

**Hubungan Antara Kecerdasan Emosional dan
Pengambilan Keputusan Pada Penerbang TNI AU**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat

Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi

Program Studi Psikologi



Disusun oleh :

Helena Dyah Sukma Perwitasari

109114051

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS SANATA DHARMA
YOGYAKARTA
2015**

HALAMAN PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING

SKRIPSI

**HUBUNGAN ANTARA KECERDASAN EMOSIONAL DAN
PENGAMBILAN KEPUTUSAN PADA PENERBANG TNI AU**

Oleh:

Helena Dyah Sukma Perwitasari

NIM: 109114051

Telah disetujui oleh:

Dosen Pembimbing,



Dewi Soerna Anggraeni., M.Psi., Psi.

Yogyakarta, 15/6/2015 .

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

HUBUNGAN ANTARA KECERDASAN EMOSIONAL DAN
PENGAMBILAN KEPUTUSAN PADA PENERBANG TNI AU

Dipersiapkan dan ditulis oleh:
Helena Dyah Sukma Perwitasari
NIM:109114051

Telah dipertanggungjawabkan di depan Panitia Penguji
Pada tanggal 16 April 2015
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Susunan Panitia Penguji:

	Nama Lengkap	Tanda Tangan
Penguji 1	Dewi Soerna Anggraeni., M.Psi., Psi	
Penguji 2	Dr. A. Priyono Marwan., S.J	
Penguji 3	Ratri Sunar Astuti., M.Si	

Yogyakarta, 24 JUN 2015

Fakultas Psikologi

Universitas Sanata Dharma




Dr. Tarsisius. Priyo Widiyanto, M. Si

One way to boost our will power and focus is to manage our distraction instead of letting them manage us.

~ Daniel Goleman ~

Don't make a permanent decision for your temporary emotions

~ NN ~

*Ya membuat segala sesuatu indah pada waktunya, bahkan
Ya memberikan kekekalan dalam hati mereka. Tetapi manusia
tidak dapat menyelami pekerjaan yang dilakukan Allah dari
awal sampai akhir*

~ Pengkhotbah 3: 11 ~

Karya dan Perjuangan Panjang ini Saya Persembahkan untuk

*Juhan Yesus Kristus, Bunda Maria, dan Santo Yosef yang
selalu mendampingi dalam proses ini*

*Mami ku yang berada dalam damai di Surga yang selalu
mendoakan ku dari atas sana*

*Papi dan Mas Lingga yang sudah sangat melindungi dan
menyayangi ku*

*Fakultas Psikologi Universitas Sanata Dharma yang telah
mempertemukan ku dengan pengalaman, dosen, sahabat, dan
teman – teman yang luar biasa*

Keluarga Besar TNI Angkatan Udara

DAN

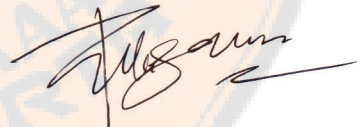
Untuk diriku yang akan terus berkarya.

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA

Saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini tidak memuat karya atau bagian karya orang lain, kecuali yang telah disebutkan dalam kutipan dan daftar pustaka, sebagaimana layaknya karya ilmiah.

Yogyakarta, 15 Juni 2015

Penulis,



Helena Dyah Sukma Perwitasari

**HUBUNGAN ANTARA KECERDASAN EMOSIONAL DAN
PENGAMBILAN KEPUTUSAN PADA PENERBANG TNI AU**

Helena Dyah Sukma Perwitasari

ABSTRAK

Penelitian bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan. Hipotesis penelitian menyatakan terdapat hubungan positif antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan. Subjek penelitian adalah 83 penerbang TNI AU. Pengambilan data menggunakan skala likert kecerdasan emosional yang terdiri dari 40 aitem ($r = 0,959, \bar{X} = 120,84, SD = 12,833$). Skala pengambilan keputusan terdiri dari 36 aitem ($r = 0,955, \bar{X} = 111,08, SD = 12,771$). Uji hipotesis dilakukan dengan teknik analisis korelasi *Product Moment* karena data menunjukkan distribusi normal. Analisis menghasilkan korelasi positif dan signifikan antara kecerdasan emosional ($N=83, r = 0,780, p = 0,000 < 0,05$).

Kata kunci : kecerdasan emosional, pengambilan keputusan, penerbang TNI AU

***THE RELATIONSHIP BETWEEN EMOTIONAL INTELLIGENCE AND
PILOT'S DECISION MAKING ON INDONESIAN AIR FORCE***

Helena Dyah Sukma Perwitasari

ABSTRACT

The research aimed to examine relationship between emotional intelligence and pilot's decision making. Hypothesis in this research says positive relation between emotional intelligence and pilot's decision making. Subjects were eightythree Indonesian Air Force pilot's. Scale measuring emotional intelligence was constructed by using Likert Scale Model, consisting forty items ($r = 0.959, \bar{X} = 120.84, SD = 12.833$). Pilot's decision making was measured by a Likert Scale Model, consisting thirtysix items ($r = 0.955, \bar{X} = 111.08, SD = 12.771$). The results shows that emotional intelligence is correlated positively and significantly with pilot's decision making ($N=83, r = 0.780, p = 0.000 < 0,05$).

Keywords: emotional intelligence, decision making, Indonesian Air Force pilot

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya mahasiswa Universitas Sanata Dharma :

Nama : Helena Dyah Sukma Perwitasari
Nomor Mahasiswa : 109114051

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, saya memberikan kepada Perpustakaan Universitas Sanata Dharma karya ilmiah saya yang berjudul:

HUBUNGAN ANTARA KECERDASAN EMOSIONAL DAN PENGAMBILAN KEPUTUSAN PADA PENERBANG TNI AU

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan demikian saya memberikan kepada Perpustakaan Universitas Sanata Dharma hak untuk menyimpan, mengalihkan dalam bentuk media lain, mengelolanya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya maupun memberikan royalti kepada saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Yogyakarta

Pada tanggal, 15 Juni 2015

Yang menyatakan,



(Helena Dyah Sukma Perwitasari)

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Kuasa karena penyertaan dan tuntunanNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada pihak – pihak yang telah tulus membantu, mendukung, dan membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Ucapan terima kasih ini penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Dr. T. Priyo Widiyanto, M. Si Dekan Fakultas Psikologi Universitas Sanata Dharma
2. Ibu Ratri Sunar Astuti, M, Si Kepala Program Studi atas bantuannya dalam kelancaran proses pembuatan skripsi ini.
3. Ibu Dewi Soerna Anggraeni, M.Psi., atas waktu dan kesabaran ibu dalam membimbing saya.
4. Dosen pembimbing akademik saya yang tercinta ibu Dra. Lusia Pratidarmanastiti M.S
5. Seluruh dosen dan staf karyawan Fakultas Psikologi atas semua ilmu dan bantuan yang diberikan selama perkuliahan.
6. Panglima Komando Operasi Angkatan Udara I beserta staf.
7. Komandan KODIKAU beserta staf.
8. Komandan TNI AU Lanud Atang Sendjaja Bogor (berikut Skadron 6 dan 8) beserta staf dan Komandan TNI AU Lanud Adisucipto Yogyakarta (berikut Skadik 101, 102, 104, dan Wingdik) beserta staf atas izin dan bantuannya dalam penyelesaian skripsi.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

9. Dinas Psikologi TNI Angkatan Udara yang sudah memberikan bantuan dan arahan dalam penyelesaian skripsi.
10. DisDik Mabes AU, yang sudah membantu saya dalam menemukan informasi subjek.
11. Seluruh penerbang TNI AU yang telah membantu saya dalam mengisi skala, terima kasih atas waktu dan partisipasinya.
12. Almarhumah mami tersayang.
13. Papi yang selalu mendoakan dan membantu.
14. Mas lingga dan mba nana atas dukungannya.
15. Keluarga besar Malang dan Jogja
16. Sahabat – sahabat yang sudah seperti keluargaku di Psikologi.
17. Ignasius Ardi Aryo Prabowo sahabat yang selalu mengajari untuk terus bersyukur dalam berbagai hal.
18. Orang-orang yang mungkin tidak sempat saya sebutkan.

Penulis menyadari bahwa dalam skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan dalam penelitian ini, baik dari segi metode maupun pelaporan penelitian. Oleh karena itu, penulis menerima segala masukan yang membangun demi perbaikan penelitian selanjutnya. Semoga skripsi ini bisa bermanfaat bagi banyak orang dan kiranya Tuhan senantiasa memberkati kita semua.

Yogyakarta,

Penulis,

Helena Dyah Sukma Perwitasari

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	ix
KATA PENGANTAR	x
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GRAFIK	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
BAB I: PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	8
BAB II: LANDASAN TEORI	9
A. Kecerdasan Emosional	9

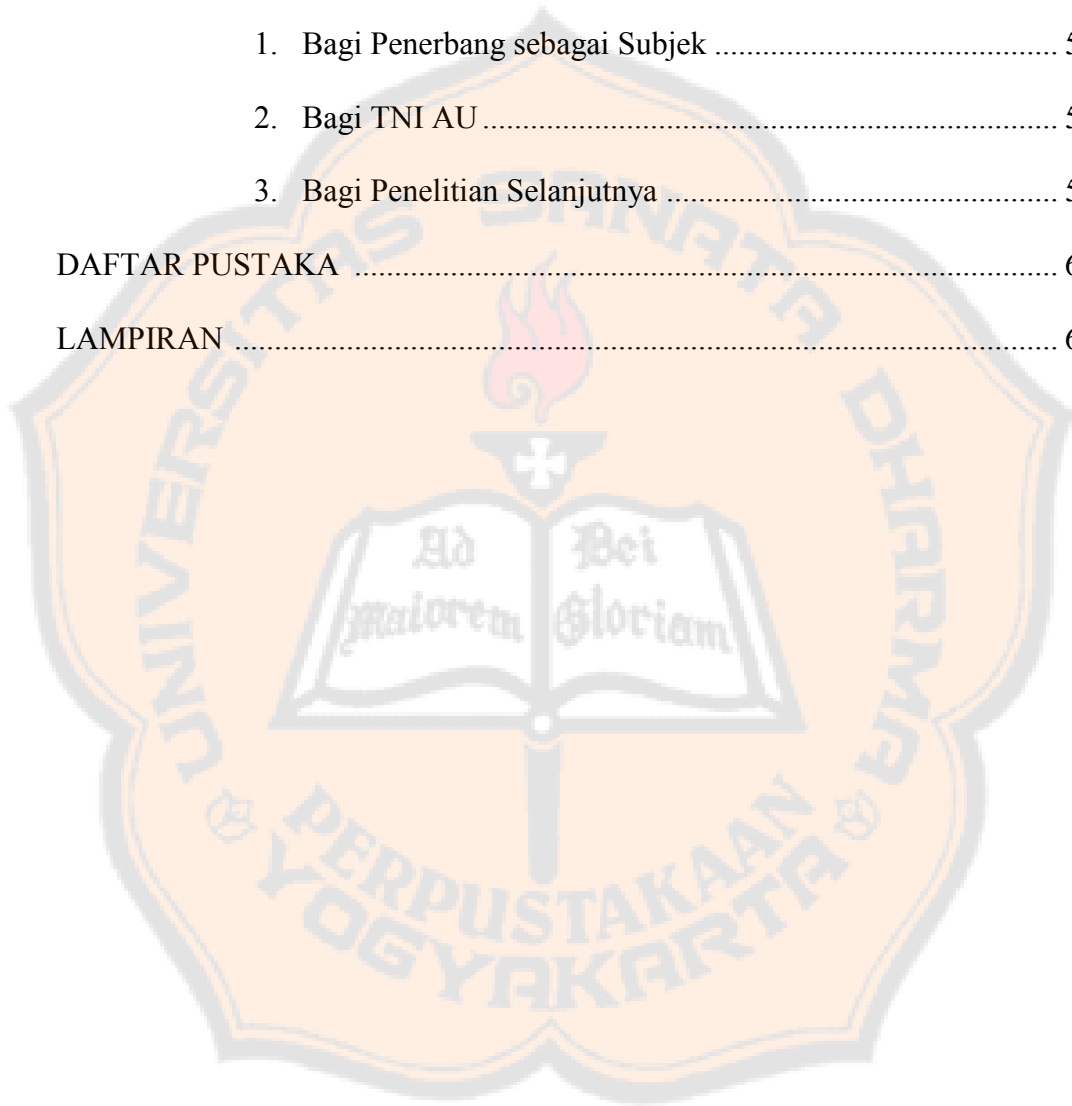
PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

1. Pengertian Kecerdasan	9
2. Pengertian Emosi.....	10
3. Pengetian Kecerdasan Emosional	11
4. Aspek – aspek Kecerdasan Emosional	12
5. Faktor yang Mempengaruhi Kecerdasan Emosional.....	14
6. Peran Kecerdasan Emosi Terhadap Proses Berpikir Rasional	15
B. PENGAMBILAN KEPUTUSAN.....	16
1. Pengambilan Keputusan.....	16
2. Pengambilan Keputusan dalam Penerbangan (Aeronautical Decision Making).....	17
3. Aspek Pengambilan Keputusan	19
4. Pertimbangan dalam Penerbangan	21
5. Langkah – langkah yang baik dalam Pengambilan Keputusan Penerbangan	22
6. Kepribadian Penerbang yang Mendukung Pengambilan Keputusan	23
C. PILOT	24
D. Dinamika Hubungan Antara Kecerdasan Emosi dan Pengambilan Keputusan Pada Penerbang TNI AU.....	25
E. KERANGKA PIKIRAN	27
F. HIPOTESIS.....	28

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

BAB III: METODOLOGI PENELITIAN	29
A. Jenis Penelitian	29
B. Variabel Penelitian	29
C. Definisi Operasional.....	29
D. Subjek Penelitian	31
E. Metode Pengumpulan Data	31
F. Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur.....	35
1. Validitas Skala.....	35
2. Seleksi Aitem	36
3. Reliabilitas.....	40
G. Metode Analisis Data	42
1. Uji Normalitas	42
2. Uji Linearitas	42
3. Uji Hipotesis	42
BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	44
A. Pelaksanaan Penelitian	44
B. Deskripsi Subjek Penelitian	45
C. Hasil Penelitian	46
1. Statistik Data Penelitian	46
2. Uji Normalitas	48
3. Uji Linearitas	51
4. Uji Hipotesis.....	52
D. Pembahasan	54

BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN	57
A. Kesimpulan	57
B. Saran	57
1. Bagi Penerbang sebagai Subjek	57
2. Bagi TNI AU	58
3. Bagi Penelitian Selanjutnya	58
DAFTAR PUSTAKA	60
LAMPIRAN	64



DAFTAR TABEL

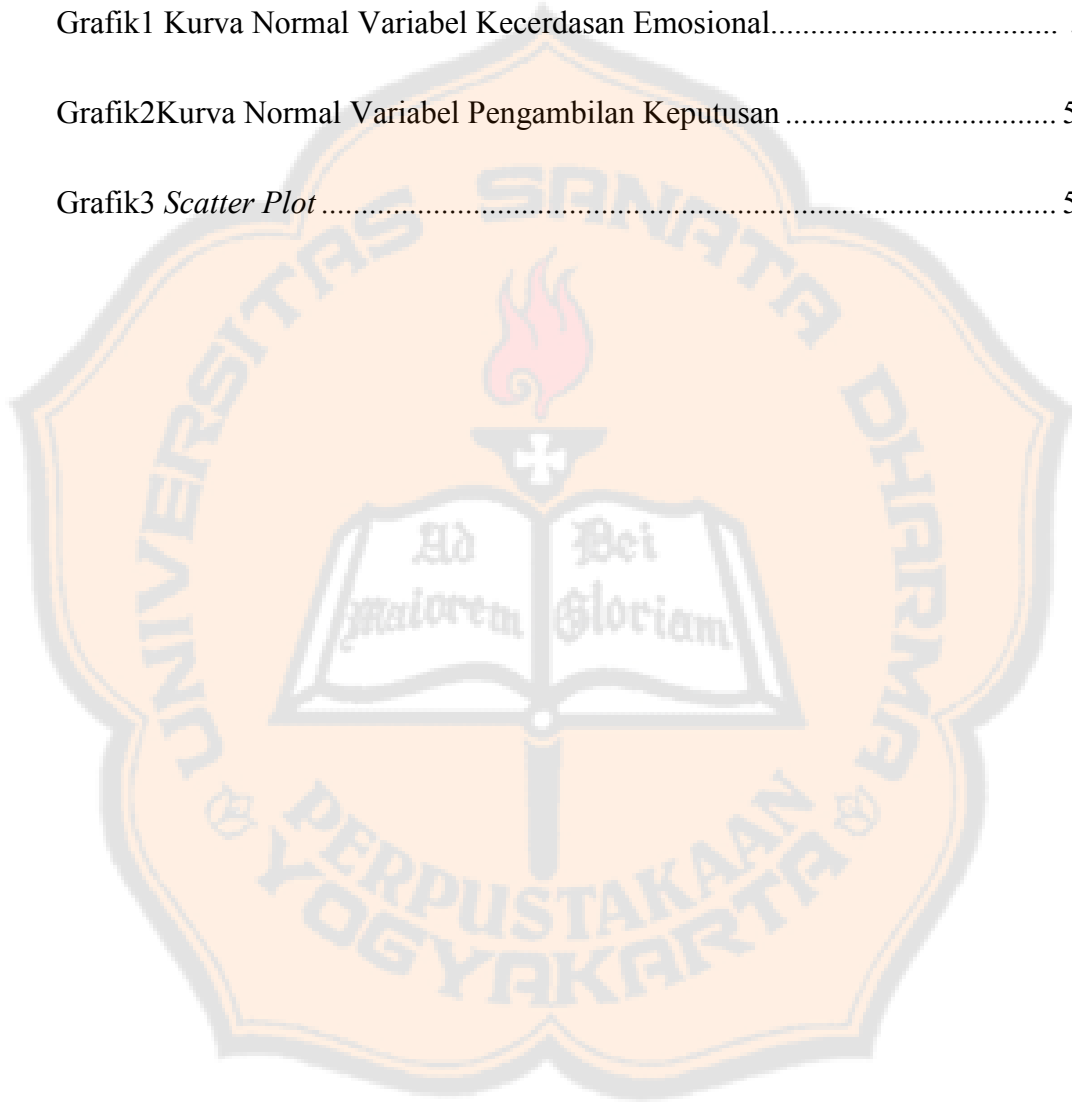
Tabel 1.	Blue Print Skala Kecerdasan Emosional Sebelum Uji Coba	33
Tabel 2.	Penilaian Skala Kecerdasan Emosional	33
Tabel 3.	Blue Print Skala Pengambilan Keputusan Sebelum Uji Coba	34
Tabel 4.	Penilaian Skala Pengambilan Keputusan	35
Tabel 5	Distribusi Aitem Skala Kecerdasan Emosional Setelah Seleksi Aitem	37
Tabel 6.	Distribusi Aitem Skala Pengambilan Keputusan Setelah Seleksi Aitem	39
Tabel 7.	Deskripsi Usia	45
Tabel 8.	Deskripsi Tahun Lulusan	46
Tabel 9.	Statistik Data Penelitian	46
Tabel 10.	Data Empirik dan Teoretik	47
Tabel 11.	Hasil <i>One Sample T-test</i>	47
Tabel 12.	Uji Normalitas	49
Tabel 13.	Uji Linieritas	51
Tabel 14. .	Uji Hipotesis	53

DAFTAR GRAFIK

Grafik1 Kurva Normal Variabel Kecerdasan Emosional..... 50

Grafik2 Kurva Normal Variabel Pengambilan Keputusan 50

Grafik3 *Scatter Plot* 52



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.	Skala Kecerdasan Emosional dan Pengambilan Keputusan Pada Penerbang TNI AU (Sebelum Try Out)	65
Lampiran 2.	Skala Kecerdasan Emosional dan Pengambilan Keputusan Pada Penerbang TNI AU (Setelah Try Out)	83
Lampiran 3.	Reliabilitas Skala Kecerdasan Emosional dan Pengambilan Keputusan Pada Penerbang TNI AU	96
Lampiran 4.	Tabel T-Test	113
Lampiran 5.	Hasil SPSS Uji Asumsi dan Uji Hipotesis	115
Lampiran 6.	Surat Ijin Penelitian	118

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara atau TNI AU adalah salah satu cabang angkatan perang dan merupakan bagian dari Tentara Nasional Indonesia yang bertanggung jawab atas operasi pertahanan negara Republik Indonesia di udara (<http://id.wikipedia.org>, diakses tanggal 15 Maret 2014). Salah satu unsur penting dalam TNI AU adalah pilot yang berada dalam korps penerbang. Pilot adalah orang yang bertugas untuk menerbangkan pesawat terbang, baik untuk penerbangan sipil maupun penerbangan militer (Prasetyo,2011). Definisi lain dari pilot adalah suatu profesi yang bertugas menerbangkan suatu pesawat dan memiliki kualifikasi dan lisensi untuk menerbangkan pesawat tersebut (Merriam Webster Online Dictionary, 2007).

Seorang pilot atau penerbang militer dituntut untuk memiliki keadaan fisik dan kecerdasan yang baik serta berperilaku baik (<http://tni-au.mil.id/>, diakses tanggal 15 Maret 2014).Selain itu, penerbang harus memiliki kemampuan dalam membuat keputusan yang sesuai, tepat pada waktunya, dan efektif (Li & Harris, 2001). Psikolog Penerbangan pada Dinas Psikologi TNI AU menyatakan bahwa rekrutmen mensyaratkan uji intelegensi, tapi tidak mengukur kecerdasan emosional (Nugroho, komunikasi pribadi, 11 April 2014).

TNI Angkatan Udara memiliki visi mencapai kondisi *zero accident*. *Zero Accident* adalah suatu kondisi tanpa kecelakaan terbang dan kinerja atau ancaman yang dapat mengakibatkan suatu kecelakaan (*Kilas Balik Menuju Zero Accident*, 2005:28). Untuk mencapai kondisi *zero accident* perlu optimalisasi keselamatan terbang dan kerja. Optimalisasi tersebut dilakukan dengan memaksimalkan perhatian atau kepedulian prajurit termasuk pilot TNI AU terhadap keselamatan terbang dan kerja, memaksimalkan kualitas sumber daya manusia, kualitas suku cadang pesawat, dan menciptakan kondisi lingkungan yang kondusif (Rudy, 2012).

Harapan untuk mencapai *zero accident* berdasarkan beberapa kecelakaan di penerbangan TNI AU pada tahun 2009. Hasil penyelidikan Dinas Keselamatan Kerja dan Terbang atau Dislambangja TNI AU memberikan data sebagai berikut: Pada tanggal 6 April 2009, pesawat A 2703 (*crash*) menabrak hanggar di Lanud Hasanuddin. Kecelakaan ini disebabkan oleh *human error*, saat awak pesawat melewati batas jarak aman. Pada tanggal 11 Mei 2009, pesawat A 1302 mendarat sebelum mencapai ujung landasan (RW 15) di Lanud Wamena. Kecelakaan ini disebabkan oleh *human error*, yaitu saat terjadi kesalahan memperkirakan (*missjudgement*) awak pesawat saat *landing*. Pada tanggal 20 Mei 2009, pesawat A 1325 kecelakaan (*crash*) di persawahan desa Geplak Magetan. Kecelakaan disebabkan oleh *human error* dimana awak pesawat melewati batas aman ketinggian menjelang pendaratan.

Buku Petunjuk Pelaksanaan TNI AU Tentang Pembinaan Pencegahan Kecelakaan dan Kerja (2007) menyatakan bahwa faktor penyebab kecelakaan adalah faktor manusia, faktor pesawat terbang, faktor misi, dan faktor manajemen. Data statistik hasil penyelidikan kecelakaan tahun 2009 oleh Dinas Keselamatan Terbang dan Kerja TNI AU (dalam Rudy, 2012) menyatakan bahwa manusia adalah faktor terbesar penyebab kecelakaan penerbangan. Psikolog dan pakar *human factors* Dinas Psikologi TNI AU Kolonel Kes. Drs. Widura Imam Mustopo, M.Psi., mengatakan bahwa 80% - 90% kecelakaan transportasi udara disebabkan oleh faktor manusia (*Human Factors*) (dalam <http://tni-au.mil.id/>, diakses tanggal 15 Maret 2014).

Reason (dalam Oktoberiani, 2012) menganalisa bahwa kasus kecelakaan selalu didahului oleh beberapa kegagalan. Kegagalan tersebut terbagi dalam dua kelompok, yaitu kegagalan yang bersifat laten dan kegagalan yang bersifat aktif. Kegagalan laten mencakup kegagalan di dalam organisasi, lingkungan kerja serta budaya kerja. Sedangkan kegagalan aktif terjadi pada saat awak pesawat mengoperasikan Alat Utama Sistem Senjata (alutsista) hingga terjadinya kecelakaan. Faktor manusia juga berperan pada kegagalan laten yaitu terkait dengan para pengambil keputusan, penentu kebijakan organisasi, perencana serta kontrol terhadap pengoperasian penerbangan. Berdasarkan hasil penyelidikan kecelakaan penerbangan, ditemukan bahwa kesalahan dalam

pengambilan keputusan merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan.

Pengambilan keputusan merupakan awal dari semua aktivitas manusia yang terarah secara sadar dilakukan individu atau kelompok (Atmosudirjo, 1979). Pengambilan keputusan dilakukan individu untuk memecahkan berbagai masalah, dari masalah sederhana sampai masalah yang lebih kompleks, baik persoalan yang menyangkut kehidupan pribadi atau kepentingan orang banyak (Supriyatno & Guritaningsih, 2005). Pada hakikatnya pengambilan keputusan adalah suatu tindakan yang sistematis untuk memecahkan suatu masalah dengan mengumpulkan fakta dan data, menentukan alternatif, serta mengambil tindakan menurut perhitungan yang paling tepat (Siagian, 1974).

Keputusan juga bersifat futuristik, yaitu menyangkut masa mendatang yang memberikan efek jangka panjang. Dietrich (2010) mengatakan terdapat beberapa hal yang mempengaruhi individu dalam melakukan pengambilan keputusan. Faktor tersebut antara lain pengalaman masa lalu, bias kognitif, usia, perbedaan individu, keyakinan dalam diri individu, dan peningkatan komitmen individu.

Byrnes (dalam Miller, V. A., & Drotar, D., 2006) menjelaskan aspek pengambilan keputusan yang efektif, yaitu: menentukan tujuan, mengidentifikasi dan mengevaluasi pilihan-pilihan, mengimplementasikan pilihan tersebut dalam tindakan, mengevaluasi konsekuensi dari

keputusan. Bilamana seseorang mengambil keputusan berdasarkan aspek tersebut maka diprediksikan pengambilan keputusan akan efektif.

Rudy (2012) menjelaskan bahwa kelalaian dalam kegiatan penerbangan antara lain, kurang perhatian terhadap keselamatan terbang, salah pengertian (*miss judgement*) dalam mengambil keputusan, perasaan berlebihan dalam menilai kemampuan diri (*over confidence*), kurang latihan, gangguan kelelahan (*fatigue*) baik fisik atau psikis, perubahan besar yang terjadi dalam kehidupan pribadi (kematian orang terdekat, perceraian) yang dapat mempengaruhi emosi diri sehingga tidak dapat berkonsentrasi.

Damasio (dalam Goleman, 2007) mengatakan bahwa emosi berperan besar terhadap suatu tindakan dalam pengambilan keputusan “rasional”. Emosi merujuk pada suatu perasaan dan pikiran – pikiran khas, suatu keadaan biologis, dan psikologis serta serangkaian kecenderungan untuk bertindak (Goleman, 2007). Goleman (2007) menyatakan bahwa manusia memiliki dua pikiran. Pertama, pikiran rasional yang merupakan model pemahaman yang disadari, bijaksana, dan mampu bertindak hati-hati. Akan tetapi, bersamaan dengan hal tersebut terdapat pikiran lain yang impulsif, berpengaruh besar, dan terkadang tidak logis, pikiran tersebut adalah pikiran emosional.

Menurut Dorothy dan Finkelhor (2004) apabila seseorang tidak dapat mengelola emosinya maka seseorang tersebut tidak dapat berpikir jernih dan tergesa-gesa dalam mengambil keputusan. Hal tersebut disebabkan

karena tidak dapat menentukan tujuan dengan baik, mengidentifikasi dan mengevaluasi pilihan-pilihan, mengimplementasikan pilihan tersebut dalam tindakan, serta mengevaluasi konsekuensi dari keputusan yang diambil.

Mengelola emosi merupakan salah satu wilayah dalam perluasan definisi dasar kecerdasan emosional (Salovey, dalam Goleman, 2007). Menurut Goleman (2007) kecerdasan emosional adalah kemampuan individu dalam mengatur kehidupan emosi. Kecerdasan emosional menggambarkan kemampuan seseorang dalam mengendalikan, menggunakan, atau mengekspresikan emosi dengan suatu cara yang akan menghasilkan sesuatu yang baik (Salovey & Mayer, dalam Emma, 2008).

Damasio (dalam Goleman, 2007) mengatakan bahwa kecerdasan emosional yang tinggi akan membantu individu dalam mengatasi konflik secara tepat dan menciptakan kondisi kerja yang bersemangat sehingga menghasilkan prestasi kerja yang tinggi. Sedangkan kecerdasan emosional yang rendah akan berdampak buruk, karena individu kurang dapat mengambil keputusan secara rasional dan tidak bisa menghadapi konflik secara tepat.

Individu yang memahami emosi dapat lebih akurat dalam mengidentifikasi respon dari emosi tersebut dan mengubah emosi menjadi emosi yang diinginkan. Kecerdasan yang digunakan dalam emosi membuat kemampuan kognitif individu menjadi lebih teliti, sehingga

mereka mampu menerima informasi, membuat penilaian atau menjadi kreatif dalam memecahkan masalah (Goleman, 2007).

Terdapat suatu tahapan ajeg dalam perbandingan kendali emosional-rasional terhadap pola berpikir. Semakin kuat perasaan, semakin dominan pikiran emosional dan semakin tidak efektif pikiran rasional. Kedua pikiran tersebut bekerja dalam keselarasan dan saling melengkapi. Emosi akan memberikan masukan dan informasi kepada proses pikiran rasional dan pikiran rasional akan memperbaiki informasi tersebut dan memutuskan tindakan (Goleman, 2007).

Berdasarkan fenomena diatas, peneliti tertarik melihat hubungan antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan pada penerbang. Peneliti memiliki asumsi terdapat hubungan antara kecerdasan emosional dengan pengambilan keputusan.

B. RUMUSAN MASALAH

Apakah terdapat hubungan antara kecerdasan emosional dengan pengambilan keputusan pada Penerbang TNI AU ?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara kecerdasan emosional dengan pengambilan keputusan pada Penerbang TNI AU.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Teoretis

Manfaat teoretis dari penelitian ini adalah menambah informasi untuk dunia Psikologi khususnya Psikologi Industri dan Organisasi serta Psikologi Penerbangan.

2. Praktis

a. Bagi Subjek

Memberikan pengetahuan mengenai sejauhmana pentingnya kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan pada keselamatan penebangan.

b. Bagi TNI AU

Manfaat praktis penelitian ini bagi TNI AU untuk bahan pertimbangan akan pentingnya kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan penerbang dalam keselamatan penerbangan, sehingga pada proses rekrutmen calon penerbang tidak hanya dilakukan pengukuran intelegensi saja melainkan juga pengukuran akan kecerdasan emosional calon penerbang.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. KECERDASAN EMOSIONAL

1. Pengertian Kecerdasan

Pengertian kecerdasan mengalami perkembangan dari masa ke masa. Binet dan Simon (1909) menjelaskan intelegensi atau kecerdasan dalam tiga komponen, yaitu kemampuan untuk mengarahkan pikiran atau mengarahkan tindakan, kemampuan untuk mengubah arah tindakan bila tindakan tersebut telah dilaksanakan, dan kemampuan untuk mengkritik diri sendiri atau *autocriticism* (dalam Azwar, 2006).

Wechsler (1958) mendefinisikan kecerdasan sebagai kumpulan atau totalitas kemampuan seseorang untuk bertindak dengan tujuan tertentu, secara rasional, serta menghadapi lingkungannya dengan efektif (dalam Azwar, 2006). Sternberg (1986) mengatakan kecerdasan adalah kapasitas belajar dari pengalaman dengan menggunakan proses-proses metakognitif dalam upaya meningkatkan pembelajaran dan kemampuan beradaptasi dengan lingkungan sekitar (Sternberg, 2008). Binet dan Simon

Walters dan Gardner (dalam Azwar, 2006) pada tahun 1986 mendefinisikan kecerdasan sebagai suatu kemampuan – kemampuan

yang memungkinkan individu memecahkan masalah atau produk sebagai konsekuensi eksistensi suatu budaya tertentu.

Berdasarkan beberapa definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa kecerdasan adalah kemampuan mengarahkan pikiran atau tindakan dengan tujuan tertentu serta menyelesaikan masalah.

2. Pengertian Emosi

Arnold dan Gason (1954) menjelaskan bahwa emosi dapat dianggap sebagai kecenderungan yang dirasakan mengarah pada sebuah objek yang dinilai cocok atau tidak cocok dan diperkuat oleh perubahan jasmani (dalam Gross, 2010). Lazarus (1991) mendefinisikan emosi adalah reaksi psikofisiologis terorganisasi terhadap kabar tentang hubungan yang sedang berjalan dengan lingkungan (dalam Gross, 2010).

Goleman (2007) menyatakan bahwa emosi merujuk pada suatu perasaan dan pikiran khas, suatu keadaan psikologis, dan serangkaian kecenderungan untuk bertindak. Emosi adalah keadaan yang ditimbulkan oleh situasi tertentu yang disertai ekspresi sehingga orang lain dapat mengetahui bahwa seseorang mengalami emosi (Walgito, 2010).

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa emosi adalah suatu pikiran dan perasaan khas dengan serangkaian kecenderungan untuk bertindak yang ditimbulkan oleh situasi tertentu.

3. Pengertian Kecerdasan Emosional

Patton (1998) menyatakan bahwa kecerdasan emosional adalah kemampuan menggunakan emosi secara efektif untuk mencapai tujuan, membangun hubungan produktif dan meraih keberhasilan di tempat kerja. Kecerdasan emosional bukanlah faktor genetik yang tidak dapat berubah melainkan dapat disempurnakan dengan kesungguhan, latihan, pengetahuan, dan kemauan.

Salovey dan Mayer (1990) mendefinisikan kecerdasan emosional adalah kemampuan dalam memahami perasaan sendiri dan orang lain, serta menggunakan perasaan-perasaan itu untuk memandu pikiran dan tindakan (dalam Goleman, 2007). Bar-On (2000) menyatakan kecerdasan emosional sebagai kemampuan individu dalam mengenali diri sendiri dan orang lain, berelasi dengan orang lain, beradaptasi serta berhadapan langsung dengan suatu kejadian agar individu dapat berhasil dalam menghadapi tuntutan lingkungannya (dalam Anjani, 2008). Menurut Goleman (2007) kecerdasan emosional adalah kemampuan seseorang dalam memahami diri sendiri dan perasaan orang lain, dapat memotivasi diri sendiri serta mampu dalam mengelola emosi dengan baik maupun dalam berhubungan dengan orang lain.

Berdasarkan beberapa definisi, peneliti menggunakan definisi Goleman (2007) untuk menyesuaikan dengan aspek yang digunakan dalam penelitian. Kecerdasan emosional adalah kemampuan seseorang

dalam memahami diri sendiri dan perasaan orang lain, dapat memotivasi diri sendiri serta mampu dalam mengelola emosi dengan baik maupun dalam berhubungan dengan orang lain.

4. Aspek-Aspek Kecerdasan Emosional

Goleman (2007) membagi kecerdasan emosional ke dalam lima aspek:

a) Mengenal emosi diri

Kemampuan ini merupakan kesadaran diri untuk memantau perasaan atau mengenali perasaan sewaktu perasaan itu terjadi. Seseorang yang memiliki keyakinan tinggi tentang perasaan mempunyai kepekaan lebih tinggi dan mampu mengambil keputusan. Mengetahui perasaan diri digunakan dalam memandu pengambilan keputusan serta mengetahui batasan diri. Perasaan memiliki peran penting dalam mengambil keputusan yang hendak dibuat. Perasaan yang terlewat kuat dapat menciptakan kekacauan dalam penalaran. Dengan kemampuan ini individu akan memiliki tolok ukur yang sesungguhnya mengenai kemampuan diri, serta memiliki kepercayaan diri yang kuat. Ketidakmampuan untuk mencermati perasaan yang sesungguhnya membuat seseorang berada dalam kekuasaan perasaan. Tidak memiliki kesadaran perasaan dapat membuat seseorang tidak dapat melakukan pertimbangan keputusan yang akan dipilih.

b) Mengelola emosi

Mengelola emosi adalah kemampuan seseorang untuk menangani perasaan agar dapat terungkap dengan tepat, serta dapat mengendalikan tindakan emosional yang berlebihan. Pengaturan tersebut bertujuan untuk menyeimbangkan emosi dan tidak untuk menekan emosi. Seseorang yang kurang mampu mengelola emosi akan terus menerus bertarung melawan perasaan murung, sementara mereka yang pintar dapat bangkit kembali dengan jauh lebih cepat. Menangani emosi diri sendiri dapat berdampak positif kepada pelaksanaan tugas, peka terhadap kata hati, mampu beradaptasi, dan sanggup menunda kenikmatan sebelum tercapai suatu sasaran atau tujuan, serta mampu untuk pulih dari tekanan emosi.

c) Motivasi

Motivasi merupakan kemampuan menggunakan keinginan diri paling dalam untuk menggerakkan dan menuntun diri menuju sasaran, membantu diri untuk mengambil inisiatif dan bertindak secara efektif, serta untuk bertahan menghadapi kegagalan dan frustrasi.

d) Mengenali emosi orang lain (empati)

Empati merupakan kemampuan sosial dasar untuk menangkap tanda-tanda sosial yang tersembunyi. Empati

berartikemampuan merasakan perasaan orang lain, memahami perspektif orang lain, menumbuhkan hubungan saling percaya, dan menyesuaikan diri dengan bermacam orang.

e) Membina hubungan (keterampilan sosial)

Seni membina hubungan sebagian besar merupakan keterampilan mengelola emosi orang lain. Keterampilan ini menunjang popularitas, kepemimpinan, dan keberhasilan antar pribadi. Dengan kemampuan ini individu mengendalikan emosi dengan baik pada saat berhubungan dengan orang lain, dengan cermat membaca situasi dan jaringan sosial, dan berinteraksi dengan lancar. Kemampuan-kemampuan tersebut digunakan untuk mempengaruhi dan memimpin, bermusyawarah dan menyelesaikan perselisihan, serta untuk bekerja sama.

Aspek kecerdasan emosional yang digunakan dalam penelitian ini adalah aspek-aspek yang dikemukakan oleh Goleman (2007), yaitu: mengenali emosi diri, mengelola emosi, motivasi, empati dan keterampilan sosial.

5. Faktor yang Mempengaruhi Kecerdasan Emosional

Goleman (2007) menyebut dua faktoryang mempengaruhi kecerdasan emosional,yaitu:

a. Faktor internal

Faktor internalyang timbul daridalam individu dipengaruhi olehkeadaan otak emosional seseorang.Keadaan otak emosional

dipengaruhi oleh amigdala, neokorteks, sistem limbik, lobus prefrontal dan hal-hal lain yang berada pada otak.

b. Faktor eksternal

Faktor eksternal adalah faktor yang datang dari luar individu dan mengubah sikap individu. Faktor eksternal berasal dari individu lain, kelompok sosial, perkembangan zaman dan budaya.

6. Peran Kecerdasan Emosional Terhadap Proses Berpikir Rasional

Individu memiliki dua jenis pikiran yaitu, pikiran rasional dan pikiran emosional. Kedua pemahaman akan pikiran tersebut bersifat saling mempengaruhi dalam membentuk mental manusia. Pertama, pikiran rasional adalah model pemahaman yang lazimnya disadari, lebih menonjol kesadarannya, bijaksana, bertindak hati-hati, dan merefleksi. Bersamaan dengan hal tersebut terdapat sistem pemahaman lain yang impulsif, berpengaruh besar, dan terkadang tidak logis (Goleman, 2007).

Lebih lanjut, Goleman (2007) menyatakan bahwa terdapat suatu tahapan ajeg atau stabil dalam perbandingan kendali rasional-emosional terhadap pola pikir, semakin kuat perasaan maka semakin dominan pikiran emosional dan semakin tidak efektif pikiran rasional. Kedua pikiran tersebut pada umumnya bekerja pada keselarasan yang erat dan saling melengkapi. Emosi memberi masukan dan informasi kepada proses pikiran rasional dan pikiran rasional memperbaiki dan terkadang memutuskan masukan emosi tersebut.

Damasio 1994 (dalam Goleman, 2007) mengatakan bahwa perasaan biasanya sangat dibutuhkan untuk keputusan rasional. Perasaan menunjukkan arah yang tepat, sehingga logika mentah dapat digunakan sebaik-baiknya. Kemampuan emosional membimbing keputusan dari saat ke saat, bekerja sama dengan pikiran rasional, dan mendayagunakan satu sama lain. Dalam artian tertentu manusia memiliki dua otak, dua pikiran, dan dua kecerdasan. Intelektualitas tidak dapat bekerja dengan baik tanpa kecerdasan emosional. Apabila pasangan tersebut berinteraksi dengan baik maka kecerdasan emosional akan bertambah demikian juga dengan kemampuan intelektual.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa individu memiliki dua jenis pikiran yaitu pikiran rasional dan emosional. Kedua pemikiran tersebut mempengaruhi dan menyeimbangkan sehingga dapat membimbing individu untuk membuat keputusan-keputusan.

B. PENGAMBILAN KEPUTUSAN

1. Pengambilan Keputusan

Pengambilan keputusan adalah pemilihan alternatif perilaku dari dua alternatif atau lebih (Terry, dalam Syamsi, 1989). Pada hakikatnya, pengambilan keputusan adalah suatu pendekatan sistematis terhadap suatu masalah, pengumpulan fakta serta data, penentuan matang dari

alternatif yang dihadapi, dan pengambilan tindakan yang paling tepat (Siagian, dalam Syamsi, 1989).

Syamsi (1989) mengatakan bahwa pengambilan keputusan diambil dengan sengaja, tidak secara kebetulan, dan tidak boleh sembarangan. Terlebih dahulu masalah harus diketahui dan dirumuskan dengan jelas, sedangkan pemecahannya harus didasarkan pemilihan alternatif terbaik.

Pengambilan keputusan ialah proses memilih atau menentukan berbagai kemungkinan di antara situasi-situasi yang tidak pasti (Matlin, 2009). Pengambilan keputusan adalah membuat satu pilihan terhadap berbagai alternatif pilihan dan membuang alternatif lainnya (Gross, 2010).

Berdasarkan penjelasan yang telah disampaikan, disimpulkan bahwa pengambilan keputusan adalah proses pendekatan sistematis terhadap hakikat suatu masalah dengan pemilihan alternatif perilaku yang diambil dengan sengaja, tidak secara kebetulan, dan harus menggunakan data atau fakta.

2. Pengambilan Keputusan dalam Penerbangan (*Aeronautical Decision Making*)

Federal Aviation Administration (selanjutnya disebut FAA, 2009) menyatakan bahwa *Aeronautical Decision Making* adalah sebuah pendekatan sistematis dengan menilai resiko dan mengelola tekanan yang terjadi selama penerbangan. Sikap personal individu

dapat mempengaruhi pengambilan keputusan dan dapat dimodifikasi untuk meningkatkan keamanan penerbangan (*FAA, 2009*).

Hutagaol (2013) menyatakan bahwa dalam membuat keputusan, setiap penerbang harus memahami seluruh informasi terkait yang telah diterima, mengevaluasi, dan membandingkan dengan pengetahuan serta pengalaman. Selain itu, penerbang harus dapat memisahkan fakta dari perasaan, mempertimbangkan solusi alternatif, memperhitungkan dan mengurangi resiko yang timbul, serta membuat keputusan yang tepat.

Fungsi pengawasan atau monitor dari pembuat keputusan pusat sangat penting untuk mencegah kemungkinan terjadi tindakan yang keliru. Keputusan harus ada dalam waktu relatif singkat, jika keputusan tidak dibuat tepat waktu, keadaan akan semakin memburuk dan keamanan penerbangan terancam (Hutagaol, 2013).

Berdasarkan uraian diatas, disimpulkan bahwa *aeronautical decision making* adalah sebuah tahap pendekatan sistematis dengan menilai resiko serta mengelola tekanan yang terjadi, melibatkan sikap personal yang dapat mempengaruhi pengambilan keputusan dan sikap tersebut dapat dimodifikasi untuk meningkatkan keamanan dalam penerbangan.

3. Aspek Pengambilan Keputusan

Federal Aviation Administration (FAA) (2009) memiliki aspek – aspek pengambilan keputusan *DECIDE MODEL* yang digunakan dalam dunia penerbangan, yaitu:

a. *Detect (the problem)* [Mendeteksi (masalah)]

Kemampuan penerbang untuk mendeteksi masalah yang dimulai dengan mengenali perubahan yang terjadi maupun perubahan yang diharapkan terjadi tetapi tidak terjadi. Sebuah masalah dirasakan pertama kali secara tidak terduga, lalu masalah tersebut diidentifikasi menggunakan pemahaman dan pengalaman. Kemampuan ini serupa dengan analisa objektif terhadap semua informasi yang tersedia yang digunakan untuk menentukan sifat dan tingkat keparahan masalah.

b. *Estimate (the need to react)* [Mengestimasi (kebutuhan bereaksi)]

Kemampuan penerbang dalam mengestimasi dan bereaksi terhadap peristiwa yang terjadi. Dalam beberapa kasus, reaksi yang berlebihan dan mendalam terhadap masalah dapat mengakibatkan hasil yang tidak aman dalam penerbangan. Masalah tidak dapat diubah, akan tetapi persepsi seorang penerbang akan resiko yang ditetapkan dapat berubah. Pengalaman, disiplin, kesadaran, dan pengetahuan akan mempengaruhi bagaimana seorang pilot dapat memperkirakan sebuah masalah.

c. *Choose (a course of action)* [Memilih (sebuah tindakan)]

Kemampuan penerbang dalam menentukan tindakan yang akan di ambil. Setelah masalah dapat diidentifikasi dan pengaruhnya dapat di perkirakan, seorang penerbang harus dapat menentukan hasil yang diinginkan dan memilih tindakan apa yang akan dilakukan untuk mencapai hasil tersebut.

d. *Identify (solution)* [Mengidentifikasi (solusi)]

Dalam aspek ini penerbang mengidentifikasi dan merumuskan rencana untuk mencapai sebuah tujuan. Terkadang hanya terdapat satu solusi tindakan, akan tetapi penerbang dituntut untuk memiliki beberapa solusi dalam menyelesaikan masalah. Penting bagi penerbang untuk tidak terpaku pada proses yang membatasi dalam membuat keputusan.

e. *Do (the necessary action)* [Melakukan (tindakan yang perlu dilakukan)]

Saat jalan keluar sudah diidentifikasi, penerbang memilih salah satu jalan yang paling cocok dalam situasi tersebut.

f. *Evaluate (the effect of the action)* [Evaluasi (akibat dari tindakan)]

Setelah mengimplementasikan solusi, evaluasi atas keputusan tersebut harus dilakukan untuk melihat apakah keputusan itu benar. Jika tindakan yang diambil tidak memberikan hasil yang diinginkan, maka proses tersebut harus diulangi.

4. Pertimbangan dalam Penerbangan (*Aeronautical Judgement*)

Pertimbangan yang baik dan kemampuan mengambil keputusan yang baik pada saat yang tepat merupakan suatu keterampilan penerbang yang sangat penting untuk dikembangkan. Setiap penerbang wajib memiliki data dan mengumpulkan informasi sebanyak mungkin untuk dianalisis (Hutagaol, 2013).

Lebih lanjut, Hutagaol (2013) mengatakan bahwa pertimbangan (*judgement*) yang berdasarkan perhitungan terjadi setelah otak menerima informasi serta data, kemudian menganalisisnya dengan menggunakan ingatan jangka pendek dan jangka panjang untuk memilah, mempertimbangkan, dan membuat suatu keputusan. Pertimbangan terbagi atas dua jenis, yaitu:

a. Pertimbangan perseptual atau keterampilan yang dipelajari

Pertimbangan ini dapat dipelajari dari pelatihan yang benar dan efisien serta dari pengalaman. Hal-hal yang diperoleh dari pembelajaran tersebut menjadi bahan untuk menghasilkan suatu pertimbangan yang diresapi persepsi, perasaan, dan penjiwaan.

b. Pertimbangan pemikiran atau pertimbangan kognitif

Pertimbangan ini merupakan pertimbangan yang dilakukan setelah menerima sejumlah informasi untuk diolah, dibandingkan, dan dievaluasi untuk mengambil suatu keputusan yang tepat.

Pertimbangan membutuhkan pemusatan pikiran dan didasarkan oleh beberapa faktor, yaitu pengetahuan tentang buku – buku manual,

kedisiplinan terhadap penggunaan prosedur yang standar (SOP), serta pengertian dan kesanggupan berpikir.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa pertimbangan (*judgement*) merupakan suatu keterampilan penerbang untuk menentukan keputusan yang akan diambil berdasarkan perhitungan dari kumpulan informasi atau data yang telah diperoleh.

5. Langkah-langkah yang Baik dalam Pengambilan Keputusan Penerbangan

FAA(2009) menjelaskan beberapa langkah untuk mendapatkan pengambilan keputusan yang efektif dalam penerbangan, yaitu :

- a. Mengidentifikasi atau mengenali sikap pribadi yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.
- b. Mempelajari teknik modifikasi perilaku atau mampu mengelola perilaku diri.
- c. Mempelajari bagaimana cara untuk mengenali dan mengatasi stres.
- d. Mengembangkan kemampuan menilai resiko.
- e. Menggunakan segala sumber informasi.
- f. Mengevaluasi efektivitas dari kemampuan pengambilan keputusan penerbangan atau *aeronautical decision making*.

6. Kepribadian Penerbang yang Mendukung Pengambilan Keputusan

Karakter yang tumbuh dalam diri seseorang akan mempengaruhi perilaku dan cara berpikir individu, sehingga berpengaruh terhadap keputusan yang diambil (Hutagaol, 2013). Kepribadian yang ekstrim atau individu yang tidak dapat mengubah atau memperbaiki perilaku, tidak bisa menjadi penerbang yang baik. Berikut ini adalah beberapa kepribadian yang harus dikembangkan dalam menunjang pembuatan keputusan:

- a. Ramah, sopan, menghormati orang lain
- b. Disiplin menaati peraturan dan SOP
- c. Kenali dan sadari kemampuan diri sendiri
- d. Mampu mengelola kegiatan di kokpit
- e. Mampu mengatur dan memperlakukan personel dengan baik
- f. Mampu mengendalikan tingkat stress
- g. Mampu mengendalikan tingkat resiko
- h. Berpikir tenang untuk membuat keputusan yang tepat
- i. Semangat, berani, namun dengan pertimbangan dan perhitungan cermat
- j. Yakin pada diri sendiri, namun tidak berlebihan

Disisi lain, terdapat beberapa sifat yang harus dihindari oleh penerbang antara lain:

- a. Sok berkuasa (*macho show-off*)
- b. Merasa puas akan diri sendiri atau anggap enteng (*complacency*)
- c. Terlalu yakin pada pendapat (*over confidence*)
- d. Kurang percaya diri (*under confidence*)
- e. Angkuh (*arrogance*)
- f. Tidak mau mengalah (*invulnerability*)
- g. Impulsif (*impulsiveness*)

C. Pilot

Pilot adalah orang yang bertugas untuk menerbangkan pesawat terbang, baik untuk penerbangan sipil maupun penerbangan militer (Prasetyo,2011). Dalam dunia militer Indonesia orang yang bertugas untuk menerbangkan pesawat disebut dengan penerbang (Rudy, Komunikasi personal, 21 April 2015). Hutagaol (2013) mendefinisikan pilot sebagai awak terbang yang mengoperasikan sebuah pesawat terbang pada suatu penerbangan yang terdiri atas *Pilot in Command* dan *First Officer*. Jabatan *Pilot in Command* diberikan kepada seorang penerbang yang mempunyai kualifikasi *Captain Pilot*.

D. Dinamika Hubungan Antara Kecerdasan Emosional Dengan Pengambilan Keputusan Pada Penerbang TNI AU

Penerbang militer harus memiliki kecerdasan, perilaku, dan keadaan fisik yang baik. Hutagaol (2013) menjelaskan bahwa seorang penerbang memerlukan motivasi yang sama dengan awak lain yaitu mengutamakan keamanan penerbangan. Motivasi menimbulkan keinginan untuk berbuat sesuatu dan motivasi sangat mempengaruhi objektivitas. Seorang penerbang juga diharapkan mampu memisahkan fakta dari perasaan. Artinya, seorang penerbang harus mengetahui dan menyadari situasi yang sebenarnya, bukan hanya berdasarkan pada apa yang ingin dilihat.

Manusia memiliki dua pikiran yang berbeda sifat. Pertama, pikiran rasional yang merupakan model pemahaman yang disadari, bijaksana, dan mampu bertindak hati – hati. Kedua, pikiran yang impulsif, berpengaruh besar, dan terkadang tidak logis. Pikiran tersebut adalah pikiran emosional (Goleman, 2007). Pikiran emosional melumpuhkan proses berfikir rasional karena pikiran emosional memberikan masukan yang berlebih kepada proses berfikir rasional yang berada di wilayah kecerdasan emosional.

Goleman (2007) menyatakan bahwa kemampuan seseorang memahami diri sendiri dan perasaan orang lain, memotivasi diri sendiri serta mengelola emosi personal dengan baik dan dalam berhubungan dengan orang lain disebut dengan kecerdasan emosional. Terdapat lima

aspek kecerdasan emosional, yaitu mengenali emosi diri, mengelola emosi diri, motivasi, empati dan keterampilan sosial.

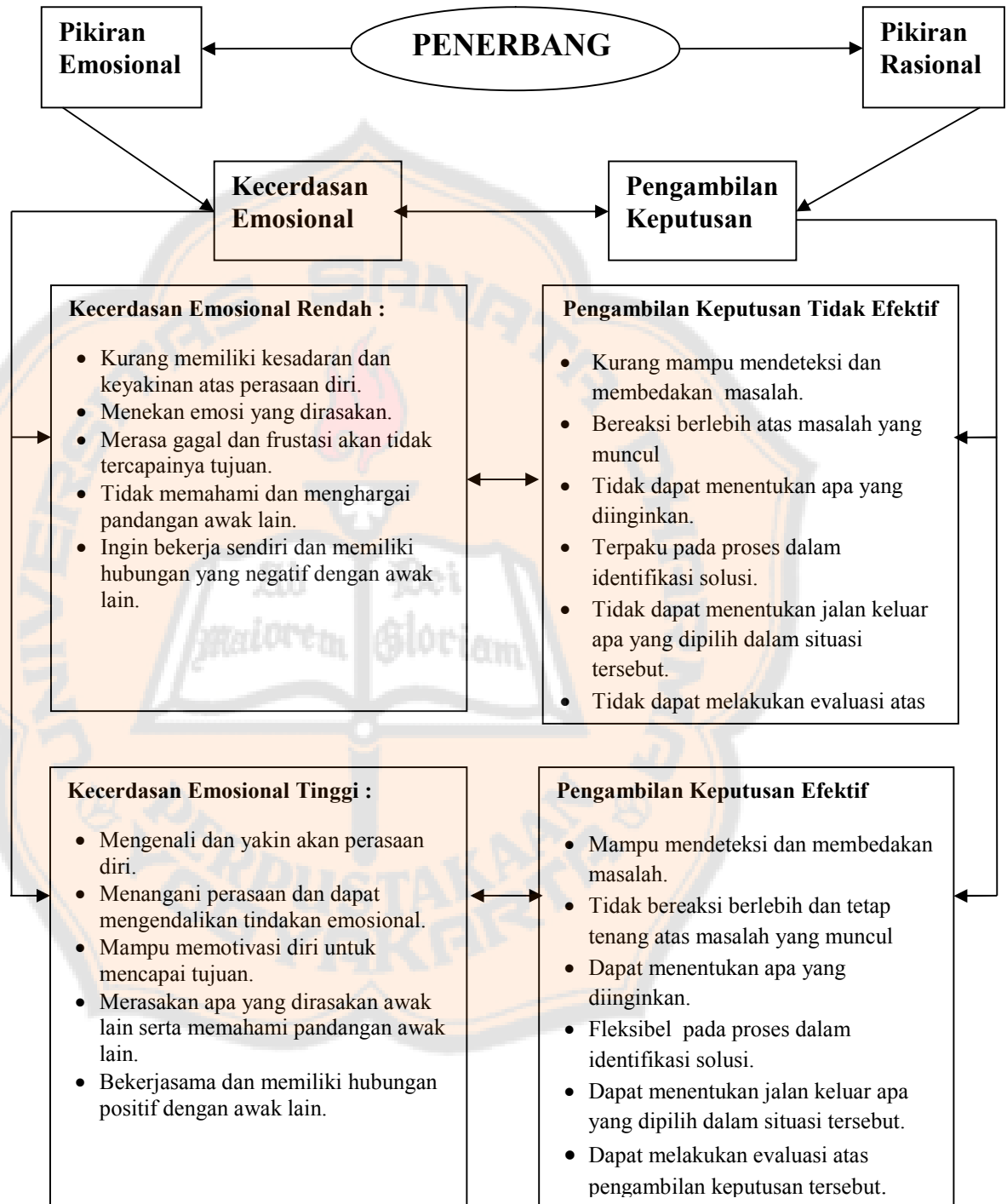
Hutagaol (2013) mengatakan bahwa data dan informasi yang akurat diperlukan oleh seorang penerbang untuk dianalisis dan dijadikan pertimbangan (*judgment*). Pertimbangan diolah, dibandingkan, dan dievaluasi untuk menilai resiko serta mengambil keputusan yang tepat.

Pengambilan keputusan yang tepat didukung dengan sikap dan pengalaman penerbang (Hutagaol, 2013). Pengambilan keputusan sangat tergantung pada permasalahan yang dihadapi dan tergantung pada individu yang membuat keputusan. Sikap personal individu mempengaruhi pengambilan keputusan dan sikap tersebut dimodifikasi untuk meningkatkan keamanan dalam penerbangan (*FAA, 2009*).

Fungsi pengawasan atau monitor dari pembuat keputusan pusat sangat penting untuk mencegah kemungkinan terjadinya tindakan yang keliru. Keputusan perlu dibuat dalam waktu relatif singkat. Jika keputusan tidak dibuat tepat waktu, keadaan semakin memburuk dan keamanan penerbangan terancam (Hutagaol, 2013).

Berdasarkan uraian di atas, terdapat hubungan antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan penerbang. Apabila seorang penerbang memiliki kecerdasan emosional yang tinggi maka penerbang mengambil keputusan yang efektif atau apabila seorang penerbang mengambil keputusan yang baik maka penerbang tersebut memiliki kecerdasan emosional yang tinggi.

E. KERANGKA PIKIRAN



F. HIPOTESIS

Berdasarkan tinjauan pustaka dan rangkuman teori, maka diajukan hipotesis bahwa terdapat hubungan positif antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan. Semakin tinggi kecerdasan emosional seseorang semakin tinggi dan efektif pengambilan keputusan. Semakin efektif pengambilan keputusan maka semakin tinggi kecerdasan emosional seseorang.



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif korelasional yang bertujuan untuk melihat hubungan antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan pada penerbang TNI AU. Pendekatan kuantitatif menekankan analisis data numerikal yang diolah dengan metode statistika (Azwar, 2012). Studi korelasional mempelajari hubungan dua variabel atau lebih, yakni sejauh mana variasi dalam satu variabel berhubungan dengan variasi dalam variabel lain (Noor, 2011).

B. IDENTIFIKASI VARIABEL PENELITIAN

Peneliti memiliki dua variabel yang terdapat dalam penelitian ini, yaitu:

1. Variabel Satu : Kecerdasan Emosional
2. Variabel Dua : Pengambilan Keputusan

C. DEFINISI OPERASIONAL

Definisi operasional merupakan bagian yang mendefinisikan sebuah konsep / variabel agar dapat diukur, dengan cara melihat dimensi (indikator) suatu konsep / variabel (Noor, 2011). Definisi operasional dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Kecerdasan Emosional

Kecerdasan emosional adalah kemampuan penerbang dalam memahami perasaan sendiri dan orang lain serta mengelola dan menggunakan emosi secara efektif untuk mencapai tujuan. Kecerdasan emosional diukur dengan skala kecerdasan emosional yang dibuat oleh peneliti berdasarkan lima aspek kecerdasan emosional yang meliputi :

- 1) Mengenal emosi diri, 2) Mengelola emosi, 3) Memotivasi diri., 4) Mengenal emosi orang lain (empati), dan 5) Membina hubungan sosial (ketrampilan sosial). Kecerdasan emosional penerbang ditandai dengan perolehan skor skala kecerdasan emosional. Semakin tinggi skor berarti semakin tinggi kecerdasan emosional, sebaliknya semakin rendah skor berarti semakin rendah kecerdasan emosionalnya.

2. Pengambilan Keputusan

Pengambilan keputusan penerbang merupakan sebuah tahap pengambilan keputusan yang dilakukan dengan menilai risiko dan mengelola tekanan yang terjadi selama penerbangan, melibatkan sikap personal yang dapat mempengaruhi pengambilan keputusan dan sikap tersebut dapat dimodifikasi untuk meningkatkan keamanan dalam penerbangan. Pengambilan keputusan yang efektif pada penerbang diukur dengan suatu skala pengambilan keputusan dalam perspektif penerbangan yang dibuat oleh peneliti yang meliputi : 1) *Detect the problem*, 2) *Estimate the need to react*, 3) *Choose a course*

of action, 4) *Identify solution*, 5) *Do the necessary action*, dan 6) *Evaluate the effect of action*. Pengambilan keputusan seorang penerbang ditandai dengan perolehan skor skala pengambilan keputusan yang efektif. Semakin tinggi skor berarti semakin efektif pengambilan keputusan itu, sebaliknya semakin rendah skor maka semakin tidak efektif pengambilan keputusan tersebut.

D. SUBJEK PENELITIAN

Subjek penelitian ini adalah 83 penerbang TNI AU dengan kriteria penerbang sudah mendapatkan izin untuk menerbangkan pesawat tempur, angkut, dan helikopter. Pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling*. Peneliti mengambil sampel yang dengan pertimbangan khusus yang sesuai dengan kriteria penelitian (Noor, 2011).

E. METODE PENGUMPULAN DATA

Pengumpulan data menggunakan skala. Skala merupakan alat ukur psikologis yang disusun dari stimulus pertanyaan atau pernyataan untuk mengungkap atribut – atribut tertentu melalui respon terhadap pertanyaan atau pernyataan yang diberikan (Azwar, 2012). Skala pengukuran dalam penelitian ini terdiri dari dua buah skala, yaitu skala kecerdasan emosional dan skala pengambilan keputusan.

1. Skala kecerdasan emosional

Jenis skala dalam mengukur kecerdasan emosional disajikan dalam skala tipe *Likert*; masing-masing aitem terdiri dari empat kategori jawaban yaitu Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Tidak Setuju (TS), dan Sangat Tidak Setuju (STS). Peneliti menghilangkan alternatif jawaban netral untuk mengurangi *central tendency effect*. Friedenberg (1995) menyatakan bahwa terdapat kecenderungan responden untuk memilih pernyataan netral bukan sebagai karakteristik pribadi melainkan sebagai bentuk menghindar dari pernyataan yang telah disajikan.

Skala kecerdasan emosional terdiri dari 60 aitem, yaitu 30 aitem bersifat *favorable* dan 30 aitem bersifat *unfavorable*. Aitem mengacu pada lima aspek kecerdasan emosional, yaitu mengenali emosi diri, mengelola emosi, memotivasi diri, mengenali emosi orang lain (empati), dan membina hubungan baik dengan orang lain (ketrampilan sosial). Adapun *blue print* aitem – aitem sebelum uji coba adalah sebagai berikut :

Tabel 1.
Blue Print Skala Kecerdasan Emosional Sebelum Uji Coba

No	Aspek	Favorable	Unfavorable	Jumlah	%
	Kecerdasan Emosional				
	Mengenali Emosi				
1	Diri	6	6	12	20%
2	Mengelola Emosi	6	6	12	20%
3	Memotivasi Diri	6	6	12	20%
	Mengenali Emosi				
4	Orang Lain	6	6	12	20%
	Membina Hubungan dengan				
5	Orang Lain	6	6	12	20%
Total :		30	30	60	100%

Berikut ini adalah tabel pemberian skor atau sistem penilaian skala kecerdasan emosional dalam penelitian ini:

Tabel 2.
Penilaian Skala Kecerdasan Emosional

Respon Pernyataan	Favorable	Unfavorable
Sangat Setuju	4	1
Setuju	3	2
Tidak setuju	2	3
Sangat Tidak Setuju	1	4

2. Skala Pengambilan Keputusan

Jenis skala dalam mengukur pengambilan keputusan disajikan dalam skala tipe *Likert*; masing-masing aitem terdiri dari empat kategori jawaban yaitu Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Tidak Setuju (TS), dan Sangat Tidak Setuju (STS). Peneliti menghilangkan alternatif jawaban netral untuk mengurangi *central tendency effect*. Friedenberg (1995) menyatakan bahwa terdapat kecenderungan responden untuk memilih

penyataan netral bukan sebagai karakteristik pribadi melainkan sebagai bentuk menghindar dari pernyataan yang telah disajikan.

Skala pengambilan keputusan terdiri dari 60 aitem, dengan 30 aitem bersifat *favorable* dan 30 aitem bersifat *unfavorable*. Aitem mengacu pada 6 aspek pengambilan keputusan yang efektif dalam konteks penerbangan. Aspek – aspek tersebut, yaitu mendeteksi masalah, memperkirakan reaksi yang dibutuhkan, memilih sebuah jalan untuk tindakan, mengidentifikasi solusi, melakukan tindakan, dan mengevaluasi akibat dari tindakan. Adapun *blue print* aitem – aitem sebelum uji coba adalah sebagai berikut

Tabel 3.
Blue Print Skala Pengambilan Keputusan Sebelum Uji Coba

Aspek Pengambilan Keputusan yang Efektif		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	Jumlah	%
1	Mendeteksi masalah	5	5	10	16%
2	Memperkirakan reaksi yang dibutuhkan	5	5	10	16%
3	Memilih sebuah jalan untuk tindakan	5	5	10	16%
4	Mengidentifikasi solusi	5	5	10	16%
5	Melakukan tindakan	5	5	10	16%
6	Mengevaluasi akibat dari tindakan				
Total :		30	30	60	100%

Berikut ini adalah tabel pemberian skor atau sistem penilaian skala pengambilan keputusan yang efektif dalam penelitian ini:

Tabel 4
Penilaian Skala Pengambilan Keputusan

Respon Pernyataan	Favorable	Unfavorable
Hampir Selalu	4	1
Sangat Sering	3	2
Sangat Jarang	2	3
Hampir Tidak Pernah	1	4

F. VALIDITAS DAN RELIABILITAS ALAT UKUR

1. Validitas Skala

Validitas adalah sejauh mana ketepatan dan kecermatan suatu alat ukur dalam melakukan fungsi ukur (Azwar, 2011). Suatu tes atau instrumen pengukur dapat dikatakan mempunyai validitas yang tinggi apabila alat tersebut menjalankan fungsi ukur atau hasil ukur yang sesuai dengan tujuan pengukuran.

Validitas dalam penelitian ini adalah validitas isi. Validitas isi merupakan validitas yang diestimasi melalui pengujian terhadap isi tes dengan analisis rasional atau *profesional judgment* oleh ahli yaitu dosen pembimbing skripsi dan psikolog penerbangan TNI AU (Sugiyono, 2013). Analisis rasional adalah cara untuk melihat sejauh mana isi tes mencerminkan ciri atribut yang hendak diukur dan memeriksa apakah aitem – aitem yang dibuat telah sesuai dengan indikator perilaku yang ada dalam penelitian ini.

2. Seleksi Aitem

Seleksi aitem dilakukan dengan parameter daya diskriminasi aitem. Diskriminasi aitem adalah kemampuan aitem dalam membedakan antara individu atau kelompok individu yang memiliki dan yang tidak memiliki atribut yang diukur (Azwar, 2009). Seleksi aitem dilakukan dengan uji coba (*try out*) skala penelitian dan kemudian menghitung korelasi antara distribusi skor aitem dengan distribusi skor skala dengan program *SPSS for Windows* versi 16.0 yang menghasilkan koefisien korelasi aitem total (r_{ix}) (Azwar, 2009). Kriteria pemilihan aitem berdasarkan korelasi aitem total menggunakan batasan $r_{ix} \geq 0,3$. Jika jumlah aitem yang lolos masih tidak mencukupi jumlah yang diinginkan, maka batasan tersebut dapat dipertimbangkan untuk diturunkan menjadi $r_{ix} \geq 0,25$ (Azwar, 2009).

Uji coba (*try out*) dilakukan pada tanggal 19 November – 2 Desember 2014. Pada tahap uji coba, peneliti menggunakan 30 subjek untuk mengisi skala. Subjek yang terlibat merupakan penerbang TNI AU yang telah mendapatkan ijin untuk dapat menerbangkan pesawat tempur, angkut, atau helikopter. Berikut ini merupakan hasil seleksi aitem kedua variabel.

a. Skala Kecerdasan Emosional

Pada skala kecerdasan emosional didapatkan beberapa aitem yang gugur dengan $r_{ix} \leq 0,3$ sehingga diperoleh hasil sebagai berikut:

*Tabel 5
Distribusi aitem Skala Kecerdasan Emosional Setelah Seleksi Aitem*

No	Aspek	No Aitem		Jumlah Total
		Favorable	Unfavorable	
1	Mengenali emosi diri (kesadaran diri)	1, 3, 11, 27, 32, 49*	(5), 13, 19, 33*, 47, 48*	8
2	Mengelola emosi (pengaturan diri)	10, 17, 26, 40, 50*, 52	2*, 9*, 20, 39*, 41, 51	8
3	Memotivasi diri sendiri	6, 16, (18), (37), 38, 54*	4, 14, (28), 31, 42, 53	8
4	Mengenali emosi orang lain (empati)	7, 15, 23, 35, 43, 55*	21*, 25, 29*, 36, 56*, 57	8
5	Membina hubungan dengan orang lain (ketrampilan sosial)	12, 24, 30, 45*, (58), 60	8, 22, 34, 44, 46*, 59*	8
TOTAL		22	18	40

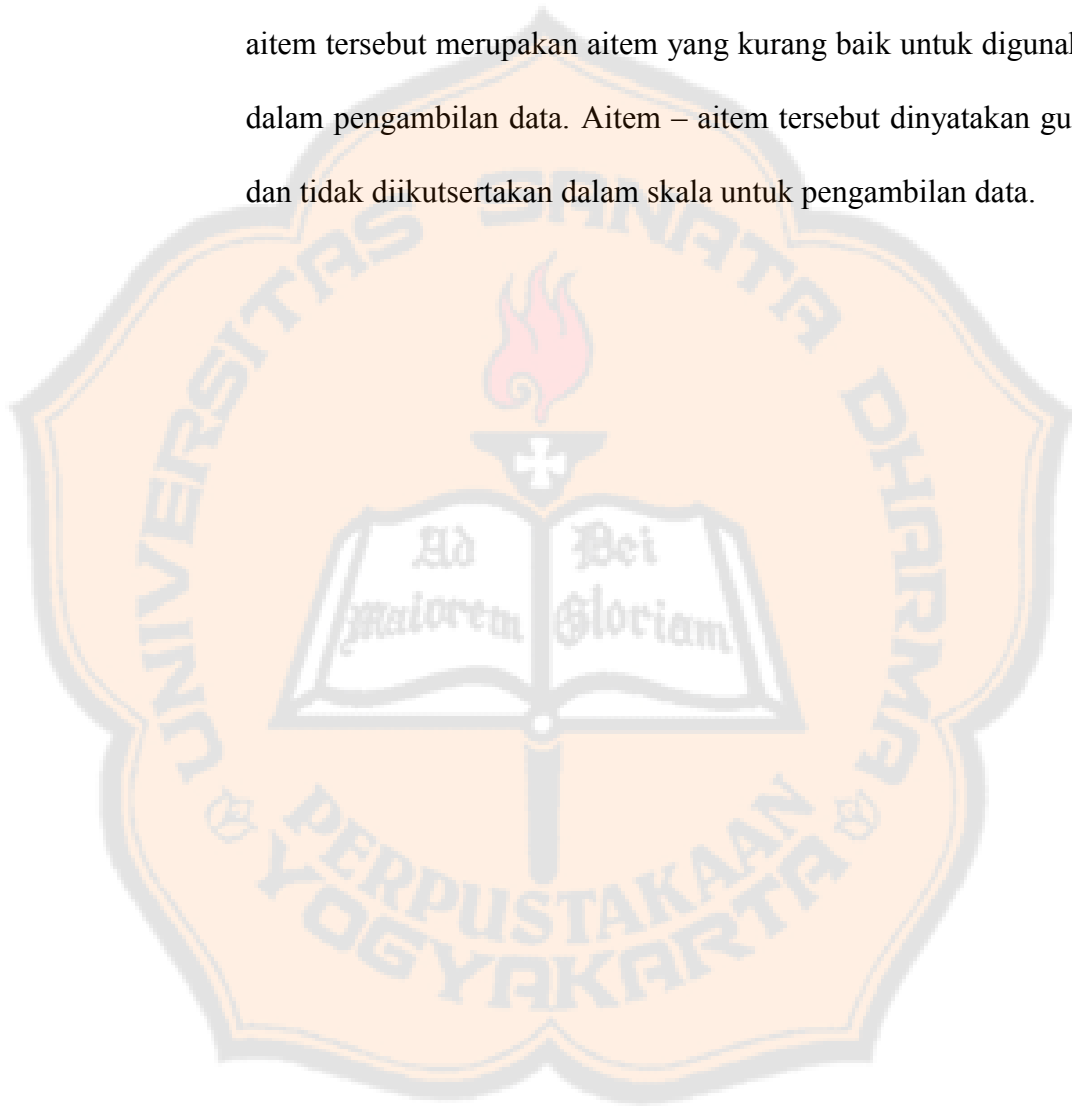
Keterangan :

* : aitem yang gugur

() : aitem yang digugurkan

Berdasarkan hasil seleksi aitem, dari 60 aitem skala kecerdasan emosional terdapat 45 aitem valid dan 15 aitem gugur. Setiap aspek diselaraskan menjadi 8 aitem, sehingga total yang digugurkan adalah 5 aitem. Aitem yang digunakan dalam skala kecerdasan emosional berjumlah 40 aitem. Pengguguran manual

dilakukan dengan cara memilih aitem yang memiliki nilai koefisien korelasi aitem total (r_{ix}) yang paling kecil diantara aitem lainnya dalam satu aspek yang sama. Dengan demikian aitem – aitem tersebut merupakan aitem yang kurang baik untuk digunakan dalam pengambilan data. Aitem – aitem tersebut dinyatakan gugur dan tidak diikutsertakan dalam skala untuk pengambilan data.



b. Skala Pengambilan Keputusan

Pada skala pengambilan keputusan didapatkan beberapa aitem yang gugur dengan $r_{ix} \leq 0,3$ sehingga didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 6
Distribusi aitem Skala Pengambilan Keputusan Setelah Seleksi Aitem

No	Aspek	No Aitem		Jumlah Total
		Favorable	Unfavorable	
1	<i>Detect (the problem)</i> (Mendeteksi [masalah])	13, 24, (25) , 32, 41	1, 40*, (12) , 31, 2*	6
2	<i>Estimate (the need to react)</i> (Mengestimasi [kebutuhan bereaksi])	44, 3*, 43, 30, 38	14*, 42, 39, 15*, 46*	6
3	<i>Choose (a course of action)</i> (Memilih [sebuah tindakan])	4, (48) , 16*, 29, 50	47*, 33, 6, (49) , 17	6
4	<i>Identify (solution)</i> (Mengidentifikasi [solusi])	5, 51, 28, 52, 8*	34, (7) , (11) , 18, 27*	6
5	<i>Do (the necessary action)</i> (Melakukan [tindakan yang perlu dilakukan])	53, 20*, 36, 55, 10	19, 45, (9) , (35) , (54)	6
6	<i>Evaluate (the effect of the action)</i> (Evaluasi [akibat dari tindakan])	56, 21, 57, 37, (59)	23, (58) , 26, (60) , (22)	6
TOTAL		23	13	36

Keterangan :

* : aitem yang gugur

() : aitem yang digugurkan

Berdasarkan hasil seleksi aitem, dari 60 aitem skala pengambilan keputusan terdapat 49 aitem valid dan 11 aitem yang gugur. Setiap aspek akan diselaraskan menjadi 6 aitem, sehingga total yang terpaksa digugurkan adalah 13 aitem. Aitem yang digunakan dalam skala pengambilan keputusan berjumlah 36 aitem. Pengguguran manual dilakukan dengan cara memilih aitem yang memiliki nilai koefisien korelasi aitem total (r_{ix}) yang paling kecil diantara aitem lainnya dalam satu aspek yang sama. Dengan demikian aitem – aitem tersebut merupakan aitem yang kurang baik untuk digunakan dalam pengambilan data. Aitem – aitem tersebut dinyatakan gugur dan tidak diikutsertakan dalam skala untuk pengambilan data.

3. Reliabilitas

Reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya. Reliabilitas menunjukkan kemantapan atau konsistensi hasil pengukuran (Noor, 2011). Hasil pengukuran dapat dipercaya apabila dalam beberapa kali pelaksanaan pengukuran terhadap subjek yang sama diperoleh hasil yang relatif sama, selama aspek yang diukur dalam diri subjek belum berubah (Azwar, 2011).

Reliabilitas pada penelitian ini menggunakan teknik analisis *Alpha Cronbach* dengan program *SPSS for Windows versi 16.0*. Reliabilitas rangkaian skor tes diungkapkan dengan angka desimal positif berkisar dari 0,00 – 1,00, r_{11} 1,00 menunjukkan reliabilitas sempurna (Aiken, 2006). Azwar (2012) menyatakan bahwa jika koefisien reliabilitas menunjukkan nilai $< 0,6$ maka reliabilitas dikatakan kurang baik. Koefisien reliabilitas dapat diterima jika bernilai 0,6 – 0,8. Sedangkan reliabilitas yang paling baik jika koefisien bernilai $> 0,8$.

a. Skala Kecerdasan Emosional

Koefisien *Cronbach's Alpha* skala kecerdasan emosional setelah seleksi aitem dilakukan melalui *SPSSfor Windows versi 16.0* maka menghasilkan $\alpha = 0,959$. Hal tersebut menunjukkan bahwa aitem pengukuran pada skala kecerdasan emosional tergolong reliabel.

b. Skala Pengambilan Keputusan

Koefisien *Cronbach's Alpha* skala pengambilan keputusan setelah seleksi aitem dilakukan melalui *SPSSfor Windows versi 16.0* maka menghasilkan $\alpha = 0,955$. Hal tersebut menunjukkan bahwa aitem pengukuran pada skala pengambilan keputusan tergolong reliabel.

G. METODE ANALISIS DATA

1. Uji Prasyarat

a. Uji normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui normalitas data (Noor, 2013). Normalitas dipenuhi jika hasil uji signifikan untuk suatu taraf signifikansi 0,05. Jika Signifikansi yang diperoleh lebih besar dari 0,05, maka sampel berasal dari populasi yang berdistribusi normal. Uji normalitas dilakukan dengan teknik *Kolmogorov_Smirnov SPSSfor Windows versi 16.0*.

b. Uji linearitas

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh satu variabel terhadap variabel lain dan mengetahui pola hubungan linear (Noor, 2013). Uji linearitas dilakukan dengan *test of linearity* pada *SPSSfor Windows versi 16.0*. Jika nilai signifikansinya $p < 0,05$ maka pola hubungan dapat dikatakan linear.

2. Uji Hipotesis

Peneliti menggunakan uji hipotesis korelasi *Pearson Product Moment* pada *SPSS for Windows versi 16.0* karena data pada penelitian ini bersifat interval (Winarsunu, 2006). Analisis ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara satu variabel dengan variabel lain, yaitu untuk melihat koefisien korelasi antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan pada penerbang TNI AU. Jika koefisien korelasi memiliki taraf signifikansi $p < 0,05$ maka terdapat korelasi

yang signifikan. Jika dalam uji prasyarat data tidak berdistribusi normal, maka peneliti akan menggunakan uji hipotesis korelasi *Spearman* (Siregar, 2013).



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Penelitian

Sebelum melakukan pengambilan data, peneliti mendapatkan izin dari instansi TNI AU dan pimpinan TNI AU di tempat subjek berdinas. Peneliti mengirimkan surat permohonan izin penelitian dari Fakultas Psikologi Universitas Sanata Dharma kepada Panglima Komandan Operasi Angkatan Udara I dan tembusan kepada Komandan Pangkalan TNI AU Atang Sendjaja Bogor. Selain itu, peneliti juga mengirimkan surat permohonan izin penelitian kepada Komandan KODIKAU dan tembusan kepada Komandan Pangkalan TNI AU Adisucipto Yogyakarta.

Proses pengambilan data penelitian ini dilakukan dalam dua tahap di lokasi yang berbeda. Pengambilan data tahap pertama dilakukan pada tanggal 20 Januari 2015 di Pangkalan TNI AU Atang Sendjaja Bogor. Peneliti tidak menyebarkan skala secara langsung kepada subjek. Peneliti menitipkan skala kepada Komandan Pangkalan TNI AU Atang Sendjaja yang selanjutnya disebarkan kepada subjek yang terdapat di Skadron 6 dan Skadron 8 Lanud Atang Sendjaja. Peneliti tidak dapat menyebarkan skala secara langsung dikarenakan padatnya jadwal subjek dan sulit untuk ditemukan secara bersama. Jumlah skala yang disebarkan pada tahap ini berjumlah 47 skala dan seluruhnya terisi lengkap.

Pengambilan data tahap kedua dilakukan pada tanggal 3 Maret 2015 di Pangkalan TNI AU Adisucipto Yogyakarta. Peneliti diarahkan oleh sekretariat Lanud Adisucipto untuk berkoordinasi dengan Skadron Pendidikan (Skadik) 104 untuk teknis penyebaran skala. Pada tahap kedua ini, peneliti juga tidak dapat menyebarkan skala secara langsung kepada subjek dikarenakan jadwal subjek yang padat. Peneliti dibantu oleh Komandan Skadik 104 dalam penyebaran skala kepada subjek. Jumlah skala yang disebarkan pada tahap kedua berjumlah 36 skala dan seluruhnya terisi lengkap.

B. Deskripsi Subjek Penelitian

Subjek pada penelitian ini adalah penerbang TNI AU berjumlah 83 orang dan semua berjenis kelamin laki – laki. Berdasarkan penyebaran skala diperoleh deskripsi umum subjek yang meliputi usia dan tahun lulusan yang tercantum pada tabel berikut :

Tabel. 7 Deskripsi Usia

Karakteristik	Jumlah	Persentase
Usia		
23 – 29 Tahun	44	53 %
30 – 36 Tahun	34	41%
37 – 43 Tahun	2	2,4%
44 – 51 Tahun	3	3,6%
Total	83	100%

Tabel. 8 Deskripsi Tahun Lulusan

Karakteristik	Jumlah	Persentase
2008 – 2014	35	42,2%
2001 – 2007	41	49,4%
1994 – 2000	4	4,8%
1988 – 1993	3	3,6%
Total	83	100%

C. Hasil Penelitian

1. Statistik Data Penelitian

Berdasarkan perhitungan statistik menggunakan *SPSS 16.0 for Windows* didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel. 9 Statistik Data Penelitian

Deskripsi Data	Kecerdasan Emosional	Pengambilan Keputusan
Mean	120,84	111,08
SD	12,833	12,771
Min	87	83
Max	150	142

Pada tabel menunjukkan mean dari variabel kecerdasan emosional sebesar 120,84 dengan standar deviasi sebesar 12,833. Nilai terendah dari kecerdasan emosional adalah sebesar 87 dan nilai tertinggi sebesar 150. Mean pengambilan keputusan adalah sebesar 111,08 dengan standar deviasi 12,771. Nilai terendah dari pengambilan keputusan adalah 83 dan nilai tertinggi sebesar 142

Setelah itu dilakukan perhitungan perbandingan mean empirik dan mean teoretik pada skala kecerdasan emosional yang dapat dilihat pada tabel 10 serta analisis menggunakan *one sample T-test* dapat dilihat pada tabel 11. Berikut merupakan hasil penghitungan data secara empirik dan teoretik serta *one sample T-test* :

Tabel. 10 Data Empirik dan Data Teoretik

Variabel	Data Empirik			Data Teoretik		
	Min	Max	Mean	Min	Max	Mean
Kecerdasan Emosional	87	150	120,84	40	160	100
Pengambilan Keputusan	83	142	111,08	36	144	90

Tabel. 11 Hasil One Sample T-test

Variabel	Sig. (2-tailed)
Kecerdasan Emosional	0,000
Pengambilan Keputusan	0,000

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa terdapat perbedaan antara data teoretik dan empirik pada kedua variabel. Pada analisis variabel kecerdasan emosional, diperoleh skor mean empirik sebesar 120,84. Sedangkan skor mean teoretik sebesar 100 sehingga skor mean empirik lebih besar dibandingkan skor mean teoretik. Hal ini didukung oleh hasil uji beda yang terdapat pada tabel 11 menunjukkan nilai signifikansi yakni $p=0,000$ ($p < 0,05$). Hasil ini dapat dilihat

bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara mean empirik dan mean teoretik. Hal tersebut menunjukkan kecerdasan emosional yang dimiliki oleh penerbang TNI AU relatif cukup tinggi. Pada analisis variabel pengambilan keputusan, diperoleh skor mean empirik sebesar 111,08. Sedangkan skor mean teoretik sebesar 90 sehingga skor mean empirik lebih besar dibandingkan skor mean teoretik. Hal ini didukung oleh hasil uji beda yang terdapat pada tabel 11 dengan nilai signifikansi yakni $p=0,000$ ($p < 0,05$). Terdapat perbedaan yang signifikan antara mean empirik dan mean teoretik. Hal tersebut menunjukkan pengambilan keputusan yang dimiliki oleh penerbang TNI AU relatif cukup tinggi sehingga memiliki pengambilan keputusan yang efektif.

Peneliti tidak melakukan uji beda pada kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan yang dimiliki subjek dalam rentang usia yang terdapat dalam deskripsi usia subjek. Uji beda tidak dilakukan karena jumlah subjek yang berada dalam usia perkembangan dewasa awal lebih banyak dibandingkan dengan subjek dalam usia perkembangan dewasa madya. Subjek yang berada dalam usia perkembangan dewasa awal sebesar 94%, sedangkan subjek yang berada dalam usia perkembangan dewasa madya sebesar 6%.

2. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui normalitas data (Noor, 2013). Normalitas dipenuhi jika hasil uji tidak signifikan untuk suatu

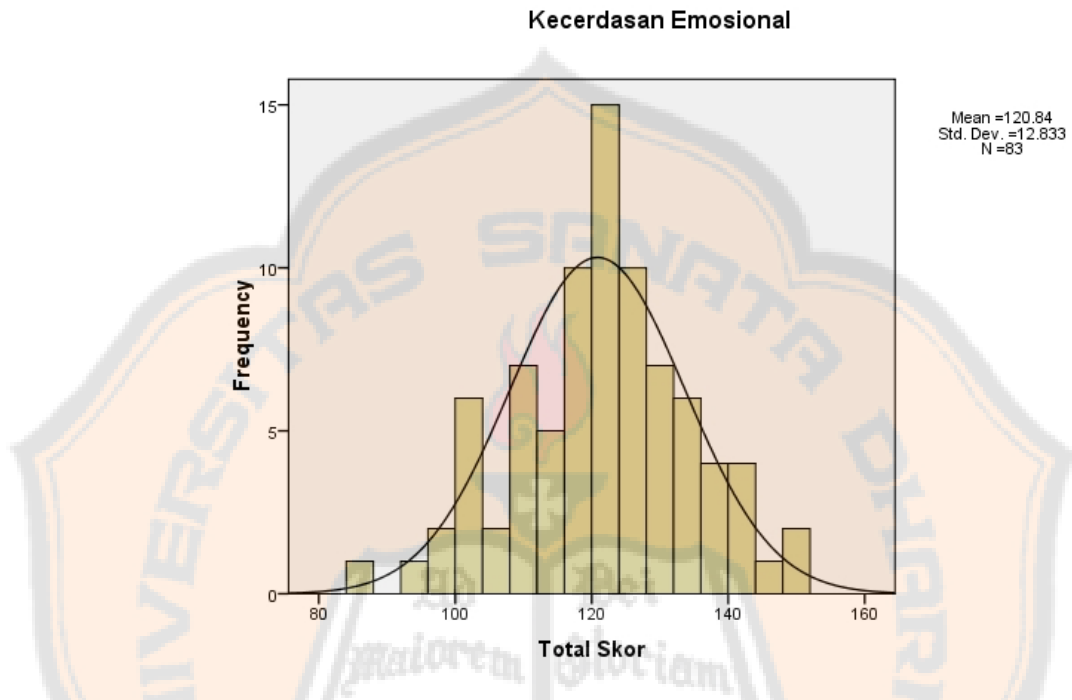
taraf signifikansi 0,05. Jika Signifikansi yang diperoleh lebih besar dari 0,05, maka sampel berasal dari populasi yang berdistribusi normal. Uji normalitas dilakukan dengan teknik *Kolmogorov_Smirnov* SPSS *for Windows* versi 16.0. Berikut hasil uji normalitas yang dilakukan oleh peneliti :

Tabel 12. Uji Normalitas

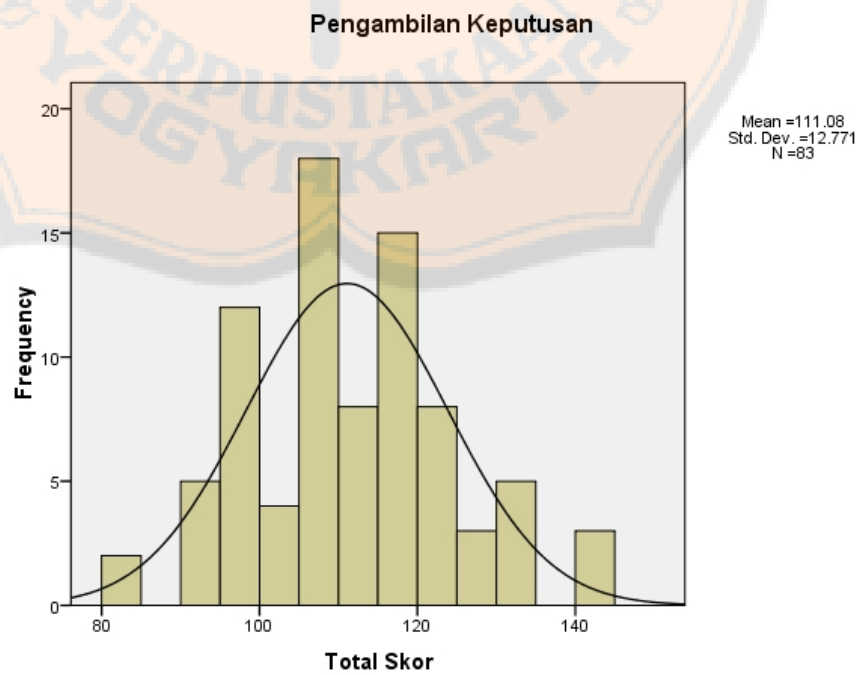
Variabel	Kolmogorov-Sminorv Z	Asymp. Sig. (2 tailed)	Keterangan
Kecerdasan Emosional	0,585	0,884	Sebaran Normal
Pengambilan Keputusan	0,636	0,814	Sebaran Normal

Hasil uji normalitas memperlihatkan variabel kecerdasan emosional memiliki nilai *Kolmogorov-Smirnov* sebesar 0,585 dengan signifikansi 0,884 ($p > 0,05$). Sedangkan variabel pengambilan keputusan diperoleh nilai *Kolmogorov-Smirnov* sebesar 0,814 ($p > 0,05$). Hasil taraf signifikansi, baik kecerdasan emosional maupun pengambilan keputusan, menunjukkan nilai lebih besar dari 0,05. Dapat disimpulkan bahwa kedua variabel ini memenuhi syarat uji normalitas. Hal ini dapat terlihat dari kurva di bawah ini :

Grafik 1. Kurva Normal Variabel Kecerdasan Emosional



Grafik 2. Kurva Normal Variabel Pengambilan Keputusan



3. Uji Linearitas

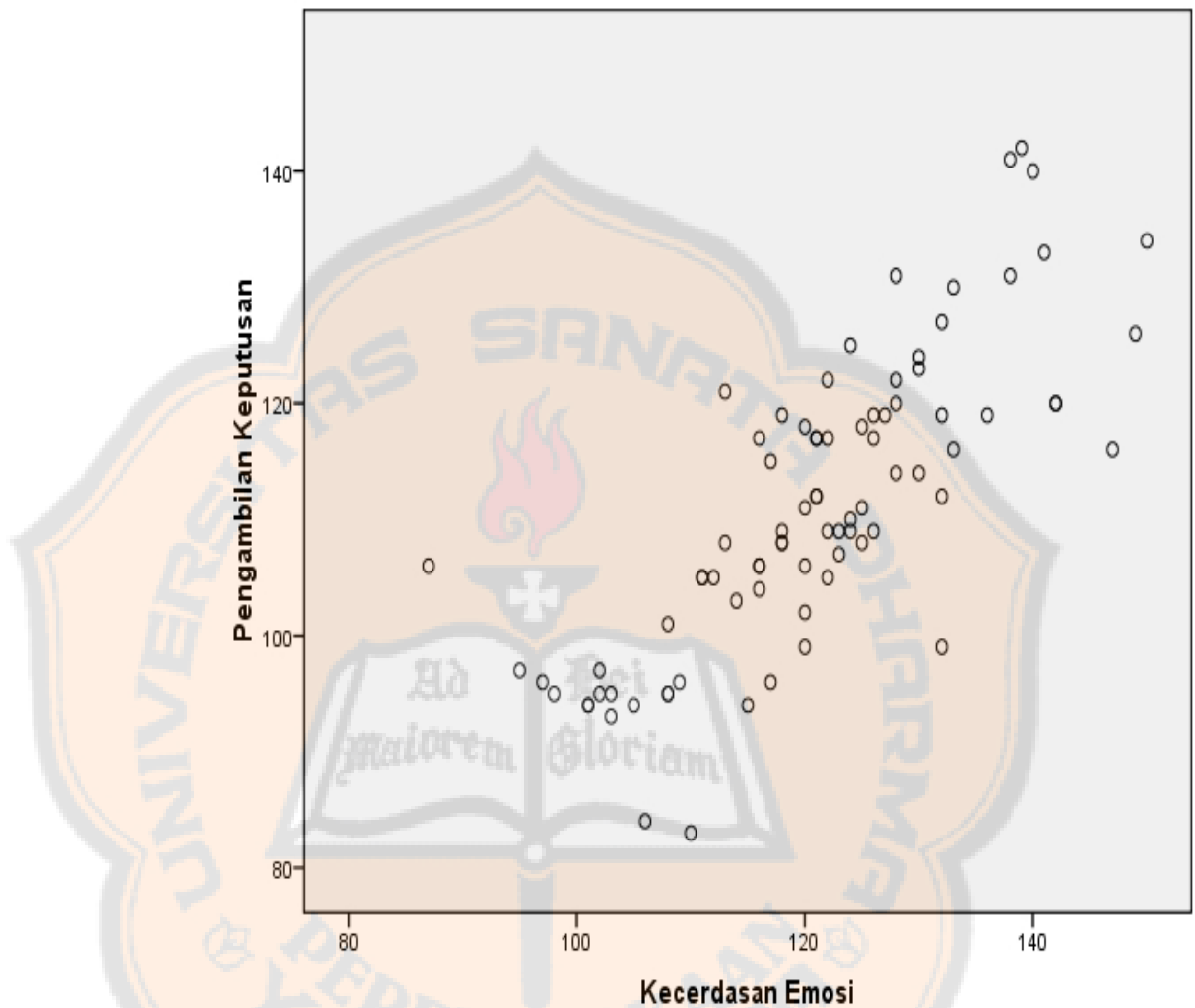
Analisis ini bertujuan untuk mengetahui mengetahui pola hubungan linear antara variabel bebas dan tergantungnya (Noor, 2013). Uji linearitas dilakukan dengan *test of linearity* pada SPSS *for Windows* versi 16.0. Jika nilai signifikansinya $p < 0,05$ maka pola hubungan dapat dikatakan linear.

Tabel 13. Uji Linearitas

Variabel	Uji Linearitas	F	Sig.
Kecerdasan Emosional *	(Combined)	6,101	0,000
Pengambilan Keputusan	Linearity	174,002	0,000
	Deviation from Linearity	1,796	0,032

Pada tabel 13 terlihat bahwa skor F sebesar 174,002 dengan $p = 0,000$ ($p < 0,05$). Hasil ini menunjukkan bahwa hubungan antara variabel kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan bersifat linear. Hubungan linear antara variabel kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan dapat dilihat pada hasil *scatter plot* di bawah ini.

Grafik 3. Scatter Plot



4. Uji Hipotesis

Peneliti menggunakan uji hipotesis korelasi *Pearson Product Moment* pada program *SPSS for Windows* versi 16.0. Koefisien korelasi (r) memiliki rentang nilai -1 sampai dengan +1 (Sarwono, 2009).

Tabel 14. Uji Hipotesis

	Kecerdasan Emosional	Pengambilan Keputusan
Kecerdasan Emosional		
Pearson Correlation	1	0,780**
Sig. (1-tailed)		0,000
N	83	83
Pengambilan Keputusan		
Pearson Correlation	0,780**	1
Sig. (1-tailed)	0,000	
N	83	83

Tabel diatas dapat menyimpulkan bahwa variabel kecerdasan emosional berkorelasi positif dan signifikan dengan pengambilan keputusan ($r = +0,78$, $p = 0,000$; $p < 0,05$). Kesimpulan ini menunjukkan semakin tinggi kecerdasan emosional maka semakin tinggi dan efektif pengambilan keputusan yang diambil.

D. Pembahasan

Hasil penelitian memperlihatkan bahwa kedua variabel memiliki korelasi positif dan signifikan, artinya terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan. Hasil tersebut dapat dilihat dari nilai koefisien korelasi sebesar 0,78 dan nilai signifikansi p sebesar 0,000 ($p < 0,05$). Semakin tinggi kecerdasan emosional maka pengambilan keputusan yang diambil semakin efektif atau

semakin efektif pengambilan keputusan yang diambil maka semakin tinggi kecerdasan emosional yang dimiliki. Sebaliknya, semakin rendah kecerdasan emosional maka semakin tidak efektif pengambilan keputusan yang diambil atau semakin tidak efektif pengambilan keputusan yang diambil maka semakin rendah kecerdasan emosional yang dimiliki.

Kecerdasan emosional yang tinggi dikarenakan penerbang TNI AU merupakan prajurit – prajurit TNI yang memiliki nilai terbaik dan dapat lolos dari hasil seleksi penerimaan yang ketat. Menurut Mayor Hamdi Londong Allo, Kepala Penerangan dan Perpustakaan Landasan Udara Adisutjipto, mayoritas pendaftar gugur pada tahap uji kesehatan. Tes-tes yang harus dilalui adalah tes akademik, kesehatan, psikologis, bakat kemampuan terbang dan lain-lain (dalam <http://www.tempo.co/>, diakses tanggal 14 Maret 2015). Selain itu, penerbang memiliki pengambilan keputusan yang tinggi. Hal tersebut menggambarkan bahwa penerbang memiliki pengambilan keputusan yang efektif, dimana semakin efektif pengambilan keputusan maka semakin kecil kesalahan yang mungkin dilakukan. Penerbang memiliki pengambilan keputusan yang tinggi dan efektif dikarenakan penerbang secara rutin melakukan latihan. Efektivitas pengambilan keputusan dapat meminimalkan kesalahan yang terjadi sesuai dengan visi TNI AU yaitu mencapai kondisi *zero accident* (*Kilas Balik Menuju Zero Accident*, 2005:28).

Data dilapangandukung oleh hasil penelitian sebelumnya mengenai Hubungan Antara Kecerdasan Emosional dengan Perilaku

Agresif, didapatkan hasil bahwa kecerdasan emosional dapat digunakan dalam pengambilan keputusan dan tindakan. Mereka yang memiliki kecerdasan emosional yang tinggi akan mengambil keputusan dan melakukan tindakan yang tepat saat situasi kritis dan mendesak (Emma, dalam Jurnal Psikologi, 2008). Damasio (dalam Goleman, 2007) mengatakan bahwa kecerdasan emosional yang tinggi akan membantu individu dalam mengatasi konflik secara tepat.

Lebih lanjut, Damasio (dalam Goleman, 2007) mengatakan bahwa emosi berperan besar terhadap suatu tindakan bahkan dalam pengambilan keputusan “rasional”. Menurut Dorothy dan Finkelhor (2004) apabila seseorang tidak dapat mengelola emosinya maka seseorang tidak dapat berpikir jernih dan tergesa-gesa dalam mengambil keputusan karena tidak dapat menentukan tujuan dengan baik, mengidentifikasi dan mengevaluasi pilihan, mengimplementasikan pilihan tersebut dalam tindakan, serta mengevaluasi konsekuensi dari keputusan yang diambil.

Hutagaol (2013) menyatakan bahwa penerbang harus dapat memisahkan fakta dari perasaan, mempertimbangkan solusi alternatif, memperhitungkan dan mengurangi resiko yang timbul, serta membuat keputusan yang tepat. *Federation Aviation Administration* (2009) menjelaskan beberapa langkah untuk mendukung pengambilan keputusan, mengidentifikasi atau mengenali sikap pribadi yang membahayakan keselamatan, mempelajari teknik modifikasi perilaku atau mampu mengelola perilaku diri, serta mempelajari bagaimana cara untuk

mengenal dan mengatasi stres. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Hasil analisis peneliti dengan korelasi *Pearson Product Moment* menunjukkan korelasi $r = 0,780$ dengan nilai signifikansi $p = 0,000$ ($p < 0,05$). Korelasi menegaskan hubungan positif dan signifikan antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan penerbang. Semakin tinggi kecerdasan emosional penerbang maka semakin tinggi dan efektif pengambilan keputusannya. Semakin rendah kecerdasan emosional penerbang, semakin rendah dan tidak efektif pengambilan keputusannya.

B. Saran

1. Bagi Penerbang sebagai Subjek

Hasil penelitian menunjukkan hubungan positif antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan penerbang. Data penelitian kecerdasan emosional menunjukkan aspek terendah pada mengenali emosi orang lain (empati) dan membina hubungan dengan orang lain. Pada pengambilan keputusan penerbang aspek terendah adalah evaluasi.

Penerbang disarankan meningkatkan kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan yang dimiliki. Peningkatan kecerdasan emosional dilakukan dengan mengikuti pelatihan pengembangan kepribadian seperti *Personal Effectiveness Program* yang dikembangkan dari delapan

habits Stephen Covey (2004) dengan lebih memperhatikan aspek mengenali emosi orang lain (empati) dan membina hubungan dengan orang lain. Peningkatan pengambilan keputusan yang efektif dilakukan dengan melakukan pelatihan terbang dengan disertai evaluasinya secara rutin. Dengan meningkatkan kedua hal tersebut pemikiran rasional dan emosional akan semakin erat berhubungan.

2. Bagi TNI AU

Hasil penelitian menunjukkan hubungan positif antara kecerdasan emosional dan pengambilan keputusan penerbang. Data penelitian kecerdasan emosional menunjukkan aspek terendah pada mengenali emosi orang lain (empati) dan membina hubungan dengan orang lain. Pada pengambilan keputusan penerbang aspek terendah adalah evaluasi.

Pihak TNI AU disarankan mempertimbangkan kecerdasan emosional dalam proses rekrutmen penerbang dan melakukan pelatihan peningkatan kecerdasan emosional melalui seminar atau training seperti *Personal Effectiveness Program* yang dikembangkan dari delapan *habits* Stephen Covey (2004) dengan lebih memperhatikan aspek mengenali emosi orang lain (empati) dan membina hubungan dengan orang lain.. Selain itu, pihak TNI AU disarankan secara rutin melakukan pelatihan terbang dengan disertai evaluasinya secara rutin.

3. Bagi Penelitian Selanjutnya

Keterbatasan penelitian adalah pendataan tidak dilakukan secara langsung oleh peneliti. Peneliti selanjutnya disarankan mengambil data secara langsung untuk memastikan skala benar-benar diisi oleh subjek.



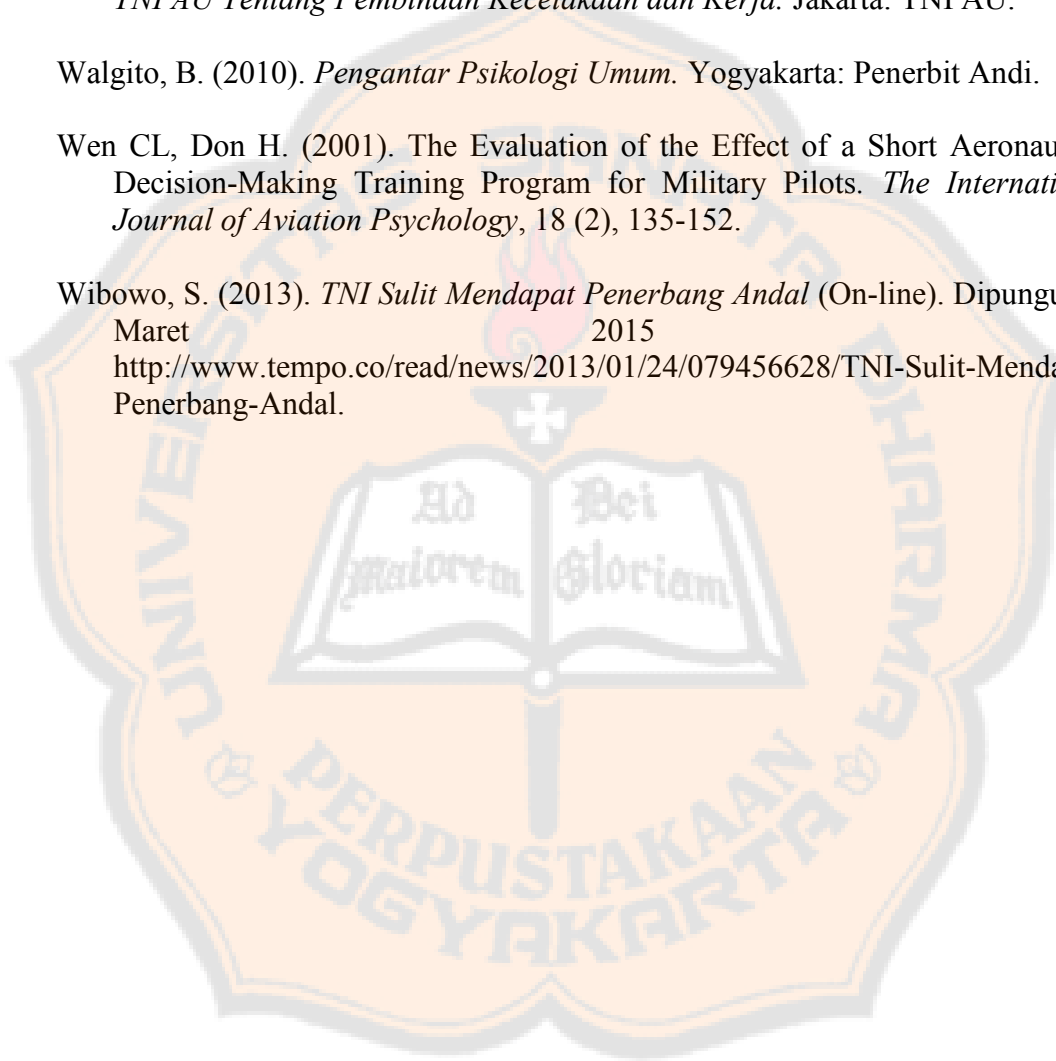
DAFTAR PUSTAKA

- Aiken, L & Groth, M, Gary. (2006). *Pengetesan dan Pemeriksaan Psikologi, edisi kedua belas*; alih bahasa. Hartati Widiastuti S.S. Jakarta: PT Indeks.
- Anjani, L. (2008). *Profil Kecerdasan Emosional Pilot PT. Garuda Indonesia Berdasarkan Lima Skala BaronEmotional Quatient (BarOn EQ-i)*. Jakarta: Universitas Katolik Unika Atma Jaya.
- Atmosudirdjo, P. (1979). *Beberapa Pandangan Umum Tentang Pengambilan Keputusan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Azwar, S. (2006). *Pengantar Psikologi Intelligensi*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2011). *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2011). *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Brenda SL, Christoper CA, Chan. (2004). Emotional Intelligence and Participation in Decision-Making: Strategies for Promoting Organizational Learning and Change. *Journal of Employment Counseling*. Strategic Change, 13, 95-105.
- Buletin TNI AU. *Kilas Balik Menuju Zero Accident*. (2005). Jakarta: TNI AU.
- Dietrich, C. (2010). *Decision Making: Factors that Influence Decision Making, Heuristics Used, and Decision Outcomes*. Student Pulse, 2(02). Dipungut 17 Maret 2014, dari <http://www.studentpulse.com/a?id=180>.
- Federal Aviation Administrator. (2009). *Aeronautical Decision-Making*. Dipungut 15 Maret 2014, dari https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/pilot_handbook/media/PHAK%20-%20Chapter%2017.pdf.
- Finkelor, DC. (2004). *Bagaimana Emosi Berperan Dalam Hidup Anda*. Yogyakarta: Zenith Publisher.
- Friedenberg, L. (1995). *Psychological Testing. Design, Analysis, and Use*. Massachusetts: United States.
- Goleman, D. (1999). *“Working with Emotional Intelligence: Kecerdasan Emosi untuk Mencapai Puncak Prestasi”*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Goleman, D. (2007). *Kecerdasan Emosional / Daniel Goleman*; alih bahasa. T. Hermaya. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

- Gross, R. (2010). *Psychology The Science and Behaviour*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Hunter, DR. (2003). Understanding How Pilots Make Weather-Related Decisions. *The International Journal of Aviation Psychology*, 13 (1), 73-87.
- Hunter, DR. (2003). Measuring General Aviation Pilot Judgment Using a Situational Judgment Technique. *The International Journal of Aviation Psychology*, 13 (4), 373-386. Lawrence Erlbaum Associates, Inc.
- Hutagaol, D. (2013). *Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Jensen, R S. (1997). The Boundaries of Aviation Psychology, Human Factors, Aeronautical Decision Making, Situation Awareness, and Crew Resource Management. *The International Journal of Aviation Psychology*, 7(4), 259 – 267.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2011). *Definisi Pilot*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Li, WC & Harris, D. (2001). The Evaluation of the Effect of a Short Aeronautical Decision-Making Training Program for Military Pilots. Taylor & Francis : *The International Journal of Aviation Psychology*, 18(2), 135 – 152.
- Merriam Webster Dictionary. *Pilot Definition*. Dipungut 15 Maret 2014, dari <http://www.merriam-webster.com/dictionary/pilot>.
- Matlin, M. (2009). *Cognition*. Massachusetts: United States.
- Miller, V. A., & Drotar, D. (2006). Decision-Making Competence and Adherence to Treatment in Adolescents with Diabetes. Oxford University Press: *Journal of Pediatric Psychology*. 32(2), 178 – 188.
- Mukarromah, E. (2008). *Hubungan Antara Kecerdasan Emosional (Emotional Intelligence) dengan Perilaku Agresif Pada Polisi Samapta di Polda Metro Jaya*. Fakultas Psikologi Universitas Esa Unggul, Jakarta.
- Noor, J. (2013). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Oktoberiandi. (2012). *Duabelas Langkah Cegah Accident (On-Line)*. Dipungut 15 Maret 2014 dari, <http://tni-au.mil.id/pustaka/dua-belas-langkah-cegah-accident>.
- Patton, P. (1998). *EQ (Kecerdasan Emosional) di Tempat Kerja*. Alih bahasa: Zaini Dahlan. Jakarta: Pustaka Delapratasa.


- Prasetyo, A. 2011, Oktober 31. *Profesi Dalam Dunia Penerbangan* (On-line). Dipungut 15 Maret 2014 dari, <http://www.ilmuterbang.com/index.php/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-mainmenu-68/41-pengetahuan-umum-penerbangan/580-profesi-dalam-dunia-penerbangan>.
- Puspen. 2010, Juni 21. *Lokakarya PASIS SESKOAU 47* (On-line). Dipungut 15 Maret 2014 dari, <http://www.tni.mil.id/view-20545-lokakarya+pasis+seskoau+47.html>.
- Ronda EC, John PY, James PG. (2010). Elements Related to Teaching Pilots Aeronautical Decision Making. *Collegiate Aviation Review*, 29 (1), 10 – 27.
- Rubin, T. (1987). *Mengatasi Ketidakmampuan dalam Mengambil Keputusan*; alih bahasa. Drs. M.S. Hadisubroto, MA. Jakarta: Gunung Mulia.
- Rudy, Y. (2012). *Optimalisasi Keselamatan Terbang dan Kerja TNI AU untuk Mencapai Zero Accident Pada Masa Mendatang*. Jakarta: Staf Ahli Markas Besar TNI AU.
- Safaria, T & Saputra, N. (2009). *Manajemen Emosi: Sebuah Panduan Cerdas Bagaimana Mengelola Emosi dalam Hidup Anda*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Salusu, J. (1996). *Pengambilan Keputusan Strategik Untuk Organisasi Publik dan Organisasi Nonprofit*. Jakarta: Grasindo.
- Sarwono, J. (2009). *Statistik Itu Mudah : Panduan Lengkap untuk Belajar Komputasi Statistik menggunakan SPSS 16*. Yogyakarta : Andi Offset.
- Siagian, SP. (1974). *Sistem Informasi untuk Pengambilan Keputusan*. Jakarta: PT. Gunung Agung.
- Siregar, S. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Kencana Prenadamedia Group.
- Sternberg, R. (2008). *Psikologi Kognitif*; alih bahasa. Yudi Santoso, S.Fil. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*. Bandung: Alfabeta
- Supriyatno, & Guritnaningsih, A. S. (2005). Pengambilan Putusan Pindah Kerja (Studi deskriptif proses pengambilan putusan karyawan yang pernah pindah kerja). *Anima. Indonesia Psychological Journal*, Vol 20, No 4, 365-379.
- Syamsi, I. (1989). *Pengambilan Keputusan (Decision Making)*. Jakarta: Bina Aksara.

- Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara. 2014, Mei 4. Dipungut 15 Maret 2014 dari, http://id.wikipedia.org/wiki/Tentara_Nasional_Indonesia_Angkatan_Udara.
- Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara. (2007). *Buku Petunjuk Pelaksanaan TNI AU Tentang Pembinaan Kecelakaan dan Kerja*. Jakarta: TNI AU.
- Walgito, B. (2010). *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Wen CL, Don H. (2001). The Evaluation of the Effect of a Short Aeronautical Decision-Making Training Program for Military Pilots. *The International Journal of Aviation Psychology*, 18 (2), 135-152.
- Wibowo, S. (2013). *TNI Sulit Mendapat Penerbang Andal* (On-line). Dipungut 14 Maret 2015 dari, <http://www.tempo.co/read/news/2013/01/24/079456628/TNI-Sulit-Mendapat-Penerbang-Andal>.





LAMPIRAN



LAMPIRAN 1
SKALA KECERDASAN
EMOSIONAL DAN PENGAMBILAN
KEPUTUSAN PADA PENERBANG
TNI AU
(SEBELUM TRY OUT)

SKALA PENELITIAN

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi
Program studi Psikologi



Disusun oleh:

Helena Dyah Sukma Perwitasari
109114051

FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS SANATA DHARMA
YOGYAKARTA

2014

Yogyakarta, November 2014

Yth. Penerbang TNI AU yang turut berpartisipasi dalam penelitian ini.

Dengan Hormat,

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Helena Dyah Sukma Perwitasari

Fakultas : Psikologi

Universitas : Sanata Dharma, Yogyakarta

Bermaksud memohon bantuan dan kesediaan Saudara untuk memberikan tanggapan terhadap pernyataan-pernyataan yang telah saya susun dalam skala ini, sebagai salah satu tahapan dalam penyelesaian tugas akhir saya. Dalam skala ini tidak ada penilaian jawaban benar atau salah. Oleh karena itu, Saudara dimohon menanggapi setiap pernyataan sesuai kondisi Saudara yang sesungguhnya. Tanggapan beserta data yang tercantum dalam skala ini akan terjaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian ini saja.

Saya mengucapkan terimakasih atas kesediaan Saudara untuk berpartisipasi dalam penelitian ini.

Hormat Saya,

Helena Dyah Sukma P

PERNYATAAN KESEDIAAN

Dengan ini, saya menyatakan bahwa saya bersedia mengisi skala ini dengan suka rela dan tidak dibawah paksaan atau tekanan dari pihak tertentu, demi membantu terlaksananya penelitian ilmiah ini. Semua jawaban yang saya berikan adalah murni dari apa yang saya alami dan bukan berdasarkan pada pandangan masyarakat pada umumnya. Saya mengizinkan penggunaan jawaban yang saya berikan tersebut sebagai data untuk memperlancar penelitian ilmiah ini.

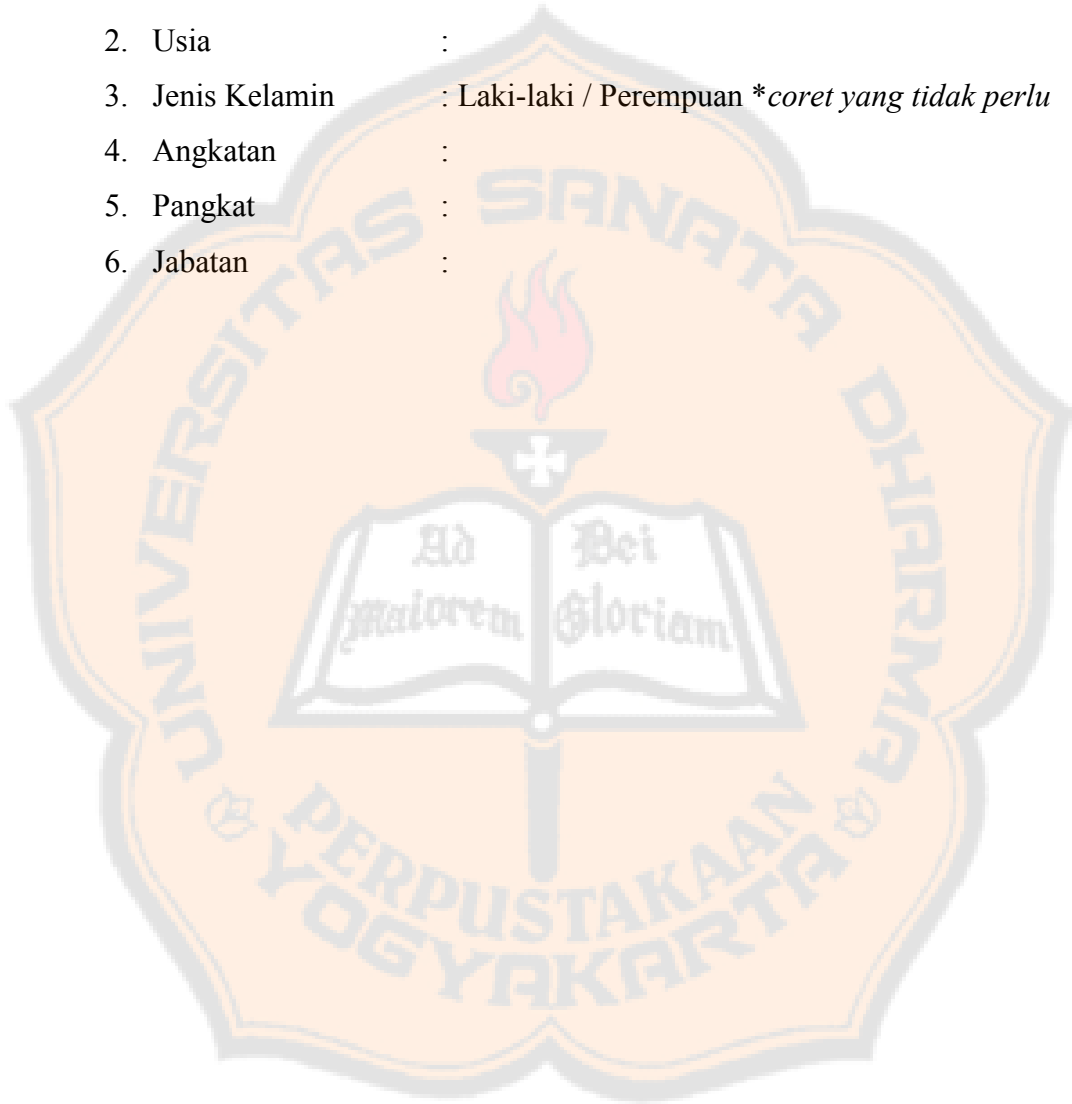
..... 2014

Menyetujui

.....
(Tanda Tangan dan Inisial>Nama Terang)

IDENTITAS DIRI

1. Nama / Inisial :
2. Usia :
3. Jenis Kelamin : Laki-laki / Perempuan **coret yang tidak perlu*
4. Angkatan :
5. Pangkat :
6. Jabatan :



SKALA A

PETUNJUK PENGISIAN

1. Baca dan pahami pernyataan – pernyataan dengan seksama.
2. Nyatakanlah sikap atau tanggapan Saudara terhadap setiap pernyataan dengan memberi tanda **Checklist** (√) pada kolom yang sesuai. Kemungkinan jawaban yang tersedia adalah:
SS : bila Saudara **Sangat Sesuai** dengan pernyataan tersebut
S : bila Saudara **Sesuai** dengan pernyataan tersebut
TS : bila Saudara **Tidak Sesuai** dengan pernyataan tersebut
STS : bila Saudara **Sangat Tidak Sesuai** dengan pernyataan tersebut
3. Tidak ada jawaban yang dianggap salah, semua jawaban adalah benar.
4. Hasil dari skala ini tidak akan mempengaruhi nilai atau apapun yang terkait dengan pekerjaan saudara.
5. Jika sudah selesai, harap teliti kembali dan pastikan tidak ada pernyataan yang terlewat untuk dijawab.

Contoh cara pengisian :

Pernyataan	SS	S	TS	STS
Saya yakin dengan apa yang saya rasakan.	√			

Jika Saudara ingin mengganti jawaban, dapat mengganti seperti contoh dibawah ini :

Contoh cara penggantian jawaban :

Pernyataan	SS	S	TS	STS
Saya yakin dengan apa yang saya rasakan.	≠		√	

No.	PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
1.	Saya merasa yakin dapat menyelesaikan semua tugas dengan sempurna.				
2.	Ketika saya sedang sedih, saya akan menutupi kesedihan saya dari orang lain.				
3.	Saya yakin dengan apa yang saya rasakan.				
4.	Saya harus menunggu perintah dari orang lain untuk mengerjakan sesuatu.				
5.	Sulit bagi saya untuk mendefinisikan perasaan saya dalam situasi tertentu.				
6.	Saya mampu mengendalikan dorongan hati.				
7.	Saya mampu memahami pandangan orang lain yang berbeda dari saya.				
8.	Saya merasa gagal dalam membangkitkan minat orang lain untuk mendengarkan saya.				
9.	Saya lebih senang mengikuti budaya yang sudah ada terdahulu.				
10.	Saya dapat menyelesaikan pekerjaan walaupun terdapat banyak gangguan.				
11.	Ketika saya sedang marah saya menyadari kemarahan saya.				
12.	Saya dapat mempersuasi dengan baik tanpa menjatuhkan pandangan orang lain.				
13.	Saya mengalami kebingungan dengan apa yang sedang terjadi dalam diri saya, ketika saya merasakan kekecewaan.				
14.	Saya merasa tidak bisa menyelesaikan tugas sebaik rekan kerja saya.				

No.	PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
15.	Saya tidak keberatan untuk membantu orang yang baru saya kenal.				
16.	Bila saya merencanakan sesuatu, saya yakin untuk dapat melaksanakan rencana saya.				
17.	Ketika saya sedang marah, saya akan mengalihkan amarah saya dengan menjalankan hobi – hobi saya.				
18.	Saya tidak menganggap kegagalan adalah suatu hal yang menghalangi saya dalam mencapai tujuan.				
19.	Sulit bagi saya untuk menyadari sumber kesedihan saya ketika saya sedang bersedih.				
20.	Saya merasa buruk ketika orang lain menegur kinerja saya yang tidak memuaskan.				
21.	Menurut saya pandangan saya adalah yang paling benar.				
22.	Saya merasa kesulitan dalam menyampaikan maksud saya kepada rekan kerja saya.				
23.	Saya bekerjasama dengan berbagai tipe orang.				
24.	Saya lebih menyukai sistem diskusi terbuka untuk menyelesaikan permasalahan.				
25.	Saya mengabaikan rekan kerja saya yang mengalami kesulitan.				
26.	Saya merasa senang saat saya mendapatkan teman baru.				
27.	Saya dapat memperkirakan apakah saya mampu menyelesaikan suatu tugas atau tidak.				
28.	Saya merasa terpuruk jika saya gagal dalam mencapai tujuan saya.				
29.	Saya merasa lebih nyaman berbicara dengan orang yang berasal satu daerah dengan saya.				

No.	PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
30.	Rekan kerja saya dapat memahami apa yang saya bicarakan.				
31.	Saya merasa bingung dalam mewujudkan keinginan – keinginan dalam diri saya.				
32.	Saya dapat menggambarkan kebahagiaan yang saya rasakan kepada orang lain.				
33.	Saya merasa rekan kerja saya memiliki kemampuan yang lebih baik dari saya.				
34.	Saya lebih memilih mengalah jika terjadi perdebatan dalam diskusi.				
35.	Saya mau memberi masukan kepada rekan kerja saya agar kinerjanya menjadi lebih baik..				
36.	Saya tak acuh akan perasaan orang lain.				
37.	Jika orang lain memperoleh apa yang diinginkannya, itu terjadi karena kerja keras mereka.				
38.	Saya akan berusaha keras untuk mewujudkan cita – cita saya.				
39.	Saya akan merasa sangat kesal, jika seseorang membatalkan janji apapun alasannya.				
40.	Saya berani mengambil risiko dalam mewujudkan gagasan – gagasan baru.				
41.	Pikiran saya menjadi kacau ketika saya sadar bahwa deadline tugas saya sudah dekat.				
42.	Bagi saya kesuksesan orang lain hanya karena keberuntungan saja.				
43.	Saya dapat mempercayai rekan kerja saya.				
44.	Saat menggunakan nada bicara tinggi ketika berdebat dalam diskusi.				

No.	PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
45.	Saya akan menghentikan sejenak bicara saya dalam diskusi ketika saya melihat rekan diskusi saya mengantuk.				
46.	Kinerja saya lebih baik ketika saya bekerja sendiri.				
47.	Jika dihadapkan pada pilihan – pilihan, saya merasa bingung akan pilihan mana yang harus saya pilih.				
48.	Saya tidak segan untuk melakukan sesuatu hal diluar kemampuan saya.				
49.	Ketika <i>mood</i> saya berubah, saya dapat mengetahui apa penyebab perubahan <i>mood</i> saya.				
50.	Saya akan tetap tenang ketika ada orang lain yang memicu amarah saya.				
51.	Saya merasa cemas jika berada di lingkungan yang baru.				
52.	Ketika saya gagal, dengan segera saya akan memperbaiki kegagalan saya.				
53.	Saya merasa kurang semangat dalam meraih tujuan saya.				
54.	Saya akan mengajukan diri saya untuk memimpin diskusi.				
55.	Saya dapat memahami apa yang sedang dirasakan orang lain.				
56.	Perkembangan kinerja rekan kerja saya bukan menjadi pertimbangan saya.				
57.	Kecurigaan saya besar terhadap orang yang baru saya kenal.				
58.	Saya mampu mengendalikan emosi saya ketika saya berdiskusi dengan rekan kerja saya.				

No.	PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
59.	Perubahan suasana sekitar saya tidak akan mengubah sikap saya sebelumnya.				
60.	Saya dapat bekerja sama dalam kelompok dengan rekan kerja saya.				



SKALA B

PETUNJUK PENGISIAN

Nyatakanlah sikap atau tanggapan Saudara terhadap setiap pernyataan dengan memberi tanda **Checklist** (√) pada kolom yang sesuai. Kemungkinan jawaban yang tersedia adalah:

HSL : bila Saudara **Hampir Selalu** melakukan pernyataan tersebut

SS : bila Saudara **Sangat Sering** melakukan pernyataan tersebut

SJ : bila Saudara **Sangat Jarang** melakukan pernyataan tersebut

HTP : bila Saudara **Hampir Tidak Pernah** melakukan pernyataan tersebut

Tidak ada jawaban yang dianggap salah, semua jawaban adalah benar.

Hasil dari skala ini tidak akan mempengaruhi nilai atau apapun yang terkait dengan pekerjaan saudara.

Jika sudah selesai, harap teliti kembali dan pastikan tidak ada pernyataan yang terlewat untuk dijawab.

~ Selamat Mengerjakan ~

No.	PERNYATAAN	HSL	SS	SJ	HTP
1.	Selama penerbangan, saya memerlukan waktu cukup lama dalam menyadari perubahan cuaca.				
2.	Saya menganalisa masalah yang terjadi berdasarkan intuisi saya.				
3.	Saya berusaha mengendalikan emosi saya ketika saya menemukan masalah dalam penerbangan.				
4.	Saya dapat menentukan hasil yang saya inginkan dari pemecahan masalah yang terjadi dalam penerbangan.				
5.	Ketika terjadi kerusakan fungsi mesin, saya dapat mengidentifikasi kerusakan apa yang terjadi.				
6.	Saya sering mendapatkan hasil yang tidak sesuai dari pemecahan masalah yang saya lakukan.				
7.	Saya membutuhkan waktu lebih lama dalam membuat rencana untuk memecahkan masalah.				
8.	Saya tidak terlalu terpaku pada prosedur baku dalam menentukan keputusan untuk menangani masalah saat penerbangan.				
9.	Saya kesulitan dalam mempertimbangkan berbagai pilihan yang ada untuk memecahkan masalah.				
10.	Saya melaksanakan keputusan yang telah saya buat dengan penuh keyakinan.				
11.	Saya merasa kesulitan dalam mengidentifikasi masalah yang mungkin muncul.				
12.	Ketika saya berada dalam cuaca buruk, saya membutuhkan waktu cukup lama dalam mendeteksi masalah yang muncul.				

No.	PERNYATAAN	HSL	SS	SJ	HTP
13.	Saya menggunakan informasi yang ada untuk menganalisa permasalahan apa yang mungkin terjadi dalam penerbangan.				
14.	Tanpa berfikir panjang, saya akan langsung mengambil tindakan ketika saya menemukan masalah.				
15.	Saya sering hanya menggunakan intuisi saya dalam memperkirakan apa yang terjadi.				
16.	Hal yang mudah bagi saya untuk menentukan hasil yang saya inginkan.				
17.	Saya kesulitan dalam menentukan tindakan untuk mencapai tujuan.				
18.	Saya hanya akan mempunyai satu solusi untuk pemecahan masalah.				
19.	Saya mengalami kesulitan dalam menyesuaikan pilihan – pilihan yang ada dengan situasi yang terjadi.				
20.	Saya membuang alternatif pilihan pemecahan masalah yang tidak sesuai dengan situasi yang ada.				
21.	Setiap pengambilan keputusan yang saya buat, akan saya jadikan referensi untuk pengambilan keputusan selanjutnya.				
22.	Saya mengalami kesulitan untuk menyesuaikan evaluasi keputusan yang saya buat dengan tujuan awal dari pemecahan masalah.				
23.	Saya merasa kesulitan dalam merangkum hasil keputusan yang saya buat.				


No.	PERNYATAAN	HSL	SS	SJ	HTP
24.	Saya dapat menyadari dengan cepat perubahan yang terjadi dalam fungsi pesawat.				
25.	Ketika terjadi masalah dalam penerbangan, saya mengumpulkan informasi sebanyak-banyaknya dari berbagai sumber.				
26.	Saya kesulitan mengevaluasi konsekuensi dari keputusan yang saya buat.				
27.	Saya akan menggunakan solusi yang saya lakukan terdahulu untuk menyelesaikan masalah yang terjadi saat ini.				
28.	Saya akan mengidentifikasi terlebih dahulu masalah yang ada sebelum merencanakan pemecahan masalahnya.				
29.	Ketika saya memiliki banyak alternatif tindakan, saya dapat memilih satu pemecahan yang paling sesuai.				
30.	Saya menggunakan pengalaman dan pengetahuan saya dalam memperkirakan masalah yang terjadi.				
31.	Ketika terjadi masalah dalam penerbangan, saya tidak memperhatikan informasi yang diberikan oleh <i>Air Traffic Controller</i>				
32.	Saya dapat dengan cepat merasakan perubahan yang tidak biasa terjadi selama penerbangan.				
33.	Saya merasa bingung dalam menentukan hasil dari pemecahan masalah yang ada.				
34.	Dalam menghadapi cuaca buruk, saya mengalami kesulitan dalam mengidentifikasikan masalah yang mungkin terjadi.				

No.	PERNYATAAN	HSL	SS	SJ	HTP
35.	Saya tidak melaksanakan keputusan yang telah saya buat sendiri.				
36.	Keputusan – keputusan yang saya ambil sudah melalui pertimbangan.				
37.	Saya akan secara otomatis melakukan evaluasi akan proses pengambilan keputusan yang telah saya buat.				
38.	Saya merasa resiko setiap permasalahan dalam penerbangan adalah berbeda.				
39.	Saya merasa masalah yang terjadi selama penerbangan adalah sama.				
40.	Saya membutuhkan waktu untuk menyadari perubahan yang terjadi dalam fungsi pesawat.				
41.	Saya dapat dengan cepat mendeteksi masalah ketika terjadi perubahan dalam penerbangan.				
42.	Terkadang saya menjadi panik ketika saya menyadari terdapat masalah pada pesawat.				
43.	Saya merasa pemecahan masalah dari setiap masalah yang terjadi dalam penerbangan berbeda.				
44.	Ketika terdapat masalah dalam penerbangan, saya akan menganalisa terlebih dahulu baru bertindak.				
45.	Saya mengalami kesulitan dalam melihat kemungkinan pilihan pemecahan masalah yang tepat.				
46.	Saya memperkirakan resiko dari masalah yang ada berdasarkan apa yang telah diajarkan saja.				
47.	Bagi saya hasil dalam pemecahan masalah dalam penerbangan sebagian besar ditentukan oleh lingkungan bukan diri saya.				

48.	Saya dapat menentukan prosentase keberhasilan atas pemecahan masalah yang terjadi.				
49.	Ketika terjadi permasalahan dalam penerbangan, saya tidak dapat langsung memilih tindakan yang saya inginkan.				
50.	Saya yakin dalam memilih tindakan yang akan saya ambil.				
51.	Ketika penerbangan berada dalam cuaca buruk, saya dapat menyusun rencana dengan cepat untuk dapat bertahan dalam cuaca buruk.				
52.	Dalam menentukan keputusan yang akan saya ambil, saya akan menyesuaikan dengan situasi yang terjadi.				
53.	Saya dapat menentukan pilihan alternatif keputusan mana yang cocok untuk masalah yang terjadi.				
54.	Saya merasa kesulitan dalam memilih satu pilihan yang tepat dari beberapa alternatif yang tersedia.				
55.	Saya dapat dengan yakin memilih pilihan yang terbaik dalam membuat keputusan.				
56.	Saya selalu mencatat hasil keputusan yang saya buat dalam setiap pemecahan masalah.				
57.	Saya dapat menilai konsekuensi dari keputusan yang saya buat.				
58.	Saya sering melupakan proses pengambilan keputusan yang saya buat.				
59.	Saya dapat menilai kesesuaian hasil pengambilan keputusan dengan tujuan awal.				

No.	PERNYATAAN	HSL	SS	SJ	HTP
60.	Saya merasa kesulitan dalam menentukan indikator keberhasilan dalam keputusan yang saya buat.				





LAMPIRAN 2

SKALA KECERDASAN

EMOSIONAL DAN PENGAMBILAN

KEPUTUSAN PADA PENERBANG

TNI AU

(SETELAH TRY OUT)

SKALA PENELITIAN

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi
Program studi Psikologi



Disusun oleh:

Helena Dyah Sukma Perwitasari

109114051

FAKULTAS PSIKOLOGI

UNIVERSITAS SANATA DHARMA

YOGYAKARTA

2015

Yogyakarta, Januari 2015

Yth. Penerbang TNI AU yang turut berpartisipasi dalam penelitian ini.

Dengan Hormat,

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Helena Dyah Sukma Perwitasari

Fakultas : Psikologi

Universitas : Sanata Dharma, Yogyakarta

Bermaksud memohon bantuan dan kesediaan Saudara untuk memberikan tanggapan terhadap pernyataan-pernyataan yang telah saya susun dalam skala ini, sebagai salah satu tahapan dalam penyelesaian tugas akhir saya. Dalam skala ini tidak ada penilaian jawaban benar atau salah. Oleh karena itu, Saudara dimohon menanggapi setiap pernyataan sesuai kondisi Saudara yang sesungguhnya. Tanggapan beserta data yang tercantum dalam skala ini akan terjaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian ini saja.

Saya mengucapkan terimakasih atas kesediaan Saudara untuk berpartisipasi dalam penelitian ini.

Hormat Saya,

Helena Dyah Sukma P

PERNYATAAN KESEDIAAN

Dengan ini, saya menyatakan bahwa saya bersedia mengisi skala ini dengan suka rela dan tidak dibawah paksaan atau tekanan dari pihak tertentu, demi membantu terlaksananya penelitian ilmiah ini. Semua jawaban yang saya berikan adalah murni dari apa yang saya alami dan bukan berdasarkan pada pandangan masyarakat pada umumnya. Saya mengizinkan penggunaan jawaban yang saya berikan tersebut sebagai data untuk memperlancar penelitian ilmiah ini.

..... 2015

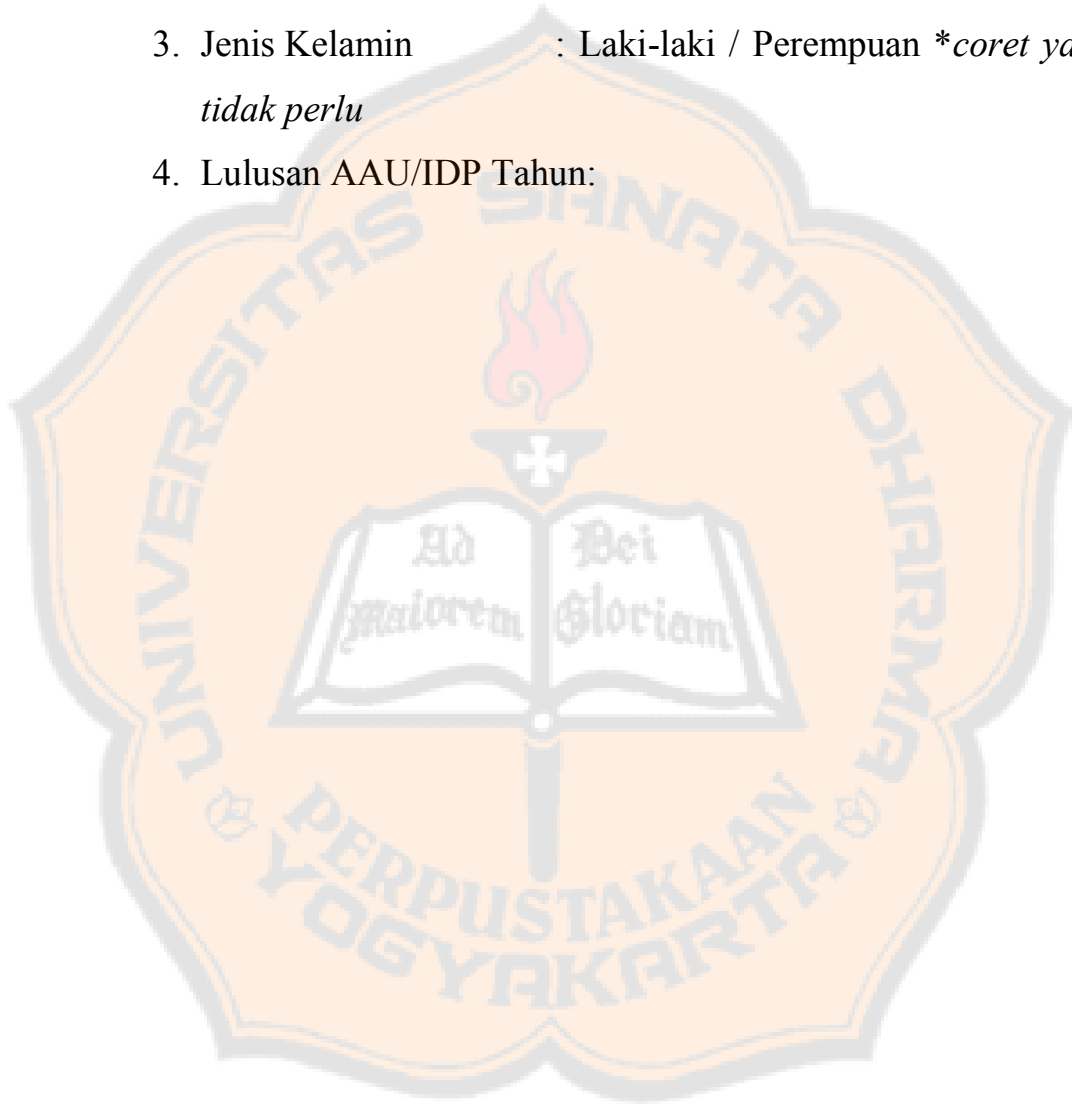
Menyetujui

.....

(Tanda Tangan dan Inisial)

IDENTITAS DIRI

1. Inisial :
2. Usia :
3. Jenis Kelamin : Laki-laki / Perempuan **coret yang tidak perlu*
4. Lulusan AAU/IDP Tahun:



SKALA A

PETUNJUK PENGISIAN

Baca dan pahami pernyataan – pernyataan dengan seksama.

Nyatakanlah sikap atau tanggapan Saudara terhadap setiap pernyataan dengan memberi tanda **Checklist** (√) pada kolom yang sesuai. Kemungkinan jawaban yang tersedia adalah:

- SS** : bila Saudara **Sangat Sesuai** dengan pernyataan tersebut
- S** : bila Saudara **Sesuai** dengan pernyataan tersebut
- TS** : bila Saudara **Tidak Sesuai** dengan pernyataan tersebut
- STS** : bila Saudara **Sangat Tidak Sesuai** dengan pernyataan tersebut

Tidak ada jawaban yang dianggap salah, semua jawaban adalah benar.

Hasil dari skala ini tidak akan mempengaruhi nilai atau apapun yang terkait dengan pekerjaan saudara.

Jika sudah selesai, harap teliti kembali dan pastikan tidak ada pernyataan yang terlewat untuk dijawab.

Contoh cara pengisian :

Pernyataan	SS	S	TS	STS
Saya yakin dengan apa yang saya rasakan.	√			

Jika Saudara ingin mengganti jawaban, dapat mengganti seperti contoh dibawah ini :

Contoh cara penggantian jawaban :

Pernyataan	SS	S	TS	STS
Saya yakin dengan apa yang saya rasakan.	≠		√	

~ Selamat Mengerjakan ~

No.	PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
1.	Saya dapat menggambarkan kebahagiaan yang saya rasakan kepada orang lain.				
2.	Saya mengalami kebingungan dengan apa yang sedang terjadi dalam diri saya, ketika saya merasakan kekecewaan.				
3.	Ketika saya sedang marah, saya akan mengalihkan amarah saya dengan menjalankan hobi – hobi saya.				
4.	Pikiran saya menjadi kacau ketika saya sadar bahwa deadline tugas saya sudah dekat.				
5.	Saya berani mengambil risiko dalam mewujudkan gagasan – gagasan baru.				
6.	Saya merasa kurang semangat dalam meraih tujuan saya.				
7.	Bila saya merencanakan sesuatu, saya yakin untuk dapat melaksanakan rencana saya.				
8.	Saya tak acuh akan perasaan orang lain.				
9.	Saya tidak keberatan untuk membantu orang yang baru saya kenal.				
10.	Saat menggunakan nada bicara tinggi ketika berdebat dalam diskusi.				
11.	Saya dapat mempersuasi dengan baik tanpa menjatuhkan pandangan orang lain.				
12.	Saya dapat bekerja sama dalam kelompok dengan rekan kerja saya.				
13.	Sulit bagi saya untuk menyadari sumber kesedihan saya ketika saya sedang bersedih.				
14.	Saya dapat memperkirakan apakah saya mampu menyelesaikan suatu tugas atau tidak.				

No.	PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
15.	Saya dapat menyelesaikan pekerjaan walaupun terdapat banyak gangguan.				
16.	Saya merasa cemas jika berada di lingkungan yang baru.				
17.	Saya akan berusaha keras untuk mewujudkan cita – cita saya.				
18.	Bagi saya kesuksesan orang lain hanya karena keberuntungan saja.				
19.	Saya mau memberi masukan kepada rekan kerja saya agar kinerjanya menjadi lebih baik.				
20.	Kecurigaan saya besar terhadap orang yang baru saya kenal.				
21.	Rekan kerja saya dapat memahami apa yang saya bicarakan.				
22.	Saya lebih memilih mengalah jika terjadi perdebatan dalam diskusi.				
23.	Ketika saya sedang marah saya menyadari kemarahan saya.				
24.	Jika dihadapkan pada pilihan – pilihan, saya merasa bingung akan pilihan mana yang harus saya pilih.				
25.	Saya merasa yakin dapat menyelesaikan semua tugas dengan sempurna.				
26.	Ketika saya gagal, dengan segera saya akan memperbaiki kegagalan saya				
27.	Saya merasa bingung dalam mewujudkan keinginan – keinginan dalam diri saya.				
28.	Saya merasa tidak bisa menyelesaikan tugas sebaik rekan kerja saya.				

No.	PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
29.	Saya mampu memahami pandangan orang lain yang berbeda dari saya.				
30.	Saya mengabaikan rekan kerja saya yang mengalami kesulitan.				
31.	Saya bekerjasama dengan berbagai tipe orang.				
32.	Saya merasa gagal dalam membangkitkan minat orang lain untuk mendengarkan saya.				
33.	Saya lebih menyukai sistem diskusi terbuka untuk menyelesaikan permasalahan.				
34.	Saya yakin dengan apa yang saya rasakan.				
35.	Saya merasa buruk ketika orang lain menegur kinerja saya yang tidak memuaskan.				
36.	Saya merasa senang saat saya mendapatkan teman baru.				
37.	Saya mampu mengendalikan dorongan hati.				
38.	Saya harus menunggu perintah dari orang lain untuk mengerjakan sesuatu.				
39.	Saya merasa kesulitan dalam menyampaikan maksud saya kepada rekan kerja saya.				
40.	Saya dapat mempercayai rekan kerja saya.				

SKALA B

PETUNJUK PENGISIAN

Nyatakanlah sikap atau tanggapan Saudara terhadap setiap pernyataan dengan memberi tanda **Checklist** (√) pada kolom yang sesuai. Kemungkinan jawaban yang tersedia adalah:

HSL : bila Saudara **Hampir Selalu** melakukan pernyataan tersebut

SS : bila Saudara **Sangat Sering** melakukan pernyataan tersebut

SJ : bila Saudara **Sangat Jarang** melakukan pernyataan tersebut

HTP : bila Saudara **Hampir Tidak Pernah** melakukan pernyataan tersebut

Tidak ada jawaban yang dianggap salah, semua jawaban adalah benar.

Hasil dari skala ini tidak akan mempengaruhi nilai atau apapun yang terkait dengan pekerjaan saudara.

Jika sudah selesai, harap teliti kembali dan pastikan tidak ada pernyataan yang terlewat untuk dijawab.

~ Selamat Mengerjakan ~

No.	PERNYATAAN	HSL	SS	SJ	HTP
1.	Saya menggunakan informasi yang ada untuk menganalisa permasalahan apa yang mungkin terjadi dalam penerbangan.				
2.	Selama penerbangan, saya memerlukan waktu cukup lama dalam menyadari perubahan cuaca.				
3.	Saya merasa masalah yang terjadi selama penerbangan adalah sama.				
4.	Saya dapat menentukan hasil yang saya inginkan dari pemecahan masalah yang terjadi dalam penerbangan.				
5.	Ketika saya memiliki banyak alternatif tindakan, saya dapat memilih satu pemecahan yang paling sesuai.				
6.	Dalam menghadapi cuaca buruk, saya mengalami kesulitan dalam mengidentifikasi masalah yang mungkin terjadi.				
7.	Dalam menentukan keputusan yang akan saya ambil, saya akan menyesuaikan dengan situasi yang terjadi.				
8.	Saya mengalami kesulitan dalam menyesuaikan pilihan – pilihan yang ada dengan situasi yang terjadi.				
9.	Keputusan – keputusan yang saya ambil sudah melalui pertimbangan.				
10.	Saya selalu mencatat hasil keputusan yang saya buat dalam setiap pemecahan masalah.				
11.	Saya kesulitan mengevaluasi konsekuensi dari keputusan yang saya buat.				

No.	PERNYATAAN	HSL	SS	SJ	HTP
12.	Saya akan secara otomatis melakukan evaluasi akan proses pengambilan keputusan yang telah saya buat.				
13.	Saya dapat dengan cepat merasakan perubahan yang tidak biasa terjadi selama penerbangan.				
14.	Saya dapat dengan cepat mendeteksi masalah ketika terjadi perubahan dalam penerbangan.				
15.	Terkadang saya menjadi panik ketika saya menyadari terdapat masalah pada pesawat.				
16.	Saya merasa pemecahan masalah dari setiap masalah yang terjadi dalam penerbangan berbeda.				
17.	Saya sering mendapatkan hasil yang tidak sesuai dari pemecahan masalah yang saya lakukan.				
18.	Ketika penerbangan berada dalam cuaca buruk, saya dapat menyusun rencana dengan cepat untuk dapat bertahan dalam cuaca buruk.				
19.	Saya mengalami kesulitan dalam melihat kemungkinan pilihan pemecahan masalah yang tepat.				
20.	Saya melaksanakan keputusan yang telah saya buat dengan penuh keyakinan.				
21.	Setiap pengambilan keputusan yang saya buat, akan saya jadikan referensi untuk pengambilan keputusan selanjutnya.				
22.	Saya dapat menyadari dengan cepat perubahan yang terjadi dalam fungsi pesawat.				
23.	Ketika terjadi masalah dalam penerbangan, saya tidak memperhatikan informasi yang diberikan oleh <i>Air Traffic Controller</i>				

No.	PERNYATAAN	HSL	SS	SJ	HTP
24.	Ketika terdapat masalah dalam penerbangan, saya akan menganalisa terlebih dahulu baru bertindak.				
25.	Saya merasa resiko setiap permasalahan dalam penerbangan adalah berbeda.				
26.	Saya merasa bingung dalam menentukan hasil dari pemecahan masalah yang ada.				
27.	Saya yakin dalam memilih tindakan yang akan saya ambil.				
28.	Saya akan mengidentifikasi terlebih dahulu masalah yang ada sebelum merencanakan pemecahan masalahnya.				
29.	Saya dapat menentukan pilihan alternatif keputusan mana yang cocok untuk masalah yang terjadi.				
30.	Saya dapat dengan yakin memilih pilihan yang terbaik dalam membuat keputusan.				
31.	Saya merasa kesulitan dalam merangkum hasil keputusan yang saya buat.				
32.	Saya dapat menilai konsekuensi dari keputusan yang saya buat.				
33.	Saya menggunakan pengalaman dan pengetahuan saya dalam memperkirakan masalah yang terjadi.				
34.	Saya kesulitan dalam menentukan tindakan untuk mencapai tujuan.				
35.	Ketika terjadi kerusakan fungsi mesin, saya dapat mengidentifikasi kerusakan apa yang terjadi.				
36.	Saya hanya akan mempunyai satu solusi untuk pemecahan masalah.				



LAMPIRAN 3

**RELIABILITAS SKALA KECERDASAN
EMOSIONAL DAN PENGAMBILAN
KEPUTUSAN PADA PENERBANG TNI AU**

LAMPIRAN

RELIABILITAS SKALA

A. KECERDASAN EMOSIONAL

1. Reliabilitas KE sebelum seleksi aitem

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.921	60

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
A1	180.43	228.599	.477	.919
A2	181.43	233.564	.113	.923
A3	180.43	229.426	.488	.919
A4	180.53	227.223	.683	.918
A5	180.77	228.461	.359	.920
A6	180.53	226.878	.708	.918
A7	180.70	230.217	.639	.919
A8	180.67	230.506	.555	.919
A9	181.10	235.266	.054	.923
A10	180.73	230.616	.512	.919
A11	180.57	229.702	.523	.919
A12	180.57	226.668	.644	.918
A13	180.60	226.317	.548	.918
A14	180.53	229.775	.499	.919
A15	180.73	229.306	.621	.919
A16	180.60	225.628	.650	.918
A17	180.83	226.626	.441	.919
A18	181.00	225.655	.352	.921
A19	180.50	225.638	.606	.918
A20	180.93	222.547	.658	.917
A21	181.03	246.378	-.469	.927
A22	180.60	224.800	.699	.917
A23	180.57	226.737	.567	.918
A24	180.57	225.357	.730	.917
A25	180.67	225.402	.531	.918
A26	180.70	228.217	.406	.919
A27	180.47	225.568	.763	.917
A28	180.70	226.838	.386	.920
A29	181.23	241.702	-.244	.925

A30	180.60	229.352	.487	.919
A31	180.60	227.076	.754	.918
A32	180.67	227.954	.489	.919
A33	181.10	230.300	.257	.921
A34	180.87	223.982	.630	.917
A35	180.50	227.914	.615	.918
A36	180.80	221.959	.735	.917
A37	180.73	230.064	.326	.920
A38	180.40	228.179	.565	.918
A39	181.50	232.741	.139	.922
A40	180.53	228.809	.568	.919
A41	180.83	229.385	.316	.920
A42	180.70	232.079	.361	.920
A43	180.67	227.195	.693	.918
A44	180.63	224.999	.637	.918
A45	181.27	237.995	-.068	.923
A46	181.07	230.616	.267	.921
A47	180.70	222.424	.758	.917
A48	181.30	240.079	-.151	.925
A49	180.73	231.168	.298	.920
A50	180.87	238.326	-.088	.923
A51	180.63	225.964	.745	.917
A52	180.47	226.120	.725	.917
A53	180.43	223.840	.689	.917
A54	181.17	232.695	.215	.921
A55	180.97	233.206	.179	.921
A56	180.97	233.964	.125	.922
A57	181.00	227.448	.582	.918
A58	180.53	231.223	.395	.920
A59	181.80	245.752	-.410	.927
A60	180.40	228.317	.556	.919

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
183.83	237.040	15.396	60

2. Reliabilitas KE setelah seleksi aitem

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.955	45

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
A1	140.47	215.637	.498	.954
A3	140.47	216.120	.534	.954
A4	140.57	214.668	.681	.953
A5	140.80	215.890	.357	.955
A6	140.57	213.771	.748	.953
A7	140.73	217.030	.691	.954
A8	140.70	217.459	.589	.954
A10	140.77	217.840	.521	.954
A11	140.60	216.731	.548	.954
A12	140.60	214.041	.648	.953
A13	140.63	213.620	.556	.954
A14	140.57	217.702	.456	.954
A15	140.77	216.599	.627	.954
A16	140.63	212.102	.711	.953
A17	140.87	213.361	.474	.954
A18	141.03	213.689	.331	.957
A19	140.53	212.947	.614	.953
A20	140.97	210.723	.627	.953
A22	140.63	212.723	.672	.953
A23	140.60	213.766	.591	.954
A24	140.60	212.593	.746	.953
A25	140.70	213.252	.512	.954
A26	140.73	214.754	.449	.955
A27	140.50	213.086	.759	.953
A28	140.73	215.030	.353	.956
A30	140.63	215.689	.557	.954
A31	140.63	214.516	.753	.953
A32	140.70	214.631	.531	.954
A34	140.90	211.886	.609	.953

A35	140.53	215.568	.596	.954
A36	140.83	209.385	.742	.953
A37	140.77	217.495	.320	.955
A38	140.43	215.702	.556	.954
A40	140.57	215.357	.630	.954
A41	140.87	216.464	.328	.955
A42	140.73	219.444	.354	.955
A43	140.70	214.493	.702	.953
A44	140.67	212.437	.640	.953
A47	140.73	209.926	.761	.953
A51	140.67	213.609	.731	.953
A52	140.50	213.569	.725	.953
A53	140.47	212.051	.649	.953
A57	141.03	214.033	.636	.953
A58	140.57	217.978	.435	.954
A60	140.43	215.633	.561	.954

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
143.87	224.189	14.973	45

3. Reliabilitas KE setelah penyesuaian aitem

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.959	40

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
A1	125.03	176.999	.495	.958
A3	125.03	177.620	.517	.958
A4	125.13	175.844	.702	.957
A6	125.13	175.292	.748	.957
A7	125.30	178.355	.678	.958
A8	125.27	178.409	.611	.958
A10	125.33	179.264	.493	.958
A11	125.17	178.006	.544	.958
A12	125.17	175.178	.674	.957
A13	125.20	174.648	.586	.958
A14	125.13	179.016	.441	.958
A15	125.33	178.023	.610	.958

A16	125.20	173.476	.731	.957
A17	125.43	173.909	.525	.958
A19	125.10	173.955	.651	.957
A20	125.53	172.326	.637	.958
A22	125.20	174.372	.669	.957
A23	125.17	175.454	.579	.958
A24	125.17	174.213	.746	.957
A25	125.27	175.857	.453	.959
A26	125.30	176.838	.410	.959
A27	125.07	174.892	.741	.957
A30	125.20	177.269	.538	.958
A31	125.20	176.097	.741	.957
A32	125.27	175.306	.579	.958
A34	125.47	173.016	.641	.957
A35	125.10	177.128	.578	.958
A36	125.40	171.145	.751	.957
A38	125.00	177.793	.498	.958
A40	125.13	176.533	.645	.958
A41	125.43	177.289	.349	.960
A42	125.30	180.700	.330	.959
A43	125.27	175.857	.709	.957
A44	125.23	174.116	.636	.957
A47	125.30	171.666	.769	.957
A51	125.23	175.082	.735	.957
A52	125.07	175.444	.697	.957
A53	125.03	173.344	.673	.957
A57	125.60	175.421	.643	.957
A60	125.00	176.897	.566	.958

B. PENGAMBILAN KEPUTUSAN

1. Reliabilitas sebelum seleksi aitem

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.920	60

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
B1	188.93	272.754	.491	.918
B2	189.93	292.685	-.230	.925
B3	188.87	286.120	.006	.922
B4	188.97	276.309	.447	.918
B5	188.90	274.507	.445	.918
B6	188.97	275.964	.462	.918
B7	189.03	276.033	.414	.919
B8	190.43	290.185	-.139	.924
B9	188.83	278.557	.430	.919
B10	188.73	277.099	.562	.918
B11	188.93	276.340	.475	.918
B12	188.87	276.533	.450	.918

B13	188.80	270.717	.655	.916
B14	189.37	286.378	-.018	.924
B15	189.50	281.293	.132	.922
B16	189.17	281.730	.230	.920
B17	188.70	276.631	.589	.918
B18	189.03	274.792	.542	.918
B19	188.83	277.247	.574	.918
B20	189.50	292.259	-.181	.926
B21	188.73	274.961	.692	.917
B22	188.93	277.168	.436	.918
B23	188.80	276.166	.554	.918
B24	188.73	274.685	.708	.917
B25	188.80	278.372	.434	.918
B26	188.77	277.220	.443	.918
B27	190.17	294.489	-.352	.924
B28	188.83	273.799	.570	.917
B29	188.83	275.178	.703	.917
B30	188.80	274.510	.644	.917
B31	188.47	276.051	.709	.917
B32	188.90	268.369	.846	.915
B33	188.60	275.972	.642	.917
B34	188.67	276.989	.569	.918
B35	188.77	277.909	.324	.919
B36	188.83	274.420	.751	.917
B37	189.00	276.483	.493	.918
B38	188.97	272.654	.569	.917
B39	188.87	281.016	.302	.919
B40	189.10	282.369	.133	.921
B41	188.97	272.585	.743	.916
B42	188.70	278.562	.473	.918
B43	189.03	276.516	.507	.918
B44	188.83	277.523	.437	.918
B45	188.93	274.271	.634	.917

B46	189.67	285.057	.046	.922
B47	189.50	276.741	.291	.920
B48	188.93	280.340	.358	.919
B49	189.20	275.821	.309	.920
B50	188.73	276.892	.575	.918
B51	188.87	271.430	.595	.917
B52	188.80	275.200	.607	.917
B53	189.03	271.206	.659	.916
B54	189.03	278.309	.376	.919
B55	188.77	277.840	.521	.918
B56	189.03	274.723	.545	.918
B57	189.07	275.099	.683	.917
B58	189.10	273.886	.416	.919
B59	188.87	280.809	.314	.919
B60	188.87	279.223	.401	.919

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
192.20	286.855	16.937	60

2. Reliabilitas setelah seleksi aitem

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.952	49

Item-Total Statistics

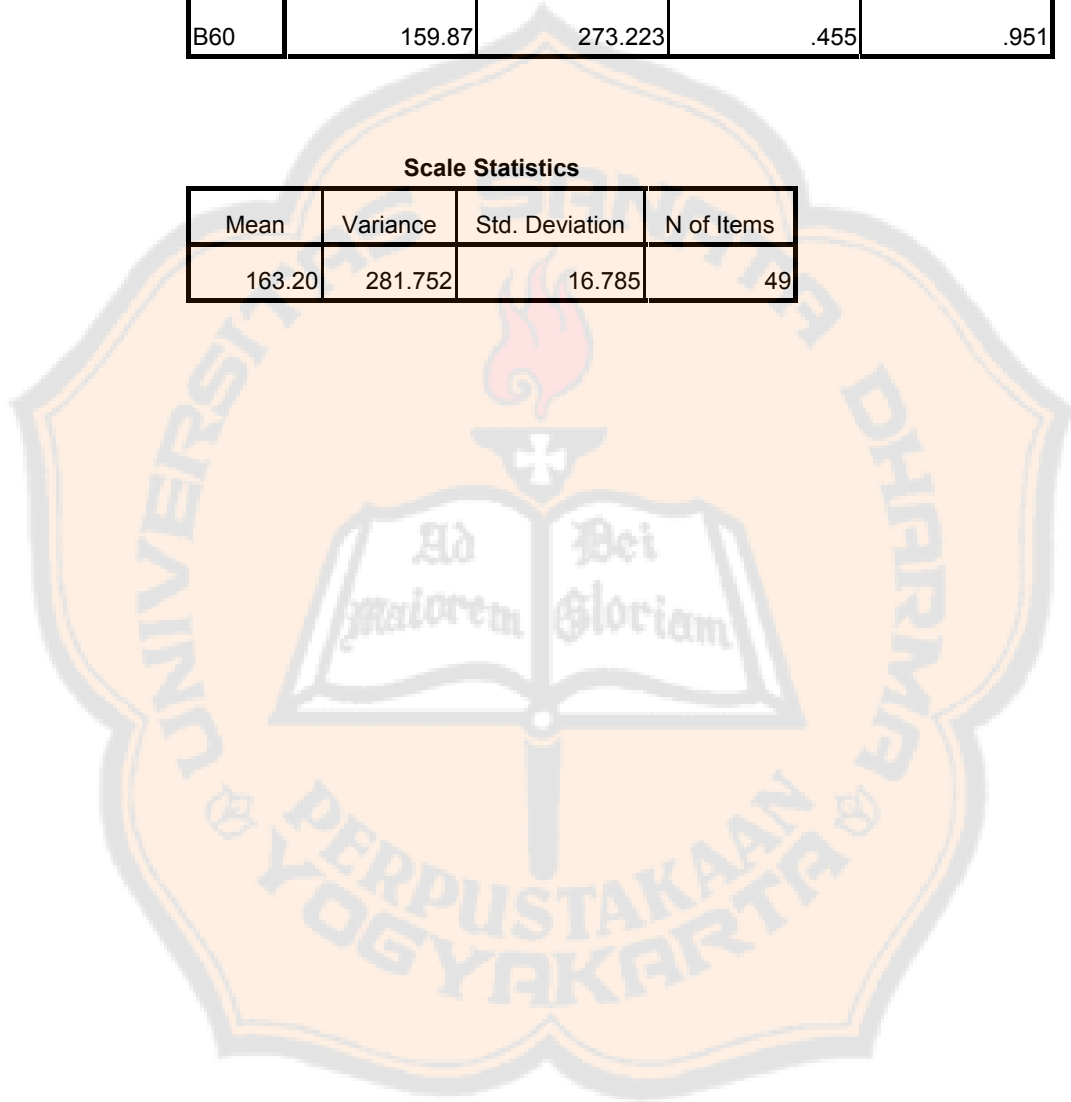
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
B1	159.93	269.582	.423	.952
B4	159.97	271.068	.457	.951
B5	159.90	268.714	.476	.951
B6	159.97	270.240	.495	.951
B7	160.03	270.171	.449	.951
B9	159.83	273.316	.442	.951
B10	159.73	271.444	.601	.951
B11	159.93	271.720	.456	.951
B12	159.87	272.257	.415	.952
B13	159.80	265.545	.665	.950
B17	159.70	271.459	.599	.951

B18	160.03	269.206	.571	.951
B19	159.83	271.799	.601	.951
B21	159.73	270.133	.681	.950
B22	159.93	271.444	.470	.951
B23	159.80	270.303	.601	.951
B24	159.73	270.616	.652	.950
B25	159.80	273.683	.416	.951
B26	159.77	271.564	.475	.951
B28	159.83	268.075	.604	.950
B29	159.83	269.868	.723	.950
B30	159.80	269.131	.666	.950
B31	159.47	270.809	.726	.950
B32	159.90	264.093	.814	.949
B33	159.60	272.110	.571	.951
B34	159.67	271.816	.578	.951
B35	159.77	275.289	.228	.953
B36	159.83	269.799	.727	.950
B37	160.00	270.138	.560	.951
B38	159.97	266.240	.631	.950
B39	159.87	276.120	.294	.952
B41	159.97	268.171	.712	.950
B42	159.70	273.734	.461	.951
B43	160.03	270.102	.581	.951
B44	159.83	271.247	.500	.951
B45	159.93	269.444	.625	.950
B48	159.93	274.478	.406	.951
B49	160.20	273.959	.210	.954
B50	159.73	272.064	.563	.951
B51	159.87	265.085	.652	.950
B52	159.80	268.924	.677	.950
B53	160.03	265.964	.671	.950
B54	160.03	272.861	.396	.952
B55	159.77	271.564	.598	.951

B56	160.03	268.309	.614	.950
B57	160.07	269.789	.702	.950
B58	160.10	270.645	.355	.952
B59	159.87	274.051	.409	.951
B60	159.87	273.223	.455	.951

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
163.20	281.752	16.785	49



3. Reliabilitas setelah penyesuaian aitem

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.955	36

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
B1	117.50	173.638	.338	.957
B4	117.53	171.430	.552	.954
B5	117.47	172.395	.416	.956
B6	117.53	174.051	.401	.955
B10	117.30	172.976	.635	.954
B13	117.37	167.482	.731	.953
B17	117.27	173.789	.571	.954
B18	117.60	173.145	.477	.955
B19	117.40	174.179	.563	.954
B21	117.30	172.700	.656	.954
B23	117.37	172.654	.590	.954
B24	117.30	172.838	.645	.954
B26	117.33	173.402	.480	.955
B28	117.40	169.490	.676	.953

B29	117.40	171.903	.744	.953
B30	117.37	171.068	.700	.953
B31	117.03	172.723	.742	.953
B32	117.47	167.568	.813	.952
B33	117.17	174.764	.508	.955
B34	117.23	173.426	.600	.954
B36	117.40	172.041	.733	.953
B37	117.57	171.289	.629	.954
B38	117.53	167.982	.699	.953
B39	117.43	177.013	.302	.956
B41	117.53	170.257	.750	.953
B42	117.27	174.823	.492	.955
B43	117.60	172.179	.590	.954
B44	117.40	172.317	.558	.954
B45	117.50	172.879	.553	.954
B50	117.30	173.252	.613	.954
B51	117.43	166.323	.757	.953
B52	117.37	170.240	.758	.953
B53	117.60	170.041	.613	.954
B55	117.33	172.575	.670	.954
B56	117.60	170.455	.640	.954
B57	117.63	171.551	.744	.953

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
120.77	181.702	13.480	36



LAMPIRAN 4


TABEL T-TEST

One-Sample Test

	Test Value = 100					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
Kecerdasan Emosional	14.797	82	.000	20.843	18.04	23.65

One-Sample Test

	Test Value = 90					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
Pengambilan Keputusan	15.041	82	.000	21.084	18.30	23.87



LAMPIRAN 5

HASIL SPSS Uji ASUMSI DAN

UJI HIPOTESIS

LAMPIRAN

UJI ASUMSI DAN UJI HIPOTESIS

A. Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Kecerdasan Emosional	Pengambilan Keputusan
N		83	83
Normal Parameters ^a	Mean	120.84	111.08
	Std. Deviation	12.833	12.771
Most Extreme Differences	Absolute	.064	.070
	Positive	.048	.070
	Negative	-.064	-.054
Kolmogorov-Smirnov Z		.585	.636
Asymp. Sig. (2-tailed)		.884	.814

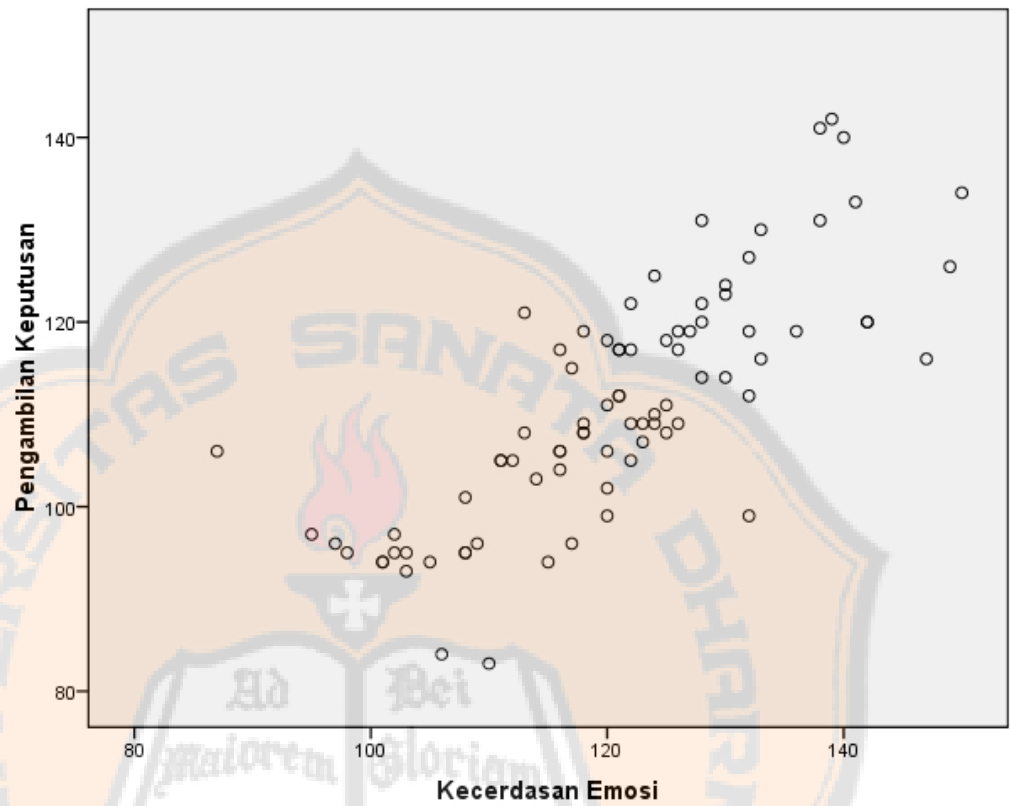
a. Test distribution is Normal.

B. Uji Linearitas

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Pengambilan_keputusan	Between	(Combined)	11410.610	40	285.265	6.101	.000
* kecerdasan_emosional	Groups	Linearity	8135.849	1	8135.849	174.002	.000
		Deviation from Linearity	3274.761	39	83.968	1.796	.032
	Within	Groups	1963.800	42	46.757		
	Total		13374.410	82			

C. Scatter Plot



D. Uji Hipotesis

Correlations

Correlations

		Kecerdasan Emosional	Pengambilan Keputusan
Kecerdasan Emosional	Pearson Correlation	1	.780**
	Sig. (1-tailed)		.000
	N	83	83
Pengambilan Keputusan	Pearson Correlation	.780**	1
	Sig. (1-tailed)	.000	
	N	83	83

** . Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).

LAMPIRAN 6
SURAT IJIN PENELITIAN



KOMANDO PENDIDIKAN TNI ANGKATAN UDARA
PANGKALAN TNI AU ADISUTJIPTO



SURAT KETERANGAN
Nomor Sket/ 123 /III/2015

1. Yang bertanda tangan di bawah ini:
 - a. Nama : Arief Hartono
 - b. Pangkat/Korps/NRP : Letkol Pnb/518797
 - c. Jabatan : Kepala Dinas Personel
 - d. Jawatan : Lanud Adisutjipto
2. Menerangkan bahwa :
 - a. Nama : Helena Dyah Sukma P.
 - b. No. Mahasiswa : 109114051
 - c. Mahasiswa : Fakultas Psikologi Universitas Sanata Dharma

Telah melaksanakan penelitian berupa skala/kuisisioner dengan partisipan Penerbang TNI Angkatan Udara pada tanggal 2 s.d. 3 Maret 2015 di Skadik 104 Wingdikterbang Lanud Adisutjipto.

3. Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Yogyakarta, 9 Maret 2015

a.n. Komandan Pangkalan TNI AU Adisutjipto
Kepala Dinas Personel,



Arief Hartono
Letkol Pnb NRP 518797

Tembusan :
Danlanud Adi