

HUBUNGAN ANTARA REGULASI EMOSI DENGAN *RISK PERCEPTION* PADA PENERBANG DI MABES TNI AU

Manasye Kalemie Alvinie¹, Ika Febrian Kristiana¹

¹Fakultas Psikologi Universitas Diponegoro
Jalan Prof. Mr. Sunario, Tembalang, Semarang, 50275

E-mail: kalealvinie@gmail.com

ABSTRAK

Penerbang militer merupakan profesi dengan tuntutan fisik dan psikologis yang sangat tinggi, mengharuskan setiap individu mampu mengelola emosi dan menilai risiko secara tepat dalam situasi operasional yang kompleks. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara regulasi emosi dengan *risk perception* pada penerbang TNI Angkatan Udara. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik *accidental sampling* dalam pengambilan data. Subjek penelitian berjumlah 150 penerbang aktif (145 laki-laki; 5 perempuan) yang berdinasi di Markas Besar TNI Angkatan Udara (Mabes TNI AU) dengan usia kurang dari 55 tahun dan dalam kondisi sehat secara jasmani. Pengumpulan data menggunakan Skala Regulasi Emosi yang dikonstruksi berdasarkan tiga aspek regulasi emosi (22 item; $\alpha = 0,914$) dan Skala *Risk Perception* yang dikonstruksi berdasarkan tujuh dimensi persepsi risiko (19 item; $\alpha = 0,875$). Uji hipotesis menggunakan analisis regresi linear sederhana menunjukkan koefisien korelasi sebesar 0,413 dengan nilai signifikansi $p < 0,001$ ($p < 0,05$). Regulasi emosi memberikan sumbangan efektif sebesar 17,1% terhadap *risk perception*. Hasil penelitian ini menunjukkan adanya hubungan positif yang signifikan antara regulasi emosi dengan *risk perception*. Artinya, semakin tinggi kemampuan regulasi emosi yang dimiliki penerbang, maka semakin tinggi pula kemampuan dalam mempersepsikan risiko secara tepat pada penerbang di Mabes TNI AU.

Kata Kunci: regulasi emosi; *risk perception*; penerbang militer; tni angkatan udara

THE RELATIONSHIP BETWEEN EMOTIONAL REGULATION AND RISK PERCEPTION AMONG PILOTS AT THE INDONESIAN AIR FORCE HEADQUARTERS

Manasye Kalemie Alvinie¹, Ika Febrian Kristiana¹

**¹Faculty of Psychology Diponegoro University
Prof. Mr. Sunario Street., Tembalang, Semarang, 50275**

E-mail: kalealvinie@gmail.com

ABSTRACT

Military aviation is a profession with extremely high physical and psychological demands, requiring each individual to be able to manage emotions and assess risks accurately in complex operational situations. This study aims to determine the relationship between emotion regulation and risk perception among Indonesian Air Force pilots. This study employed a quantitative method using accidental sampling for data collection. The study subjects consisted of 150 active pilots (145 men; 5 women) serving at the Indonesian Air Force Headquarters (Mabes TNI AU), all under 55 years of age and in good physical health. Data collection utilized the Emotional Regulation Scale, constructed based on three aspects of emotional regulation (22 items; $\alpha = 0.914$), and the Risk Perception Scale, constructed based on seven dimensions of risk perception (19 items; $\alpha = 0.875$). Hypothesis testing using simple linear regression analysis showed a correlation coefficient of 0.413 with a significance level of $p < 0.001$ ($p < 0.05$). Emotional regulation contributes 17.1% to risk perception. The results of this study indicate a significant positive relationship between emotional regulation and risk perception. This means that the higher a pilot's emotional regulation ability, the higher their ability to accurately perceive risk at the Indonesian Air Force Headquarters.

Keywords: *emotional regulation; risk perception; military pilot; indonesian air force*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI AU) adalah matra udara yang memiliki peran strategis dalam menjaga kedaulatan wilayah, melaksanakan operasi pertahanan, serta mendukung misi kemanusiaan dan non-perang (TNI, 2006). Penerbang militer merupakan salah satu profesi yang termasuk dalam kategori pekerjaan yang memiliki resiko tinggi, yaitu pekerjaan yang secara karakteristik memiliki potensi ancaman terhadap keselamatan karena dihadapkan pada kombinasi stresor fisik, psikologis, serta tuntutan kerja yang diharuskan memiliki presentase kesalahan yang sangat kecil (Cox dkk., 2023).

Profesi penerbang militer tidak hanya mengandalkan keterampilan teknis, melainkan juga memerlukan daya tahan fisik yang tinggi, kemampuan berkonsentrasi dalam durasi lama, serta kapasitas kognitif dan emosional yang matang untuk mengelola tekanan operasional penerbangan yang kompleks dan penuh risiko (Wochyński dkk., 2025; Zwilling dkk., 2020). Dalam pelaksanaannya, korps penerbang menjadi pilar pertahanan negara, karena bertanggung jawab mengoperasikan pesawat tempur, pesawat angkut, maupun misi udara khusus yang menuntut kecepatan, akurasi, dan ketepatan tinggi (Sudirin dkk., 2022).

Seorang penerbang militer adalah individu yang telah memperoleh kualifikasi untuk mengendalikan pesawat pada pertahanan negara dan diharuskan memiliki kondisi fisik prima, kemampuan mengelola tekanan, kecerdasan

emosional, serta kemampuan pengambilan keputusan yang efektif agar dapat menghadapi tekanan operasional penerbangan yang penuh risiko (Prasetyo dkk., 2016; Triansyah dkk., 2022; Wochyński dkk., 2025). Korps penerbang menempati posisi strategis sekaligus menuntut proses pendidikan yang lebih panjang dibandingkan kecabangan lain. Setelah menempuh empat tahun pendidikan dasar di Akademi Angkatan Udara, perwira remaja yang memilih kecabangan penerbang harus melanjutkan pendidikan sekitar dua tahun di Sekolah Penerbang guna memperoleh kualifikasi terbang. Sementara itu, taruna dari kecabangan lain biasanya langsung bertugas sesuai bidang keahliannya setelah lulus dari akademi.

Dalam pelaksanaan tugasnya, penerbang militer tidak berada dalam satu kelompok keahlian yang seragam, melainkan terbagi ke dalam beberapa spesialisasi berdasarkan jenis pesawat yang dioperasikan. Penerbang tempur, bertugas mengoperasikan pesawat tempur seperti F-16, Su-27/30, maupun T-50i, dengan fokus utama pada misi pertahanan udara dan penindakan terhadap ancaman di wilayah udara nasional. Berbeda halnya dengan penerbang helikopter, yang mengoperasikan helikopter untuk mendukung misi pengangkutan personel, pencarian dan pertolongan (*search and rescue*), evakuasi medis, hingga dukungan operasi khusus di daerah yang sulit dijangkau oleh pesawat bersayap tetap.

Terdapat pula penerbang angkut yang bertanggung jawab mengoperasikan pesawat angkut berat maupun sedang, seperti pesawat Hercules C-130, guna mendukung mobilisasi logistik, pasukan, serta bantuan kemanusiaan dalam skala besar. Di samping ketiga spesialisasi tersebut, terdapat pula penerbang latih yang bertugas pada tahap pendidikan calon penerbang, mulai dari fase dasar hingga

lanjut, serta spesialisasi lain yang disesuaikan dengan kebutuhan operasional TNI AU, seperti penerbang intai maupun penerbang VIP. Perbedaan ini mencerminkan bahwa profesi penerbang memerlukan persiapan teknis dan psikologis yang jauh lebih matang. Pendidikan panjang tersebut tidak hanya melatih keterampilan terbang, tetapi juga membentuk disiplin, daya tahan fisik, serta ketahanan mental yang berkelanjutan.

Keselamatan penerbangan adalah suatu hal krusial, di mana kesalahan dalam operasional penerbangan dapat menimbulkan konsekuensi fatal. Meskipun teknologi penerbangan terus berkembang, faktor manusia masih menjadi penyebab utama kecelakaan penerbangan. Sant'Anna dkk. (2021) menjelaskan bahwa sekitar 70–80% kecelakaan penerbangan berkaitan dengan *human error* yang terjadi pada berbagai tahapan dalam rantai penyebab kecelakaan. Temuan tersebut menunjukkan bahwa peningkatan keselamatan penerbangan bukan hanya bersandar pada faktor teknis, namun juga terkait faktor manusia yang mempengaruhi kinerja penerbang.

Di balik tuntutan profesionalisme yang tinggi, penerbang menghadapi berbagai tantangan fisik, teknis, maupun kondisi cuaca yang tidak terduga. Salah satu risiko yang sering dihadapi adalah gangguan pendengaran akibat paparan kebisingan mesin pesawat dan aliran udara di kokpit secara terus-menerus. Penelitian pada penerbang militer di Taiwan menemukan tingkat kehilangan pendengaran akibat kebisingan signifikan, yang berkaitan dengan tingginya jam terbang dan paparan suara mesin (Chen dkk., 2023). Dampak gangguan pendengaran tidak hanya berupa penurunan kemampuan mendengar, tetapi juga

meningkatkan beban kognitif serta menurunkan kinerja penerbangan (Noetzel dkk., 2025). Selain itu, nyeri muskuloskeletal seperti sakit punggung bawah (*low back pain*) dan sakit leher menjadi keluhan umum.

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa penerbang militer, memiliki risiko tinggi mengalami masalah pada tulang belakang. Sebuah studi pada penerbang militer Tiongkok menemukan bahwa 37,8% penerbang mengalami *low back pain*. Kondisi ini berkaitan dengan riwayat nyeri leher, lemahnya otot inti, dan tingginya jam terbang mingguan (Yang dkk., 2022). Penelitian lainnya pada penerbang tempur juga menunjukkan bahwa sekitar 68% mengalami nyeri punggung bawah (Gomes dkk., 2022). Sejalan dengan hal tersebut, Mastalerz dkk. (2022) juga menegaskan bahwa paparan *g-force* yang tinggi, posisi duduk yang statis, serta penggunaan helm yang berat semakin memperburuk kondisi tersebut. Faktor-faktor fisik ini dapat memicu nyeri leher dan punggung, baik yang bersifat akut maupun kronis.

Di luar faktor fisik, penerbang juga menghadapi tantangan lingkungan seperti badai petir, turbulensi, dan kabut tebal yang bisa muncul secara tiba-tiba dan mengurangi jarak pandang. Kondisi ini menuntut penerbang untuk membuat keputusan cepat. Selain itu, gangguan teknis seperti kerusakan sistem avionik, masalah radio, dan gangguan navigasi juga dapat meningkatkan risiko insiden (Gu dkk., 2024; Kaya., dkk 2023). Data menunjukkan bahwa risiko kecelakaan pesawat di lingkungan TNI AU masih menjadi perhatian. Sepanjang satu dekade terakhir, tercatat beberapa insiden kecelakaan pesawat TNI AU, di antaranya jatuhnya pesawat angkut Hercules C-130 di Medan pada tahun 2015, pesawat tempur Super

Tucano di Malang pada tahun 2016, pesawat Hercules di Jayawijaya, Papua pada tahun 2016, pesawat latih tempur T-50i Golden Eagle di Blora pada tahun 2022, serta dua pesawat latih tempur Super Tucano yang jatuh secara bersamaan di Pasuruan pada tahun 2023 (Muhid., dkk 2023).

Kesalahan komunikasi antara penerbang dan *air traffic controller* (ATC) merupakan salah satu faktor yang memicu insiden penerbangan. Kegagalan komunikasi tersebut umumnya bersumber dari penggunaan fraseologi yang kurang tepat, rendahnya kualitas radio komunikasi, serta hambatan linguistik yang memicu kesalahpahaman instruksi (Yang dkk., 2023; Estival dkk., 2020). Akibatnya, koordinasi operasional di ruang kokpit dapat terganggu sehingga meningkatkan risiko kesalahan navigasi. Dengan demikian, penyampaian informasi yang jelas dan akurat menempati posisi krusial dalam menjaga keselamatan penerbangan. Sejalan dengan hal tersebut, Prevot dkk. (2020) mempertegas bahwa gangguan teknis seperti keterlambatan *data-link* dan interferensi radio secara krusial dapat menurunkan *situational awareness* penerbang sekaligus meningkatkan beban kerja selama operasional berlangsung.

Berbagai tantangan ini menempatkan penerbang pada situasi yang rumit dan penuh ketidakpastian. Melalui situasi tersebut, perbedaan pemaknaan risiko di antara penerbang ditempatkan sebagai faktor krusial yang mempengaruhi keselamatan penerbangan. Menurut Slovic (1987), *risk perception* merupakan perasaan dan penilaian seseorang terhadap suatu bahaya, yang lebih banyak dipengaruhi oleh pengalaman dan budaya dibandingkan dengan data statistik. Pada

penerbangan militer, persepsi risiko berperan besar karena keputusan penting sering kali harus dibuat dalam hitungan detik.

Ketidaktepatan dalam menilai risiko dapat muncul dalam dua bentuk, yaitu *underestimation* dan *overestimation* (Slovic dkk., 2000). Jika penerbang meremehkan risiko, mereka cenderung mengambil keputusan yang berani, misalnya tetap terbang dalam cuaca buruk atau mengabaikan prosedur darurat, yang dapat meningkatkan kemungkinan insiden (Hunter dkk., 2002; O'Hare dkk., 2024). Penelitian lain juga menunjukkan bahwa penerbang dengan kecenderungan narsistik menilai risiko pribadi sebagai lebih rendah dibandingkan risiko umum, sehingga lebih sering mengambil keputusan yang tidak sesuai standar keselamatan (Ju dkk., 2016).

Sebaliknya, *overestimation* terjadi ketika penerbang menilai tingkat risiko lebih tinggi daripada kondisi sebenarnya sehingga menghasilkan persepsi risiko yang kurang akurat. Sobkow dkk. (2016) menemukan bahwa individu yang berada dalam kondisi stres cenderung memberikan penilaian risiko yang lebih tinggi dibandingkan individu yang tidak mengalami stres. Persepsi risiko yang tidak akurat dapat menyebabkan penerbang salah memperkirakan situasi yang dihadapi selama penerbangan (Hunter, 2002). Selain itu, Mehta (2014) menemukan bahwa penerbang yang kurang berpengalaman cenderung melebih-lebihkan potensi bahaya dalam suatu situasi. Akibatnya, penerbang dapat menjadi terlalu berhati-hati dan cenderung memilih keputusan yang lebih aman, seperti melakukan pengalihan rute atau menghindari kondisi yang dipersepsikan berisiko (Pauley dkk., 2007).

Berdasarkan penelitian EVAR terkait perilaku penerbang militer, tingkat pengambilan risiko diketahui lebih tinggi daripada pilot komersial dalam hampir semua aspek, kecuali untuk kecenderungan bertindak impulsif (Sicard dkk., 2001, dalam Breivik dkk., 2019). Temuan tersebut menunjukkan bahwa meskipun penerbang militer memiliki kecenderungan risiko yang lebih tinggi, pengambilan keputusan tidak selalu dilakukan secara impulsif. Paparan berulang terhadap situasi ekstrem dapat membuat individu menjadi lebih terbiasa dengan risiko yang dihadapi meskipun tingkat bahayanya tidak berubah (Slovic, 1987). Kondisi tersebut dapat mempengaruhi cara penerbang militer memaknai dan menilai risiko yang dihadapi.

Masalah *risk perception* pada penerbang militer dapat muncul dari interaksi ragam unsur, baik eksternal ataupun internal. Terkait eksternal, budaya, tuntutan organisasi, dan jam terbang dapat memengaruhi cara penerbang memandang serta merespons risiko. Tugas dan perintah kedinasan kerap menjadi prioritas paling utama karena dipandang sebagai sebuah kehormatan serta kewajiban yang wajib dituntaskan (Tarigan dkk., 2024). Sejalan dengan hal tersebut Ciucă dkk. (2020) juga menjelaskan bahwa kondisi dalam organisasi yang berpotensi meningkatkan risiko dapat muncul akibat budaya keselamatan yang kurang optimal, konflik tujuan dalam organisasi, serta permasalahan dalam sistem organisasi. Selain itu, jam terbang yang semakin tinggi juga diketahui memiliki pengaruh terhadap kondisi performa penerbang dalam pelaksanaan tugas (Yuliana dkk., 2015).

Di samping faktor organisasi, kondisi lingkungan operasional juga turut mempengaruhi penilaian risiko pada penerbang (Ferraro dkk., 2015). Winter dkk.

(2020) menjelaskan bahwa kondisi cuaca masih menjadi salah satu faktor risiko utama dalam penerbangan. Selain itu, penerbangan juga bergantung pada integrasi berbagai informasi dari lingkungan, seperti cuaca ekstrem, visibilitas rendah, dan perubahan atmosfer meningkatkan ketidakpastian dalam menilai bahaya (Winter dkk., 2020;WMO, 2026;AOPA, 2018). Oleh karena itu, kondisi lingkungan yang kurang mendukung dapat memengaruhi cara penerbang menilai situasi dan bahaya yang dihadapi selama penerbangan. Gangguan teknis seperti kerusakan mesin atau miskomunikasi radio juga meningkatkan beban kerja kognitif, yang dapat mempengaruhi akurasi persepsi risiko (Antoine dkk., 2022;Estival dkk.,2020). Secara keseluruhan, akurasi *risk perception* pada penerbang militer terbentuk dari gabungan faktor fisik, psikologis, sosial, dan lingkungan yang saling berinteraksi sepanjang operasi penerbangan.

Dari sisi internal, kondisi fisik seperti gangguan pendengaran akibat kebisingan mesin, perubahan tekanan udara, nyeri punggung atau leher akibat manuver *g-force*, gangguan penglihatan sementara, hingga dehidrasi dapat menurunkan ketajaman sensorik pemrosesan informasi, dan performa operasional (Chen dkk., 2023;Levkovsky dkk., 2018;Mastalerzdkk dkk., 2022;Summerfield dkk., 2018). Selain itu, masalah pribadi seperti konflik keluarga, tekanan finansial, atau hubungan interpersonal yang tidak harmonis juga dapat menghabiskan kapasitas kognitif dan memunculkan emosi negatif yang akhirnya mengganggu *situational awareness* awal (De Almeida dkk., 2024; Obrenovic dkk., 2020).

Faktor psikologis seperti stres operasional, kecemasan, dan kelelahan (*pilot fatigue*) dapat menurunkan ketepatan berpikir, kemampuan mengatur perhatian,

dan kesadaran situasional. Kondisi ini membuat penerbang lebih rentan melakukan penilaian yang bias dan kesalahan keputusan (Rosa dkk., 2021). Selain itu, perbedaan toleransi risiko dan karakter kepribadian seperti optimisme berlebihan, berkaitan dengan kecenderungan menilai ancaman yang kurang tepat (*inaccurate estimation*) (Ju dkk., 2016). Temuan-temuan tersebut menandakan bahwa penilaian risiko diduga bukan hanya disebabkan oleh kondisi situasional, namun juga oleh keterampilan individu terkait mengelola respons psikologis yang muncul ketika menghadapi berbagai tuntutan penerbangan. Salah satu kemampuan yang berpotensi berperan dalam proses tersebut merupakan regulasi emosi, dengan kemampuan ini individu dapat mengendalikan emosi yang memengaruhi cara mereka menilai dan merespons risiko.

Regulasi emosi merupakan proses internal ketika seseorang memantau, menilai, dan menyesuaikan pengalaman serta ekspresi emosinya (Gross, 1998, 2015). Gross (1998) menjelaskan bahwa emosi dapat dikelola melalui beberapa tahap, mulai dari memilih atau mengubah situasi, mengalihkan perhatian, menafsirkan ulang kondisi (*cognitive reappraisal*), hingga mengendalikan respons fisiologis atau perilaku. Hal ini menunjukkan bahwa emosi tidak selalu muncul secara otomatis, tetapi dapat diarahkan agar sesuai dengan tuntutan lingkungan. Pada penerbang militer, kemampuan regulasi emosi menjadi sangat penting karena mereka menghadapi tekanan fisik, psikologis, sosial, dan lingkungan yang kompleks.

Tekanan fisiologis seperti paparan *g-force* atau kebisingan mesin dapat memicu ketidaknyamanan yang berpotensi menimbulkan reaksi emosional kuat.

Kemampuan regulasi emosi memungkinkan penerbang menata ulang cara mereka memandang kondisi tersebut sehingga respons emosinya lebih adaptif (Yanzeng dkk., 2025). Faktor psikologis seperti stres operasional, kecemasan, dan *pilot fatigue* juga dapat mempengaruhi kestabilan emosi. Dalam kondisi seperti ini, regulasi emosi membantu penerbang mempertahankan ketenangan dan fleksibilitas berpikir (Gross & Thompson, 2007). Strategi adaptif seperti *cognitive reappraisal* dapat membuat tekanan psikologis dipandang sebagai tantangan, meskipun efektivitasnya tetap bergantung pada karakteristik masing-masing individu (Gross, 2015).

Selain faktor individu, dinamika sosial dan organisasi juga mempengaruhi cara penerbang mengatur emosinya. Dalam lingkungan militer yang sangat hierarkis, terdapat norma yang menuntut keteguhan dan ketenangan, baik di hadapan atasan maupun rekan sesama penerbang. Situasi ini sering mendorong individu untuk menekan ekspresi emosinya (Matsumoto dkk., 2008; Nilsson dkk., 2017). Meskipun strategi tersebut dianggap profesional pada lingkup militer, Gross (1998) menjelaskan bahwa *suppression* cenderung kurang adaptif karena dapat meningkatkan beban fisiologis. Artinya, budaya organisasi turut membentuk pola regulasi emosi yang digunakan penerbang.

Faktor lingkungan operasional seperti cuaca ekstrem, gangguan teknis yang tiba-tiba, dan komunikasi tim yang kompleks juga menuntut ketahanan emosional yang tinggi. Dalam kondisi penuh tekanan ini, regulasi emosi bukan hanya berfungsi dalam meredam perasaan, namun juga untuk menjaga kejernihan penilaian dan kesiapan bertindak dalam tugas yang berisiko tinggi (Gross,

2015;Causse dkk., 2013). Dengan demikian, regulasi emosi dalam kerangka Gross (1998, 2015) dapat dipahami sebagai mekanisme psikologis yang beroperasi di antara tuntutan internal dan eksternal yang dihadapi penerbang militer. Kompleksitas faktor fisik, psikologis, sosial, dan lingkungan menjadikan regulasi emosi sebagai aspek penting yang perlu terus dianalisis, terutama terkait dengan operasional yang penuh tekanan.

Meskipun beberapa penelitian awal menunjukkan bahwa regulasi emosi berperan dalam proses penilaian risiko pada penerbang, bukti empiris yang tersedia masih terbatas. Sebagian besar penelitian sejauh ini dilakukan pada pilot komersial, sementara studi yang secara khusus meneliti penerbang militer masih sangat sedikit. Padahal, karakteristik kedua kelompok ini berbeda penerbang militer menghadapi tekanan misi, kondisi operasional berisiko tinggi, serta budaya organisasi yang khas, sehingga dinamika psikologisnya kemungkinan juga berbeda secara luas (Masi dkk., 2023).

Selain itu, penelitian terdahulu yang ada lebih banyak menghubungkan regulasi emosi dengan stres kerja atau kesehatan mental, bukan secara langsung dengan persepsi risiko. Gross dan John (2003) dan Aldao dkk. (2010) menegaskan bahwa regulasi emosi merupakan faktor penting bagi kesehatan psikologis, namun belum banyak studi yang menguji bagaimana regulasi emosi mempengaruhi penilaian risiko dalam lingkup penerbangan. Penelitian lain seperti Torrance dkk. (2019) menemukan bahwa strategi regulasi emosi dapat meningkatkan performa, yang berpotensi memengaruhi kemampuan bekerja di bawah tekanan. Namun, studi

tersebut belum secara khusus mengaitkan temuan ini dengan persepsi risiko pada penerbang.

Terbatasnya fokus riset membuat dasar empiris mengenai hubungan antara regulasi emosi dan persepsi risiko masih lemah. Banyak penelitian pada penerbang justru lebih menyoroti faktor lain seperti pengalaman terbang (Hunter, 2006; You dkk., 2013). Hal ini menunjukkan bahwa ruang untuk mengkaji regulasi emosi sebagai faktor penting dalam persepsi risiko masih sangat terbuka, terutama pada penerbang militer yang memiliki tuntutan operasional berbeda. Oleh karena itu, penelitian lanjutan menjadi penting untuk memberikan pemahaman yang lebih menyeluruh mengenai bagaimana regulasi emosi mempengaruhi persepsi risiko. Penelitian ini tidak hanya dapat memperkaya literatur psikologi penerbangan, tetapi juga berpotensi mendukung pengembangan strategi pelatihan dan intervensi psikologis yang lebih sesuai dengan kebutuhan operasional penerbang militer (Sexton dkk., 2001; Helmreich dkk., 2009).

Pemahaman mengenai peran regulasi emosi dalam persepsi risiko pada penerbang militer menjadi penting karena berkaitan langsung dengan proses pengambilan keputusan, keselamatan misi, dan efektivitas operasional (Eom dkk., 2012; Lu dkk., 2023). Dengan menelaah bagaimana regulasi emosi mempengaruhi cara penerbang menilai potensi bahaya, penelitian ini dapat membantu membuka peluang untuk merancang pelatihan psikologis yang lebih terarah dan sesuai dengan tuntutan penerbangan militer. Sejalan dengan pandangan bahwa regulasi emosi tidak hanya menjaga kesejahteraan psikologis, tetapi juga berperan dalam mempertahankan performa kognitif di situasi tekanan tinggi (Gross & John,

2003;Matthews dkk., 2020). Namun, penelitian mengenai topik ini di Indonesia masih sangat terbatas.

Berdasarkan penelusuran literatur yang telah dilakukan, penelitian mengenai hubungan regulasi emosi dan persepsi risiko pada penerbang militer masih relatif terbatas. Sebagian besar penelitian sebelumnya berfokus pada populasi pilot komersial, sehingga penelitian pada penerbang militer khususnya TNI AU masih belum banyak ditemukan. Selain memperkaya literatur psikologi penerbangan yang didominasi oleh studi internasional, penelitian ini harapannya mampu bermanfaat praktis dalam mendukung peningkatan keselamatan penerbangan serta pengembangan strategi intervensi yang sesuai dengan karakteristik penerbang TNI AU.

B. Rumusan Masalah

Apakah ada hubungan positif antara regulasi emosi dengan *risk perception* pada penerbang di Markas Besar TNI Angkatan Udara?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui apakah terdapat hubungan yang positif antara regulasi emosi dengan persepsi risiko pada penerbang di Markas Besar TNI Angkatan Udara.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Menyumbang peran terkait perkembangan keilmuan psikologi, khususnya psikologi penerbangan, terkait peran regulasi emosi dan persepsi risiko dalam kondisi keselamatan penerbangan.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi subjek

Memberikan pemahaman mengenai pentingnya kemampuan regulasi emosi dan persepsi risiko dalam menjaga keselamatan penerbangan.

b. Bagi TNI AU

Penelitian ini ditujukan agar mampu menyumbang informasi terkait krusialnya faktor psikologis, khususnya regulasi emosi, dalam membentuk persepsi risiko pada penerbang. Temuan pada penelitian ini juga dapat menjadi acuan untuk TNI AU dalam upaya pengembangan psikologis penerbang guna mendukung keselamatan penerbangan dalam pengambilan keputusan yang tepat selama pelaksanaan tugas.

c. Bagi penelitian selanjutnya

Temuan penelitian harapannya bisa menjadi referensi awal dalam mengkaji lebih lanjut peran faktor psikologis dalam keselamatan penerbangan, penelitian lanjutan dianjurkan untuk mengadopsi desain penelitian yang lebih beragam, guna memperoleh gambaran yang lebih komprehensif.