

**PENGARUH KEPEMIMPINAN DAN IKLIM KESELAMATAN
PENERBANGAN TERHADAP KINERJA KESELAMATAN
PENERBANGAN DI SKADRON UDARA 31
LANUD HALIM PERDANA KUSUMA**

**THE EFFECT OF LEADERSHIP AND AVIATION SAFETY AND CLIMATE ON
AVIATION SAFETY PERFORMANCE AT SQUADRON 31st HALIM
PERDANA KUSUMA AFB**

Janur Yudo Anggoro

(januryudoanggoro@gmail.com)

Abstrak - Fenomena yang terjadi di satuan Skadron Udara 31 adalah bagaimana suatu kinerja keselamatan penerbangan untuk operasional penerbangan sangat dipengaruhi oleh komitmen seorang pimpinan dan iklim keselamatan penerbangan di satuan tersebut. Kondisi ini menyebabkan seorang pemimpin harus memiliki komitmen yang kuat untuk menjaga kinerja keselamatan berjalan dengan baik serta dapat menyesuaikan iklim keselamatan pada saat itu. Atas dasar fenomena tersebut, penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh kepemimpinan dan iklim keselamatan penerbangan terhadap kinerja keselamatan penerbangan. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan tehnik dokumentasi dan kuesioner untuk mengukur variabel kepemimpinan, iklim keselamatan dan kinerja keselamatan penerbangan.

Penelitian dilakukan atas 116 responden, yaitu personel Skadron Udara 31. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial kepemimpinan berpengaruh sebesar 36% terhadap kinerja keselamatan penerbangan dan secara parsial iklim keselamatan penerbangan berpengaruh sebesar 19,8% terhadap kinerja keselamatan penerbangan.

Kata Kunci: Kepemimpinan, Iklim Keselamatan Penerbangan, Kinerja Keselamatan Penerbangan

Abstract - The phenomenon that occurs in units of Air Squadron 31 is how an airline safety performance of aviation operations is strongly influenced by the commitment of the leaders and the climate in the unit's flight safety. This condition causes a leader must have a strong commitment to maintain safety performance goes well and can adjust safety climate at the time. On the basis of the phenomenon, the study was conducted in order to determine how much influence the climate leadership and flight safety of the aviation safety performance. The method used is quantitative method with the technical documentation and questionnaires to measure the variables of leadership, safety climate and flight safety performance. The study was conducted on 116 respondents, ie personnel Air Squadron 31. The results showed that partially influential leadership of 36% of the performance of aviation safety and aviation safety climate partially influenced by 19.8% against the flight safety performance.

Keywords: Leadership, Aviation Safety Climate, Safety Performance Flight

Pendahuluan

TNI merupakan komponen utama dari sistem pertahanan negara yang selalu siap mengabdikan dirinya demi kejayaan Republik Indonesia. Sebagai bagian integral dari TNI, TNI AU agar dapat melaksanakan tugasnya secara optimal membutuhkan tingkat kesiapan alutsista yang tinggi dan personel yang profesional serta ditunjang dengan Kepemimpinan dan Iklim Keselamatan Penerbangan yang baik agar seluruh misi yang diemban dapat terlaksana. Harapan utama dari penerapan Kepemimpinan dan Iklim Keselamatan Penerbangan dilingkungan TNI AU adalah Keberhasilan Operasional TNI AU.

Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, pada Pasal 10 Undang-undang ini dinyatakan TNI AU bertugas melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan, menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi, dan melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara serta melaksanakan pemberdayaan

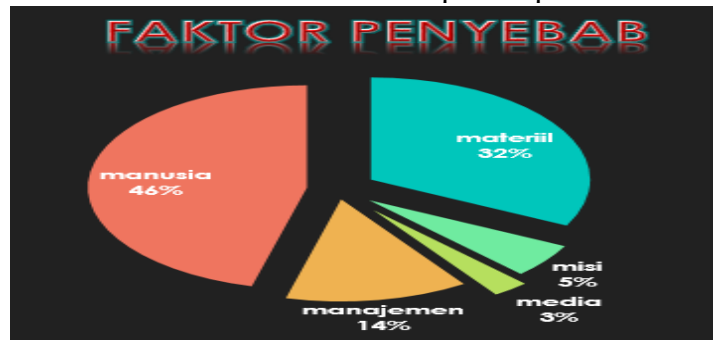
wilayah pertahanan udara. Dari amanat dalam Undang-Undang ini dapat kita sepakati bahwa agar TNI AU mampu melaksanakan tugas tersebut dibutuhkan tingkat kesiapan operasional yang tinggi, dimana salah satu cara dengan mengoptimalkan Kepemimpinan dan Iklim Keselamatan Penerbangan untuk mewujudkan keselamatan dalam menjalankan misi operasional.

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang secara geografis terdiri atas banyak pulau yang disatukan oleh lautan. Dalam upaya mengatasi permasalahan bangsa dihadapkan dengan kondisi geografis Indonesia, angkutan udara merupakan sarana yang paling efektif dalam mengatasi berbagai permasalahan bangsa Indonesia yang mencakup aspek pertahanan, keamanan dan ketertiban masyarakat, kesejahteraan masyarakat, keselamatan umum dan perdamaian dunia, baik masa damai maupun perang. Angkutan udara mampu menjadi sarana untuk memindahkan personel dan materiil ke segenap penjuru tanah air dengan waktu reaksi yang relatif cepat. Dalam Doktrin TNI AU Swa Bhuwana Paksa, kegiatan angkutan udara diwadahi dalam Operasi Angkutan Udara yang merupakan bagian dari Operasi Dukungan

Udara, dimana Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma adalah salah satu pelaksana Penerbangan Operasi Angkutan Udara tersebut.

Permasalahan yang terjadi adalah berbagai kecelakaan yang menimpa pesawat TNI Angkatan Udara terungkap bahwa kecelakaan tersebut terjadi pada masa bukan perang. Jadi faktor penyebab kecelakaan adalah murni

Penjelasan di atas menggambarkan kondisi kekuatan TNI Angkatan Udara yang berupa alutsista di samping personel yang mengoperasikannya, organisasi dan sistem komando pengendaliannya belum dapat terwujud secara optimal dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas pokok TNI Angkatan Udara. Kondisi tersebut sangat dipengaruhi oleh Kepemimpinan dan Iklim keselamatan



Gambar 1. Faktor Penyebab kecelakaan di TNI AU

(Sumber : Dislambangjaau 2016)

bukan faktor musuh. Rata-rata kecelakaan yang menimpa alutsista TNI Angkatan Udara terjadi pada saat latihan atau operasi udara bukan dalam kondisi perang, sehingga dapat dikatakan telah kalah sebelum berperang dalam arti yang sesungguhnya. Pada dasarnya, terjadinya *incident* ataupun *accident* adalah akumulasi dari kesalahan-kesalahan yang ada pada segenap unsur di level terendah sampai pada level tertinggi yang ada disuatu organisasi kerja.¹

penerbangan. Data Statistik mengenai Kecelakaan pesawat TNI AU dapat dilihat pada tabel diatas.

Kepemimpinan yang telah dilaksanakan adalah diwujudkan dalam kegiatan TNI Angkatan Udara pada tahun 2006 telah mencanangkan program road to zero accident dalam upaya pencegahan kecelakaan penerbangan. Perintah langsung Kepala Staf TNI Angkatan Udara (Kasau) selaku pemimpin dalam program tersebut adalah untuk

¹ Dislambangjaau, *Safety & Airworthiness, Membangun Safety Dalam Upaya Mewujudkan*

Zero Accident Menuju The First Class Air Force, Mei 2012, Sambutan Kasau.

melaksanakan peningkatan iklim keselamatan dalam mencapai zero accident guna mendukung tugas pokok TNI Angkatan Udara (Mabesau, 2007). Menurut International Civil Aviation Organization dalam Keselamatan Management Manual 2009 (ICAO-SMM, 2009) menyebutkan, strategi dalam pencegahan kecelakaan pesawat dalam sebuah organisasi akan mencerminkan iklim keselamatannya dari organisasi tersebut. Namun demikian pengawasan organisasi lambangja sangat penting agar Perwira Lambangja dapat melaksanakan fungsi pengawasan pada setiap kegiatan terutama yang berkaitan dengan alutsista khususnya pesawat terbang, mampu melakukan analisis lapangan dan berani memberikan saran dan masukan kepada komandan atau pimpinannya masing-masing. Hal ini berpengaruh terhadap pengendalian organisasi dan terciptanya jalur komunikasi antara Pejabat Lambangja dan Pimpinan serta para pejabat dibawahnya, pembagian wewenang, tugas, dan tanggung jawab yang jelas serta kejelasan jalannya sistem pengidentifikasian sumber-sumber bahaya. Struktur organisasi lambangja TNI AU saat ini di tingkat Mabesau berada dibawah KASAU dan pada tingkat satuan operasional berada dibawah Komandan

Satuan, namun masih ditemukan beberapa kekurangan yang menyebabkan Pejabat Lambangja kurang berkompeten pada bidang tugasnya.

Iklim Keselamatan yang tinggi akan menurunkan tingkat accident dan incident serta mencegah kerugian atau berkurangnya personel dan alutsista, sehingga akan dapat mengoptimalkan kekuatan satuan. Iklim keselamatannya yang tinggi juga akan mendorong pencapaian kinerja personel karena pencapaian program kerja akan meningkat, sehingga pembinaan kekuatan satuan akan dapat terlaksana secara lancar. Budaya yang ada dalam dunia penerbangan memiliki unsur-unsur yang sangat kompleks dan membutuhkan tingkat disiplin serta ketaatan terhadap prosedur yang tinggi. Pada dasarnya, terjadinya incident ataupun accident adalah akumulasi dari kesalahan-kesalahan yang ada pada segenap unsur di level terendah sampai pada level tertinggi yang ada disuatu organisasi kerja (Dislambangjaau, 2012). Salah satu penyebab incident ataupun accident adalah kurangnya iklim keselamatan di satuan tersebut. Hal ini ditunjukkan oleh beberapa perilaku yang ada seperti pelaksanaan kegiatan yang dianggap sebagai rutinitas.

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas, penulis ingin menganalisis seberapa besar pengaruh Kepemimpinan dan Iklim keselamatan penerbangan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma. Karena sebagaimana pengamatan yang dilakukan oleh peneliti, perlu dikaji dan dibuktikan sehingga dapat diketahui kondisi sebenarnya pada Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma. Kemudian, berdasarkan uraian latar belakang tersebut diatas, peneliti merumuskan masalah dengan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Apakah Kepemimpinan dan Kinerja Keselamatan Penerbangan berpengaruh terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma?
2. Apakah Kepemimpinan berpengaruh terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma?
3. Apakah Iklim Keselamatan Penerbangan berpengaruh terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma?

Penelitian dan Penulisan Tesis ini dibuat agar dapat dijadikan bahan dalam mengembangkan keilmuan tentang pengaruh Kepemimpinan dan Iklim Keselamatan Penerbangan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di skadron udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma. Selain itu, tesis ini dapat dijadikan sebagai bahan kajian, masukan, dan pertimbangan dalam pengambilan kebijakan, khususnya yang berkaitan dengan Kepemimpinan dan Iklim Keselamatan Penerbangan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma.

Tinjauan Pustaka Dan Hipotesis

Menurut Griffin dan Neal, kinerja keselamatan dapat didefinisikan sebagai perilaku dari masing-masing individu dalam sebuah organisasi yang terwujud dalam kepatuhan individu terhadap program keselamatan selama bertugas, dan partisipasi mereka dalam mengimplementasikan program keselamatan yang telah dicanangkan dalam organisasi (Griffin dan Neal:2000). Kemudian, menurut Burke, Sarpy, Tesluk dan Crowe mengatakan kinerja keselamatan secara umum dapat didefinisikan sebagai perilaku atau aksi dari individu yang menunjukkan bahwa

dirinya mempromosikan dan memprioritaskan kesehatan dan keselamatan dari seluruh pekerja, klien, publik dan lingkungan yang terkait dengan pekerjaannya (Burke, Sarpy, Tesluk dan Crowe:2002).

Adamshick mengatakan bahwa seiring dengan kesalahan teknis dan peralatan yang rusak pada sebuah kecelakaan militer, peneliti mencoba untuk mencari apakah perilaku individu atau kelompok yang mungkin menyebabkan atau berkontribusi terhadap kecelakaan itu. Penelitian berusaha untuk melihat secara detail terhadap faktor dari organisasi yang mungkin telah berkontribusi terhadap perilaku yang tidak aman sehingga menyebabkan kecelakaan, dari data tersebut dapat dilihat seberapa besar pengaruh implementasi program keselamatan tersebut terhadap keselamatan di dalam organisasi. Banyak kasus yang terjadi adalah personil yang melalaikan suatu tugas & tanggung jawab, atau kegagalan untuk mengikuti prosedur yang telah disetujui. Kepemimpinan sering dikaitkan dalam penyalahgunaan hasil laporan kecelakaan. Ketika perilaku individu tidak tepat dalam pengambilan suatu keputusan maka akan dianggap hal tersebut adalah sebagai

suatu faktor penyebab, peneliti melihat hal ini untuk menilai adanya hubungan antara kepemimpinan dan iklim keselamatan (Adamshick: 2007).

Teori kepemimpinan arah tujuan (The Path-Goal Theory), dikembangkan oleh Robert House dan berdasar pada teori harapan dari Victor Vroom. House menjelaskan bahwa kepemimpinan sebagai subyek keefektifan tergantung dari bagaimana ia memberi pengarahan, motivasi dan bantuan untuk pencapaian tujuan (Robert House:1971). Dia berpendapat bahwa inti dari teori ini adalah "*the meta proposition*" yang menegaskan bahwa pemimpin akan menjadi efektif apabila *behaviors leader* berhubungan langsung dengan *behaviors* yang merupakan *complement*, *subordinates*, *environments* dan *abilitas* dalam bentuk yang seimbang termasuk kelemahannya, dan hal ini akan menjadi instrument untuk *subordinates satisfactions* dan *individual and work unit performance*. Teori ini mengidentifikasi ada empat macam perbedaan perbuatan pemimpin yaitu *achievement-oriented*, *directive*, *participate*, dan *supportive* yang merupakan kontijensi terhadap faktor lingkungan dan karakteristik pengikutnya. Teori Sifat Kepemimpinan (Trait Based of

Leadership) oleh Zaccaro. Teori ini mengatakan bahwa sifat seorang pemimpin akan mempengaruhi kinerja kepemimpinannya dimana seorang pemimpin harus mampu menyatukan berbagai macam atribut pribadi dan menekankan kepada anggota kelompoknya yang terdiri dari atribut pribadi tersebut untuk saling bekerja sama untuk mempengaruhi kinerja dari kelompok (Zaccaro:2007). Dengan demikian dapat dikatakan sukses atau gagalnya pemimpin itu antara lain dilakukan dengan mengamati dan mencatat sifat-sifatnya, kualitas/mutu perilakunya yang dipakai sebagai kriteria untuk menilai kepemimpinannya, seorang komandan satuan dapat dilihat kualitas kepemimpinannya dari sifat-sifat kepemimpinan yang ada padanya.

Transformational Leadership Theory oleh Bernard M. Bass. Teori ini menyatakan tentang kepemimpinan transformasi, bahwa terdapat perbedaan antara pemimpin transaksional yang bekerja dalam budaya organisasi dimana mereka mengikuti aturan, prosedur dan norma yang ada. Sedangkan pemimpin transformasional memiliki kemampuan dan kemauan untuk mengubah budaya dengan memahami dan kemudian menyelaraskan budaya organisasi dengan

visi baru dan revisi yang memiliki asumsi, nilai-nilai, dan norma-norma yang dibangunnya (Bass: 1993). Sementara itu menurut Yuki pemimpin transformasional adalah upaya untuk mempengaruhi bawahannya yang dapat dilakukan dengan tiga cara, yaitu: (1) Mendorong bawahan lebih sadar akan pentingnya suatu hasil pekerjaan; (2) Mendorong bawahan untuk lebih mementingkan organisasi daripada kepentingan individual;; (3) Mengaktifkan kebutuhan – kebutuhan bawahan pada tingkat yang lebih tinggi (Yuki:2007). Gil Luria menyampaikan bahwa dinamika hubungan antara *transformational leaders* dan *safety climate*, bahwa Kepemimpinan (Transformasional dan pasif), dan interaksi dengan anggota kelompok (kohesi militer) (Luria:2008). Analisis statistik dikonfirmasi untuk menjadi hipotesis. Ketika dianalisis secara terpisah, kohesi dan kepemimpinan transformasional berkorelasi positif, dan kepemimpinan pasif berkorelasi negatif dengan kekuatan iklim. Ketika kohesi dianalisis dalam model dikombinasikan dengan kepemimpinan pasif, baik utama dan efek interaksi pada kekuatan iklim ditemukan. Namun, ketika kohesi disertakan dengan kepemimpinan transformasional hanya efek interaksi saja

yang signifikan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kekuatan iklim dipengaruhi baik oleh gaya kepemimpinan dan kelompok interaksi sosial, dan menekankan kondisi di mana masing-masing yg relevan dengan membentuk konsensus.

Shelley A. Kirkpatrick dan Edwin A. Locke menyampaikan bahwa studi sifat pemimpin memiliki sejarah panjang dan kontroversial. Sementara penelitian menunjukkan bahwa kepemilikan sifat-sifat tertentu saja tidak menjamin keberhasilan kepemimpinan, ada bukti bahwa pemimpin yang efektif berbeda dari orang lain dalam hal kunci tertentu. ciri-ciri pemimpin kunci termasuk: drive (istilah luas yang meliputi prestasi, motivasi, ambisi, energi, keuletan, dan inisiatif); motivasi kepemimpinan (keinginan untuk memimpin tapi tidak untuk mencari kekuasaan sebagai tujuan itu sendiri); kejujuran dan integritas; kepercayaan diri (yang berhubungan dengan kestabilan emosi); kemampuan kognitif; dan pengetahuan tentang bisnis. Ada kurang bukti yang jelas untuk sifat-sifat seperti karisma, kreativitas dan fleksibilitas. Kami percaya bahwa ciri-ciri pemimpin kunci membantu pemimpin memperoleh keterampilan yang diperlukan; merumuskan visi organisasi

dan rencana yang efektif untuk mengejar itu (Kirkpatrick dan Locke:1991). Visi suatu organisasi tidak dapat dihasilkan jika setiap pemimpin tidak memiliki komitmen untuk melaksanakannya dan menjaganya agar tetap berjalan.

Iklim Keselamatan adalah ukuran suatu negara dalam suatu temporal budaya keselamatan, tunduk kesamaan antara persepsi individu organisasi (Wiegmann et al:2002). Oleh karena itu situasional mengacu pada keadaan yang dirasakan keselamatan di tempat tertentu pada waktu tertentu, relatif tidak stabil, dan dapat berubah tergantung pada fitur lingkungan saat atau kondisi yang berlaku (Wiegmann et al:2002). Iklim keselamatan penerbangan sendiri dipengaruhi oleh persepsi individual terhadap praktik, prosedur, dan penghargaan yang diterapkan oleh organisasi (Schneider:1990). Iklim keselamatan khususnya adalah sebuah cerminan dari persepsi karyawan dari lingkungan operasi saat ini atau kondisi yang berlaku yang berdampak pada keamanan suatu organisasi. (Mearns et al: 2000).

Iklim organisasi terdiri dari persepsi bersama di antara personil mengenai prosedur, praktek dan jenis perilaku yang mendapatkan imbalan dan didukung berkaitan dengan tertentu oleh

Fokus strategis (Schneider:1990). Ketika fokus strategis melibatkan kinerja operasi berisiko tinggi, yang akan dihasilkan bersama persepsi dimana akan menentukan iklim keselamatan (Zohar:2000). Iklim keamanan terdiri dari empat faktor (komitmen manajemen, keselamatan program dan kebijakan, dukungan atasan untuk keselamatan, dan komunikasi keselamatan). Sara J. Singer mengatakan bahwa iklim Keselamatan penerbangan Angkatan Laut tiga kali lebih baik dari rata-rata daripada di antara petugas rumah sakit (Singer, 2010). Penerbangan angkatan laut dirasakan memiliki iklim yang lebih aman (sampai tujuh kali lebih aman) dari petugas rumah sakit. Dibandingkan dengan manajer rumah sakit, komandan angkatan laut dirasakan memiliki iklim lebih seperti personil di garis depan. Ketika penerbang angkatan laut dengan personil rumah sakit yang bekerja di daerah berbahaya, perbedaan iklim keselamatan akan lebih meningkat daripada menurun. Dalam implementasi operasional, konseptualisasi dari iklim keselamatan harus memperhatikan dua tingkat. Tingkat pertama harus merefleksikan

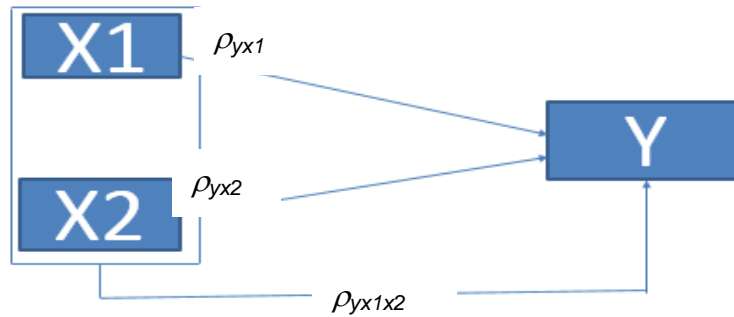
persepsi individu terhadap peraturan yang terkait dengan keselamatan, kemudian prosedur keselamatan, dan penghargaan yang diberikan organisasi. Sementara tingkat kedua harus mengimplementasikan kepercayaan dari individu terhadap nilai-nilai keselamatan yang berada di dalam organisasi (Griffin dan Neal:2000).

Berdasarkan tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran di atas, penulis menarik hipotesis yang diajukan dalam penelitian sebagai berikut :

1. Kepemimpinan dan Iklim Keselamatan Penerbangan berpengaruh positif dan signifikan pada terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma.
2. Kepemimpinan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma.
3. Iklim Keselamatan Penerbangan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma.

Desain Dan Metode Penelitian

Desain penelitian ini dapat dilihat pada skema gambar sebagai berikut, dimana terdapat 2 variabel X dan 1 variabel Y :



Keterangan :

- X_1 = Kepemimpinan
- X_2 = Iklim Keselamatan Penerbangan
- Y = Kinerja Keselamatan Penerbangan

Dari skema desain penelitian diatas, peneliti kemudian merumuskan definisi operasional dari masing-masing variabel penelitian, yang diadaptasi peneliti dari Adamshick (Adamshick:2007). Kemudian, dari definisi operasional tersebut, peneliti menjabarkan indikator dari masing-

masing variabel penelitian, yang kemudian diturunkan menjadi item dari angket yang digunakan peneliti untuk memperoleh data penelitian. Berikut adalah tabel penjabaran dari definisi operasional, indikator, dan item angket penelitian:

Variabel	Definisi Operasional	Indikator	Item
Kepemimpinan	Penilaian responden terhadap gaya dan perilaku dari pemimpinnya (Adamshick, 2007)	Complacency (kepuasan terhadap kepemimpinan)	<ul style="list-style-type: none"> • Pimpinan saya dapat menjadi inspirasi. • Pimpinan saya menanamkan rasa bangga pada saya dan orang lain. • Pimpinan saya selalu menyadari masalah performa yang terjadi. • Pimpinan saya memimpin dengan ketakutan dan

			<p>intimidasi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rantai komando saya selalu menindaklanjuti permintaan pimpinan. • Pimpinan saya melakukan pengendalian secara berlebihan terhadap hal-hal kecil yang saya lakukan.
		<p>Change and Uncertainty (Sikap pemimpin terhadap perubahan dan ketidakpastian)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pimpinan saya mendukung berbagai kemungkinan baru. • Tujuan dari perintah yang diberikan pimpinan dapat diketahui (diperbaharui, dibagikan, dan dipublikasikan). • Gaya kepemimpinan dari pimpinan saya berubah sesuai dengan peningkatan operasi (contoh: pelatihan, penyebaran, pertempuran). • Pimpinan saya melakukan pengendalian secara berlebihan terhadap hal-hal kecil yang saya lakukan. • Pimpinan saya melakukan pengendalian secara berlebihan ketika tempo operasi meningkat. • Pimpinan saya sangat mengetahui apa yang sedang terjadi.

		<p>Personal Behavior and Care Taking (perilaku dan kepedulian pemimpin)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pimpinan saya mendorong untuk memiliki pandangan mengenai tujuan yang ingin dicapai bersama-sama. • Pimpinan saya membuat pengorbanan kepentingan pribadi. • Pimpinan komando saya menghindar dari tanggungjawab dan/atau gagal dalam mengambil keputusan. • Pimpinan saya memberikan tantangan intelektual kepada saya dengan tujuan untuk memahami masalah yang saya hadapi. • Pimpinan saya berperan dalam menangani masalah kontroversial dengan mempertimbangkan konsekuensi moral dalam pengambilan keputusan. • Pimpinan saya mendukung adanya hadiah/penghargaan berdasarkan performa. • Pimpinan saya melakukan pemantauan kinerja individu dan melacak kesalahan yang mungkin terjadi.
--	--	---	--

Iklim Keselamatan Penerbangan	Persepsi responden terhadap iklim keselamatan; yaitu bagaimana mereka menginterpretasikan kondisi keselamatan dari lingkungan kerja mereka, serta bagaimana kondisi keselamatan tersebut berpengaruh terhadap perilaku skuadron (Adamshick, 2007)	Quality Control (pengendalian kualitas keselamatan)	<ul style="list-style-type: none"> • Saya terkejut saat orang-orang di dalam penerbangan saya tidak mengalami banyak kecelakaan atau cedera. • Iklim keamanan meningkat sejalan dengan meningkatnya kebutuhan operasi. • Operasi Penerbangan saya memiliki nilai moral keselamatan sangat tinggi. • Iklim keselamatan dalam penerbangan jarang mengalami perubahan.
		Risk Management (manajemen risiko)	<ul style="list-style-type: none"> • Orang-orang di dalam penerbangan saya bersedia mengambil risiko yang tidak aman ketika tempo operasi meningkat. • Saya menganggap iklim keselamatan dalam penerbangan sangat penting. • Prosedur keamanan dengan cara menghentikan sementara operasi militer merupakan cara efektif dalam menciptakan iklim keamanan yang baik. • Operasi yang aman jauh

			lebih penting dibandingkan dengan memenuhi jadwal penerbangan.
		Command and Control (arahan dan kendali)	<ul style="list-style-type: none"> • Orang-orang peduli terhadap pendapat saya dalam keselamatan penerbangan • Saya akan menceritakan nilai-nilai positif dari operasional penerbangan saya kepada rekan kerja. • Kebanyakan orang setuju dengan pendapat saya terhadap iklim keamanan di operasional penerbangan.
Kinerja Keselamatan Penerbangan	Penilaian responden terhadap program keselamatan yang dilaksanakan oleh skuadron (Adamshick, 2007)	Management Commitment (komitmen manajemen)	<ul style="list-style-type: none"> • Orang-orang yang dengan sengaja melanggar prosedur atau aturan keamanan akan dengan cepat diberikan peringatan. • Petinggi di komando saya mampu mengkomunikasikan tujuan keamanan dalam bentuk yang relevan. • Saya memiliki kuasa untuk menghentikan operasi penerbangan jika diragukan keamanannya • Orang-orang terbaik ditugaskan di Skadron

			Udara.
		Safety identification (identifikasi keselamatan)	<ul style="list-style-type: none"> • Petinggi di komando saya dapat mengidentifikasi penerbangan yang berisiko tinggi. • Orang-orang dalam rantai komando saya bersedia untuk melaporkan pelanggaran keselamatan, perilaku yang tidak aman atau kondisi yang berbahaya.
		Work Policies (peraturan kerja)	<ul style="list-style-type: none"> • Saya diberikan waktu yang cukup untuk menyelesaikan pekerjaan dengan aman. • Pimpinan saya menggunakan data keamanan untuk mengimplementasikan perubahan yang penting dalam organisasi. • Pimpinan saya bereaksi dengan baik terhadap perubahan yang tidak terduga terkait dengan perencanaan.
		Safety administration (administrasi keselamatan)	<ul style="list-style-type: none"> • Laporan kesehatan termasuk sebagai bahan penilaian terkait kontribusi terhadap keamanan di dalam organisasi saya.

			<ul style="list-style-type: none"> • Penghargaan terkait dengan keselamatan sangat bermakna dan didalam organisasi saya • Pimpinan saya mengukur statistik keamanan dan mempublikasikan hasilnya.
--	--	--	---

Dilihat dari sumbernya, data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Populasi dalam penelitian ini adalah personel Skadron Udara 31 di Lanud Halim Perdanakusuma, di Jakarta. Sementara itu subjek dalam penelitian ini adalah Skadron Udara 31 yang berjumlah 174 personil dengan rincian Perwira 59 orang, Bintara 76 orang, dan Tamtama 39 orang. Sehingga total sampel adalah 116 orang.

Tehnik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini untuk memperoleh akurat dan lebih spesifik adalah dengan menggunakan metode kuesioner. Tehnik analisis data yang digunakan adalah statistik deskriptif dan statistik inferensial. Statistik deskriptif digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan data yang telah terkumpul tanpa membuat kesimpulan yang berlaku umum. Statistik inferensial digunakan untuk menganalisis data dan mengambil kesimpulan hasilnya

diberlakukan untuk populasi sampel. Setelah data dikumpulkan, maka data akan dianalisis secara statistik dengan menggunakan *Software Statistical Program of Social Science (SPSS) ver.20 for Windows*, kemudian *output* data akan diterjemahkan secara statistik.

Prosedur penelitian adalah langkah-langkah yang digunakan sebagai alat untuk mengumpulkan data dan menjawab pertanyaan-pertanyaan dalam penelitian. Didalam prosedur penelitian ini, penulis membahas tentang instrumen penelitian, data primer, data sekunder, pengujian keabsahan dan keterandalan data, uji asumsi klasik, serta analisis regresi linier sederhana dan uji hipotesis.

Instrumen penelitian yang digunakan dalam pengukuran variabel Kepemimpinan (X_1), Iklim Keselamatan Penerbangan (X_2) dan Kinerja Keselamatan Penerbangan (Y) adalah angket. Angket adalah alat untuk mengumpulkan data berupa daftar item

pernyataan/pertanyaan yang sering disebutkan secara umum dengan nama kuesioner. Pertanyaan-pertanyaan yang terdapat dalam kuesioner, atau daftar pertanyaan tersebut cukup terperinci dan lengkap, ini yang membedakan dengan daftar pertanyaan interview. Dalam penelitian ini angket yang dipergunakan oleh penulis adalah angket dengan Skala Likert. Tingkat pengukuran dengan skala Likert digunakan dalam penskoran sikap untuk mengukur kinerja anggota Skadron Udara 31. Setiap kategori respon diberi skor berdasarkan skala sikap. Untuk respon positif, skor terbesar adalah 6, diberikan kepada respon "Sangat Setuju". Skor 5 diberikan untuk respon "Setuju". Skor 4 diberikan untuk respon "Agak setuju". Skor 3 diberikan untuk respon "Agak Tidak setuju". Skor 2 diberikan untuk respon "Tidak setuju". Dan skor 1 diberikan untuk respon "Sangat tidak setuju".

Sebelum dilakukan pengujian regresi dan hipotesis, dilakukan pengujian asumsi klasik untuk menguji kesahihan atau keabsahan hasil estimasi model regresi. Beberapa asumsi klasik yang terpenuhi agar kesimpulan dari hasil regresi tersebut tidak bias, diantaranya adalah uji normalitas, uji multikolinearitas dan uji heteroskedastisitas.

Dalam penelitian ini, yang menjadi variabel bebas atau independen variabel adalah Kepemimpinan (X_1), Iklim Keselamatan Penerbangan (X_2) dan Kinerja Keselamatan Penerbangan (Y). Dengan memperhatikan karakteristik variabel yang akan diuji, maka uji statistik yang digunakan adalah melalui perhitungan analisis regresi linier berganda untuk seluruh variabel tersebut.

Hipotesis pertama yang akan diuji adalah terdapat pengaruh simultan dari Kepemimpinan dan Iklim Keselamatan Penerbangan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31.

H_0 : Kepemimpinan dan Iklim Keselamatan Penerbangan tidak mempunyai pengaruh yang signifikan secara simultan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan.

H_1 : Kepemimpinan dan Iklim Keselamatan Penerbangan mempunyai pengaruh yang signifikan secara simultan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan.

Hipotesis kedua dalam penelitian ini adalah Kepemimpinan berpengaruh secara parsial terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31. Adapun hipotesis statistik yang akan diuji dalam rangka pengambilan

keputusan penerimaan atau penolakan hipotesis adalah sebagai berikut:

H₀: Kepemimpinan tidak berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan.

H₁: Kepemimpinan berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan.

Hipotesis ketiga yang akan diuji adalah terdapat pengaruh Iklim Keselamatan Penerbangan secara parsial terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31. Adapun hipotesis statistik yang akan diuji dalam rangka pengambilan keputusan penerimaan atau penolakan hipotesis adalah sebagai berikut:

H₀: Iklim Keselamatan Penerbangan tidak mempunyai pengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan.

H₁: Iklim Keselamatan Penerbangan mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan secara parsial terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan.

Analisa Data Dan Pembahasan

Berdasarkan hasil dari analisa demografi responden, diketahui bahwa mayoritas responden penelitian ini memiliki pangkat Lettu (19 orang), Letda (17 orang), dan Sertu (14 orang). Sementara responden

dengan pangkat Peltu, Prada, dan Serma masing-masing berjumlah 10 orang, kemudian responden dengan pangkat Kapten berjumlah 9 orang. Sementara esponden dengan pangkat Serka dan Pratu berjumlah masing-masing 8 orang, pangkat Serda dengan 6 orang, pangkat Pelda 3 orang, kemudian responden dengan pangkat Praka dan Kopda berjumlah masing-masing 1 orang.

Selanjutnya, berdasarkan hasil analisa data diketahui bahwa mayoritas responden telah menikah (78 orang). Sementara itu, 38 orang responden masih menyandang status lajang. Kemudian, mayoritas responden sebanyak 68 orang memiliki jam terbang di bawah 500 jam. Sementara itu 9 orang telah memiliki jam terbang sebanyak 501 hingga 1000 jam, dan 39 orang lainnya telah memiliki jam terbang diatas 1.000 jam. Selanjutnya, diketahui bahwa mayoritas responden sebanyak 64 orang berusia 20 – 30 tahun. Kemudian, terdapat 26 orang responden yang berusia 41 – 50 tahun, 19 orang responden yang berusia 31 – 40 tahun, dan 7 orang responden yang berusia diatas 50 tahun.

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini adalah dengan menggunakan metode kuesioner yang didistribusikan kepada seluruh anggota

Skuadron 31. Metode kuesioner digunakan untuk mendapatkan data variabel yang digunakan pada penelitian. Variabel yang digunakan pada penelitian ini yaitu kepemimpinan, iklim kesehatan, dan Kinerja Keselamatan Penerbangan.

Untuk mempermudah dalam menginterpretasikan hasil penilaian responden terhadap variabel kepemimpinan, peneliti mengacu pada kriteria persentase skor tanggapan responden sebagai berikut:

No.	Jumlah Skor	Kriteria
1	1 – 2,25	Tidak Baik
2	2,26 – 3,50	Kurang Baik
4	3,51 – 4,75	Baik
5	4,76 – 6	Sangat Baik

Tanggapan responden terhadap variabel kepemimpinan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

No. Pernyataan	Jawaban Responden						Total	Skor Aktual	Rata-rata
	SS	S	AS	ATS	TS	STS			
1	27	70	3	8	4	4	116	560	4.82
2	33	62	6	4	6	5	116	561	4.83
3	29	59	10	10	5	3	116	552	4.75
4	22	48	13	5	18	10	116	485	4.18
5	27	58	15	8	4	4	116	548	4.72
6	14	69	18	1	7	7	116	525	4.52
7	20	69	12	1	7	7	116	537	4.62
8	21	69	8	4	6	8	116	535	4.61
9	15	67	14	3	10	7	116	517	4.45
10	19	71	12	2	7	5	116	542	4.67
11	23	64	14	6	8	1	116	549	4.73
12	15	28	5	12	30	26	116	440	3.79
13	15	27	9	11	40	14	116	424	3.65
14	10	51	21	10	16	8	116	469	4.04

15	11	67	10	9	13	6	116	500	4.31
16	17	35	15	18	25	6	116	365	3.14
17	25	36	15	9	26	5	116	474	4.08
18	21	57	18	7	8	5	116	525	5.52
							2088	9108	4.36

Tanggapan responden terhadap variabel iklim keselamatan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

No. Pernyataan	Jawaban Responden						Total	Skor Aktual	Rata-rata
	SS	S	AS	ATS	TS	STS			
1	45	56	2	2	8	3	116	583	5.02
2	12	49	7	10	31	7	116	444	3.82
3	15	59	15	5	19	3	116	501	4.31
4	44	57	1	3	5	6	116	578	4.98
5	25	68	5	6	11	1	116	551	4.75
6	23	65	10	5	13	0	116	544	4.68
7	21	71	7	2	5	10	116	535	4.61
8	20	65	17	2	11	1	116	542	4.67
9	14	27	10	7	45	13	116	383	3.30
10	12	39	7	6	30	22	116	395	3.40
11	27	53	12	6	11	7	116	522	4.50
							1276	5578	4.37

Tanggapan responden terhadap variabel kinerja keselamatan penerbangan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

No. Pernyataan	Jawaban Responden						Total	Skor Aktual	Rata-rata
	SS	S	AS	ATS	TS	STS			
1	27	71	4	1	8	5	116	557	4.80
2	20	77	5	2	4	8	116	547	4.71

3	26	69	6	0	6	9	116	546	4.70
4	19	79	3	1	7	7	116	545	4.69
5	13	82	8	0	7	6	116	540	4.65
6	20	73	9	1	6	7	116	543	4.68
7	22	72	9	1	10	2	116	553	4.76
8	28	73	3	0	5	7	116	562	4.84
9	23	73	6	0	6	8	116	547	4.71
10	14	60	18	2	13	9	116	497	4.28
11	18	71	7	1	12	7	116	525	4.52
12	35	56	10	2	5	8	116	554	4.77
							1392	6516	4.68

Validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat-tingkat kevalidan atau kesahihan suatu instrumen. Setiap penelitian yang dilakukan dengan menggunakan metode kuesioner perlu dilakukan uji validitas untuk mengetahui kevalidan atau kesesuaian kuesioner yang peneliti gunakan untuk memperoleh data dari para responden (Suharsimi: 2011). Setiap uji dalam statistik tentu

mempunyai dasar dalam pengambilan keputusan sebagai acuan untuk membuat kesimpulan, begitu pula uji validitas *product moment pearson correlation*, dalam uji validitas ini dasar pengambilannya adalah jika nilai r hitung lebih besar dari r tabel, maka kuesioner tersebut dinyatakan valid. Dimana r tabel untuk sampel 116 responden yaitu 0.276.

Item Pertanyaan	r Hitung	r Tabel
Kepemimpinan		
LEAD1	0.728	0.176
LEAD2	0.789	0.176
LEAD3	0.760	0.176
LEAD4	0.652	0.176
LEAD5	0.810	0.176
LEAD6	0.803	0.176

Item Pertanyaan	r Hitung	r Tabel
LEAD7	0.771	0.176
LEAD8	0.795	0.176
LEAD9	0.758	0.176
LEAD10	0.878	0.176
LEAD11	0.796	0.176
LEAD12	0.584	0.176
LEAD13	0.589	0.176
LEAD14	0.708	0.176
LEAD15	0.744	0.176
LEAD16	0.624	0.176
LEAD17	0.697	0.176
LEAD18	0.756	0.176
Iklm Kesehatan		
IKLIM1	0.734	0.176
IKLIM2	0.678	0.176
IKLIM3	0.715	0.176
IKLIM4	0.744	0.176
IKLIM5	0.701	0.176
IKLIM6	0.773	0.176
IKLIM7	0.813	0.176
IKLIM8	0.785	0.176
IKLIM9	0.625	0.176
IKLIM10	0.583	0.176
IKLIM11	0.732	0.176
Kinerja Keselamatan Penerbangan		
PERFORM1	0.914	0.176
PERFORM 2	0.935	0.176
PERFORM 3	0.883	0.176
PERFORM 4	0.898	0.176
PERFORM 5	0.921	0.176

Item Pertanyaan	r Hitung	r Tabel
PERFORM 6	0.907	0.176
PERFORM 7	0.918	0.176
PERFORM 8	0.945	0.176
PERFORM 9	0.898	0.176
PERFORM 10	0.733	0.176
PERFORM 11	0.792	0.176
PERFORM 12	0.889	0.176

Berdasarkan hasil pengolahan data didapatkan bahwa nilai r Hitung untuk masing-masing item variabel lebih besar dari r Tabel. Berdasarkan uji validitas

maka kuesioner dianggap valid. Kemudian, hasil reliabilitas dibawah menunjukkan nilai *Cronbach Alpha* dari setiap variabel pada penelitian ini.

Variabel	<i>Cronbach Alpha</i>
Kepemimpinan	0.867
Iklim Kesehatan	0.812
Kinerja Keselamatan Penerbangan	0.974

Berdasarkan tabel *Cronbach Alpha* diatas menunjukkan bahwa seluruh variabel pada penelitian bernilai > 0.6 maka kuesioner terbukti *reliable*.

Penelitian ini menggunakan Uji Kolmogorov Smirnov dala menguji normalitas, dan metode Glesjer dalam uji heterodaksitas.

Kolmogorov-Smirnov Z	.887
Asymp. Sig. (2-tailed)	.411

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		

1	(Constant)	.661	.134		4.934	.000
	LEAD	.068	.069	.217	.990	.324
	IKLIM	-.106	.069	-.336	-1.533	.128

a. Dependent Variable: AbsUi

Kolmogorov-Smirnov bernilai sebesar 0.887 dengan tingkat signifikansi jauh diatas 0.05 yaitu 0.411. Dengan kata lain bahwa nilai KS tidak signifikan, berarti residual terdistribusi secara normal. Kemudian, hasil output SPSS menunjukkan variabel Kepemimpinan dan Iklim Kesehatan memiliki nilai signifikansi 0.324 dan 0.128 yang kesemuanya diatas 0.01. Berarti tidak terdapat heteroskedastisitas dalam model ini, dengan kata lain semua variabel independen yang terdapat dalam model ini memiliki sebaran varian yang sama/homogen.

Menurut Malhotra dan Birks, metode statistik yang dapat digunakan untuk mengukur dan mengetahui besarnya pengaruh dari independen variabel terhadap dependen variabel adalah regresi (Malhotra dan Birks :2007). Dalam penelitian ini, Regresi Linear berganda digunakan untuk mengukur pengaruh beberapa variabel independen terhadap variabel dependen. Data kuesioner diolah menggunakan regresi linear berganda dengan bantuan software SPSS. Output SPSS dari hasil analisis regresi dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.869 ^a	.755	.751	.58510	.958

a. Predictors: (Constant), IKLIM, LEAD

b. Dependent Variable: PROG

ANOVA^b

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	114.109	2	57.055	166.659	.000 ^a

Residual	36.973	108	.342	
Total	151.083	110		

a. Predictors: (Constant), IKLIM, LEAD

b. Dependent Variable: PERFORM

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.124	.255		.484	.629
	LEAD	.600	.136	.510	4.411	.000
	IKLIM	.445	.136	.379	3.280	.001

a. Dependent Variable: PROG

Pada tabel ANOVA menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0.000 atau lebih kecil dari 0.05, hal ini menunjukkan bahwa Kepemimpinan dan Iklim Kesehatan berpengaruh secara simultan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan. Sedangkan untuk melihat hubungan parsial antara Kepemimpinan dan Iklim Keselamatan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan dapat dilihat pada tabel Coefficients. Variabel

Kepemimpinan memiliki nilai signifikansi sebesar 0.000 atau lebih kecil dari 0.05, sehingga Kepemimpinan berpengaruh terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan. Sedangkan variabel Iklim Keselamatan memiliki nilai signifikansi sebesar 0.001 atau lebih kecil dari 0.05, sehingga Iklim Keselamatan berpengaruh terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan.

Setelah melakukan analisa data menggunakan metode regresi, peneliti kemudian memastikan ada atau tidaknya autokorelasi dalam regresi. Pada penelitian ini didapatkan nilai d sebesar 0.958 akan dibandingkan dengan nilai tabel dengan menggunakan derajat kepercayaan 5%, jumlah sampel 116 dan jumlah variabel independen 2, maka di tabel Durbin-Watson akan diperoleh nilai $d_L = 1.6540$ dan $d_U = 1.7273$. Oleh karena itu nilai d lebih kecil daripada batas atas 1.7273 dan lebih kecil daripada $4 - d_U = 2.2727$, atau: $d_U > d < 4 - d_U; 1.7273 >$

$0.958 < 4 - 1.7273$; $1.7273 > 0.958 < 2.2727$. Maka dapat disimpulkan bahwa terdapat autokorelasi positif dan negatif dalam model penelitian ini.

Selanjutnya, peneliti melakukan uji multikolinieritas yang bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas. Jika terjadi korelasi, maka berarti terdapat problem multikolinieritas. Tabel dibawah menunjukkan nilai VIF dari masing-masing variabel pada penelitian ini.

Variabel	VIF
Kepemimpinan	5.891
Iklm Kesehatan	5.891

Dari tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa terdapat multikolinearitas karena nilai VIF dari kedua variabel lebih besar dari 4. Dari hasil analisis data diatas, dapat disimpulkan hasil-hasil berikut berdasarkan hipotesis penelitian ini:

Hipotesis 1: Kepemimpinan dan Iklm Keselamatan Penerbangan berpengaruh positif dan signifikan secara simultan pada terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kepemimpinan dan Iklm Keselamatan Penerbangan berpengaruh secara simultan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan. Hal tersebut terlihat pada tabel ANOVA menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0.000 atau lebih kecil dari 0.05.

Hipotesis 2: Kepemimpinan berpengaruh positif dan signifikan secara parsial

terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma. Hasil penelitian secara parsial menunjukkan bahwa variabel Kepemimpinan memiliki nilai signifikansi sebesar 0.000 atau lebih kecil dari 0.05, sehingga Kepemimpinan berpengaruh secara parsial terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan.

Hipotesis 3: Iklm Keselamatan Penerbangan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma. Berdasarkan hasil penelitian secara parsial, variabel Iklm Keselamatan Penerbangan memiliki nilai signifikansi sebesar 0.001 atau lebih kecil dari 0.05, sehingga Iklm Keselamatan Penerbangan berpengaruh secara parsial terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan.

Simpulan Dan Saran

Hasil penelitian tentang pengaruh kepemimpinan dan iklim keselamatan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan pada Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdana Kusuma memperoleh beberapa simpulan untuk menjawab rumusan masalah ataupun pembuktian dari hipotesis yang telah dibangun. Dari perhitungan secara kuantitatif terhadap nilai variabel kepemimpinan (X_1), iklim keselamatan penerbangan (X_2) dan kinerja keselamatan penerbangan (Y), maka diperoleh simpulan sebagai berikut:

- Kepemimpinan dan Iklim Keselamatan Penerbangan berpengaruh secara simultan terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan. Hal tersebut terlihat pada tabel ANOVA menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0.000 atau lebih kecil dari 0.05.
- Secara parsial, Kepemimpinan memiliki nilai signifikansi sebesar 0.000 atau lebih kecil dari 0.05, sehingga Kepemimpinan berpengaruh secara parsial terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan.
- Secara parsial, variabel Iklim Keselamatan Penerbangan memiliki nilai signifikansi sebesar 0.001 atau

lebih kecil dari 0.05, sehingga Iklim Keselamatan Penerbangan berpengaruh secara parsial terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan.

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas, maka penulis merekomendasikan beberapa saran sebagai berikut:

- Sebagai faktor yang paling penting dalam Kinerja Keselamatan Penerbangan, faktor Kepemimpinan merupakan hal yang harus diperhatikan dalam program-program Skadron 31 Lanud Halim Perdanakusuma. Pemimpin harus memastikan bahwa dirinya telah melakukan semua prosedur keamanan yang telah ditetapkan oleh satuan, kemudian memastikan bahwa bawahannya mampu juga telah menerapkan prosedur keamanan tersebut.
- Para Pemimpin diharapkan dapat menjalankan fungsinya sebagai supervisi dan dapat melaksanakan manajemen keselamatan dengan baik, sehingga TNI AU dapat terhindar dari kecelakaan yang fatal dan mengakibatkan korban jiwa.
- Program Keselamatan yang telah dibuat sebaiknya dipatuhi, sehingga meskipun terjadinya suatu perubahan pucuk kepemimpinan, program ini

akan terus berjalan dan tidak berubah, kecuali ada hal-hal yang perlu mendapat perhatian dan pertimbangan lebih lanjut.

Daftar Pustaka

- Bass: 1993, Transformational Leadership Theory
- Burke, Sarpy, Tesluk dan Crowe, 2002, Kinerja Keselamatan
- Dislambangjaau, Safety & Airworthiness, Membangun Safety Dalam Upaya
- Gary Yuki, Kepemimpinan Dalam organisasi
- Griffin dan Neal, 2000, Kinerja Keselamatan.
- Kirkpatrick dan Locke, 1991, Kepemimpinan
- Luria:2008, transformational leaders dan safety climate
- Mewujudkan Zero Accident Menuju The First Class Air Force, Mei 2012, Sambutan Kasau.
- NS Seskoau Air Power
- Robert House:1971, The Path-Goal Theory
- Sekkau, 2011, Vademicum Operasi dan Latihan TNI AU, Jakarta, hal 252
- Somantri, Ating, Aplikasi Statistika dalam Penelitian, Bandung: Pustaka Setia, 2006
- Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R& D
- Sugiyono, Statistik untuk penelitian (Bandung: Alfabeta, 2010)
- Sukardi, Metodologi Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Praktiknya, Jakarta : Bumi Aksara,2008
- Tim Penulis Seskoad, Pedoman Penyusunan Karya Tulis Ilmiah, Bandung: Alfa Beta, 2016
- Tim Penulis Seskoad, Pedoman Penyusunan Karya Tulis Ilmiah, Bandung: Alfa Beta, 2016
- Yuki:2007, Pemimpin Transformasional
- Zaccaro:2007, Trait Based of Leadership
- Buku Petunjuk Teknis TNI AU Tentang Operasi Angkutan Udara dengan Nomor Perkasau /69/XII/2007 Tanggal 28 Desember 2007
- Prosedure Tetap Skadron Udara 31, 2015
- UU RI No 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara
- UU RI Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI
- AdamShick, Leadership and safety climate in high-risk military organizations. Maryland school of public policy, 2007.
- Gil Luria, Climate Streght: How Leaders from consensius. Department of Human Services, The University of Haifa, Haifa 31905
- Sara J. Singer, MBA, PhD, comparing safety climate in naval aviation and hospitals: Implications for improving patient safety. Health Care Manage Rev, 2010.
- Shelley A. Kirkpatrick dan Edwin A. Locke, Leadership: Do Traits Matter? The Executive, Vol. 5, No. 2 May, 1991
- Zaccaro, Trait Based of Leadership, Geroge Mason University, Virginia, 2007.