

DETERMINASI PENGGUNA TRANSPORTASI UDARA TERHADAP SINDROM AVIOPHOBIA (RASA TAKUT TERBANG)

Azis Fahrudi^{1*}, Khaerul Amri², Sri Hunun Widiastuti³

¹⁻³Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma

Email Korespondensi: azisfahrudi@gmail.com

Disubmit: 04 Agustus 2025 Diterima: 24 November 2025 Diterbitkan: 01 Desember 2025
Doi: <https://doi.org/10.33024/mnj.v7i12.21942>

ABSTRACT

Air transportation has an impact on developing health science, namely aviation health which can be influenced by various factors: environment, air pressure effects, temperature changes and others. Common health problems during flights: jet lag, low-flying cabin syndrome, high blood pressure, and increased risk of blood clots and fear of flying or aviophobia. The phenomenon of not choosing air transportation, the cause is not because of expensive tickets or fast but is caused by aviophobia. To identify the influence of air transportation user determination with aviophobia syndrome. Using FAS (32 statements), Pearson and Mann Whitney Correlation tests. The results showed that 95% of air transportation users were between 36.64 years to 40.55 years old with 84 men (53.8%) and 72 women (46.2%), had no history of illness: 150 (96.2%), had a history of illness: 6 (3.8%). Users who had received information about flight incidents: 136 (87.2%) with experience of turbulence 111 (71.2%). Transportation users showed efforts to overcome anxiety: 86 (55.1%) and no efforts to overcome anxiety: 70 (44.9%). Analysis of significant influence on aviophobia syndrome is age factor p Value: 0.006 (p <0.05), gender: 0.002 (p <0.05), incident information: 0.002 (p <0.05) and Efforts to overcome: 0.000 (p <0.05), while there is no significant influence is users who have a history of illness: 0.073 (p>0.05) and turbulence experience: 0.925 (p>0.05). aviophobia syndrome in air transportation users shows an average of 48.31 ± 16.634 people with a standard deviation of 16.634. The results of the research analysis show that 95% of air transportation users who experience aviophobia syndrome are between 45.68 people and 50.94 people.

Keywords: Anxiety, Aviophobia, Determination, Transportation, Turbulence.

ABSTRAK

Transportasi udara memberikan dampak dalam mengembangkan ilmu pengetahuan bidang kesehatan yaitu kesehatan penerbangan yang dapat dipengaruhi berbagai faktor: lingkungan, efek tekanan udara, perubahan suhu dan lainnya. Masalah kesehatan umumnya selama penerbangan: *jet lag*, sindrom kabin terbang rendah, tekanan darah tinggi, dan peningkatan risiko pembekuan darah serta takut terbang atau aviophobia. Fenomena tidak memilih transportasi udara, penyebabnya bukan karna mahalnya tiket atau cepat tapi disebabkan karena aviophobia. Mengidentifikasi pengaruh determinasi pengguna transportsi udara dengan sindroma aviophobia. Menggunakan FAS (32 pernyataan), uji

Korelasi Pearson dan Mann Whitney. Hasil menunjukkan 95% usia pengguna transportasi udara diantara 36,64 tahun sampai 40,55 tahun dengan laki - laki 84 (53,8%) dan perempuan 72 (46,2%), tidak memiliki riwayat penyakit: 150 (96,2%), memiliki riwayat penyakit: 6 (3,8%). Pengguna yang pernah mendapatkan informasi kejadian penerbangan: 136 (87,2%) dengan pengalaman mengalami turbulensi 111 (71,2%). Pengguna transportasi menunjukkan ada upaya mengatasi kecemasan: 86 (55,1%) dan tidak ada upaya mengatasi kecemasan: 70 (44,9%). Analisis pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia adalah faktor usia nilai *p* Value: 0,006 (*p* < 0,05), jenis kelamin: 0,002 (*p* < 0,05), informasi kejadian: 0,002 (*p* < 0,05) dan Upaya mengatasi: 0,000 (*p* < 0,05), sedangkan tidak ada pengaruh signifikan adalah pengguna yang memiliki riwayat penyakit: 0,073 (*p* > 0,05) dan pengalaman turbulensi: 0,925 (*p* > 0,05). Sindroma aviophobia pada pengguna transportasi udara menunjukkan rata - rata $48,31 \pm 16,634$ orang dengan standar deviasi 16,634. Hasil analisis penelitian menunjukkan 95% yang mengalami sindroma aviophobia pengguna transportasi udara berada diantara 45,68 orang sampai 50,94 orang

Kata Kunci: Aviophobia, Cemas, Determinasi, Transportasi, Turbulensi.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan bentuk perpindahan manusia maupun barang yang dari satu tempat ke tempat yang lainnya dengan menggunakan kendaraan (pesawat, mobil, motor dan lainnya) yang digerakkan manusia atau mesin (Astri Rumondang Banjarnahor, et al 2021). Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 13 tentang transportasi udara merupakan kegiatan mengangkut penumpang atau barang dalam satu perjalanan antar bandar udara (Undang-Undang RI No. 1, 2009). Kelebihan transportasi udara dengan mode transportasi lain adalah tujuan perjalanan cepat ditempuh, ketepatan waktu dan aman serta terjamin, adapun kekurangannya adalah biaya cukup mahal, keberangkatan tergantung oleh cuaca yang terjadi (Astri Rumondang Banjarnahor, et al, 2021). Laporan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mengungkapkan bahwa terdapat beberapa faktor penyebab kecelakaan pesawat yaitu faktor lingkungan 12,33%, faktor teknis 15,75%, faktor fasilitas 4,79% dan faktor kesalahan manusia 67,12% (*human error*) (KNKT, 2016)

Transportasi udara memberikan dampak positif dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang kesehatan yaitu kesehatan penerbangan (Kesbang). Prinsip dasar dan teori kesbang dapat dipengaruhi berbagai faktor yaitu faktor lingkungan, efek tubuh di ketinggian, efek tekanan udara, perubahan suhu, dampak gangguan kesehatan selama penerbangan, seperti jet lag, sindrom kabin terbang rendah, tekanan darah tinggi, dan peningkatan risiko pembekuan darah serta takut terbang atau aviophobia (Wahyudin, 2023).

Teknologi penerbangan dalam tahap awal, banyak terjadi kecelakaan. Persepsi umum tentang terbang adalah bahaya dan ketidakpastian. Kecemasan dan ketakutan cukup umum di antara mereka yang menyaksikan atau mengalami penerbangan awal. Pada perang dunia I, pesawat terbang sering digunakan untuk mengekspos masyarakat terhadap realitas penerbangan terhadap banyaknya kecelakaan dan korban. Pilot dan awak pesawat yang mengalami ketakutan peperangan udara sering

kali mengalami trauma psikologis, termasuk ketakutan untuk terbang. Seiring dengan munculnya penerbangan komersial setelah perang dunia I, dan perjalanan udara menjadi lebih mudah diakses oleh masyarakat, kekhawatiran tentang keselamatan dan keamanan pun meningkat. Seiring dengan semakin populernya perjalanan udara pada beberapa dekade ini, psikoanalisis pun semakin populer, dan para psikoanalisis mulai mengeksplorasi rasa takut terbang. Kehilangan kendali, kerentanan, dan ketakutan akan kematian dianggap sebagai kecemasan utama. Bersamaan dengan semakin populernya perjalanan udara dan bukan hanya untuk orang kaya, teknik terapi perilaku dan kognitif dikembangkan untuk mengatasi rasa takut terbang. Pendekatan ini difokuskan pada identifikasi dan tantangan pikiran dan ketakutan yang tidak rasional, serta secara bertahap memaparkan individu pada situasi terbang dengan cara yang terkendali (Nyström, 2024).

Fenomena transportasi udara adalah waktu yang lebih cepat dibandingkan transportasi darat atau laut, namun kenyataannya, tidak membuat beberapa orang memilih transfortasi udara ketika akan bepergian, hal ini penyebabnya bukan karna tiket yang mahal atau cepat sampai tujuan tapi disebabkan karena fobia pesawat (aviophobia). Aviophobia atau rasa takut terbang merupakan suatu fenomena yang secara psikologis dapat mempengaruhi berbagai cara pada individu dengan tingkatan yang berbeda (Busscher et al., 2020). Ketakutan yang intens terhadap penerbangan (aviophobia) adalah fenomena psikologis umum, yang mempengaruhi (menurut beberapa perkiraan) hingga 40% dari populasi negara-negara industri (Mor et al., 2021). Pengalaman aviophobia umum adalah ketakutan yang intens, khas,

bertahan lama, dan jelas tidak rasional pada stimulus yang diberikan di dalam pesawat terbang. Ketakutan ini mungkin berorientasi pada kemungkinan jatuhnya pesawat yang menyebabkan potensi bahaya. Atau sebagai tambahan, reaksi kognitif pasien ini terhadap penerbangan mungkin juga mencakup ketakutan umum akan kematian, serta ketakutan akan rasa malu atau kehilangan kendali diri (American Psychiatric Asscotiation, 2013).

Pada kasus rasa takut terbang, pengalaman negatif, menyaksikan atau mendengarkan peristiwa traumatis yang berkaitan dengan penerbangan dapat menimbulkan hubungan yang kuat antara penerbangan dan ketakutan (Bouchard, 2014) seperti mengalami turbulensi selama penerbangan atau mendengar tentang kecelakaan pesawat di media dapat memicu respons cemas. Disamping itu seseorang dapat mengembangkan rasa takut melalui pembelajaran observasional, yang mana mereka menyaksikan orang lain menampilkan perilaku takut dalam menanggapi situasi penerbangan. Selain itu dalam artikel tentang kecemasan penerbangan dengan memahami psikologi di balik rasa takut terbang menjelaskan bahwa aviophobia merupakan fenomena multi aset yang dipengaruhi oleh berbagai faktor psikologis seperti clasical conditioning, distorsi kognitif, perilaku keselamatan dan naluri evolusioner, hal ini berperan dalam membentuk respon ketakutan individu terhadap penerbangan (Yuliasari, 2024). Teori lain menjelaskan bahwa rasa takut terbang merupakan model kognitif-perilaku, yang menitikberatkan pada peran proses kognitif dalam membentuk respons emosional (Hudlicka, 2017). Model kognitif - perilaku ini merupakan individu dengan rasa takut terbang yang

terlibat dalam distorsi kognitif, seperti musibah atau bencana atau pikiran negatif yang terkait dengan terbang (Fischer et al., 2020).

Faktor demografi dan gaya hidup berpengaruh pada aviophobia yang dilakukan terdiri dari faktor usia, jenis kelamin, berat badan, kebiasaan merokok, alkolisme, olah raga dan pendidikan hasil penelitiannya menjelaskan bahwa faktor usia, jenis kelamin, berat badan, kebiasaan merokok, alkoholisme dan olah raga tidak berpengaruh terhadap aviophobia (p -Value $> 0,001$) sedangkan faktor pendidikan dapat mempengaruhi terhadap aviophobia (p -Value $< 0,001$). Hasil penelitian menurut tentang prevalensi dan perilaku aviophobia menjelaskan bahwa responden dengan jenis kelamin wanita memiliki skor total FAM (*Flight Anxiety Modality*) yang lebih tinggi daripada pria. Responden yang mendapat skor lebih tinggi pada MBSS (*Miller Behavioral Style Scale*) juga ditemukan mendapat skor lebih tinggi pada FAM. Adapun responden yang belum pernah terbang sebelumnya mendapat skor lebih tinggi pada FAM daripada peserta yang pernah terbang sebelumnya (van Almen & van Gerwen, 2013). Adapun faktor karakteristik demografi terkait penerbangan yang memiliki persepsi risiko kurang baik terhadap keselamat penerbangan adalah pengguna yang berusia remaja (14-25 tahun) (53,3%) dan pengguna berjenis kelamin laki-laki (48,7%) dan pengguna yang tidak bergantung pada brand/jenis maskapai tertentu memiliki persepsi risiko kurang baik (48,5%). Dari penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa mayoritas penumpang yang memiliki persepsi risiko keselamatan kurang baik berusia remaja (14-25 tahun), berjenis kelamin laki-laki, dan tidak bergantung pada brand tertentu (Mona Lestari, et al, 2018).

TINJAUAN PUSTAKA

Aviophobia merupakan subtipo situasional dari fobia spesifik. Fobia ini melibatkan rasa takut yang nyata dan terus-menerus yang berlebihan dan tidak masuk akal, dan dipicu oleh perjalanan dengan pesawat terbang. Paparan sebagai pengguna transportasi udara dan selama proses penerbangan pesawat, seperti memesan tiket pesawat, duduk di pesawat terbang, atau suara dan pemandangan lepas landas, memicu respons kecemasan langsung, yang juga dapat menimbulkan serangan panik. Meskipun orang dengan aviophobia menyadari bahwa rasa takut mereka berlebihan dan tidak masuk akal, mereka menghindari terbang atau menanggungnya dengan tekanan (American Psychiatric Association, 2013).

Ketakutan yang intens terhadap terbang (aviophobia) merupakan fenomena psikologis yang sangat umum, yang menyerang (dalam beberapa perkiraan) hingga 40% dari populasi negara-negara industri (Mor et al., 2021). Meskipun aviophobia merupakan masalah kesehatan mental yang sangat umum, studi yang dipublikasikan tentang epidemiologi dan terapi yang terkait dengan rasa takut terbang jarang terjadi. Menurut Manual Diagnostik dan Statistik Gangguan Mental (DSM), gangguan tersebut termasuk dalam kategori fobia spesifik. Pengalaman aviophobia adalah rasa takut yang intens, khas, bertahan lama, dan jelas tidak rasional di dekat stimulus yang diberikan-terbang di dalam pesawat terbang. Ketakutan ini mungkin berorientasi pada kemungkinan jatuhnya pesawat yang menyebabkan potensi bahaya (American Psychiatric Association, 2013). Sebagai alternatif atau tambahan terhadap reaksi kognitif pengguna transportasi udara ini dalam penerbangan mungkin juga mencakup rasa takut terhadap

kematian, serta rasa takut akan rasa malu atau kehilangan kendali diri (Clark & Rock, 2016). Respon fisiologis sebaliknya dapat mencakup peningkatan denyut jantung dan tekanan darah, hiperventilasi, gangguan lambung dan seringnya serangan panik.(Bouchard, 2014).

Adanya serangan panik memberikan dampak pikiran yang negatif, sehingga dapat memicu kecemasan dan memperkuat rasa takut terbang. Hal ini dapat berpengaruh terhadap kepribadian dan ditunjang sesuai hasil penelitian yang dilakukan dengan menggunakan 5 faktor kepribadian yang mempengaruhi aviophobia yaitu *neuroticism* (kepribadian negatif), *extraversion* (kepribadian ekstrovert), *conscientiousness* (kehati-hatian), *agreeableness* (keramahan), *openness* (keterbukaan), dari 5 faktor tersebut faktor *neuroticism*, *conscientiousness* dan *agreeableness* berpengaruh terhadap aviophobia (p-Value < 0,001), sedangkan faktor *extraversion* dan *openness* tidak berpengaruh terhadap aviophobia (p-Value > 0,001) (Minoretti et al., 2025). Adapun komponen aviophobia memiliki ciri-ciri kepribadian yang terdiri dari model lima faktor atau *Five Factor Model* (FFM) dan hubungannya dengan perkembangan Aviophobia (AP) yang merupakan area penelitian dengan implikasi signifikan dalam mengintervensi pencegahan dan strategi terapi. Konseptual dari FFM kepribadian di sepanjang lima dimensi fundamental, yang secara kolektif dikenal sebagai "lima besar" yaitu: neurotisme (dikarakterisasi oleh ketidakstabilan emosi dan kecenderungan cemas), ekstroversi (diwujudkan melalui kemampuan bersosialisasi dan perilaku yang diarahkan ke luar), ketelitian (tercemin dalam kecakapan dan efisiensi organisasi), keramahan (diekspresikan melalui kehangatan

interpersonal dan kecenderungan empati), dan keterbukaan (ditunjukkan oleh keingintahuan intelektual dan disposisi kreatif) (Redelmeier et al., 2021).

Ada beberapa metode efektif untuk mengatasi rasa takut terbang dan peran terapi realitas virtual. Selain itu, bukti dan uji klinis dapat menginformasikan dalam mengatasi rasa takut terbang. Adapun metode yang digunakan adalah metode tradisional seperti terapi perilaku kognitif / *Cognitive Behavioural Therapy* (CBT), dimana terapi ini telah menunjukkan efektivitas dalam mengurangi kecemasan terkait penerbangan. Penelitian yang dipublikasikan terkait intervensi psikologis dalam mengatasi rasa takut terbang menunjukkan bahwa terapi perilaku kognitif merupakan terapi yang utama dan penting. Namun, keterbatasan efektivitasnya masih kontroversial dalam konteks rasa takut terbang. Oleh karena itu, kemajuan teknologi terkini telah memperkenalkan Terapi Paparan Realitas Virtual / *Virtual Reality Exposure Therapy* (VRET) sebagai alternatif yang menjanjikan. VRET sama efektifnya dengan metode tradisional, dengan pengurangan signifikan dalam kecemasan dan perilaku penghindaran. Keterbatasan terkait VRET juga membuat pembentukan Terapi Realitas Virtual Daring / *Online Virtual Reality Therapy* (OVRT) menjadi penting. OVRET semakin meningkatkan aksesibilitas dan fleksibilitas, yang memungkinkan pengguna transfortasi udara menerima terapi dari jarak jauh. Studi telah menunjukkan bahwa OVRT secara signifikan mengurangi gejala kecemasan, yang memungkinkan individu menghadapi situasi penerbangan dengan kecemasan. Meskipun ada tantangan seperti keterbatasan teknologi dan perlunya kemahiran terapis dalam *Virtual Reality* (VR), manfaat

potensial OVRT cukup besar. OVRT menawarkan pendekatan inovatif untuk mengatasi kecemasan terbang, menjadikan terapi lebih mudah diakses dan hemat biaya. Oleh karena itu, tinjauan ini membahas sintesis penelitian yang dipublikasikan tentang VRET dan OVRT untuk mengatasi rasa takut terbang (Arikan, 2024).

Tujuan Penelitian

Tujuan umum penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pengaruh determinasi pengguna transportasi udara dengan sindroma aviophobia (rasa takut terbang)

Tujuan khususnya adalah untuk mengidentifikasi gambaran karakteristik responden yaitu usia, jenis kelamin, riwayat penyakit, informasi kejadian, pengalaman turbulensi, upaya mengatasinya dan sindrom aviophobia serta menganalisis pengaruh usia, jenis kelamin, riwayat penyakit, informasi kejadian, pengalaman turbulensi dan upaya mengatasinya terhadap sindrom aviophobia.

Pertanyaan Penelitian

Penelitian terkait sindrom aviophobia belum banyak dilakukan di Indonesia dan upaya ada upaya tindakan dan pencegahan aviophobia karena stigma rasa takut (Phobia) spesifik sulit untuk dihilangkan, akan tetapi sindrom aviophobia bisa dilakukan treatment secara individual dengan tujuan dapat mengatasi sindrom aviophobia, Berdasarkan latar belakang di atas, peneliti dapat merumuskan pertanyaan penelitian "Bagaimana mengidentifikasi pengaruh determinasi pengguna transportasi udara terhadap sindrom aviophobia (rasa takut terbang) ??.

METODOLOGI PENELITIAN

Pendekatan metode ini menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif dan desain *cross sectional*. Variabel independen yang digunakan adalah usia, jenis kelamin, riwayat penyakit, informasi kejadian, pengalaman turbulensi dan upaya mengatasi sindrom aviophobia. Variabel dependen yaitu sindrom aviophobia. Penelitian dilakukan di lingkungan Universitas Dirgantara Mareskal Suryadarma. Tempat penelitian dilakukan di wilayah Halim Perdanakusuma yang sering melakukan perjalanan dengan menggunakan transportasi udara. Penelitian ini dilakukan pada bulan Maret hingga Mei 2025. Populasi dan sampel tidak diketahui jumlahnya karena tidak ada komunitas pengguna transportasi udara. Pengumpulan data dengan menggunakan snowball sampling karena sulit mencari responden dengan spesifikasi pernah melakukan perjalanan dengan transportasi udara dan mengalami aviophobia. Kriteria inklusinya adalah pernah atau tidak pernah melakukan perjalanan dengan menggunakan transfortasi udara dan bersedia menjadi responden. Kriteria ekslusi adalah tidak bersedia menjadi responden dalam penelitaian ini. Instrumen yang digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor sindrom aviophobia menggunakan kuesioner yang dimodifikasi dari kuesioner Flight Anxiety Situations / FAS (Van Gerwen et al., 1999). Kuesioner sindrom aviophobia berjumlah 32 item dengan skala likert yaitu; Tidak Ada Kecemasan (1), Kecemasan Ringan (2), Kecemasan Sedang (3), Kecemasan Berat (4) dan Kecemasan Sangat Berat (5).

Analisa univariat dilakukan untuk mengidentifikasi usia, jenis kelamin, riwayat penyakit, informasi kejadian, pengalaman turbulensi dan Upaya mengatasi sindrom aviophobia. Analisa bivariat digunakan untuk

mengidentifikasi hubungan atau pengaruh antara usia, jenis kelamin, riwayat penyakit, informasi kejadian, pengalaman turbulensi dan upaya mengatasi kejadian sindrom aviophobia dengan sindrom aviophobia. Analisis uji bivariat dilakukan dengan uji *Korelasi Pearson dan Mann Whitney*. Adapun analisis bivariat ini bertujuan untuk mengidentifikasi hubungan atau pengaruh antara usia, jenis kelamin, riwayat penyakit, informasi kejadian, pengalaman turbulensi dan upaya mengatasi sindrom aviophobia dengan sindrom aviophobia

penerbangan yang dialami dalam berbagai situasi terdiri dari tiga subskala situasi yaitu: Skala kecemasan penerbangan antisipatif yang terdiri dari 14 item pernyataan yang berkaitan dengan kecemasan yang dialami saat mengantisipasi penerbangan (Reliabilitas 0,99). Skala kecemasan dalam penerbangan, yang berisi 11 item pernyataan yang berkaitan dengan kecemasan yang dialami selama penerbangan (Reliabilitas 0,98) dan Skala kecemasan penerbangan umum berisi 7 item pernyataan (Reliabilitas 0,94). Adapun validitasnya 0,55 - 0,87 (Van Gerwen et al., 1999).

Hasil analisis univariat pada gambaran determinasi pengguna transportasi udara adalah sebagai berikut:

Tabel 1. Gambaran Usia Sebagai Pengguna Transportasi Udara

Variabel	Mean	SD	95% CI
Usia	38,60	12,357	36,64 - 40,55

Pada tabel 1. Menunjukkan bahwa rata - rata usia yang menggunakan transportasi udara adalah berusia $38,60 \pm 12,357$ tahun. Hasil analisis penelitian menunjukkan

bahwa 95% diyakini bahwa rata - rata usia pengguna transportasi udara berada diantara 36,64 tahun sampai 40,55 tahun.

Tabel 2. Gambaran Jenis Kelamin Pengguna Transportasi Udara

Variabel	Frekuensi	Prosentase (%)
Jenis Kelamin		
Perempuan	72	46,2
Laki-Laki	84	53,8

Pada tabel 2. Menunjukkan bahwa jenis kelamin laki - laki sebanyak 84 (53,8%) merupakan pengguna transportasi udara

terbanyak dibandingkan dengan jenis kelamin perempuan sebanyak 72 (46,2%).

Tabel 3. Gambaran Riwayat Penyakit Pengguna Transportasi Udara

Variabel	Frekuensi	Prosentase (%)
Riwayat Penyakit		
Tidak Ada	150	96,2
Ada	6	3,8

Pada tabel 3. Menunjukkan bahwa tidak ada riwayat penyakit sebanyak 150 (96,2%) merupakan sebagai pengguna transportasi udara terbanyak dibandingkan dengan yang memiliki riwayat penyakit sebanyak 6 (3,8%).

Tabel 4. Gambaran Informasi Kejadian Pengguna Transportasi Udara

Variabel	Frekuensi	Prosentase (%)
Informasi Kejadian		
Tidak Pernah	20	12,8
Pernah	136	87,2

Pada tabel 4. Menunjukkan bahwa pernah mendapatkan informasi kejadian penerbangan sebanyak 136 (87,2%) dibandingkan dengan yang tidak mendapatkan informasi kejadian sebanyak 20 (12,8%).

Tabel 5. Gambaran Pengalaman Turbulensi Pengguna Transportasi Udara

Variabel	Frekuensi	Prosentase (%)
Pengalaman Turbulensi		
Tidak Pernah	45	28,8
Pernah	111	71,2

Pada tabel 5. Menunjukkan bahwa pernah mengalami turbulensi saat penerbangan sebanyak 111 (71,2%) dibandingkan dengan yang tidak pernah mengalami turbulensi saat penerbangan sebanyak 20 (28,8%).

Tabel 6. Gambaran Upaya Mengatasi Pengguna Transportasi Udara

Variabel	Frekuensi	Prosentase (%)
Upaya Mengatasi		
Tidak Ada	70	44,9
Ada	86	55,1

Pada tabel 6. Menunjukkan bahwa ada upaya mengatasi kecemasan sebanyak 86 (55,1%) merupakan upaya mengatasi kecemasan penerbangan terbanyak dibandingkan dengan yang tidak ada upaya sebanyak 70 (44,9%).

Tabel 7. Gambaran Sindroma Aviophobia Pengguna Transportasi Udara

Variabel	Mean	SD	95% CI
Sindroma Aviophobia	48,31	16,634	45,68 - 50,94

Pada tabel 7. Menunjukkan bahwa rata - rata sindroma aviophobia yang menggunakan transportasi udara adalah $48,31 \pm 16,634$ orang dengan standar deviasi sebesar 16,634. Hasil analisis bivariat determinasi pengguna transportasi

udara terhadap sindroma aviophobia adalah sebagai berikut:

Tabel 8. Pengaruh usia dengan sindroma aviophobia

Variabel	Sindroma Aviophobia		
	r	r^2	Nilai p
Usia	0,218	0,047	0,006

Pada tabel 8. Menjelaskan bahwa hasil analisis uji menunjukkan bahwa faktor usia memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia dengan nilai p Value sebesar 0,006 ($p < 0,05$) dan memiliki tingkat pengaruh sebesar 0,218 yang

berarti memiliki tingkat pengaruh positif dan lemah terhadap sindroma aviophobia serta didapatkan nilai r^2 sebesar 0,047 yang artinya bahwa determinasi faktor usia memiliki pengaruh terhadap sindroma aviophobia sebesar 0,047 atau 4,7%.

Tabel 9. Pengaruh jenis kelamin dengan sindroma aviophobia

Jenis Kelamin	Sindroma Aviophobia		
	N	Mean	Nilai p
Perempuan	72	89,71	0,002
Laki - Laki	84	68.89	

Pada tabel 9. Menjelaskan bahwa ada perbedaan yang signifikan jenis kelamin antara perempuan dan laki - laki dengan sindroma aviophobia dengan kata lain dapat

disimpulkan bahwa faktor jenis kelamin memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia dengan nilai p value sebesar 0,002 ($p < 0,05$).

Tabel 10. Pengaruh Riwayat penyakit dengan sindroma aviophobia

Riwayat Penyakit	Sindroma Aviophobia		
	N	Mean	Nilai P
Tidak ada	150	77,21	0,073
Ada	6	110.83	

Pada tabel 10. Menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan pada riwayat penyakit antara tidak ada dan ada riwayat penyakit dengan sindroma aviophobia dengan kata lain dapat disimpulkan

bahwa faktor riwayat penyakit tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia dengan nilai p value sebesar 0,073 ($p > 0,05$).

Tabel 11. Pengaruh informasi kejadian dengan sindroma aviophobia

Pernah Mendapatkan Informasi	Sindroma Aviophobia		
	N	Mean	Nilai p
Tidak Pernah	20	50,00	0,002
Pernah	136	82.69	

Pada tabel 11. Menunjukkan bahwa ada perbedaan yang signifikan informasi kejadian antara tidak pernah dan pernah mendapatkan informasi kejadian penerbangan dengan sindroma aviophobia dengan

kata lain dapat disimpulkan bahwa faktor informasi kejadian penerbangan memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia dengan nilai p value sebesar $0,002$ ($p < 0,05$).

Tabel 12. Pengaruh pengalaman turbulensi dengan sindroma aviophobia

Pengalaman Turbulensi	Sindroma Aviophobia		
	N	Mean	Nilai P
Tidak Pernah	45	77,97	0,925
Pernah	111	78,72	

Pada tabel 12. Menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan pada pengalaman turbulensi saat penerbangan antara tidak pernah dan pernah pengalaman turbulensi saat penerbangan dengan sindroma aviophobia dengan kata

lain dapat disimpulkan bahwa faktor pengalaman turbulensi saat penerbangan tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia dengan nilai p value sebesar $0,925$ ($p > 0,05$).

Tabel 13. Pengaruh hubungan upaya mengatasi dengan sindroma aviophobia

Upaya Mengatasi	Sindroma Aviophobia		
	N	Mean	Nilai P
Tidak Ada	70	59,01	0,000
Ada	86	94,36	

Pada tabel 13. Menunjukkan bahwa ada perbedaan yang signifikan informasi kejadian antara tidak ada dan ada upaya mengatasi penerbangan dengan sindroma aviophobia dengan kata lain dapat

disimpulkan bahwa faktor upaya mengatasi penerbangan memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia dengan nilai p value sebesar $0,000$ ($p < 0,05$).

PEMBAHASAN

Usia pengguna transportasi udara pada penelitian ini menunjukkan bahwa rata - rata usia yang menggunakan transportasi udara adalah berusia $38,60 \pm 12,357$ tahun. Hasil analisis penelitian menunjukkan bahwa 95% diyakini bahwa rata - rata usia pengguna transportasi udara berada diantara 36,64 tahun sampai 40,55 tahun. Hasil ini sesuai dengan penelitian yang menyatakan usia rata - rata pengguna transportasi udara adalah $34,37 \pm 0,118$ (van Almen & van

Gerwen, 2013) dan rata - rata usia $27,56 \pm 4,77$ (Laker et al., 2024) serta didukung dengan survei yang didapatkan dari pengguna transportasi udara di Bandar Udara Matahora yang menjelaskan bahwa pengguna transportasi udara yang terbanyak sebesar 64% pengguna transportasi udara pada usia > 35 tahun (Sufrianto et al., 2024).

Jenis kelamin sebagai pengguna transportasi pada penelitian ini menunjukkan bahwa jenis kelamin laki - laki sebanyak 84 (53,8%)

merupakan pengguna transportasi udara terbanyak dibandingkan dengan jenis kelamin perempuan sebanyak 72 (46,2%). Hasil ini sesuai dengan survei yang didapatkan dari pengguna transportasi udara di Bandar Udara Matahora yang menjelaskan bahwa pengguna transportasi udara yang terbanyak sebesar 68% pengguna transportasi udara dengan jenis kelamin laki - laki (Sufrianto, et al , 2024) dan didukung dengan hasil sebanyak 50,67 % pengguna transportasi udara dengan jenis kelamin laki - laki (Hikmah et al., 2023), sebanyak 85,3% pengguna transportasi udara dengan jenis kelamin laki - laki (Sihotang et al., 2015), serta 64,1% dengan jenis kelamin laki - laki (Imelda Avia, Khaerul Amri, 2024). Berbeda dengan hasil penelitian dengan jumlah responden sebanyak 9166 orang yang terdiri dari laki - laki sebanyak 3482 (37,99%) dan perempuan 5684 (62,01%) (van Almen & van Gerwen, 2013).

Riwayat penyakit yang dimiliki sebagai pengguna transportasi menunjukkan bahwa tidak ada riwayat penyakit sebanyak 150 (96,2%) merupakan sebagai pengguna transportasi udara terbanyak dibandingkan dengan yang memiliki riwayat penyakit sebanyak 6 (3,8%). Hasil survei terkait riwayat penyakit pada pengguna transportasi udara ini sesuai dengan hasil penelitian yang menjelaskan bahwa masih ada pengguna transportasi udara yang memiliki riwayat penyakit seperti abnormalnya faal paru sebanyak 17 (50%), ada keluhan respiratorik 32 (94,1%), abnormalnya foto thoraks 5 (14,7%) dan abnormalnya hemoglobin 14 (41,2%) (Sihotang et al., 2015). Hal ini didukung hasil penelitian yang menjelaskan bahwa pengguna transportasi udara yang memiliki riwayat penyakit masa lalu sebesar 26, 5% dan memiliki riwayat penyakit

saat ini sebesar 27,4% (Imelda Avia, et al, 2024). Penelitian lain menyebutkan bahwa pengguna transportasi udara di negara China yang memiliki riwayat penyakit sebanyak 61 (30,7%), yang tidak memiliki riwayat penyakit 42 (21,1%) dan yang tidak diketahui riwayat penyakitnya 96 (48,2%) (Shi et al., 2024).

Informasi kejadian penerbangan pada penelitian ini menunjukkan bahwa pernah mendapatkan informasi kejadian penerbangan sebanyak 136 (87,2%) dibandingkan dengan yang tidak pernah mendapatkan informasi kejadian sebanyak 20 (12,8%). Hal ini sesuai dengan informasi dari Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang memberitakan bahwa di sektor penerbangan, ada beberapa hasil investigasi yang didapatkan yaitu terdapat 9 kecelakaan dan 16 kejadian serius di moda penerbangan selama tahun 2024 dimana sebagian besar kecelakaan terjadi di Pulau Jawa dan Papua (KNKT, 2024). Informasi ini didukung dari artikel Kompas.com yang mengatakan bahwa banyak insiden kecelakaan pesawat yang menyebabkan jatuhnya banyak korban jiwa (*Banyak Kecelakaan Pesawat*, 2025). Hasil investigasi menurut *In Flight Medical Emergency* menginformasikan bahwa tingkat kejadian dan kematian tertinggi pada tahun 2018 - 2020 serta tingkat kejadian dan kematian tertinggi di amati antara pukul 6 sore - 6 pagi pada penerbangan yang menempuh jarak ≥ 4000 km (20,9%) (Shi et al., 2024).

Departemen Transportasi Amerika Serikat menerbitkan statistik, tentang keselamatan relatif perjalanan udara. Hal ini dapat dilihat pada tabel di bawah ini dengan jelas statistik keselamatan pesawat terbang yang sangat baik (Foreman & van Gerwen, 2018):

Tabel 14. Statistik Keselamatan Perjalanan Udara

Mode Transportasi / situasi	Jumlah Kematian
Kendaraan mobil	45.000
Jalan kaki	8.000
Diam di rumah	20.000 Kematian tak terduga
Bekerja	11.000 Kematian tak terduga
Pembunuhan	7.000
Maskapai Penerbangan	0 (Tahun 2010 - 2023)

Meskipun kadang-kadang terjadi kecelakaan, penerbangan komersial modern tetap aman. Teknologi yang lebih baik, peraturan keselamatan yang ketat, dan pilot yang berpengalaman telah mengurangi risiko yang terkait dengan perjalanan udara secara signifikan. Meskipun semua kemajuan teknologi dan perjalanan udara sangat aman, masih ada kebutuhan untuk menangani rasa takut terbang. Beberapa maskapai penerbangan menawarkan kursus takut terbang yang menggabungkan pendidikan, teknik relaksasi, dan terapi paparan untuk membantu individu mengatasi kecemasan mereka. Terapi perilaku kognitif adalah metode lain untuk mengatasi rasa takut terbang. Terapi ini membantu individu mengidentifikasi dan menantang pikiran negatif, mengembangkan strategi penanggulangan, dan secara bertahap menghadapi ketakutan mereka (Nyström, 2024).

Pengalaman turbulensi pengguna transportasi udara pada penelitian ini menunjukkan bahwa pernah mengalami turbulensi saat penerbangan sebanyak 111 (71,2%) dibandingkan dengan yang tidak pernah mengalami turbulensi saat penerbangan sebanyak 20 (28,8%). Hal ini sesuai dengan hasil pengamatan dengan menggunakan *Richardson Number* dari *European Centre Medium - Range Weather Forecasts (ECMWF) Reanalysis Version 5 (ERA5)*. Hasil pengamatannya menunjukkan adanya kejadian

turbulensi signifikan pada tanggal 18 Januari, 2 Juli dan 26 Desember 2022 dengan fluktusi harian yang mencolok (Muhammad et al., 2024). Turbulensi selama penerbangan dapat menyebabkan kecemasan pada banyak penumpang, bahkan penerbang yang percaya diri pun dapat menjadi gugup. Namun, turbulensi merupakan kejadian umum bagi pilot dan sama sekali tidak perlu dikhawatirkan. Pesawat dibuat dengan mempertimbangkan udara yang kurang stabil. Detail yang menarik bagi sebagian orang, yang mungkin terasa menakutkan jika Anda tidak mengetahui alasan di baliknya, adalah bahwa sayap dirancang untuk menekuk. Dalam turbulensi, ujung sayap dapat terlihat bergerak ke atas dan ke bawah. Ujung sayap yang kokoh akan rentan patah, tetapi karena dirancang untuk melentur, sayap akan mampu menahan beban yang jauh lebih banyak. Beban sayap juga diuji selama pembuatan, dan hampir tidak mungkin mencapai beban yang dapat menyebabkan patah. (Nyström, 2024). Turbulensi yang disebabkan oleh massa udara terutama terjadi di dekat tanah atau di ketinggian rendah. Meskipun dapat menyebabkan ketidak nyamanan, sebagian besar turbulensi berlangsung singkat dan masih dalam batas kinerja pesawat. Turbulensi yang disebabkan oleh massa udara sudah diketahui oleh pilot, mudah diperkirakan, dan berperilaku rasional. (Nyström, 2024)

Upaya mengatasi kecemasan sebagai pengguna transportasi menunjukkan bahwa ada upaya mengatasi kecemasan sebanyak 86 (55,1%) merupakan upaya mengatasi kecemasan penerbangan terbanyak dibandingkan dengan yang tidak ada upaya mengatasi kecemasan sebanyak 70 (44,9%). Hasil ini sesuai dengan penelitian terkait upaya mengatasi jet lag yang menjelaskan bahwa upaya mengatasi kecemasan situasi jet lag sebesar 79 (67,5%) sementara pencegahan pada situasi jet lag sebesar 34 (29,1%) (Imelda Avia, et al., 2024).

Adapun gambaran sindroma aviophobia sebagai pengguna transportasi udara menunjukkan bahwa rata - rata sindroma aviophobia yang menggunakan transportasi udara adalah $48,31 \pm 16,634$ orang dengan standar deviasi sebesar 16,634. Hasil analisis penelitian menunjukkan bahwa 95% diyakini bahwa rata - rata yang mengalami sindroma aviophobia pengguna transportasi udara berada diantara 45,68 orang sampai 50,94 orang. Hasil penelitian ini didukung oleh hasil penelitian yang menyatakan bahwa rata - rata orang yang fobia terbang antara usia 18 - 62 tahun adalah $26,95 \pm 10,72$ orang, dan yang tidak fobia terbang berusia antara 18 - 75 tahun adalah $23,73 \pm 11,54$ orang (Skolnick et al., 2012).

Pengaruh usia dengan sindroma aviophobia pada penelitian ini menjelaskan bahwa hasil analisis uji menunjukkan bahwa faktor usia memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia dengan nilai *p* Value sebesar 0,006 (*p* < 0,05) dan memiliki tingkat pengaruh sebesar 0,218 yang berarti memiliki tingkat pengaruh positif dan lemah terhadap sindroma aviophobia serta didapatkan nilai r^2 sebesar 0,047 yang artinya bahwa determinasi faktor usia memiliki pengaruh terhadap sindroma

aviophobia sebesar 0,047 atau 4,7%. Hasil ini sesuai dengan penelitian yang menjelaskan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara usia pengguna transportasi udara terhadap aviophobia (*p*=0,016) dan menunjukkan bahwa pengguna transportasi udara yang berusia dewasa lebih signifikan aviophobia (means= $26,95 \pm 10,72$) dibandingkan dengan yang tiak aviophobia (means = $23,79 \pm 11,54$) (Skolnick et al., 2012).

Pengaruh jenis kelamin dengan sindroma aviophobia menunjukkan bahwa ada perbedaan yang signifikan jenis kelamin antara perempuan dan laki - laki dengan sindroma aviophobia dengan kata lain dapat disimpulkan bahwa faktor jenis kelamin memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia dengan nilai *p* value sebesar 0,002 (*p* < 0,05). Hasil ini sesuai dengan penelitian yang menunjukkan bahwa adanya korelasi signifikan dengan pengalaman aviophobia yang diukur dengan *Flight Anxiety Modality Questionare* (*p* < 0,01) dan hasil lain menunjukkan bahwa perempuan memiliki tingkat pengalaman aviophobia lebih tinggi dibandingkan dengan laki - laki yang diukur dengan *Flight Anxiety Modality Questionare* (Laker et al., 2024). Berbeda dengan hasil penelitian lain yang menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan atau tidak ada pengaruh yang signifikan yang ditemukan pada jenis kelamin terkait pengguna transportasi udara terhadap aviophobia (*p* = 0,250) (Skolnick et al., 2012)

Pengaruh riwayat penyakit dengan sindroma aviophobia menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan pada riwayat penyakit antara tidak ada dan ada riwayat penyakit dengan sindroma aviophobia dengan kata lain dapat disimpulkan bahwa faktor riwayat penyakit tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap

sindroma aviophobia dengan nilai *p* value sebesar 0,073 (*p* > 0,05). Hasil penelitian ini berbeda dengan hasil penelitian yang menyatakan bahwa pengguna transportasi udara yang memiliki riwayat gejala stres menunjukkan korelasi signifikan dengan pengalaman aviophobia yang diukur dengan modalitas kecemasan penerbangan / *Flight Anxiety Modality Questionnaire* (FAS) (*p* < 0,01), temuan ini juga menunjukkan bahwa riwayat penyakit individu yang terutama terkait dengan aviophobia yang di dapat dari berbagai pengalaman traumatis dan stres terhadap berbagai rangsangan fobia yang dibesar-besarkan adalah sebagai hal yang berbahaya atau mengancam jiwa (Laker et al., 2024).

Pengaruh informasi kejadian penerbangan dengan sindroma aviophobia menunjukkan bahwa ada perbedaan yang signifikan informasi kejadian antara tidak pernah dan pernah mendapatkan informasi kejadian penerbangan dengan sindroma aviophobia dengan kata lain dapat disimpulkan bahwa faktor informasi kejadian penerbangan memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia dengan nilai *p* value sebesar 0,002 (*p* < 0,05). Hasil ini sesuai dengan penelitian yang menjelaskan bahwa terdapat korelasi positif yang signifikan antara pengguna media sosial (*p* < 0,001), komunikasi dengan teman sebaya (*p* < 0,001) dan dampak komunikasi antarteman terhadap trauma tidak langsung ditemukan lebih tinggi dibandingkan dengan dampak penggunaan media sosial. Penelitian ini menemukan bahwa penggunaan media sosial untuk memperoleh informasi tentang kecelakaan, seringnya penyebaran informasi kecelakaan dan seringnya diskusi tentang kecelakaan berkontribusi terhadap trauma tidak langsung tetapi sebaliknya berkurangnya penyebaran informasi

kecelakaan dapat membantu mengurangi kemungkinan pengguna mengalami trauma tidak langsung (Li et al., 2024).

Pengaruh pengalaman turbulensi saat penerbangan dengan sindroma aviophobia menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan pada pengalaman turbulensi saat penerbangan antara tidak pernah dan pernah pengalaman turbulensi saat penerbangan dengan sindroma aviophobia dengan kata lain dapat disimpulkan bahwa faktor pengalaman turbulensi saat penerbangan tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia dengan nilai *p* value sebesar 0,925 (*p* > 0,05). Pengguna transportasi udara yang pernah mengalami turbulensi memiliki tingkat kecemasan lebih tinggi, hal ini sesuai dengan penelitian yang menunjukkan bahwa pengguna transportasi udara yang menunjukkan kecemasan tingkat tinggi memiliki tingkat pengalaman aviophobia, dimana gejala tingkat kecemasan yang diukur dengan *Trauma Symptom Checklist* (TSC) menunjukkan korelasi signifikan dengan pengalaman aviophobia yang diukur dengan *Flight Anxiety Modality Questionnaire* (Laker et al., 2024).

Menurut National Weather Service Tahun 2024 menjelaskan bahwa Intensitas turbulensi dapat bervariasi dari ringan hingga parah yaitu: Turbulensi ringan umum terjadi dan penumpang di dalam pesawat mungkin merasakan sedikit ketegangan pada sabuk pengaman atau getaran di dalam pesawat. Hal ini membuat penumpang yang cemas, tetapi kecemasan dapat diatasi. Mungkin ada sedikit perubahan pada ketinggian dan kecepatan pesawat, tetapi pesawat selalu dalam kendali. Dalam turbulensi sedang, penumpang merasakan kecemasan meningkat. Tanda-tanda untuk mengencangkan sabuk pengaman akan dinyalakan,

layanan dihentikan, dan semua orang termasuk awak pesawat harus mengamankan diri dengan sabuk pengaman. Tetapi duduk dengan sabuk pengaman yang terpasang merupakan tindakan keselamatan untuk memastikan tidak ada cedera jika turbulensi meningkat. Gerakan ini wajar tetapi dapat menimbulkan kekhawatiran bagi penumpang yang cemas. Turbulensi berat atau parah, turbulensi ini sangat jarang terjadi. Ada perubahan mendadak yang besar pada ketinggian dan posisi, serta kecepatan. Pesawat mungkin sesaat tidak terkendali, tetapi konstruksinya akan memastikan bahwa pesawat tidak rusak atau jatuh dari langit. Sepanjang dalam dunia penerbangan, tidak ada pesawat yang rusak atau jatuh dari langit karena turbulensi. Yang terakhir ini menurut hukum fisika tidak mungkin terjadi, tetapi perubahan besar dan mendadak di udara sekitar dapat menimbulkan perasaan seperti itu. Penumpang akan dipaksa mengenakan sabuk pengaman dan bahkan benda besar yang tidak aman pun dapat terlepas (Nyström, 2024).

Pengaruh upaya mengatasi penerbangan dengan sindroma aviophobia menunjukkan bahwa ada perbedaan yang signifikan informasi kejadian antara tidak ada dan ada upaya mengatasi penerbangan dengan sindroma aviophobia dengan kata lain dapat disimpulkan bahwa faktor upaya mengatasi penerbangan memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia dengan nilai *p value* sebesar 0,000 (*p* < 0,05). Hasil penelitian ini sesuai dengan indikator penanganan terhadap aviophobia yang menjelaskan bahwa ketakutan patologis terhadap terbang atau aviophobia, termasuk dalam subtipe fobia situasional spesifik. Beberapa orang yang menderita aviophobia benar-benar terbang, tetapi dengan ketidaknyamanan yang ekstrem atau

dengan menggunakan obat-obatan seperti benzodiazepin atau alkohol untuk mengatasi kecemasan. Aviophobia juga ditandai dengan kognisi negatif saat memikirkan pengalaman terbang, strategi penanganan yang tidak produktif seperti menyalahkan diri sendiri, merenungkan, atau membayangkan bencana, dan kecemasan antisipatif yang signifikan yang diamati, misalnya, saat merencanakan perjalanan dan liburan, membeli tiket pesawat, pergi ke bandara, atau menunggu di area keberangkatan (Bouchard, 2014).

Ketakutan terbang adalah fenomena multifaset yang dipengaruhi berbagai faktor psikologis, classical conditioning, distorsi kognitif, perilaku keselamatan dan naluri evolusioner semuanya berperan dalam membentuk respon ketakutan individu terhadap penerbangan. Adapun memahami mekanisme psikologis yang mendasari dapat menginformasikan intervensi yang bertujuan untuk mengurangi aviophobia, seperti terapi pemaparan, restrukturisasi kognitif dan teknik relaksasi, yang pada akhirnya memungkinkan individu untuk mengatasi rasa takut sehingga bepergian dengan transportasi udara lebih mudah dan percaya diri (Yuliasari, 2024). Beberapa upaya untuk mengatasi kondisi phobia yang spesifik yang salah satunya adalah sindrom aviophobia. Menurut hasil penelitian dalam mengatasi kondisi phobia spesifik dengan *Virtual reality* (VR) dan *Mental Imagery* (MI) yang menunjukkan perbaikan signifikan secara statistik dalam skor kecemasan, kekhawatiran dan penguatan mental serta berkorelasi signifikan terhadap perbaikan fisiologis dan pengurangan kecemasan (Malbos et al., 2025)

KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa 95% usia berada diantara 36,64 tahun sampai 40,55 tahun, jenis kelamin laki - laki 84 (53,8%) dan perempuan 72 (46,2%) serta tidak memiliki riwayat penyakit 150 (96,2%), memiliki riwayat penyakit 6 (3,8%). Pernah mendapatkan informasi kejadian penerbangan 136 (87,2%), Mengalami turbulensi 111 (71,2%). Upaya mengatasi kecemasan 86 (55,1%) dan tidak ada upaya mengatasi kecemasan 70 (44,9%).

Adapun gambaran sindroma aviophobia adalah $48,31 \pm 16,634$ orang dengan standar deviasi 16,634. Hasil analisis menunjukkan bahwa 95% yang mengalami sindroma aviophobia diantara 45,68 - 50,94 orang.

Determinasi pengguna transportasi udara yang memiliki pengaruh signifikan terhadap sindroma aviophobia adalah usia nilai p Value 0,006 ($p < 0,05$), jenis kelamin 0,002 ($p < 0,05$), informasi kejadian 0,002 ($p < 0,05$) dan Upaya mengatasi 0,000 ($p < 0,05$), sedangkan yang tidak ada pengaruh signifikan adalah pengguna yang memiliki riwayat penyakit 0,073 ($p > 0,05$) dan pengalaman turbulensi 0,925 ($p > 0,05$).

SARAN.

Saran untuk pengguna transportasi udara Adalah Pelajari tentang penerbangan untuk mengetahui bagaimana pesawat bekerja dan keamanan terbang dapat membantu mengurangi rasa takut serta datang lebih awal ke bandara agar menghindari stres tambahan akibat keterlambatan dan menjaga ketenangan.

Gunakan Teknik relaksasi seperti Latihan pernapasan, meditasi atau mendengarkan music yang menenangkan. Konsultasi medis atau terapi seperti terapi perilaku kognitif (CBT), hipnoterapi dan obat-obatan.

Hindari pemicu kecemasan seperti kurangi konsumsi kafein dan alcohol dan hindari membaca berita negative tentang penerbangan

Rekomendasi Penelitian
Selanjutnya Adalah Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai determinasi pengguna transportasi udara terhadap aviophobia dengan metode penelitian kualitatif

Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut terkait aviophobia dari persepsi yang tidak pernah sebagai pengguna transportasi udara dengan metode kuantitatif atau kualitatif

Penelitian ini menjadi acuan untuk penelitian dengan desain intervensi untuk meningkatkan kepercayaan diri pada pengguna transportasi udara dengan aviophobia

PENUTUP

Melalui berbagai bukti dan analisis, bahwa peran teknologi informasi terkait transportasi udara dan pendidikan memberikan dampak posittif yang signifikan, namun keberhasilan integrasi teknologi informasi tersebut bergantung pada kesiapan dari berbagai aspek yang adaptif. Sebagai salah satu moda transportasi tercepat dan paling efisien, penerbangan udara memegang peranan penting dalam menghubungkan berbagai wilayah. Namun, perkembangan pesat di sektor ini juga menghadirkan tantangan, seperti isu keselamatan, dampak lingkungan, dan kebutuhan inovasi teknologi. Oleh karena itu, kolaborasi antar regulator, maskapai serta Masyarakat harus terus diperkuat agar penerbangan udara dapat berjalan dengan nyaman, nyaman dan berkelanjutan di masa depan

DAFTAR PUSTAKA

American Psychiatric Asscotiation. (2013). *Diagnostic and Statistical Manual of Mental*

- Disorders.*
<https://doi.org/doi.org/10.1176/appi.books.9780890425596>
- Arikan, Z. O. (2024). A Review Of The Efficacy Of Online Virtual Reality Therapy In Treating Aviophobia. *Psikoloji Kongresi*, 166-175.
- Astri Rumondang Banjarnahor, et al. (2021). Manajemen Transportasi Udara. In *Transportasi*. Yayasan Kita Menulis.
- Banyak Kecelakaan Pesawat (2025).<https://health.kompas.com/read/25B11090702168/banyak-kecelakaan-pesawat-tips-atasi-takut-terbang>. dikutip pada Kompas.com Tanggal 11 Februari 2025 Pukul 09.07 WIB
- Bouchard, W. & S. (2014). *Fear of Flying (Aviophobia): Efficacy and Methodological Lessons Learned from Outcome Trials*. First(October), 65-89.
- Busscher, B., Spinhoven, P., & de Geus, E. J. C. (2020). Synchronous change in subjective and physiological reactivity during flight as an indicator of treatment outcome for aviophobia: A longitudinal study with 3-year follow-up. *Journal of Behavior Therapy and Experimental Psychiatry*, 67(April), 101443. <https://doi.org/10.1016/j.jbtep.2018.12.004>.
- Clark, G. I., & Rock, A. J. (2016). Processes contributing to the maintenance of flying phobia: A narrative review. *Frontiers in Psychology*, 7(JUN). <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2016.00754>.
- Fischer, C., Heider, J., Schröder, A., & Taylor, J. E. (2020). "Help! I'm Afraid of Driving!" Review of Driving Fear and its Treatment. *Cognitive Therapy and Research*, 44(2), 420-444. <https://doi.org/10.1007/s10608-019-10054-7>.
- Foreman, E. I., & van Gerwen, L. (2018). Fly Away Fear. *Fly Away Fear*. <https://doi.org/10.4324/9780429474811>.
- Hikmah, N., Tinggi, S., Ekonomi, I., Bulan, J., Padang, N. S., Tinggi, S., Ekonomi, I., & Bulan, J. (2023). *Analisis Pengaruh Karakteristik Penumpang Terhadap Pemilihan*. 1(1), 33-45.
- Hudlicka, E. (2017). Computational Modeling of Cognition - Emotion Interactions : Theoretical. In *Emotions and Affect in Human Factors and Human-Computer Interaction*. Elsevier Inc. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-801851-4/00016-1>
- Imelda Avia, Khaerul Amri, Azis Fahrudi. (2024). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Sindrom Perubahan Zona Waktu (Jet Lag)*. 11(1), 81-90.
- KNKT. (2016). Data Investigasi Kecelakaan Penerbangan. *Media Release KNKT*, 2016(November), 1-17. http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_Release/Media_Release_KNKT_2016/Media_Release_2016 - IK Penerbangan 20161130.pdf
- KNKT. (2024). Hasil Investigasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2024. *IndoAviation Plus*. <https://indoaviation.asia/investigasi-knkt-catat-sejumlah-isu-penting-dalam-keselamatan-penerbangan/> di kutip pada Tanggal 14 Mei 2025 Jam 11.00 WIB.
- Laker, M. K., Bob, P., Riethof, N., & Raboch, J. (2024). Fear of Flying, Stress and Epileptic-Like Symptoms. *Neuropsychiatric Disease and Treatment*, 20, 777-782. <https://doi.org/10.2147/NDT.S44934>.

- Li, K., Li, J., & Li, Y. (2024). The effects of social media usage on vicarious traumatization and the mediation role of recommendation systems usage and peer communication in China after the aircraft flight accident. *European Journal of Psychotraumatology*, 15(1), 1-11.
<https://doi.org/10.1080/20008066.2024.2337509>.
- Nyström, T. (2024). *The A to Z of Fearless Flying* Author. 29.
- Redelmeier, D. A., Najeeb, U., & Etchells, E. E. (2021). Understanding Patient Personality in Medical Care: Five-Factor Model. *Journal of General Internal Medicine*, 36(7), 2111-2114.
<https://doi.org/10.1007/s11606-021-06598-8>
- Shi, R., Jiang, W., Yang, J., Dong, X., Yu, P., Zhou, S., Shang, H., Xu, W., Chen, E. Z., Yang, Z., & Zhou, Y. (2024). Characteristics of In-Flight Medical Emergencies on a Commercial Airline in Mainland China: Retrospective Study. *JMIR Public Health and Surveillance*, 10, e63557.
<https://doi.org/10.2196/63557>
- Sihotang, A. S., Pandia, P., Permatasari, A., & Eyanoer, P. (2015). Pengaruh Faktor Usia dan Faal Paru Terhadap Penurunan Saturasi Oksigen di Atas Ketinggian 8000 Kaki di dalam Pesawat Udara. *J Respir Indo*, 35(3), 158-166.
- Skolnick, R. B., Schare, M. L., Wyatt, K. P., & Tillman, M. A. (2012). Aviophobia assessment: Validating the Flight Anxiety Situations Questionnaire as a clinical identification measure. *Journal of Anxiety Disorders*, 26(8), 779-784.
<https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2012.07.006>
- Sufrianto, Catrin Sudradjat, Fikri Aris Munandar, A. A. (2024). Pemilihan Moda Transportasi Udara Terhadap Frekuensi Pengguna Transportasi Udara Bandara Matahara Sulawesi Tenggara. *Sultra Civil Engineering Journal (SCiEJ)*, 5(1), 277-285..
- Undang-Undang RI No. 1. (2009). *Tentang Penerbangan* (p. 268).
- Van Almen, K. L. M., & van Gerwen, L. J. (2013). Prevalence and Behavioral Styles of Fear of Flying. *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 3(1), 39-43.
<https://doi.org/10.1027/2192-0923/a000035>
- Van Gerwen, L. J., Spinhoven, P., Van Dyck, R., & Diekstra, R. F. W. (1999). Construction and psychometric characteristics of two self-report questionnaires for the assessment of fear of flying. *Psychological Assessment*, 11(2), 146-158.
<https://doi.org/10.1037/1040-3590.11.2.146>.
- Wahyudin, F. S. (2023). *Teori Kesehatan Penerbangan*. August.
<https://campsite.bio/aksaraglobalkademia>.
- Yuliasari, I. S. C. & H. (2024). Kecemasan Penerbangan : Memahami Psikologi di Balik Rasa Takut Terbang Kecemasan Penerbangan : Memahami Psikologi di Balik. *Jurnal Buletin KPIN*, 10.