODE

Arti dari metode penelitian ada 2 kata, yaitu metode dan penelitian. Metode sendiri memiliki arti cara menuju suatu jalan yang berasal dari Yunani. Metode adalah suatu kegiatan ilmiah yang saling berkaitan suatu cara kerja (sistematis) yang berguna memahami suatu objek penelitian. Jawaban dari upaya yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah, termasuk keabsahannya. Menurut Tuckman, penelitian adalah suatu usaha yang sistematis untuk menemukan jawaban ilmiah terhadap suatu masalah. Yang dimaksud dengan sistematis di sini adalah mengikuti prosedur atau langkah tertentu. Menurut KBBI, penelitian merupakan kegiatan mengumpulkan, mengolah, menganalisis, dan menyajikan data secara sistematis dan objektif yang dilakukan dalam pemecahan masalah atau menguji hipotesis yang berguna mengembangkan prinsip umum. Ada beberapa ciri-ciri dari kegiatan penelitian yang rasional, empiris, dan sistematis:

- a. Rasional artinya dilakukan dengan cara yang masuk akal dan dapat dipahami nalar manusia
- b. Empiris artinya ini dapat dilakukan dengan mengandalkan indra manusia, sehingga secara tidak langsung dapat diamati
- c. Sistematis artinya menggunakan cara tertentu yang bersifat logis

Tujuan penulisan menulis karya ilmiah ini ialah untuk menambah pengetahuan serta wawasan penulis, maka dari itu sangat dibutuhkan metode penelitian pengambilan data yang bersifat logis,

empiris, serta sistematis. Maka dengan tersusunya penulis akan mendapatkan data yang jauh lebih valid sesuai dengan apa yang terjadi di lapangan dengan tersusunya metode penelitian ini.

Penulis juga dapat menjelaskan fakta yang berkaitan dengan masalah yang diidentifikasi atau ditetapkan oleh penulis sebagai judul penelitian akademik. Data fakta yang telah didapat dan valid dapat memudahkan penulis untuk menganalisis solusi dan pemecah masalah yang efektif dan efisien.

Hasil dari penelitian kuantitatif yang bisa didapatkan dan terpercaya dan berkualitas, dibutuhkan persyaratan dan tahapan yang harus diikuti. Beberapa tahapan yang dilakukan dalam melaksanakan penelitian dengan pendekatan observasi evaluasi :

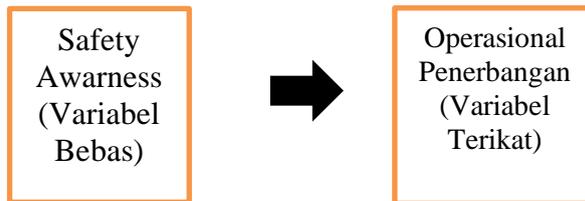


Bagan 3. 1 Tahapan Penelitian

Sumber : Karya Penulis (2022)

Menurut pemikiran dari Ahmad Kurnia (2001: 40) variabel merupakan sebuah objek secara luas yang dapat diperoleh informasi lalu ditarik kesimpulan. Secara teori, pengertian variabel penelitian merupakan objek yang dapat ditarik kesimpulan berdasarkan yang telah ditetapkan oleh peneliti. Dalam penelitian

ini, variable yang ditentukan oleh penulis berupa variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y). Berikut dibawah ini penggambaran dari variabel penelitian.



Bagan 3. 2 Variabel Penelitian

Sumber : Karya Penulis (2021)

Berdasarkan Bagan diatas maka diketahui:

1. Variabel leluasa(X) ialah variabel yang bisa pengaruhi variabel yang lain. Dalam riset ini yang dijadikan selaku variabel X merupakan Safety Awarness.
2. Variabel terikat(Y) merupakan variabel nilainya dipengaruhi oleh variabel yang lain. Dalam riset ini yang dijadikan selaku variabel Y merupakan Area kawasan keselamatan operasional penerbangan

Hal- hal utama yang masuk dalam Variabel X serta variabel Y bisa dijadikan selaku bahan penulis dalam pemubuatan angket Safety Awarness (Variabel Bebas) Operasional Penerbangan (Variabel Terikat) 15 statment yang hendak diberikana kepada segala responden dengan tujuan buat mendapatkan data serta ditarik kesimpulan. Guna memudahkan dalam penyusunan, penulis membuat sebagian penanda statment kuesioner selaku berikut

Table 3. 1 Indikator Variable X

Variabel Penelitian	Indikator	Sumber
Safety Awarness	1. Safety awareness wajib dilaksanakan guna keamanan bersama. 2. Melakukan kegiatan safety awareness secara berkala. 3. Safety awareness menjadi solusi peningkatan	Kep. Menhub No PM 189 dan No PM 137 Tahun 2015.

	kesadaran terhadap bahaya dalam penerbangan. 4. Safety awareness menimbulkan integritas antara masyarakat dan bandara	
--	--	--

Table 3. 2 Indikator Variabel Y

Variabel Penelitian	Indikator	Sumber
Keamanan kawasan Operasional Penerbangan	Kurangnya informasi tentang kawasan keselamatan operasional penerbangan. Mengundang masyarakat dalam kegiatan safety awareness. Seringnya ter`jadi gangguan operasional penerbangan. Gangguan yang terjadi dikarenakan kawasan keamanan operasional penerbangan kurang terjaga	Kep. Menhub No KM 11 Tahun 2010 dan PM 137 tahun 2015

PEMBAHASAN

1. Hasil Penelitian

Informasi yang digunakan dalam riset ini merupakan informasi primer. Informasi primer dalam riset ini diperoleh dengan metode menyebar kuesioner buat memperoleh data- data tentang pengaruh Safety Awareness warga terhadap Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan di zona Bandara Trunojoyo Sumenep. Ilustrasi dalam riset ini berjumlah 50 responden. Ada pula hasil riset yang diperoleh dari lapangan disajikan selaku berikut.

1.1 Observasi

Observasi dilakukan oleh peneliti di Bandara Trunojoyo Sumenep di seluruh area bandara dan di luar area bandara terhitung tanggal 17 Januari sampai 17 Maret. Peneliti melakukan observasi lapangan terkait bagaimana pengaruh safety awareness terhadap kaawasan keselamat operasional penerbangan apakah sudah mengetahui tentang aturan atau tidak. Survey dilakukan terhadap beberapa pegawai dan masyarakat sekitar area bandara dengan melakukan wawancara dalam jaringan terkait respon mereka terhadap safety awareness terhadap kawasan keselamatan operasinal penerbangan yang wajib mereka pahami.

1.2 Kuisisioner

Metode pengumpulan data dengan metode pembagian kuisisioner pada 50 responden yang penulis lakukan tidak dilaksanakan secara langsung, melainkan secara online kepada responden di Bandara Trunojoyo Sumenep dikarenakan penyebaran virus COVID'-19, sampel yang diambil oleh penulis adalah beberapa pegawai Bandara Trunojoyo Sumenep dan masyarakat sekitar yang bermukim di sekitar area bandara. Pengisian kuisisioner

dilaksanakan pada tanggal 3 Februari 2022 dengan memberi 8 pertanyaan yang kemudian akan diberikan tanggapan oleh responden. Masing-masing responden hanya dapat memberikan 1 tanggapan pada masing-masing pernyataan dengan cara memberikan centang (√) pada kolom indikator yang menurut responden paling tepat.

Sumber : Kep. Menhub No KM 11 Tahun 2010, Kep. Menhub No PM 189 Tahun 2015.

Tabel 4. 1 Akumulasi Tanggapan Responden

Akumulasi atas pernyataan dari kuisisioner penulis sajikan pada tabel sebagai berikut :

NO	Pernyataan	SS	S	N	TS	STS
1	Safety awareness wajib dilaksanakan guna keamanan bersama.					
2	Kurangnya informasi tentang kawasan keselamatan operasional penerbangan.					
3	Melakukan kegiatan safety awareness secara berkala.					
4	Mengundang masyarakat dalam kegiatan safety awareness.					
5	Seringnya terjadi gangguan operasional penerbangan.					
6	Gangguan yang terjadi dikarenakan kawasan keamanan operasional penerbangan kurang terjaga.					
7	Safety awareness menjadi solusi meningkatkan kesadaran terhadap bahaya dalam penerbangan.					
8	Safety awareness menimbulkan integritas antara masyarakat dan bandara.					

Berikut ini adalah deskripsi hasil data yang diperoleh dari jawaban responden yang dijelaskan melalui tabel dengan menggunakan skala likert :

Pada Kuisisioner Variabel X "Safety Awareness"

No	Pernyataan	Indikator					total
		SS	S	N	TS	STS	
1	Safety awareness wajib dilaksanakan guna keamanan bersama.	12	34	4	0	0	50

Tabel 4. 2 Data kuisisioner no.1

Sumber : Data Diolah (2022)

Hingga hasil dari 50 Responden didapatkan informasi sebagai berikut.

1. 4 Responden menanggapi SS (Sangat Setuju)
2. 32 Responden menanggapi S (Setuju)
3. 12 Responden menanggapi N (Netral)
4. 2 Responden menanggapi TS (Tidak Setuju)
5. 0 Responden menanggapi STS (Sangat Tidak Setuju)

Dari informasi yang sudah didapatkan hingga langkah berikutnya dengan dikalikannya point jawaban dengan bobot yang telah ditetapkan. Hingga hasil perhitungan selaku berikut

Statment Pertama

- 1) menanggapi sangat sepakat(5)= 5 x 12= 60
- 2) menanggapi sepakat(4)= 4 x 32= 128
- 3) menanggapi netral(3)= 3 x 12= 36
- 4) 4 menanggapi tidak sepakat(2)= 2 x 0= 0
- 5) menanggapi Sangat Tidak Sepakat(1)= 1 x 0= 0

Total Skor= 60+ 128+ 36+ 0+ 0= 224

Supaya bisa hasil secara interpretasi, hingga diketahui terlebih dulu skor paling tinggi(X) serta skor terendah(Y) hingga dengan rumus:

Skor paling tinggi/ terendah x jumlah responden

X= 5

Y= 1

Buat skor paling tinggi pada jenis SANGAT

SETUJU sebesar $5 \times 50 = 250$, sebaliknya buat jenis SANGAT TIDAK SETUJU sebesar $1 \times 50 = 50$. Hingga kala diperoleh angka 188 evaluasi interpretasi dari responden ialah hasil perolehan dari index 100%

Rumus $\text{Index\%} = \frac{\text{Total Skor}}{X} \times 100$
Hingga penyelesaian akhir dari contoh permasalahan:

$$= \frac{\text{Total Skor}}{X} \times 100$$

$$= \frac{208}{250} \times 100$$

$$= 83,2\% = 83\% \text{ Jenis SANGAT SETUJU}$$

Dari hasil di atas hingga bisa disimpulkan kalau responden SANGAT SETUJU terpaut safety awareness terhadap keselamatan penerbangan.

Tabel 4. 3 Data Kuesioner no.2

Sumber : Data Diolah (2022)

Hingga hasil dari 50 Responden didapatkan informasi selaku berikut.

1. 14 Responden menanggapi SS(Sangat Sepakat)
2. 28 Responden menanggapi S(Sepakat)
3. 8 Responden menanggapi N(Netral)
4. 0 Responden menanggapi TS(Tidak Sepakat)
5. 0 Responden menanggapi STS(Sangat Tidak Sepakat)

Dari informasi yang sudah didapatkan hingga langkah berikutnya dengan dikalikannya point jawaban dengan bobot yang telah ditetapkan. Hingga hasil perhitungan selaku berikut Statment Pertama

- 1) menanggapi sangat sepakat(5)= $5 \times 12 = 60$
- 2) menanggapi sepakat(4)= $4 \times 33 = 132$
- 3) menanggapi netral(3)= $3 \times 5 = 15$
- 4) menanggapi tidak sepakat(2)= $2 \times 0 = 0$

- 5) menanggapi Sangat Tidak Sepakat(1)= $1 \times 0 = 0$

No	Pernyataan	Indikator					total
		SS	S	N	TS	STS	
3	Melakukan kegiatan safety awareness secara berkala.	6	33	11	0	0	50

Total Skor = $60 + 132 + 15 + 0 + 0 = 207$

Supaya bisa hasil secara interpretasi, hingga diketahui terlebih dulu skor paling tinggi(X) serta skor terendah(Y) hingga dengan rumus:

Skor paling tinggi/ terendah x jumlah responden

$$X = 5$$

$$Y = 1$$

Buat skor paling tinggi pada jenis SANGAT SETUJU sebesar $5 \times 50 = 250$, sebaliknya buat jenis SANGAT TIDAK SETUJU sebesar $1 \times 50 = 50$. Hingga kala diperoleh angka 188 evaluasi interpretasi dari responden ialah hasil perolehan dari index 100%

Rumus $\text{Index\%} = \frac{\text{Total Skor}}{X} \times 100$
Hingga penyelesaian akhir dari contoh permasalahan:

$$= \frac{\text{Total Skor}}{X} \times 100$$

$$= \frac{207}{250} \times 100$$

$$= 82,8\% = 83\% \text{ Jenis SANGAT SETUJU}$$

Dari hasil di atas hingga bisa disimpulkan kalau responden SANGAT SETUJU terpaut minimnya data tentang

No	Pernyataan	Indikator					total
		SS	S	N	TS	STS	
2	Kurangnya informasi tentang kawasan keselamatan operasional penerbangan.	12	33	5	0	0	50

kawasan keselamatan penerbangan.

Tabel 4. 4 Data kuesioner no.3

Sumber : Data Diolah (2022)

Hingga hasil dari 50 Responden didapatkan informasi sebagai berikut.

No	Pernyataan	Indikator					Total
		SS	S	N	TS	STS	
4	Mengundang masyarakat dalam kegiatan safety awareness	7	32	10	0	1	50

1. 16 Responden menanggapi SS(Sangat Sepakat)
2. 19 Responden menanggapi S(Sepakat)
3. 13 Responden menanggapi N(Netral)
4. 1 Responden menanggapi TS(Tidak Sepakat)
5. 1 Responden menanggapi STS(Sangat Tidak Sepakat)

Dari informasi yang sudah didapatkan hingga langkah berikutnya dengan dikalikannya point jawaban dengan bobot yang telah ditetapkan. Hingga hasil perhitungan selaku berikut Statment Pertama

- 1) menanggapi sangat sepakat(5)= 5 x 6= 30
- 2) menanggapi sepakat(4)= 4 x 33= 132
- 3) menanggapi netral(3)= 3 x 11= 33
- 4) menanggapi tidak sepakat(2)= 2 x 0= 0
- 5) Responden yang menanggapi Sangat Tidak Sepakat(1)= 1 x 0= 0

Total Skor= 30+ 132+ 33+ 0+ 0= 195

Supaya bisa hasil secara interpretasi, hingga diketahui terlebih dulu skor

paling tinggi(X) serta skor terendah(Y) hingga dengan rumus:

Skor paling tinggi/ terendah x jumlah responden

$$X= 5$$

$$Y= 1$$

Buat skor paling tinggi pada jenis **SANGAT SETUJU** sebesar 5 x 50= 250,

sebaliknya buat jenis **SANGAT TIDAK SETUJU** sebesar 1 x 50= 50. Hingga kala diperoleh angka 188 evaluasi interprestasi dari responden ialah hasil perolehan dari index 100%

Rumus Index%= Total Skor/ X x 100

Hingga penyelesaian akhir dari contoh permasalahan:

$$= \text{Total Skor} / X \times 100$$

$$= 195 / 250 \times 100$$

$$= 78\% = 78\% \text{ Jenis SETUJU}$$

Dari hasil di atas hingga bisa disimpulkan kalau responden **SANGAT**

SETUJU safety awareness terhadap keselamatan penerbangan.

Tabel 4. 5 Data Kuesioner no.4

Sumber : Data Diolah (2022)

Hingga hasil dari 50 Responden didapatkan informasi sebagai berikut.

1. 6 Responden menanggapi SS(Sangat Sepakat)
2. 24 Responden menanggapi S(Sepakat)
3. 16 Responden menanggapi N(Netral)
4. 3 Responden menanggapi TS(Tidak Sepakat)
5. 1 Responden menanggapi STS(Sangat Tidak Sepakat)

Dari informasi yang sudah didapatkan hingga langkah berikutnya dengan

dikalikannya point jawaban dengan bobot yang telag didetetapkan. Hingga hasil perhitungan selaku berikut Statment Pertama

- 1) menanggapi sangat sepakat(5)= 5 x 7= 35
- 2) menanggapi sepakat(4)= 4 x 32= 128
- 3) menanggapi netral(3)= 3 x 10= 30
- 4) menanggapi tidak sepakat(2)= 2 x 0= 0
- 5) menanggapi Sangat Tidak Sepakat(1)= 1 x 1= 1

Total Skor= 35+ 128+ 30+ 0+ 1= 194

Supaya bisa hasil secara interpretasi, hingga diketahui terlebih dulu skor

paling tinggi(X) serta skor terendah(Y) hingga dengan rumus:

Skor paling tinggi/ terendah x jumlah responden

$$X= 5$$

$$Y= 1$$

Buat skor paling tinggi pada jenis **SANGAT SETUJU** sebesar 5 x 50= 250,

sebaliknya buat jenis **SANGAT TIDAK SETUJU** sebesar 1 x 50= 50. Hingga kala diperoleh angka 188 evaluasi interprestasi dari responden ialah hasil perolehan dari index 100%

Rumus Index%= Total Skor/ X x 100

Hingga penyelesaian akhir dari contoh permasalahan:

$$= \text{Total Skor} / X \times 100$$

$$= 194 / 250 \times 100$$

= 77.6% = 78% Jenis **SETUJU**

Dari hasil di atas hingga bisa disimpulkan kalau responden **SANGAT**

SETUJU safety awareness terhadap keselamatan penerbangan.

Pada Kuesioner Variabel Y “Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan”

Tabel 4. 6 Data Kuesioner no.5

No	Pernyataan	Indikator					total
		SS	S	N	TS	STS	
5	Seringnya terjadi gangguan operasional penerbangan	13	32	5	0	0	50

Sumber : Data Diolah (2022)

Hingga hasil dari 50 Responden didapatkan informasi sebagai berikut.

1. 3 Responden menanggapi SS(Sangat Sepakat)
2. 18 Responden menanggapi S(Sepakat)
3. 18 Responden menanggapi N(Netral)
4. 9 Responden menanggapi TS(Tidak Sepakat)
5. 2 Responden menanggapi STS(Sangat Tidak Sepakat)

Dari informasi yang sudah didapatkan hingga langkah berikutnya dengan dikalikannya point jawaban dengan bobot yang telah ditetapkan. Hingga hasil perhitungan selaku berikut Statment Pertama

- 1) menanggapi sangat sepakat(5)= 5 x 13= 65
- 2) menanggapi sepakat(4)= 4 x 32= 128
- 3) menanggapi netral(3)= 3 x 5= 15
- 4) menanggapi tidak sepakat(2)= 2 x 0= 0
- 5) menanggapi Sangat Tidak Sepakat(1)= 1 x 0= 0

Total Skor= 65+ 128+ 15+ 0+ 0= 208

Supaya bisa hasil secara interpretasi, hingga diketahui terlebih dulu skor

paling tinggi(X) serta skor terendah(Y) hingga dengan rumus:

Skor paling tinggi/ terendah x jumlah responden

X= 5

Y= 1

Buat skor paling tinggi pada jenis **SANGAT SETUJU** sebesar 5 x 50= 250,

sebaliknya buat jenis **SANGAT TIDAK SETUJU** sebesar 1 x 50= 50. Hingga kala

diperoleh angka 188 evaluasi interpretasi dari responden ialah hasil perolehan dari index 100%

Rumus Index%= Total Skor/ X x 100

Hingga penyelesaian akhir dari contoh permasalahan:

$$= \text{Total Skor} / X \times 100$$

$$= 208 / 250 \times 100$$

= 83.2% = 83% Jenis **SANGAT SETUJU**

Dari hasil di atas hingga bisa disimpulkan kalau responden **SANGAT**

Sepakat terpaut safety awareness terhadap keselamatan penerbangan.

Tabel 4. 7 Data Kuesioner no.6

No	Pernyataan	Indikator					total
		SS	S	N	TS	STS	
6	Gangguan yang terjadi dikarenakan kawasan keamanan operasional penerbangan kurang terjaga	9	31	9	1	0	50

Sumber : Data Diolah (2022)

Hingga hasil dari 50 Responden didapatkan informasi selaku berikut.

1. 5 Responden menanggapi SS(Sangat Sepakat)
2. 26 Responden menanggapi S(Sepakat)
3. 13 Responden menanggapi N(Netral)
4. 4 Responden menanggapi TS(Tidak Sepakat)
5. 2 Responden menanggapi STS(Sangat Tidak Sepakat)

Dari informasi yang sudah didapatkan

hingga langkah berikutnya dengan dikalikannya point jawaban dengan bobot yang telah ditetapkan.

Hingga hasil perhitungan selaku berikut Statment Pertama

- 1) menanggapi sangat sepakat(5)= 5 x 9= 45
- 2) menanggapi sepakat(4)= 4 x 31= 124
- 3) menanggapi netral(3)= 3 x 9= 27
- 4) menanggapi tidak sepakat(2)= 2 x 1= 2
- 5) menanggapi Sangat Tidak Sepakat(1)= 1 x 0= 0

Total Skor= 45+ 124+ 27+ 2+ 0= 198

Agar dapat hasil secara interpretasi, maka diketahui terlebih dahulu skor tertinggi (X) dan skor terendah (Y) maka dengan rumus :

Skor tertinggi/terendah x jumlah responden

$$X = 5$$

$$Y = 1$$

Buat skor paling tinggi pada jenis SANGAT SETUJU sebesar 5 x 50= 250,

sebaliknya buat jenis SANGAT TIDAK SETUJU sebesar 1 x 50= 50. Hingga kala diperoleh angka 188 evaluasi interpretasi dari responden ialah hasil perolehan dari index 100%

Rumus Index % = Total Skor / X x 100

Maka penyelesaian akhir dari contoh kasus :

$$= \text{Total Skor} / X \times 100$$

$$= 198/250 \times 100$$

$$= 79.2\% = 79\% \text{ Kategori SETUJU}$$

Dari hasil di atas maka dapat disimpulkan bahwa responden SETUJU terkait safety awarness terhadap keselamatan penerbangan.

Tabel 4. 8 Data Kuesioner no.7

No	Pernyataan	Indikator					total
		SS	S	N	TS	STS	
7	Safety awareness menjadi solusi meningkatkan kesadaran terhadap bahaya dalam penerbangan	9	33	8	0	0	50

Sumber : Data Diolah (2022)

Hingga hasil dari 50 Responden

didapatkan informasi selaku berikut.

1. 5 Responden menanggapi SS(Sangat Sepakat)
2. 26 Responden menanggapi S(Sepakat)
3. 13 Responden menanggapi N(Netral)
4. 4 Responden menanggapi TS(Tidak Sepakat)
5. 2 Responden menanggapi STS(Sangat Tidak Sepakat)

Dari informasi yang sudah didapatkan hingga langkah berikutnya dengan dikalikannya point jawaban dengan bobot yang telah ditetapkan. Hingga hasil perhitungan selaku berikut Statment Pertama

- 1) menanggapi sangat sepakat(5)= 5 x 9= 45
- 2) menanggapi sepakat(4)= 4 x 31= 124
- 3) menanggapi netral(3)= 3 x 9= 27
- 4) menanggapi tidak sepakat(2)= 2 x 1= 2
- 5) menanggapi Sangat Tidak Sepakat(1)= 1 x 0= 0

Total Skor= 45+ 124+ 27+ 2+ 0= 198

Supaya bisa hasil secara interpretasi, hingga diketahui terlebih dulu skor paling tinggi(X) serta skor terendah(Y) hingga dengan rumus:

Skor paling tinggi/ terendah x jumlah responden

$$X = 5$$

$$Y = 1$$

Untuk skor tertinggi pada kategori SANGAT SETUJU sebesar 5 x 50 = 250, sedangkan untuk kategori SANGAT TIDAK SETUJU sebesar 1 x 50 = 50. Maka ketika diperoleh angka 188 penilaian interpretasi dari responden merupakan hasil perolehan dari index 100%

Rumus Index%= Total Skor/ X x 100

Hingga penyelesaian akhir dari contoh permasalahan:

$$= \text{Total Skor} / X \times 100$$

$$= 198/ 250 \times 100$$

$$= 79. 2\%= 79\% \text{ Jenis SETUJU}$$

Dari hasil di atas hingga bisa disimpulkan kalau responden Sepakat terpaut safety awarness terhadap keselamatan penerbangan.

Tabel 4. 9 Data Kuesioner no.8

No	Pernyataan	Indikator					total
		SS	S	N	TS	STS	
8	Safety awareness menimbulkan integritas antara masyarakat dan bandara	6	34	10	0	0	50

Hingga hasil dari 50 Responden didapatkan informasi selaku berikut.

1. 4 Responden menanggapi SS(Sangat Sepakat)
2. 25 Responden menanggapi S(Sepakat)
3. 11 Responden menanggapi N(Netral)
4. 9 Responden menanggapi TS(Tidak Sepakat)
5. 1 Responden menanggapi STS(Sangat Tidak Sepakat)

Dari informasi yang sudah didapatkan hingga langkah berikutnya dengan dikalikannya point jawaban dengan bobot yang telah ditetapkan. Hingga hasil perhitungan selaku berikut Statment Pertama

- 1) menanggapi sangat sepakat(5)= 5 x 6= 30
- 2) menanggapi sepakat(4)= 4 x 34= 136
- 3) menanggapi netral(3)= 3 x 10= 30
- 4) menanggapi tidak sepakat(2)= 2 x 0= 0
- 5) menanggapi Sangat Tidak Sepakat(1)= 1 x 0= 0

Total Skor= 30+ 136+ 30+ 0+ 0= 196

Supaya bisa hasil secara interpretasi, hingga diketahui terlebih dulu skor paling tinggi(X) serta skor terendah(Y) hingga dengan rumus:

Skor paling tinggi/ terendah x jumlah responden

$X = 5$

$Y = 1$

Buat skor paling tinggi pada jenis SANGAT SETUJU sebesar 5 x 50= 250, sebaliknya buat jenis SANGAT TIDAK SETUJU sebesar 1 x 50= 50. Hingga kala diperoleh angka 188 evaluasi interpretasi

dari responden ialah hasil perolehan dari index 100%

Rumus Index%= Total Skor/ X x 100

Hingga penyelesaian akhir dari contoh permasalahan:

= Total Skor/ X x 100

= 172/ 250 x 100

= 79. 2%= 79% Jenis SETUJU

Dari hasil di atas hingga bisa disimpulkan kalau responden Sepakat terpaut safety awareness terhadap keselamatan penerbangan

$$r_s = 1 - \frac{6 \sum d^2}{n(n^2 - 1)}$$

$$= 1 - \frac{6 \sum 2}{4(4^2 - 1)}$$

$$= 1 - \frac{6.2}{4(15)}$$

$$= 1 - \frac{12}{60}$$

$$= 1 - 0,5$$

$$= 0.5$$

(korelasi yang cukup berarti)

Didapatkan pada perhitungan koefisien korelasi sebesar 0,5 dimana hal ini berarti bahwa terdapat korelasi antara variabel X dan Variabel Y. Dikatakan demikian karena hasil yang didapatkan tidak minus melainkan positif yang berarti menyatakan adanya hubungan.

1.3 Uji Validitas

Pengujian validitas dicoba dengan melaksanakan analisis korelasi antara skor tiap penanda dengan skor totalitas tiap variabel memakai dorongan aplikasi SPSS dengan hasil semacam berikut ini.

Tabel 4. 10 Hasil Uji Validitas X

		Correlations				
		X1	X2	X3	X4	TOTALX
X1	Pearson Correlation	1	.149	.013	-.026	.446**
	Sig. (2-tailed)		.352	.934	.874	.003
	N	41	41	41	41	41
X2	Pearson Correlation	.149	1	.089	-.016	.543**
	Sig. (2-tailed)	.352		.580	.919	.000
	N	41	41	41	41	41
X3	Pearson Correlation	.013	.089	1	.242	.567**
	Sig. (2-tailed)	.934	.580		.127	.000
	N	41	41	41	41	41
X4	Pearson Correlation	-.026	-.016	.242	1	.639**
	Sig. (2-tailed)	.874	.919	.127		.000
	N	41	41	41	41	41
TOTALX	Pearson Correlation	.446**	.543**	.567**	.639**	1
	Sig. (2-tailed)	.003	.000	.000	.000	
	N	41	41	41	41	41

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Tabel 4. 11 Hasil Uji Validitas X

Uji validitas menggunakan metode pearson correlation, dari output SPSS dilihat nilai pearson correlation pada tabel total dan dibandingkan dengan r tabel, dikatakan valid apabila pearson correlation > r tabel. Semakin besar nilai pearson correlation semakin valid (tanda positif atau negatif dapat diabaikan karena tanda tersebut hanya menunjukkan hubungan dari indikator). Dengan menggunakan r tabel (df=50-2=48;

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.326 ^a	.107	.084	1.558

a. Predictors: (Constant), TOTALX

Sumber : Output SPSS versi 25 (2021)

alpha=5%) sebesar 0.2787 maka semua nilai pearson correlation > r tabel sehingga semua indikator valid. Selain itu, hasil uji validitas juga menunjukkan bahwa p-value untuk semua indikator kurang dari 0,05 (alpha) dan menghasilkan keputusan tolak H0 (H0: Indikator tidak mengukur dimensi yang sama/tidak valid). Hal ini berarti bahwa semua indikator yang digunakan dalam penelitian ini valid dan dapat digunakan.

Pengujian reliabilitas dicoba dengan menghitung nilai Cronbach' s Alpha dari

Reliability Statistics		Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha X	N of Items	Cronbach's Alpha Y	N of Items
.679	5	.759	5

indikator- indikator pada tiap- tiap variabel. Perhitungan dicoba dengan dorongan aplikasi SPSS dengan hasil yang disajikan berikut ini.

Cronbach Alpha	Tingkat Reliabilitas
0-0,2	Sangat rendah
0,2-0,4	Rendah
0,4-0,6	Cukup/sedang
0,6-0,8	Kuat
0,8-1,0	Sangat kuat

Tabel 4. 12 Hasil Uji Realibilitas X dan Y

Sumber : Output SPSS versi 25 (2022)

Tabel 4. 13 Tabel Tingkat Realibilitas

Tabel diatas menunjukkan bahwa nilai Cronbach's Alpha darivariabel X adalah 0,679 dan variabel Y adalah 0,759. Hal ini dapat diterjemahkan bahwa indikator yang digunakan dalam penelitiandinyatakan bersifat reliabel dimana koesioner yang digunakan masuk dalam sifat meyakinkan

1.5 Uji Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi merupakan sebuah alat uji yang digunakan guna mengukur keahlian dari model dalam pengimplementasiannya (Ghozali, 2011:

Correlations						
		Y1	Y2	Y3	Y4	TOTALY
Y1	Pearson Correlation	1	.204	-.010	.044	.475**
	Sig. (2-tailed)		.201	.952	.784	.002
	N	41	41	41	41	41
Y2	Pearson Correlation	.204	1	.422**	.387**	.784**
	Sig. (2-tailed)	.201		.006	.012	.000
	N	41	41	41	41	41
Y3	Pearson Correlation	-.010	.422**	1	.462**	.703**
	Sig. (2-tailed)	.952	.006		.005	.000
	N	41	41	41	41	41
Y4	Pearson Correlation	.044	.387**	.462**	1	.684**
	Sig. (2-tailed)	.784	.013	.002		.000
	N	41	41	41	41	41
TOTALY	Pearson Correlation	.475**	.784**	.703**	.684**	1
	Sig. (2-tailed)	.002	.000	.000	.000	
	N	41	41	41	41	41

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

97). Dalam dinyakannya koefisiensi determinasi masuk dalam presentase nilai r-square.

Tabel 4. 14 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Berdasarkan model regresi linier yang terbentuk didapatkan r-square sebesar 0,107. Artinya, kurangnya kesadaran masyarakat sebesar 10,7%. Sementara itu 89.3% meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap kawasan keselamatan operasional penerbangan.

Langkah berikutnya buat memastikan seberapa kokoh korelasi antara variabel X serta variabel Y hingga digunakan rumus 43 koefisien korelasi rank spearman. Langkah awal merupakan memastikan selisih dalam ranking yang hendak dihitung dengan memakai metode semacam di dasar ini.

Berikut ini merupakan informasi menimpa nilai Variabel X (safety

awareness) serta Variabel Y(kawasan keselamatan operasional penerbangan) yang diperoleh dari perhitungan memakai skala likert

operasional penerbangan bagi bandara dan masyarakat disekitarnya.

PENUTUP Kesimpulan

Tabel 4. 15 Data Perolehan Skala Likert

Berikutnya wajib dicari terlebih dulu korelasi ranknya dengan terbuat tabel selaku berikut:

Tabel 4. 16 Tabel Pengolahan Rank Spearman

4.2 Pembahasan dan Pemecahan Masalah

Bersumber pada hasil dari kuesioner serta skala likert diatas buat mengenali besarnya pengaruh dari masing- masing 44 variabel, bisa kita ambil nilai paling tinggi serta terendah dari masingmasing masing variabel diatas.

1. Untuk variabel Y tentang pengaruh kegiatan safety awareness diantaranya memiliki elemen yaitu seringnya terjadi gangguan 83%, gangguan keamanan penerbangan 79%, solusi peningkatan kesadaran sebanyak 80% , serta menimbulkan integritas sebanyak 79%. Dari data yang telah diambil dari penyebaran kuosioner menyimpulkan bahwa mayoritas responden, yaitu pegawai dan masyarakat yang berlokasi di sekitar area bandara merasa terbantu dengan adanya safety awareness. Masyarakat yang tinggal di area bandara tentu saja memerlukan perhatian khusus karena dapat dikatakan bahwa suasana area yang mereka tinggali “tidak biasa”.
2. Bandara dan daerah sekitarnya harus memiliki hubungan timbal balik dan sinergi positif. Maka dari itu dengan adanya bandara diharapkan dapat membantu perekonomian dengan adanya lapangan pekerjaan baru, sehingga kesejahteraan masyarakat meningkat. Selain itu perlu diingat bahwa diharapkan mampu mengurangi dampak gangguan yang terjadi akibat kurangnya edukasi tentang kawasan keamanan

Variabel X	208	207	195	194
Variabel Y	208	198	201	196

Setelah dilaksanakan penelitian

X	Y	Ranking X	Ranking Y	D	d ²
208	208	1	1	0	0
207	198	2	3	-1	1
195	201	3	2	1	1
194	196	4	4	0	0
Jumlah					2

terkait dengan judul dan permasalahan yang telah penulis uraikan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat mengambil beberapa kesimpulan, yaitu:

1. Kegiatan safety awareness memberikan dampak langsung bagi masyarakat sekitarnya, hal ini terbukti pada hasil skala likert yang berisi tentang berbagai macam dampak secara langsung terhadap masyarakat sudah memenuhi harapan yaitu 83% yang artinya responden sangat setuju dengan uraian tersebut. Karena kegiatan safety awareness yang dilaksanakan.
2. Edukasi tentang pentingnya menjaga operasional penerbangan dengan berdasarkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan No KM 11 tahun 2010 tentang Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan (KKOP).
3. Usaha bandara dalam mengatasi kurangnya informasi terhadap masyarakat sudah baik dengan adanya kegiatan safety awareness dan

pembagian sembako guna menarik minat masyarakat tentang pentingnya edukasi serta membantu masyarakat sekitar.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang penulis kemukakan di atas, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa terdapat responden yang setuju dengan adanya kegiatan safety awareness dari hasil penelitian yang mendapatkan 83%, artinya usaha bandara berhasil mengedukasi masyarakat, sehingga semakin minim gangguan operasional penerbangan yang dilakukan masyarakat sekitar.

Pihak bandara disarankan untuk terus meningkatkan dan memperbaiki citra perusahaan dengan cara tetap memberikan umpan balik positif terhadap masyarakat. Bandara dan masyarakat perlu bekerja sama demi kesejahteraan bersama.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Departemen Pendidikan. (2002). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pt. Balai Pustaka.
- [2] Icao Annex 17. (2010). *Security*. Canada: Wikidot.
- [3] Kementerian Perhubungan. (2010). Indonesia As The Host For Icao Aviation Security Meeting. *Jurnal Keamanan Penerbangn*.
- [4] Keputusan Menteri Perhubungan. (2010). *Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Di Sekitar Bandar Udara Sam Ratulangi Manado No. Km 47*.
- [5] Keputusan Menteri Perhubungan. (2010). *Tatanan Kebandarudaraan Nasional No. Km 11*.
- [6] Pariwar. (2019). *Safety Awareness. Keselamatan Penerbangan*.

- [7] Pradana, S. R. (2017). Hubungan Self Awareness Terhadap Safety Awareness. *Jurnal Skripsi*.
- [8] Purba, H. (2017). Keselamatan Penerbangan Dengan Membangun Kesadaran Hukum. *Jurnal Hukum*.
- [9] Riduwan. (2010). *Skala Pengukuran Variabel-Variabel Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- [10] Wiradipradja, E. S. (2008). *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 Ke Montreal. Pt. Kiblat Buku Utama*.

