

**MAKNA KERJA PADA *FLIGHT INSTRUCTOR* : STUDI
FENOMENOLOGIS DENGAN MENGGUNAKAN
*INTERPRETATIVE PHENOMENOLOGICAL
ANALYSIS***

Pradita Sita Devi Normasari, Ika Zenita Ratnaningsih

Fakultas Psikologi, Universitas Diponegoro,
Jl. Prof. Soedarto, SH, Kampus Undip Tembalang, Semarang, Indonesia 50275

Clitadita@gmail.com

Abstrak

Flight instructor di sekolah penerbangan yang berkontribusi dalam mendidik pilot cenderung minim jumlahnya. Individu yang memilih karier sebagai *flight instructor*, tentunya telah mengetahui segala informasi tentang profesi dan memiliki makna yang berbeda tergantung pada tujuan yang diharapkan. Subjek dalam penelitian ini adalah *flight instructor* yang bekerja di sekolah penerbangan, minimal memiliki 100 jam terbang dan berusia 22 tahun, serta memegang lisensi pilot transportasi komersial. Subjek dalam penelitian ini adalah empat orang *flight instructor*. Pengumpulan data menggunakan metode wawancara. Penelitian ini bertujuan untuk memahami proses subjek menjalani profesi sebagai *flight instructor*. Metode analisis data pada penelitian ini menggunakan *Interpretative Phenomenological Analysis* (IPA). Prosedur IPA berfokus pada pengalaman subjek melalui kehidupan pribadinya. Eksplorasi yang dilakukan pada subjek akan memunculkan makna dalam peristiwa unik yang dialami oleh subjek. Hasil penelitian ini menunjukkan terdapat tiga pokok pembahasan, yaitu profesi sebagai *flight instructor*, pendalaman profesi, dan pengembangan karier. Setiap subjek memiliki pemaknaan yang berbeda terkait pengalamannya bekerja menjadi *flight instructor*. Makna kerja yang dialami para subjek adalah memperoleh keuntungan untuk meraih pekerjaan yang lebih baik dan pengetahuan yang belum dimiliki serta memahami berbagai karakter siswa. Para subjek juga menemukan makna mengajar sebagai pemberi ilmu pada orang lain dan upaya peningkatan kemampuan diri. Selain itu, para subjek mengalami perubahan dalam diri sebagai pembelajaran dari profesi yang digeluti dan mulai merasakan keinginan untuk mengembangkan kariernya dengan berpindah profesi.

Kata kunci: *flight instructor*; makna kerja; makna mengajar; pembelajaran dari profesi; pengembangan karier

Abstract

Flight instructor at flight school which contributed in educating pilots tend to be minimal in number. Individuals who choose a career as a flight instructor, of course, have to know all information about the profession and have different meanings depending on the desired objectives. Subjects in this study is a flight instructor who worked at the flight school, has a minimum of 100 flight hours and 22 years old, as well as holding commercial pilot license. Subjects in this study were four flight instructors. Collecting data using interviews. This study aims to understand the subject of his profession as a flight instructor. Methods of data analysis in this study using Interpretative Phenomenological Analysis (IPA). Procedures IPA focuses on the subject through personal life experience. Exploration conducted on the subject will bring a unique meaning in the events experienced by the subject. The results of this study indicate that there are three in issues, namely the profession as a flight instructor, the deepening of the profession, and career development. Each subject has a different meaning related to his experience working as a flight instructor. The meaning of work experienced by the subject is the gain to achieve better work and knowledge that have not owned as well as understand the character of students. The subjects also found the meaning of teaching as the giver of knowledge to others and efforts to increase self-efficacy. In addition, the subjects experienced a change in themselves as learning of a profession that was involved and began to feel the desire to develop a career to change his profession.

Keywords: flight instructor; meaning of work; the meaning of teaching; learning of the profession; career development

PENDAHULUAN

Kegiatan transportasi udara identik dengan aktivitas penerbangan. Dua bentuk kegiatan penerbangan dilihat dari aspek penyelenggaraannya, yaitu penerbangan non komersial dan penerbangan komersial. UU No. 1 tahun 2008 mengartikan penerbangan sebagai suatu kesatuan sistem yang terdiri dari pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandara, navigasi, lingkungan hidup, keselamatan dan keamanan, serta fasilitas penunjang dan umum lainnya. Industri jasa penerbangan di Indonesia, khususnya penerbangan komersial mengalami perkembangan.

Transportasi udara memiliki daya tarik yang cukup besar dan berkembang pesat. Hal tersebut dapat dilihat dari banyaknya maskapai penerbangan dan pelayanan jasa penerbangan ke berbagai rute baik domestik maupun internasional. Badan Pusat Statistik (BPS) melaporkan bahwa jumlah penumpang pesawat selama bulan Januari hingga Maret 2016 sebanyak 18,4 juta orang atau naik 20,35% pada tujuan domestik. Sementara jumlah penumpang internasional mencapai 3,5 juta orang atau naik 7,02% dibandingkan pada tahun 2015 (Ariyanti, 2016).

Penerbangan memiliki peran untuk mengangkut manusia atau barang untuk perjalanan dinas, bisnis maupun wisata dari bandara satu ke bandara lain yang letaknya berjauhan di satu negara atau antarnegara melalui rute penerbangan. Luasnya letak geografis Indonesia dan didominasi oleh lautan, menyebabkan penerbangan diminati oleh masyarakat (Fairbanks, 2012). Masyarakat memiliki ketertarikan pada penerbangan karena berkecepatan tinggi dan tidak mengalami kepadatan di udara, sehingga durasi perjalanan satu kota ke kota lainnya lebih singkat dibandingkan dengan transportasi lainnya.

Kebutuhan mobilitas masyarakat terhadap jasa transportasi udara membuat permintaan terus meningkat. Selain itu, peningkatan jumlah permintaan jasa penerbangan juga terjadi karena meningkatnya pendapatan masyarakat, kebutuhan akan pelayanan penerbangan, dan murahnya tarif penerbangan (Adisasmita, 2012). Akibat dari meningkatnya permintaan tersebut, mendorong sejumlah maskapai untuk memesan ratusan pesawat udara dari dalam maupun luar negeri. Ratusan pesawat udara yang telah dipesan oleh maskapai penerbangan, tidak diimbangi dengan penambahan jumlah pilot.

Kebutuhan akan banyaknya tenaga pilot menjadi kendala dalam industri penerbangan. Mendidik sumber daya manusia yang tersedia untuk menjadi pilot handal dibutuhkan sekolah penerbangan berkualitas, baik segi kurikulum, silabus, fasilitas, maupun *flight instructor*-nya. *Flight instructor* di sekolah penerbangan yang berkontribusi dalam mendidik pilot sangat minim jumlahnya. Berbeda dengan meningkatnya minat menjadi pilot, minat menjadi guru untuk menciptakan seorang pilot baru cenderung sedikit.

Banyaknya *flight instructor* di sekolah penerbangan sangat berdampak pada calon pilot. Apabila jumlah *flight instructor* terlalu sedikit, maka kemungkinan tidak akan cukup untuk mengajar siswa di tiap *batch*-nya (Barika, 2015). Saat latihan menerbangkan pesawat, masing-masing siswa penerbang harus didampingi oleh seorang *flight instructor*. Namun demikian, fenomena yang muncul adalah individu yang telah lulus dari sekolah penerbangan atau penerbang senior lebih memilih menjadi seorang pilot daripada *flight instructor* (Sutianto, 2014).

Flight instructor merupakan seorang pilot dan pengajar, tetapi pekerjaannya adalah mengajar siswa di sekolah penerbangan, dengan memberikan instruksi atau mendidik siswa penerbang (Federal Aviation Administration, 2008). *Flight instructor* tentunya telah menyelesaikan beberapa tahapan pelatihan resmi, memiliki pengetahuan, surat ijin, dan mematuhi standar

kinerja yang ditetapkan pemerintah. *Flight instructor* yang telah memiliki sertifikat merupakan individu yang memiliki peran penting dan berpengaruh dalam bidang penerbangan. Hal tersebut karena semua *flight instructor* bertanggung jawab untuk mengevaluasi siswa dan membuat keputusan saat siswa telah siap untuk melakukan terbang *solo* (Federal Aviation Administration, 2008).

Seorang individu yang memilih karier sebagai *flight instructor*, tentunya telah mengetahui segala informasi tentang profesi. Hal tersebut karena, bekerja menjadi *flight instructor* bukan pekerjaan yang mudah dilakukan dan memiliki tantangan tersendiri. *Flight instructor* merupakan individu yang berpengaruh dalam bidang penerbangan dan termasuk profesi yang memiliki konsekuensi antara hidup dan mati. Pelatihan terbang yang tidak sesuai dengan prosedur atau lepas dari pengawasan instruktur penerbangan dapat menyebabkan kecelakaan.

Individu akan memiliki makna yang berbeda dengan individu lainnya dalam melakukan suatu pekerjaan tergantung pada tujuan yang ingin dicapai. Menurut Bastaman (2007), seseorang dapat menghayati kehidupannya secara bermakna melalui karya dan kerja. Menurut Morin (2004), terdapat tiga pendekatan utama tentang makna kerja, yaitu arti kerja, orientasi kerja, dan hubungan pekerjaan. Arti kerja didefinisikan sebagai seberapa penting pekerjaan dalam kehidupan individu, orientasi kerja merupakan apa yang dicari dalam pekerjaan, dan hubungan pekerjaan adalah keterkaitan antara individu dengan pekerjaan, sehingga individu tersebut mencapai keseimbangan antara yang diinginkan dan pekerjaan yang dilakukan.

Sebuah pekerjaan mungkin dapat menyenangkan atau tidak menyenangkan. Pekerjaan yang menyenangkan dapat bermakna bagi seorang individu dan juga harus memungkinkan bagi individu dalam menggunakan keterampilan, potensi, dan mencapai tujuan yang diharapkan (Morin, 2004). Saat individu melakukan pekerjaan yang bermakna, maka individu mengembangkan identitas, nilai, dan martabatnya serta telah meraih pencapaian diri dan potensial yang dimiliki. Tujuan dari penelitian ini adalah memahami proses subjek menjalani profesi sebagai *flight instructor* dari awal berkecimpung di dunia penerbangan hingga menjalankan profesinya sebagai pengajar dalam sekolah penerbangan.

METODE

Metode pengambilan data menggunakan wawancara mendalam antara peneliti dan partisipan. Wawancara semi terstruktur sudah termasuk dalam kategori *indepth interview* yang pelaksanaannya banyak terdapat pertanyaan terbuka. Hal tersebut dilakukan supaya informasi mengenai pengalaman dan kegiatan partisipan dapat terungkap melalui pertanyaan wawancara (Smith, Flower, & Larkin, 2009). *Voice recorder* dari *handphone* digunakan untuk merekam keseluruhan hasil wawancara. Perekaman dalam penelitian dilakukan setelah mendapatkan izin dari partisipan. Proses penemuan subjek penelitian menggunakan teknik purposif. Teknik purposif yaitu menentukan partisipan berdasarkan kriteria tertentu yang sesuai dengan masalah dan tujuan penelitian (Smith, Flower, & Larkin, 2009). Subjek berjumlah empat orang yang memiliki kriteria: berprofesi sebagai *flight instructor*, minimal memiliki 100 jam terbang, berusia 22 tahun, dan memegang lisensi pilot transportasi komersial. Metode analisis yang digunakan adalah teknik *Interpretative Phenomenological Analysis* (IPA). Teknik IPA dilakukan dalam penelitian ini untuk menggali dan memahami bagaimana individu memaknai pengalaman dalam kehidupannya (Smith, Flowers, & Larkin, 2009). Analisis data sesuai dengan prosedur IPA, yaitu membaca transkrip berulang kali, pencatatan awal, mengembangkan tema emergen, mengembangkan tema super-ordinat, beralih ke transkrip subjek selanjutnya, menemukan pola antarsubjek, dan mendeskripsikan tema induk.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pekerjaan *flight instructor* adalah mengajar siswa penerbang tetapi subjek BS menyadari bahwa instruktur juga perlu mengerti kondisi psikologis siswa yang diajarnya karena berpengaruh dalam proses belajar mengajar. Berbeda dengan subjek BS, subjek BB menyamakan persepsi dengan instruktur lain mengenai cara mengajar siswa. Menurut Robbins & Judge (2015), persepsi merupakan suatu proses yang dilakukan subjek dalam mengorganisasikan dan menginterpretasikan kesan sensoris untuk memberikan pengertian pada lingkungannya. Perilaku subjek BB didasarkan pada persepsi *flight instructor* lain mengenai kenyataan yang ada dengan upaya mencapai satu tujuan yang sama, yaitu kualitas siswa.

Sebelum menerbangkan pesawat, instruktur melakukan *briefing* agar siswa mengetahui apa yang akan dilakukan dan mengajarkan siswa untuk membuat *flight plan*. Ketika *flight instructor* menemani siswa menerbangkan pesawat, hal yang dilakukan adalah memberikan contoh (Federal Aviation Administration, 2008). Instruktur mempraktekkan apa yang harus dilakukan siswa kemudian pemberian instruksi dan siswa melakukannya sendiri. Jika siswa gagal mempraktekkan apa yang telah diajarkan, maka instruktur akan memberikan tekanan pada siswa. Tekanan yang diberikan instruktur pada siswa dapat berupa hukuman. Menurut Schermerhorn, Osborn, Bien, & Hunt (2012), hukuman adalah suatu tindakan tidak menyenangkan yang dilakukan oleh individu untuk mengurangi sebuah perilaku diulangi. Tahap selanjutnya adalah siswa menerbangkan pesawat tanpa diberikan instruksi tetapi siswa harus memberitahukan apa saja yang akan dilakukan agar instruktur dapat melakukan pengawasan serta ada koordinasi dengan siswa.

Selanjutnya, instruktur akan melakukan *post-flight briefing* untuk mengevaluasi kekurangan dan kelebihan siswa selama terbang. Instruktur memberikan beberapa komentar atau catatan di setiap keterampilan yang telah siswa lakukan (Federal Aviation Administration, 2008). Instruktur juga memberikan penilaian mengenai kemajuan siswa selama proses pembelajaran. Subjek BS memberikan ujian dalam bentuk kuis atau melalui permainan sedangkan subjek WI melakukan pengujian dengan tes tertulis dan ujian secara lisan saat *briefing*. Menurut Federal Aviation Administration (2008), kuis atau ujian tertulis memiliki tujuan untuk mengukur dan melihat kompetensi yang telah dicapai siswa. Proses penilaian dapat berpengaruh dalam mengembangkan pengambilan keputusan para subjek menentukan kesiapan siswa ke tahap berikutnya. Pengambilan keputusan yang dilakukan instruktur terjadi sebagai reaksi dari perbedaan situasi sekarang dan yang diinginkan, sehingga mengharuskan para subjek mempertimbangkan beberapa alternatif tindakan (Robbins & Judge, 2015).

Selanjutnya, instruktur akan memberikan siswanya yang telah diajar selama hampir 160 jam terbang untuk dilakukan pengecekan (*check by another flight instructor*). Instruktur lain akan mengecek kompetensi siswa dan jika siswa dinyatakan sudah sesuai standar, maka siswa akan kembali terbang dengan instruktur sebelumnya. Subjek sebagai instruktur sebelumnya akan menandatangani lembaran cek setelah terbang selama satu jam dengan siswa lalu lembaran tersebut akan diberikan pada pihak perhubungan. Ketika siswa tidak dinyatakan sesuai standar oleh instruktur lain, maka instruktur sebelumnya akan kembali melatih siswa hingga bisa mencapai standar yang diharapkan.

Berprofesi sebagai *flight instructor* membuat para subjek memiliki tanggung jawab dalam mengajar siswa. Menurut Federal Aviation Administration (2008), salah satu tanggung jawab utama sebagai instruktur penerbangan adalah membantu siswa belajar, sehingga para subjek

harus mengajar siswa yang awalnya tidak bisa menerbangkan pesawat hingga mahir, aman, dan profesional untuk terbang. Menurut Schermerhorn, Osborn, Bien, & Hunt (2012), rasa pemenuhan dan tujuan pribadi para subjek memunculkan kompetensi dan komitmen bekerja dalam diri. Komitmen yang muncul merupakan perasaan identifikasi, keterlibatan, dan kesetiaan para subjek pada perusahaan, yaitu menjaga aset perusahaan berupa pesawat terbang dan keselamatan orang lain, serta bertanggung jawab pada orang tua siswa jika terjadi hal yang tidak diinginkan (Ivancevich, Konopaske, & Matteson, 2005).

Selanjutnya, tantangan yang dihadapi oleh subjek WI adalah adanya rasa takut salah ucap. Perasaan yang dialami subjek WI merupakan gejala psikis yang bersifat subjektif dan dipengaruhi oleh keadaan diri subjek yang merasa masih perlu banyak belajar dari literatur maupun pengalaman instruktur lain dalam mengajar supaya dapat menghasilkan siswa berkualitas (Suryabrata, 2008). Selain itu, siswa yang sulit diatur, masalah kesehatan, dan siswa kurang kompeten merupakan tantangan yang dialami oleh subjek WI dan BB dalam mendidik siswa.

Instruktur dianggap sebagai panutan oleh siswa dalam melakukan sesuatu, sehingga subjek WI beranggapan bahwa kedisiplinan juga merupakan tantangan tersendiri (Federal Aviation Administration, 2008). Bertanggung jawab atas keselamatan siswa dan menyelesaikan rencana pembelajaran siswa yang terlambat adalah tantangan bagi subjek BB sedangkan mengajar siswa merupakan tantangan yang dihadapi oleh subjek AS.

Hambatan dalam suatu pekerjaan dapat mungkin dialami oleh para subjek dan tentunya berbeda satu sama lain. Subjek BS mengalami hambatan saat pertama kali mengajar siswa karena sulit menampilkan emosi yang dirasakan pada siswa sementara subjek AS mengalami kesulitan berinteraksi. Berbeda dengan yang dialami BS, subjek BB merasakan keletihan saat melatih siswa yang membuatnya emosi. Emosi yang dialami BB merupakan suatu ekspresi yang ditampilkan selama bekerja (Robbins & Judge, 2015). Rasa letih yang dialami subjek BB merupakan inkonsistensi emosi yang dirasakan dengan emosi yang ditampilkan saat bekerja. Subjek BB merasa kesal dan marah karena siswa masih kurang kompeten dalam menerbangkan pesawat, sehingga yang dilakukan subjek selanjutnya adalah membiarkan siswa tersebut dan berujung pada kelelahan.

Keempat subjek merasa bahwa hambatan dalam mengajar berasal dari siswa. Siswa yang sulit diatur, tidak mau belajar, masih belum bisa menerbangkan pesawat, kesehatan siswa dan kondisi psikologis siswa merupakan hambatan yang dialami para subjek. Subjek AS mengatasi hambatan melalui berbagi pengalaman mengajar dengan instruktur lain dan melihat catatan kekurangan siswa tetapi berbeda dengan subjek BS.

Orang lain menganggap bahwa profesi *flight instructor* memiliki resiko yang tinggi dan kebanyakan tidak memahami gambaran pekerjaan instruktur tetapi tidak ada pandangan maupun omongan negatif mengenai profesi yang dilakukan para subjek. Profesi *flight instructor* kurang membanggakan dan memiliki prestise dibandingkan bekerja sebagai pilot di maskapai penerbangan serta masih dianggap rendah dalam dunia penerbangan. Menurut Pryce & Jones (2010), kebanggaan memiliki berbagai macam pendapat yaitu ada yang berpikir hal yang baik dan buruk, sehingga kebanyakan orang menganggap bahwa berprofesi sebagai pilot adalah hal yang lebih baik dari *flight instructor*.

Pekerjaan sebagai *flight instructor* dapat bermakna bagi masing-masing subjek karena makna merupakan sesuatu yang memberikan nilai khusus bagi subjek (Bastaman, 2007). Pengalaman subjek BS sebagai instruktur dianggap berbeda dengan yang dialami orang lain karena lulus dari

sekolah penerbangan dan dapat mengajar siswa merupakan suatu pengalaman yang luar biasa. Profesi sebagai instruktur membuat WI merasakan pertama kali memperoleh penghasilan sendiri. Mengajar dan menciptakan calon pilot baru serta memahami berbagai karakter merupakan nilai khusus yang diperoleh subjek BB sebagai instruktur sedangkan subjek AS mendapatkan pengetahuan yang belum dimiliki sebelumnya dan menganggap profesi sebagai ibadah.

Bekerja menjadi *flight instructor* memberikan nilai khusus berupa adanya kepuasan dalam diri subjek. Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Indi & Handoyo (2013), menemukan bahwa terdapat hubungan antara kepuasan kerja dengan motivasi kerja pada karyawan. Menurut Handoko (dalam Sutrisno, 2010), kepuasan kerja adalah kondisi emosional yang menyenangkan atau tidak menyenangkan bagi para subjek dalam memandang pekerjaannya. Subjek BS dan BB memperoleh kepuasan dan kebanggaan dalam diri ketika siswa yang diajarkan dapat bekerja di maskapai penerbangan sedangkan subjek WI merasa puas saat siswa dapat memahami materi yang diajar.

Menurut Noe, Hollenbeck, Gerhart, & Wright (2011), salah satu model karakteristik pekerjaan adalah makna tugas. Makna tugas menjelaskan bahwa pekerjaan dapat berpengaruh penting pada kehidupan orang lain, sehingga subjek BS merasa kata-kata *flight instructor* dalam *licence* merupakan nilai lebih untuk membantu subjek bekerja di maskapai. Profesi *flight instructor* berpengaruh bagi subjek WI karena profesi tersebut dianggap sebagai persiapan dalam meraih pekerjaan yang lebih baik di masa depan. Bagi subjek AS, profesi sebagai *flight instructor* berpengaruh penting karena tanpa ada instruktur yang mendidiknya dahulu, maka AS tidak akan seperti sekarang dan menurutnya, pengajar akan selalu berkaitan dengan siswa.

Subjek BS dan AS menganggap profesinya sebagai *flight instructor* adalah kegiatan yang menyenangkan untuk dilakukan. Menurut Sutrisno (2010), kepuasan kerja merupakan perasaan senang yang dialami individu dalam memandang dan menjalankan profesinya. Rasa senang yang terjadi pada subjek BS dan AS dalam melakukan profesinya sebagai seorang pengajar, membuat kedua subjek tersebut puas terhadap pekerjaannya.

Flight instructor yang pekerjaannya adalah mengajar siswa penerbang memberikan makna yang berbeda bagi tiap subjek. Menurut Bastaman (2007), seorang individu dapat menghayati kehidupan secara bermakna melalui karya dan kerja. Ketiga subjek yaitu BS, WI dan BB memaknai profesinya sebagai cara untuk memberikan pengetahuan yang telah dimiliki pada orang lain sedangkan subjek AS memaknai mengajar sebagai upaya untuk meningkatkan kemampuan diri dan pekerjaan yang berat.

Para subjek yang telah lama menggeluti profesi sebagai *flight instructor*, mulai merasakan keinginan untuk berpindah dan mengembangkan kariernya. Keempat subjek yang masih berusia 22 tahun berada pada tahap eksplorasi mengenai perkembangan karier. Pada tahap eksplorasi, para subjek mulai memikirkan berbagai alternatif pekerjaan yang diinginkan tetapi belum mengambil keputusan yang mengikat (Super, dalam Winkel & Hastuti, 2004). Menurut Waluyo (2013), pengembangan karier yang diinginkan merupakan upaya membantu para subjek dalam merencanakan kariernya di masa depan dengan menentukan jalan yang tepat antara pekerjaan dan keinginan masing-masing individu.

Karier merupakan bagian dari pengalaman dan tujuan hidup individu yang akan terus bergerak maju dan meningkat dalam memilih pekerjaan (Sutrisno, 2010). Subjek BS dan WI meningkatkan pengalamannya dengan memilih profesi sebagai pilot di *charter* dan maskapai penerbangan sedangkan subjek BB dan AS ingin bekerja di perusahaan lain. Menurut Gibson, Ivancevich, & Donnely (dalam Sutrisno, 2010), para subjek yang bergerak maju dalam karier

memiliki arti bahwa di dalam diri keempat subjek ada keinginan untuk memperoleh tantangan dan kekuasaan yang lebih besar, status, serta prestise.

Karier yang senantiasa berubah berpengaruh pada pengembangan diri dan keberhasilan secara psikologis para subjek (Noe, Hollenbeck, Gerhart, & Wright, 2011). Sasaran keberhasilan secara psikologis yang diperoleh para subjek adalah adanya rasa bangga dan prestasi yang didapat dari pencapaian tujuan hidup yang tidak terbatas di tempat kerja. Keberhasilan secara psikologis tersebut ditentukan oleh masing-masing individu, seperti subjek BS ingin menjadi pilot *charter* yang rute penerbangannya di wilayah timur, WI yang pindah bekerja di maskapai yang penghasilannya lebih tinggi, BB ingin memiliki pengalaman menerbangkan pesawat dengan ukuran besar, dan AS ingin lebih meningkatkan kemampuan diri yang telah dimiliki.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, para subjek memiliki pemaknaan yang berbeda terkait pengalamannya bekerja menjadi *flight instructor*. Makna kerja yang dialami para subjek adalah memperoleh keuntungan untuk meraih pekerjaan yang lebih baik dan pengetahuan yang belum dimiliki serta memahami berbagai karakter siswa. Para subjek juga menemukan makna mengajar sebagai pemberi ilmu pada orang lain dan upaya peningkatan kemampuan diri. Selain itu, para subjek mengalami perubahan dalam diri sebagai pembelajaran dari profesi yang digeluti dan mulai merasakan keinginan untuk mengembangkan kariernya dengan berpindah profesi.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, S. A. (2012). *Penerbangan dan bandar udara*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Ariyanti, F. (2016). *Penumpang pesawat capai 18,4 juta orang di kuartal I 2016*. Diakses dari <http://m.liputan6.com/bisnis/read/2497746/penumpang-pesawat-capai-184-juta-orang-di-kuartal-i-2016>
- Barika, I. (2015). *Peran penting instruktur penerbangan di sekolah pilot*. Diakses dari <http://www.machaviatrix.com/tag/instruktur-penerbangan/>
- Bastaman, H. (2007). *Logoterapi-psikologi untuk menemukan makna hidup dan meraih hidup bermakna*. Jakarta: PT raja Grafindo Persada.
- Fairbanks, M. (2012). Lalu lintas bertumbuh, kebutuhan bertumbuh. *Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia Transportasi Udara*, 4-8.
- Federal Aviation Administration. (2008). *Aviation instructor's handbook*. Washington: U.S. Department of Transportation.
- Indi, H.H. & Handoyo, S. (2013). Hubungan kepuasan kerja dengan motivasi kerja pada karyawan bank btpn madiun. *Jurnal Psikologi Industri dan Organisasi*, 2(2), 1-5.
- Ivancevich, J.M., Konopaske, R. & Matteson, M.T. (2005). *Perilaku dan manajemen organisasi* (edisi 7 jilid 2). Jakarta: Erlangga.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang No. 1 tahun 2008 tentang penerbangan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Luthans, F. (2005). *Perilaku organisasi*. Yogyakarta: Andi.
- Morin, E.M. (2004). The meaning of work in modern times. *10th World Congress on Human Resources Management*, (hal. 1-12). Rio de Janeiro.

- Noe, R.A., Hollenbeck, J.R., Gerhart, B., & Wright, P.M. (2011). *Manajemen sumber daya manusia: mencapai keunggulan bersaing buku 1 edisi 6*. Jakarta: Salemba Empat.
- Pryce, J. & Jones. (2010). *Happiness at work maximizing your psychological capital for success*. Oxford: Wiley Blackwell.
- Robbins, S.P. & Judge, T.A. (2015). *Perilaku organisasi*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Schermerhorn, J.R., Osborn, R.N., Bien, M.U., & Hunt, J.G. (2012). *Organizational behavior international student* (12th ed.). New York: John Wiley & Sons.
- Smith, J.A., Flowers, P. & Larkin, M. (2009). *Interpretative phenomenological analysis theory, method and research*. London: Sage Publication.
- Suryabrata, S. (2008). *Psikologi pendidikan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sutianto, F.D. (2014). *Penumpang pesawat rute domestik tembus 61,98 juta orang*. Diakses dari <http://m.detik.com/finance/read/2016/01/04/153318/3110307/4/penumpang-pesawat-rute-domestik-tembus-6198-juta-orang>
- Sutrisno, E. (2010). *Manajemen sumber daya manusia*. Jakarta: kencana.
- Waluyo, M. (2013). *Psikologi industri*. Jakarta: Indeks.
- Winkel, W.S. & Hastuti, M.M. (2004). *Bimbingan dan konseling di institusi pendidikan edisi revisi*. Yogyakarta: Media Abadi.