

## Pengaruh *Safety Culture* terhadap *Safety Behavior* pada Unit PKP- PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo

Fahrurrozi Sewet<sup>1</sup>, Walid Jumlad<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
[190309100@students.sttkd.ac.id](mailto:190309100@students.sttkd.ac.id)<sup>1</sup> , [walid.jumlad@sttkd.ac.id](mailto:walid.jumlad@sttkd.ac.id)<sup>2</sup>

### ABSTRACT

*Working following work safety procedures is one of the safety behaviors that must be carried out at the PKP-PK unit at Adi Soemarmo Solo International Airport, to realize the company's goals, it is necessary to have a safety culture that is rooted in the organization or each - each officer. So this study aims to: (1) Determine the influence of safety culture on safety behavior at the PKP-PK unit at Adi Soemarmo Airport, Solo and (2) Find out how much influence safety culture has on safety behavior at the PKP-PK unit at Adi Airport Soemarmo Solo. The method used in this study is a quantitative method with a total of 33 personnel in the PKP-PK unit at Adi Soemarmo Airport, Solo. The data collection technique used a questionnaire, the data obtained was then analyzed using a simple linear regression test, the F test, t test, and the coefficient of determination test (R<sup>2</sup>). The results of this study are (1) safety culture has a significant effect both partially and simultaneously on safety behavior at the PKP-PK unit at Adi Soemarmo Airport, Solo and (2) the influence of safety culture on safety behavior at the PKP-PK unit at the Airport Adi Soemarmo Solo by 81,6%.*

**Keywords :** *Safety Culture, Safety Behavior, PKP-PK.*

### ABSTRAK

Bekerja mengikuti prosedur keselamatan kerja adalah salah satu perilaku keselamatan (*safety behavior*) yang harus dijalankan pada unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo, untuk mewujudkan tujuan perusahaan tersebut maka perlu adanya budaya keselamatan (*safety culture*) yang mengakar pada organisasi atau masing-masing petugas. Sehingga penelitian ini bertujuan untuk: (1) Mengetahui adanya pengaruh *safety culture* terhadap *safety behavior* pada unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo dan (2) Mengetahui seberapa besar pengaruh *safety culture* terhadap *safety behavior* pada unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan jumlah responden sebanyak 33 personel pada unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner, data yang diperoleh kemudian di analisis menggunakan uji regresi linier sederhana, uji F, uji t, dan uji koefisien determinasi (R<sup>2</sup>). Hasil penelitian ini adalah (1) *safety culture* berpengaruh signifikan baik secara parsial maupun secara simultan terhadap *safety behavior* pada unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo dan (2) besar pengaruh *safety culture* terhadap *safety behavior* pada unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo sebesar 81,6%.

**Kata kunci :** *Budaya Keselamatan, Perilaku Keselamatan, PKP-PK.*

### PENDAHULUAN

Semakin membaiknya kondisi dan situasi *recovery* dari Covid 19, saat ini penumpang Bandar Udara mengalami peningkatan. Peningkatan aktivitas di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo tentu saja berkaitan dengan *safety culture* dan *safety behavior* terhadap unit petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) yang

ada di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo.

Manusia melakukan seluruh kegiatan baik yang disadari maupun yang tidak disadari, baik yang terkait pekerjaan maupun yang tidak, dimana setiap langkah akan terkait dengan perilaku manusia dengan niat dan dalam rangka apapun. Oleh sebab itu, dengan adanya pergerakan perilaku tersebut, perilaku kerja menjadi salah satu yang akan dikupas, mengingat perilaku kerja sangat besar kaitannya dengan manusia pada umumnya. Organisasi menentukan perilaku keselamatan pekerja. Sosialisasi organisasi terhadap karyawan baru sedini mungkin akan mempengaruhi persepsi pekerja terhadap iklim keselamatan, sikap keselamatan, komitmen terhadap keselamatan dan perilaku keselamatan (Widhiastuti, Yuliasih, & Kurniawan, 2021).

Perilaku juga sering diartikan sebagai tindakan atau kegiatan yang ditampilkan seseorang dalam hubungannya dengan orang lain dan lingkungan disekitarnya, atau bagaimana manusia beradaptasi terhadap lingkungannya. Perilaku, pada hakikatnya adalah aktivitas atau kegiatan nyata yang ditampilkan seseorang yang dapat teramati secara langsung maupun tidak langsung. Perilaku keselamatan adalah tindakan atau kegiatan yang berhubungan dengan faktor-faktor keselamatan kerja. Sedangkan menurut (Widiyanti, 2016) *Behavior based safety* atau perilaku keselamatan adalah proses kerjasama terkait keselamatan antara manajemen dan pekerja yang berkelanjutan terhadap tindakan yang menimbulkan potensi bahaya (Widhiastuti, Yuliasih, & Kurniawan, 2021). Perilaku keselamatan yang dilakukan secara berulang-ulang akan menjadi budaya keselamatan yang mengakar dan berkualitas. *Safety culture* atau budaya keselamatan merupakan seperangkat nilai dan sikap abadi mengenai keselamatan yang dimiliki oleh setiap anggota pada tiap tingkat organisasi (Balk, Montijin, & Piers, 2009).

Pendekatan budaya keselamatan dimulai dari level manajemen ke level yang lebih rendah (*topdown approach*), sementara pendekatan perilaku keselamatan dimulai dari level bawah ke level atas (*bottom-up approach*). Keberhasilan kedua pendekatan tersebut bergantung pada ada tidaknya perubahan pada tata nilai dasar dari organisasi, itikad, dan asumsi tentang keselamatan di tempat kerja. Disisi lain pendekatan perilaku lebih bersifat spesifik dalam menyelesaikan masalah keselamatan namun kurang komprehensif. Dengan demikian, disimpulkan bahwa kombinasi pendekatan kedua metode ini akan saling melengkapi dan menghasilkan perubahan yang lebih komprehensif sekaligus menyelesaikan

masalah-masalah keselamatan yang spesifik (Widhiastuti, Yuliasih, & Kurniawan, 2021).

Direktur Operasional PT Angkasa Pura I Persero Wendo Asrul Rose mengungkapkan, keselamatan merupakan prinsip mutlak dalam sektor penerbangan yang harus senantiasa di jaga dan ditingkatkan kualitasnya. Selain itu aspek keamanan pelayanann dan kepatuhan (Fatimah & Murtiatin, 2019). Kegiatan evaluasi keselamatan bandara merupakan inisiatif Angkasa Pura I dengan berpartisipasi pada program *Apex in Safety* yang diinisiasi oleh ACI. Ini merupakan organisasi dunia terkait penyediaan informasi dan kebijakan yang dianjurkan untuk bandar udara serta membantu mengembangkan standart bandara (Fatimah & Murtiatin, 2019).

Bandara Adi Soemarmo merupakan bandara ke 6 yang dinilai dan dievaluasi oleh ACI terkait tingkat keselamatan penerbangan berdasarkan standart yang ditetapkan oleh *International Civil Aviation organization* ICAO di bandara Internasional Adi Sumarmo Solo. Kegiatan *APEX in safety* nanti akan memberikan rekomendasi sebagai bentuk hasil *review* yang dilakukan (Fatimah & Murtiatin, 2019).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 tahun 2011 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) menyebutkan bahwa sebagai salah satu negara penandatangan Konvensi Chicago, Indonesia mempunyai kewajiban untuk menyediakan pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) dengan standar minimum sesuai dengan ketentuan *Chapter 9 Annex 14* Konvensi Chicago dan Standar Teknis Bandar Udara yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Adapun untuk bandar udara yang hanya melayani penerbangan domestik, standar dan persyaratan pelayanan PKP-PK yang berlaku adalah yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan dipublikasikan dalam *Aeronautical Information Procedure* (AIP) dengan tingkat pelayanan (*level of service*) alternatif (Ardhia, 2015).

Pekerjaan yang sangat beresiko dilakukan petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) untuk melindungi penumpang atau barang yang terancam oleh api atau kebakaran baik dari pesawat udara atau hal lainnya sangat membutuhkan budaya keselamatan yang mengakar pada petugas PKP-PK yang ada di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo agar bisa menjadi perilaku keselamatan dengan tujuan menjaga diri dari bahaya tersebut. Melihat permasalahan di atas, Bandara Adi

Soemarmo merupakan bandara ke 6 yang dinilai dan dievaluasi oleh ACI terkait tingkat keselamatan penerbangan berdasarkan standart yang ditetapkan oleh *International Civil Aviation organization* ICAO di bandara Internasional Adi Soemarmo Solo pada tahun 2019.

## TINJAUAN LITERATUR

### **Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo**

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas- batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2014).

Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2014).

Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antar moda transportasi, kelestarian lingkungan, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2014).

Berdasarkan fungsinya maka bandar udara merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dan/atau perusahaan. Sebagai tempat penyelenggaraan pemerintahan maka bandar udara merupakan tempat unit kerja instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai peraturan perundang-undangan dalam urusan antara lain (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2014):

1. Pembinaan kegiatan penerbangan
2. Kepabeanan
3. Keimigrasian

#### 4. kekarantinaan

Bandar udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan perusahaan maka bandar udara merupakan tempat usaha bagi:

1. Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara;
2. Badan Usaha Angkutan Udara; dan
3. Badan Hukum Indonesia atau perorangan melalui kerjasama dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2014).

Bandar udara Adi Soemarmo adalah salah satu bandara Internasional yang berada di Provinsi Jawa Tengah, bandara ini melayani penerbangan Domestik dan International. Bandara Adi Soemarmo dilengkapi beberapa fasilitas yaitu apron dengan luas 420 m x 135 m dan parking stand yang dapat menampung 10 pesawat. Selain itu, bandara tersebut juga memiliki runway seluas 2.600 x 45 m dengan terminal seluas 13.000 m<sup>2</sup> dengan kapasitas 1.525.013 penumpang per tahun. Bandara tersebut juga dilengkapi tempat parkir mobil yang dapat menampung 29.000 m<sup>2</sup> dengan kapasitas 330 kendaraan (Indonesia, 2017).

#### **Pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (PKP- PK)**

Petugas PKP-PK adalah petugas yang berada dalam salah satu unit kerja yang terdapat dalam struktur organisasi bandar udara. Petugas PKP-PK merupakan bagian dari bidang operasi darat yang mempunyai tugas melakukan pertolongan, pemadaman kebakaran, penanggulangan keadaan gawat darurat, melakukan penyelamatan dan perlindungan manusia dan barang yang terancam oleh api atau kebakaran baik dari pesawat udara atau hal lainnya. Secara umum Unit PKP-PK secara struktural dipimpin oleh seorang kepala divisi yang membawahi 3 (tiga) dinas, yaitu Dinas Operasi dan Latihan PKP-PK, Dinas Peralatan PKP-PK & *Salvage* dan Dinas Gawat darurat Medik. Selain itu, Unit PKP PK juga didukung oleh staff Divisi PKP- PK lainnya (Kustoro, 2008).

Uraian tugas dari masing-masing dinas tersebut adalah sebagai berikut (Kustoro, 2008):

1. Dinas Operasi & Latihan PKP-PK memiliki tugas merencanakan, menyiapkan dan melaksanakan kegiatan operasi PKP-PK dalam upaya menyelamatkan jiwa manusia

korban kecelakaan pesawat udara terutama di dalam kawasan bandar udara, melakukan pemadaman kebakaran pesawat udara, memadamkan kebakaran gedung di kawasan bandar udara, serta hal-hal lain yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan. Tugas lainnya, melaksanakan kegiatan latihan PKP-PK dalam upaya menunjang kelancaran operasi PKP-PK.

2. Dinas Peralatan PKP-PK & *Salvage* memiliki tugas merencanakan, menyiapkan dan melaksanakan kegiatan perawatan fasilitas PKP-PK dalam upaya menunjang kelancaran operasi PKP-PK, melakukan upaya pencegahan bahaya kebakaran, serta perawatan dan pengoperasian *salvage* dalam upaya menunjang kelancaran operasi penerbangan.
3. Dinas Gawat Darurat Medik memiliki tugas merencanakan, menyiapkan dan melaksanakan kegiatan pelayanan medis dalam upaya penanganan korban kecelakaan pesawat udara di lokasi kejadian, dengan tindak lanjut penanganan korban di bawa ke rumah sakit. Selain itu, merencanakan, menyiapkan dan melaksanakan kegiatan gawat darurat medik penumpang pesawat udara dan pengguna jasa kebandarudaraan.
4. Staf Administrasi Divisi PKP-PK memiliki tugas menyusun, mengatur dan melaksanakan tata usaha administrasi perkantoran Divisi PKP-PK. Bertanggung jawab kepada Kepala Divisi PKP-PK dalam melaksanakan pendataan/pencatatan surat-surat masuk dan surat-surat keluar serta melaksanakan filing, pengetikan dan penggandaan surat, serta melaksanakan tugas lain yang ditugaskan oleh atasan langsung.

### **Perilaku Keselamatan (*Safety Behavior*)**

Perilaku keselamatan adalah tindakan atau perbuatan dari seseorang atau beberapa orang karyawan yang memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan terhadap karyawan (Heinrich, 2021).

Perilaku keselamatan adalah sebuah perilaku yang dikaitkan langsung dengan keselamatan, misalnya pemakaian kacamata keselamatan, penandatanganan formulir *risk assessment* sebelum kerja atau berdiskusi masalah keselamatan (Syaaf, 2021). Bentuk perilaku keselamatan kerja di lingkungan kerja antara lain yaitu sebagai berikut (Andi, Alifien, & Chandra, 2005):

1. Melaporkan setiap kecelakaan yang terjadi.

2. Mengingatkan pekerja lain tentang bahaya dalam keselamatan kerja.
3. Selalu menggunakan perlengkapan keselamatan kerja (APD).
4. Meletakkan material dan peralatan kerja pada tempatnya.
5. Bekerja mengikuti prosedur keselamatan kerja.
6. Mengikuti kerja sesuai dengan perintah atasan.
7. Tidak bergurau dengan rekan kerja sewaktu bekerja.
8. Tidak pernah melakukan kegiatan berbahaya seperti berlari, melempar atau melompati

### **Budaya Keselamatan (*Safety Culture*)**

*Safety culture* adalah sesuatu yang tercipta mengakar kepada nilai-nilai, norma dan keyakinan dasar, tersebar pada seluruh anggota organisasi melalui interaksi sosial baik anatar sesama anggota atau anggota dengan organisasi (Dihartawan, 2018).

Sejak kecelakaan nuklir Chernobyl pada tahun 1986, budaya keselamatan (*safety culture*) pada perusahaan telah menjadi suatu perhatian, dan dikatakan sebagai penyebab dari kecelakaan dalam investigasi kecelakaan industri skala besar. Meskipun masih terdapat perdebatan di dalam literatur-literatur tentang definisi, etiologi, sebab-akibat dan mekanisme dari *safety culture* itu sendiri, namun ada hal umum yang dapat diterima bahwa organisasi dengan *safety culture* yang kuat lebih efektif dalam mencegah kecelakaan baik pada kecelakaan industri skala besar maupun cedera di tempat kerja. Dengan membaiknya kondisi *safety culture* suatu organisasi akan berpengaruh pula terhadap *organisation culture* dan tentunya akan meningkatkan performa organisasi. Hal ini tentunya yang mendorong perusahaan perusahaan untuk mengembangkan *safety culture* organisasinya ke arah yang lebih baik (Dihartawan, 2018).

Salah satu upaya strategis yang dapat dilakukan ialah dengan menerapkan *safety culture* dalam kegiatan penerbangan, dimana dengan penerapan *safety culture* ini, diharapkan dapat mendorong terlaksananya keselamatan penerbangan dengan baik (Purba, 2017). Menurut (Balk, Montijin, & Piers, 2009) dalam penelitian (Umar & Anggraeni, 2020). Bahwa dalam mewujudkan *safety culture* atau budaya keselamatan terdapat 6 (enam) karakteristik yang harus diterapkan, yaitu komitmen, kebenaran, informasi, kewaspadaan atau kesadaran, adaptasi dan sikap. Dalam mewujudkan *safety culture* atau budaya

keselamatan dalam suatu organisasi tidak terlepas dari enam karakteristik di atas yang harus diterapkan meliputi komitmen setiap tingkat organisasi untuk memiliki sikap positif dan kesadaran terhadap keselamatan, perilaku organisasi baik tingkat manajemen maupun karyawan atau anggota dalam mempertahankan dan meningkatkan tingkat keselamatan dilingkungan organisasi, kesadaran manajemen dan karyawan atau anggota akan resiko pekerjaan yang dijalannya sehingga dibutuhkan kewaspadaan yang terus menerus, kemampuan manajemen dan karyawan atau anggota untuk beradaptasi serta bersedia belajar dari pengalaman masalah sehingga dapat mengambil tindakan apapun yang diperlukan untuk meningkatkan tingkat keselamatan didalam organisasi (Umar & Anggraeni, 2020). Selanjutnya adanya komunikasi yang baik antar manajemen dan karyawan atau anggota dalam rangka saling memberikan informasi terkait pencapaian tingkat keselamatan didalam organisasi (Umar & Anggraeni, 2020).

## **METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan kuantitatif yaitu suatu proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat menganalisis keterangan mengenai apa yang ingin kita ketahui, disebut juga sebagai penelitian yang sarat dengan nuansa angka-angka dalam teknik pengumpulan data di lapangan (Djollong, 2014). Setelah data dikumpulkan akan dilakukan uji analisis regresi linier sederhana untuk mengetahui pengaruh dari *safety culture* (X) terhadap *safety behavior* (Y).

## **Waktu dan Tempat Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan mulai dari tanggal 1 Oktober 2022 sampai dengan 30 November 2022 di Bandar udara Internasional Adi Soemarmo Solo.

## **Responden**

Responden dari penelitian ini adalah 33 personel pada unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo.

## **Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data dalam penelitian merupakan hal yang sangat penting dan hal yang mendasar untuk melakukan analisis. Sehingga teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik metode angket (Kuesioner). Pengumpulan data bertujuan untuk mendapatkan data yang valid dengan penelitian ini.

Kuesioner atau angket adalah sejumlah pertanyaan yang digunakan untuk memperoleh data dari responden dalam arti laporan tentang pribadinya atau hal hal lain yang perlu diketahui (Misbahuddin & Hasan , 2014). Angket atau kuesioner merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pernyataan atau pertanyaan tertulis kepada responden untuk diberikan respon sesuai dengan permintaan pengguna (Widoyoko, 2016).

Penggunaan kuesioner adalah cara pengumpulan data dengan menggunakan daftar pertanyaan (angket) atau daftar isian terhadap objek yang diteliti (populasi atau sampel) (Misbahuddin & Hasan , 2014). Dalam Penelitian ini Rentang skor yang digunakan oleh peneliti berdasarkan skala *Likert*. Penggunaan skala *Likert* dalam penelitian ini menggunakan model empat pilihan (skala empat). Skala disusun dalam bentuk suatu pernyataan dan diikuti oleh pilihan respon yang menunjukkan tingkatan (Widoyoko, 2016).

### **Teknik Analisis Data**

Analisis yang dilakukan dengan cara menginput atau memasukkan data yang sudah diperoleh terlebih dahulu ke dalam *software* yang akan digunakan dan melakukan pengujian atau analisis berdasarkan hipotesis yang sudah ditentukan. Adapun penelitian ini menggunakan alat bantu berupa *software* SPSS (*Statistical Package for Social Sciences*) yang merupakan sebuah program aplikasi yang memiliki kemampuan analisis statistik cukup tinggi serta sistem manajemen data pada lingkungan grafis dengan menggunakan menu menu deskriptif dan kotak kotak dialog yang sederhana sehingga mudah untuk dipahami cara pengoperasiannya. SPSS banyak digunakan dalam berbagai riset pemasaran, pengendalian dan perbaikan mutu (*quality improvement*), serta riset-riset sains (Basuki, 2014).

#### Uji Instrumen

##### 1. Uji Reliabilitas

Untuk memenuhi kriteria sebuah penelitian yang dianggap sebagai penelitian ilmiah maka kecermatan pengukuran sangat diperlukan. Untuk itu, ada dua syarat utama yang harus dipenuhi oleh alat ukur untuk memperoleh suatu pengukuran yang cermat, sebagai berikut (Misbahuddin & Hasan, 2014). Reliabilitas artinya memiliki sifat dapat dipercaya. Suatu alat ukur dikatakan memiliki reliabilitas apabila digunakan berkali-kali oleh peneliti yang sama atau oleh peneliti lain yang memberikan hasil yang sama. Jadi, reliabilitas adalah seberapa jauh konsistensi alat ukur untuk memberikan hasil yang sama dalam mengukur hal dan subjek yang sama (Misbahuddin & Hasan, 2014).

## 2. Uji Validitas

Uji validitas berarti kesucian alat ukur dengan apa yang hendak diukur. Artinya alat ukur yang digunakan dalam pengukuran untuk mengukur apa yang hendak diukur. Jadi, validitas adalah seberapa jauh alat dapat mengukur hal atau subjek yang ingin diukur. Misalnya, alat pengukuran yang valid untuk mengukur berat adalah neraca. Artinya literan adalah alat pengukuran yang tidak valid untuk mengukur berat (Misbahuddin & Hasan, 2014).

## Uji Hipotesis

Hipotesis adalah pernyataan atau dugaan yang bersifat sementara terhadap suatu masalah penelitian yang kebenarannya masih lemah sehingga harus diuji secara empiris (hipotesis berasal dari kata *hypo* yang berarti di bawah dan *thesa* yang berarti kebenaran). Pernyataan atau dugaan tersebut disebut proposisi (Misbahuddin & Hasan, 2014).

Pengujian hipotesis adalah suatu prosedur yang akan menghasilkan suatu keputusan, yaitu keputusan menerima atau menolak hipotesis tersebut. Dalam pengujian hipotesis, keputusan yang dibuat mengandung ketidakpastian. Artinya keputusan bisa benar atau salah sehingga menimbulkan risiko dinyatakan dalam bentuk probabilitas. Dalam suatu penelitian, hipotesis merupakan pedoman karena data yang dikumpulkan adalah data yang berhubungan dengan variabel-variabel yang dinyatakan dalam hipotesis tersebut (Misbahuddin & Hasan, 2014).

Maka dengan itu uji hipotesis dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh yang jelas dan dapat dipercaya antara variabel independen (*safety culture*) terhadap variabel dependen (*safety behavior*) dan pengujian hipotesis ini menggunakan uji

regresi sederhana yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel tersebut.

Analisis data yang dapat digunakan untuk meneliti adalah:

1. Uji Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi sederhana terdiri dari satu variabel respon dan satu variabel prediktor.

Analisis ini digunakan untuk seberapa besar pengaruh perubahan variabel prediktor terhadap variabel respon (Kartikasari, 2020).

$$Y_i = \beta_0 + \beta_1 X_i + \varepsilon_i$$

Uji regresi linier sederhana digunakan untuk menguji signifikan atau tidaknya hubungan dan variabel melalui koefisien regresinya (Misbahuddin & Hasan, 2014).

2. Uji Simultan (Uji F)

Nilai F terdapat dalam keluaran ANOVA merupakan nilai yang digunakan untuk melakukan pengujian hipotesis secara simultan. Pengujian dilakukan dengan cara membandingkan antara nilai F hitung (FO) dengan F tabel (F nilai kritis) dengan menggunakan ketentuan, yaitu: jika nilai F hitung > F tabel dengan tingkat signifikansi ( $\alpha$ ) tertentu, misalnya sebesar 0,05 maka H0 ditolak dan H1 diterima; sebaliknya jika nilai F hitung < F tabel maka H0 diterima dan H1 ditolak. Untuk memperoleh nilai nilai F digunakan formula seperti dibawah ini (Sarwono, 2018).

$$F = \frac{SSreg/(k-1)}{SSres/(n-k)}$$

Dimana:

Ssreg = nilai sum of square dari regresi

Ssres = nilai sum of square residual

n = jumlah sampel

k = jumlah variabel

Nilai F berbanding lurus dengan nilai R<sup>2</sup>, dengan demikian jika nilai R<sup>2</sup> semakin besar, maka nilai F juga semakin besar. Sebaliknya jika nilai R<sup>2</sup> semakin kecil, maka nilai F juga semakin kecil. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa pengujian hipotesis dengan nilai F tidak hanya berfungsi sebagai pengujian signifikansi keseluruhan

regresi yang di estimasi, tetapi juga untuk pengujian signifikansi  $R^2$ . Dengan demikian, untuk memperoleh nilai F selain menggunakan rumus diatas, kita dapat mendapatkannya dengan rumus (Sarwono, 2018):

$$F = \frac{R/(k-1)}{(1-R^2)/(n-k)}$$

### 3. Uji Parsial (Uji T)

Nilai t diperoleh pada bagian keluaran koefisien regresi yang berfungsi sebagai pengujian hipotesis secara parsial atau sendiri-sendiri saat variabel bebas atau prediktornya lebih dari 1. Pengujian ini dilakukan dengan cara membandingkan antara nilai t hitung dengan t tabel (t nilai kritis) dengan menggunakan ketentuan, yaitu: jika nilai t hitung > t tabel dengan tingkat signifikansi ( $\alpha$ ) tertentu, misalnya sebesar 0,05, maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima dan begitu juga sebaliknya (Sarwono, 2018). Adapun rumus untuk memperoleh nilai t adalah sebagai berikut:

$$t_o = \frac{b_k}{s.e(b_k)}$$

Keterangan:

$t_o$  = t hitung

$b_k$  = koefisien regresi

$s.e(b_k)$  = standar error koefisien regresi

### 4. Uji Koefisien Determinasi (R Square)

Pengukuran proporsi varian variabel tergantung tentang rata-ratanya yang dapat dijelaskan oleh variabel bebas. Jika nilainya semakin besar (mendekati 1), maka prediksi yang dibuat semakin akurat. Rentang nilai *R square* adalah antara 0 – 1 yang dimana selalu bernilai positif. Nilai tersebut merupakan salah satu nilai dalam regresi linier yang dijadikan sebagai acuan kecocokan model regresi. Nilai *R square* mendekati 1 mempunyai makna kecocokan model regresi semakin benar. Sebaliknya jika nilainya 0, maka model regresi semakin tidak layak (Sarwono, 2018).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dimana data yang akan dihasilkan berupa angka. Dari data yang di dapatkan dilakukan analisis dengan menggunakan *software* SPSS v.26. penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis pengaruh *safety culture* terhadap *safety behavior* pada unit PKP- PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Pengambilan data pada penelitian ini dilakukan dengan cara membagikan kuesioner kepada 33 responden atau karyawan yang ada di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Adapun data atau hasil penelitian sebagai berikut:

### Karakteristik Responden

Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

**Tabel 1 Data Responden Berdasarkan Umur**

Sumber: Data Peneliti, (2022)

No	Umur	Jumlah	Presentase
1	24-28 tahun	14	42,4%
2	29-33 tahun	13	39,4%
3	34-38 tahun	3	9,1%
4	39-44 tahun	3	9,1%
<b>Total</b>		33	100%

Berdasarkan tabel 1 dapat disimpulkan bahwa karakteristik responden pada Umur petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo adalah usia 24-28 tahun berjumlah 14 responden (42,4%). Usia 29-33 tahun berjumlah 13 responden (39,4%). usia 34-38 tahun hanya berjumlah 3 responden (9,1%). Dan usia 39-44 tahun hanya berjumlah 3 responden (9,1%). Hal ini menunjukkan bahwa presentase responden berdasarkan umur di dominasi oleh usia 24-28 tahun sebesar 42,4% atau sebanyak 14 responden.

Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

**Tabel 2 Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir**

Sumber: Data Peneliti, (2022)

No	Pendidikan Terakhir	Jumlah	Presentase
1	SMA/Sederajat	26	78,8%
2	D3	3	9,1%
3	S1/D4	4	12,1%
<b>Total</b>		33	100%

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa karakteristik responden berdasarkan Pendidikan Terakhir petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) pada PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo adalah SMA/Sederajat berjumlah 26 responden (78,8%), Pendidikan D3 berjumlah 3 responden (9,1%), dan Pendidikan S1/D4 berjumlah 4 responden (12,1%), Hal ini menunjukkan bahwa Presentase responden berdasarkan Pendidikan Terakhir di dominasi oleh SMA/Sederajat sebesar 78,8% atau sebanyak 26 responden.

Karakteristik Responden Berdasarkan Lisensi

**Tabel 3 Data Responden Berdasarkan Lisensi**

Sumber: Data Peneliti, (2022)

No	Jenis Lisensi	Jumlah	Presentase
1	Basic ARFF	26	78,8%
2	Senior ARFF	7	21,2%
<b>Total</b>		33	100%

Berdasarkan tabel 3 dapat disimpulkan bahwa karakteristik responden berdasarkan lisensi petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP -PK) pada PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo adalah Basic ARFF berjumlah 26 responden (78,8%), Senior ARFF berjumlah 7 responden (21,2%), Hal ini menunjukkan bahwa Presentase responden berdasarkan Lisensi di dominasi oleh Basic ARFF sebesar 78,8% atau sebanyak 26 responden.

Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Bekerja

**Tabel 4 Data Responden Berdasarkan Lama Bekerja**

Sumber: Data Peneliti, (2022)

No	Lama Bekerja	Jumlah	Presentase
1	3-7 tahun	21	63,6%
2	8-10 tahun	5	15,2%
3	>10 tahun	7	21,2%
<b>Total</b>		33	100%

Berdasarkan tabel 4 dapat disimpulkan bahwa karakteristik responden berdasarkan Lama Bekerja petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) pada PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo adalah 3-7 tahun berjumlah 21 responden (63,6%), 8-10 tahun berjumlah 5 responden (15,2%), dan >10 tahun berjumlah 7 responden (21,2%), Hal ini menunjukkan bahwa Presentase responden berdasarkan Lama Bekerja di dominasi oleh 3-7 tahun sebesar 63,6% atau sebanyak 21 responden.

Karakteristik Responden Berdasarkan Jabatan Dalam Tim

**Tabel 5 Data Responden Berdasarkan Jabatan Dalam Tim**

Sumber: Data Peneliti, (2022)

No	Jabatan	Jumlah	Presentase
1	Officer	25	75,8%
2	Squad Leader	7	21,2%
3	Maintenance Officer	1	3%
<b>Total</b>		33	100%

Berdasarkan tabel 5 dapat disimpulkan bahwa karakteristik responden berdasarkan Jabatan Dalam Tim petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) pada PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo adalah Officer berjumlah 25 responden (75,8%), *Squad Leader* berjumlah 7 responden (21,2%), dan *Maintenance Officer* berjumlah 1 responden (3%), Hal ini menunjukkan bahwa Presentase responden berdasarkan Jabatan Dalam Tim di dominasi oleh Officer sebesar 75,8% atau sebanyak 25 responden.

**Uji Hipotesis**

Uji Regresi Linier Sederhana

Uji regresi linier sederhana ini bertujuan untuk mengukur besarnya pengaruh *Safety Culture* terhadap *Safety Behavior* yang ada pada unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Berikut hasil dari uji regresi linier sederhana:

**Tabel 6 Hasil Uji Analisis Regresi Linier Sederhana**

Sumber: Data primer yang diolah, (2023)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.962	1.966		3.032	.005
	Safety Culture	.623	.053	.903	11.719	.000

a. Dependent Variable: Safety Behavior

Berdasarkan tabel 4.8 diatas di peroleh bahwa angka konstan dalam kasus ini nilainya sebesar 5,962. Angka tersebut merupakan angka konstan yang memiliki arti bahwa jika tidak ada *safety culture* (X) maka nilai konsisten *safety behavior* (Y) sebesar 5,962. Selanjutnya pada angka koefisien regresi diperoleh nilai sebesar 0,623 yang berarti bahwa variabel *safety culture* mempunyai pengaruh terhadap variabel *safety behavior* sehingga jika setiap penambahan 1% tingkat *safety culture* (X) maka *safety behavior* (Y) akan meningkat

sebesar 0,623. Karena nilai koefisien regresi bernilai positif (+), maka dengan demikian dapat dikatakan bahwa *safety culture* (X) berpengaruh positif terhadap *safety behavior* (Y). sehingga persamaan regresinya adalah sebagai berikut:

$$Y = 5,962 + 0,623X$$

Atau

$$Safety\ Behavior = 5,962 + 0,623 (Safety\ Culture)$$

Uji Simultan (Uji F)

Uji simultan (F) bertujuan untuk mengetahui pengaruh variabel X (*Safety Culture*) secara simultan (bersama- sama atau gabungan) terhadap variabel Y (*Safety Behavior*).

**Tabel 7 Hasil Uji Uji Simultan (F)**

Sumber: Data primer yang diolah, (2023)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	373.706	1	373.706	137.335	.000
	Residual	84.355	31	2.721		
	Total	458.061	32			

a. Dependent Variable: Safety Behavior  
b. Predictors: (Constant), Safety Culture

Berdasarkan tabel diatas hasil uji simultan (F) di atas, maka didapatkan nilai signifikansi sebesar  $0,000 < 0,05$  dan nilai F-hitung sebesar  $137,335 > F$ -tabel sebesar 4,15. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis diterima dengan kata lain variabel X (*Safety Culture*) berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel Y (*Safety Behavior*).

Uji Parsial (Uji T)

**Tabel 8 Hasil Uji T (Parsial)**

Sumber: Data primer diolah (2023)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.962	1.966		3.032	.005
	Safety Culture	.623	.053	.903	11.719	.000

a. Dependent Variable: Safety Behavior

Berdasarkan tabel diatas didapatkan bahwa nilai signifikansi sebesar 0,00 lebih kecil dari (<) probabilitas 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa H0 ditolak dan H1 diterima, yang berarti bahwa ada pengaruh *Safety Culture* terhadap *Safety Behavior*. Selain itu diketahui nilai t-hitung sebesar 11,719 dan untuk nilai t-tabel dapat di cari menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 T_{\text{tabel}} &= (a / 2 ; n - 2) \\
 &= (0,05 / 2; 33 - 2) \\
 &= (0,025; 31) = 2,040
 \end{aligned}$$

Karena nilai t-hitung sebesar 11,719 lebih besar dari (>) 2,040 sehingga dapat disimpulkan bahwa H0 ditolak dan H1 diterima, yang berarti bahwa ada pengaruh *safety culture* terhadap *safety behavior*.

Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>)

**Tabel 9 Hasil uji koefisien determinasi (R<sup>2</sup>)**

Sumber: Data primer diolah (2023)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.903	.816	.810	1.650
a. Predictors: (Constant), Safety Culture				

Berdasarkan tabel di atas diperoleh bahwa nilai R<sup>2</sup> (R Square) adalah 0,816. Hal ini berarti bahwa variasi variabel dependen yaitu *safety behavior* (Y) dalam model dapat dijelaskan oleh variabel independent, yaitu *safety culture* (X) sebesar 81,6%, sedangkan sisanya yaitu sebesar 18,4% dijelaskan oleh variabel lain diluar variasi variabel penelitian ini.

### Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh *safety culture* terhadap *safety behavior* pada petugas PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Dalam penelitian ini terdapat 2 variabel yaitu variabel *safety culture* (X) dan variabel *safety behavior* (Y). Data yang diolah menggunakan IBM SPSS *statistics 26 for windows* dengan perhitungan regresi linier sederhana.

### Pengaruh *safety culture* terhadap *safety behavior*

Hasil penelitian yang diolah menggunakan IBM SPSS *statistics 26 for windows* dengan perhitungan uji parsial (uji t) bahwa pengaruh *safety culture* (X) terhadap *safety behavior* (Y) pada petugas PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo mendapatkan hasil adanya pengaruh secara signifikan dari kedua variabel dengan nilai sig  $0,000 < 0,05$  dan nilai t-hitung adalah  $11,719 > t$ -tabel sebesar 2,040.

Selain itu pada perhitungan uji simultan (uji F) menyatakan bahwa hipotesis diterima atau dengan kata lain *safety culture* (X) secara simultan berpengaruh terhadap *safety behavior* (Y) dengan nilai sig  $0,000 < 0,05$  dan nilai F-hitung sebesar  $137,335 > F$ -tabel sebesar 4,15.

Sehingga hasil analisis penelitian menunjukkan bahwa *safety culture* (budaya keselamatan) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap *safety behavior* (perilaku keselamatan). *Safety culture* (budaya keselamatan) yang dimaksud dalam pekerjaan antara lain bekerjasama sebagai sebuah tim, saling mendukung antara satu sama lain, mengevaluasi setiap program peningkatan keselamatan penumpang yang telah dijalankan, dan menyediakan pelindung kerja seperti helm, sarung tangan dan APD, serta peralatan yang berbahaya telah diberi suatu tanda-tanda. Sedangkan *safety behavior* (perilaku keselamatan) yang dimaksud antara lain melakukan pekerjaan sesuai dengan wewenang yang diberikan, memberikan peringatan terhadap adanya bahaya, bekerja sesuai dengan kecepatan yang ditentukan dan menjaga alat pengaman agar tetap berfungsi dengan baik.

Hal ini berarti pada hipotesis pertama yang diajukan dalam penelitian ini, menyatakan bahwa *safety culture* (budaya keselamatan) berpengaruh signifikan terhadap *safety behavior* (perilaku keselamatan). Apabila *safety culture* (budaya keselamatan) meningkat maka *safety behavior* (perilaku keselamatan) akan mengalami kenaikan, begitu juga sebaliknya apabila *safety culture* (budaya keselamatan) menurun maka *safety behavior* (perilaku keselamatan) akan mengalami penurunan. Penelitian ini didukung dan sesuai dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Karina Zain Suyono Dan Erwin Dyah Nawawinetu (2013) yang menyatakan bahwa Faktor pembentuk budaya keselamatan yang memiliki hubungan kuat dengan *safety behavior*.

*Safety culture* (budaya keselamatan) dalam pekerjaan merupakan hal yang harus terus diperhatikan dan dijaga oleh unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Selain situasi *recovery* dari pandemi Covid-19 yang menyebabkan jumlah penumpang meningkat setiap harinya, *safety culture* (budaya keselamatan) dalam bekerja merupakan upaya untuk menciptakan lingkungan kerja yang sehat dan aman, sehingga dapat mengurangi peluang untuk terjadinya kecelakaan kerja akibat kelalaian petugas. Oleh karena itu unit PKP-PK di Bandar Udara Internasioanl Adi Soemarmo Solo harus benar-benar memperhatikan *safety culture* (budaya keselamatan) petugas agar *safety behavior* (perilaku keselamatan) petugas tetap terjaga dan mengalami peningkatan setiap bekerja.

### **Besar Pengaruh *safety culture* terhadap *safety behavior***

Hasil penelitian yang diolah menggunakan IBM SPSS *statistics 26 for windows* dengan

perhitungan uji koefisien determinasi ( $R^2$ ) bahwa variasi variabel dependen yaitu *safety behavior* (Y) dalam model dapat dijelaskan oleh variabel independent, yaitu *safety culture* (X) sebesar 81,6%, sedangkan sisanya yaitu sebesar 18,4% dijelaskan oleh variabel lain diluar variasi variabel penelitian ini atau variabel yang tidak diteliti.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka kesimpulan yang diperoleh adalah sebagai berikut:

Terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel *safety culture* (X) dengan variabel *safety behavior* (Y), Hal ini di buktikan dengan hasil uji parsial (uji t) diperoleh nilai signifikan sebesar  $0,000 < 0,05$  dan nilai t-hitung adalah  $11,719 > t$ -tabel sebesar 2,040. Sehingga dapat diartikan bahwa *safety culture* (budaya keselamatan) berpengaruh signifikan terhadap *safety behavior* (perilaku keselamatan) pada Unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Jadi hipotesis pertama dalam penelitian ini diterima.

Terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel *safety culture* (X) dengan variabel *safety behavior* (Y), Hal ini di buktikan dengan hasil uji simultan (uji F) diperoleh nilai signifikan sebesar  $0,000 < 0,05$  dan nilai F-hitung sebesar  $137,335 > F$ -tabel sebesar 4,15. Sehingga dapat diartikan bahwa *safety culture* (budaya keselamatan) berpengaruh secara simultan terhadap *safety behavior* (perilaku keselamatan) pada Unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Jadi hipotesis pertama dalam penelitian ini diterima.

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi ( $R^2$ ) didapatkan hasil besar pengaruh *safety culture* (budaya keselamatan) terhadap *safety behavior* (perilaku keselamatan) pada Unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo sebesar 81,6%, sedangkan sisanya yaitu sebesar 18,4% dijelaskan oleh variabel lain diluar variasi variabel penelitian ini atau variabel yang tidak diteliti.

Berdasarkan kesimpulan diatas maka terdapat beberapa saran yang penulis harapkan dapat membangun efek positif dan diharapkan dapat membawa perubahanyang baikkedepannya antara lain:

Untuk penelitian berikutnya disarankan untuk menambahkan instrument penelitian untuk meneliti atau mengkajih lebih dalam lagi mengenai pengaruh *safety culture* terhadap *safety behavior* pada unit PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan masukan kepada perusahaan agar tetap meningkatkan *safety behavior* (perilaku keselamatan) petugas PKP-PK di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo, baik itu dengan cara memperkuat *safety culture* (budaya keselamatan) kepada petugas dengan baik dan maksimal. Peneliti berikutnya dapat melakukan pengembangan ilmu pengetahuan dalam lingkup keselamatan secara umumnya.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Andi, Alifien, S., & Chandra, A. (2005). Model Persamaan Struktural Pengaruh Budaya Keselamatan Kerjapada Prilaku Pekerja Proyek Konstruksi. *Jurnal Teknik Sipil Universitas Petra Surabaya*.
- Ardhia, W. (2015). Pemeliharaan Kendaraan PKP-PK di Bandar Udara Hang Nadim-Batam . *Jurnal Perhubungan Udara*, 81-96.
- Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Balk, A., Montijin, C., & Piers, M. (2009). *Safety Management System and Safety Culture Working Group (SMS): Safety Culture Frame Work For The ECAST SMS-WG*. Dutch National Aerospace Laboratory (NLR).
- Basuki, A. T. (2014). *Penggunaan SPSS Dalam Statistika*. Yogyakarta: Denisa Media.
- Bird, F. E., & Germain, G. L. (1990). *Loss Causation Model*. USE.
- Dihartawan. (2018). Budaya Keselamatan. *Jurnal Kedokteran dan Kesehatan*, 98- 108.
- Djollong, A. F. (2014). Tehnik Pelaksanaan Penelitian Kuantitatif (Technique Of Quantitative Research). *Jurnal Istiqra'*, Volume II No.1, 86-100.
- Fatimah, S., & Murtiatin, D. (2019, November 4). *Aspek Keselamatan Bandara Adi Sumarmo Solo Dievaluasi*. Retrieved from rri.co.id:  
<https://rri.co.id/surakarta/daerah/742870/aspek-keselamatan-bandara-adi-sumarmo-solo-dievaluasi>
- Heinrich. (2021, Oktober 8). *Perilaku Keselamatan (Safety Behavior)- Pengertian,Aspek, dan Contoh*. Retrieved from kajian pustaka.com:  
<https://www.kajianpustaka.com/2021/10/perilaku-keselamatan-safety-behavior.html?m=1>
- Indonesia, K. P. (2017, April Minggu). *Menhub: Bandara Adi Soemarmo Solo Dikembangkan Jadi Salah Satu Hub di Jawa*. Retrieved from dephub.go.id:

- <http://dephub.go.id/post/read/menhub--bandara-adi-soemarmo-solo-dikembangkan-jadi-salah-satu-hub-di-jawa?language=id>
- Kartikasari, M. D. (2020). *Modul Praktikum Analisis Regresi Terapan (Regresi Linier)*. Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2014, Februari 9). *Pengertian Bandar Udara*. Retrieved from [hubud.dephub.go.id](http://hubud.dephub.go.id): <http://hubud.dephub.go.id/hubud/website/Bandara.php>
- Kustoro, L. (2008). Peranan Pertolongan Kecelakaan Pesawat dan Pemadam Kebakaran Kaitannya Dengan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Sepinggan-Balikpapan. *Jurnal Penelitian Perhubungan Udara Vol.34 No.2*, 142-158.
- Misbahuddin, & Hasan, I. (2014). *Analisis Data Penelitian Dengan Statistik*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Muhadjir, N. (2011). *Metodologi penelitian: Paradigma Positivistik, Objektif, Phenomenology interpretative, Logika Bahasa Platonic, Chomskyst, Hegelian dan Hermeneutic, Paradigma Studi Islam, Matematik Recursion, Set Theory dan Structure Equality Modeling Dan Mixed*. Yogyakarta: Rake Sarasin.
- Peraturan Kepala BATAN Nomor 200/KA/X/2012. (2012). *Tentang Pedoman Pelaksanaan Budaya Keselamatan*. Jakarta.
- Purba, H. (2017). Mewujudkan Keselamatan Penerbangan Dengan Membangun Kesadaran Hukum Bagi Stakeholders Melalui Penerapan Safety Culture. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan, Vol 12, No 1*, 95-110.
- Sarwono, J. (2018). *Statistik Untuk Riset Skripsi*. Yogyakarta: Penerbit ANDI (Anggota IKAPI).
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. (2010). *Metode penelitian kombinasi (mixed methode)*. Bandung: Alfabeta.
- Syaaf. (2021, Oktober 8). *Perilaku keselamatan (Safety Behavior)-Pengertian, Aspek, dan Contoh*. Retrieved from [kajianpustaka.com](https://www.kajianpustaka.com): <https://www.kajianpustaka.com/2021/10/perilaku-keselamatan-safety-behavior.html?m=1>
- Umar, S. H., & Anggraeni, D. (2020). Pengaruh Safety Culture Terhadap Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap. *OPTIMAL*, 105-127.

- Widhiastuti, H., Yuliasih, G., & Kurniawan, Y. (2021). *Terapan Perilaku Keselamatan di Dunia Industri*. Semarang: Semarang University Press.
- Widiyanti, M. K. (2016, Juli). *GAMBARAN BEHAVIOR BASED SAFETY SEBAGAI UPAYA PENURUNAN UNSAFE ACTION PEKERJA BAGIAN STAMPING PERUSAHAAN OBAT NYAMUK "X" SEMARANG FACTORY*. Retrieved from lib.unnes.ac.id:  
<http://lib.unnes.ac.id/26239/1/6411412155.pdf>
- Widoyoko, E. P. (2016). *Teknik Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.