



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Ketersediaan ragam dan jenis transportasi umum di Indonesia memudahkan masyarakat untuk bepergian dari satu tempat ke tempat yang lain. Salah satunya menggunakan transportasi udara seperti pesawat terbang yang memudahkan masyarakat untuk melakukan perjalanan jarak jauh.

Menurut Badan Pusat Statistik (2013) tahun 2011 jumlah penumpang pesawat terbang untuk keberangkatan dalam negeri berjumlah 59.276 ribu orang. Tahun 2012 jumlah penumpang pesawat terbang untuk keberangkatan dalam negeri mengalami peningkatan menjadi 70.682 ribu orang. Tahun berikutnya, yaitu tahun 2013 jumlah penumpang pesawat terbang bertambah menjadi 73.595 ribu orang.

Peningkatan jumlah penumpang juga terjadi pada penumpang pesawat terbang untuk keberangkatan luar negeri yang bertambah tiap tahun. Pada tahun 2011 total penumpang pesawat terbang berjumlah 10.745 ribu orang. Tahun 2012 jumlah penumpang pesawat terbang bertambah menjadi 11.749 ribu dan tahun 2013 kenaikan jumlah penumpang pesawat untuk keberangkatan internasional hingga 13.221 orang (Badan Pusat Statistik, 2013).

Data tersebut memaparkan bahwa setiap tahun jumlah penumpang pesawat terbang di Indonesia untuk rute penerbangan dalam negeri dan luar negeri mengalami peningkatan. Selain peningkatan terhadap jumlah penumpang pesawat terbang, peningkatan juga terdapat pada jumlah kecelakaan pesawat dan korban pesawat terbang.

Menurut data hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan dan Transportasi (2013) tahun 2007 hingga tahun 2013 persentase kecelakaan pesawat yang termasuk dalam jenis *accident* ialah 51,48% dan persentase kecelakaan pesawat yang termasuk dalam jenis *serious incident* adalah 48,52%.

Persentase tersebut berdasarkan total kecelakaan penerbangan komersial berjadwal dan tidak berjadwal yang terjadi pada tahun 2007 hingga tahun 2013. Berikut ini adalah tabel data kecelakaan penerbangan komersial berjadwal dan tidak berjadwal tahun 2007 hingga 2013.

Tabel 1.1

**DATA KECELAKAAN PENERBANGAN KOMERSIAL
BERJADWAL DAN TIDAK BERJADWAL
TAHUN 2007 – 2013**

| Tahun | Jumlah Kecelakaan | Jenis Kecelakaan | | Korban Jiwa | |
|-------|-------------------|------------------|-------------------------|------------------|------------------|
| | | <i>Accident</i> | <i>Serious Incident</i> | Korban Meninggal | Korban Luka-Luka |
| 2007 | 21 | 15 | 6 | 125 | 10 |
| 2008 | 21 | 14 | 7 | 6 | 2 |
| 2009 | 21 | 13 | 8 | 40 | 9 |

| | | | | | |
|-------|-----|----|----|-----|----|
| 2010 | 18 | 8 | 10 | 5 | 46 |
| 2011 | 32 | 19 | 13 | 71 | 8 |
| 2012 | 29 | 13 | 16 | 58 | 9 |
| 2013 | 27 | 5 | 22 | 0 | 3 |
| Total | 169 | 87 | 82 | 305 | 87 |

Sumber : Database KNKT 27 Desember 2011

Berdasarkan data tersebut total kecelakaan yang terjadi pada tahun 2007 hingga tahun 2013 berjumlah 169 kecelakaan. Dari jumlah tersebut sebanyak 87 kecelakaan termasuk dalam kategori *accident* dan 82 kecelakaan pesawat yang termasuk dalam kategori *serious incident* (Komite Nasional Keselamatan dan Transportasi, 2013). Data tersebut memaparkan bahwa jumlah kecelakaan pesawat dengan jenis *accident* lebih besar daripada kecelakaan pesawat dengan jenis *serious incident*. Selain itu data tersebut juga menunjukkan bahwa jumlah korban pesawat terbang tahun 2007 hingga tahun 2013 yang dinyatakan meninggal berjumlah 305 jiwa, sedangkan jumlah korban pesawat terbang yang dinyatakan luka-luka berjumlah 87 jiwa (Komite Nasional Keselamatan dan Transportasi, 2013).

Kecelakaan pesawat dibedakan menjadi dua kategori yaitu *accident* dan *serious incident*. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melalui Peraturan Menteri Perhubungan dengan PM Nomor 6/2014 (2014), kecelakaan pesawat yang termasuk dalam kategori *accident* jika pesawat

mengalami kerusakan berat sehingga berakibat buruk pada kinerja dan kekuatan dari pesawat tersebut, jika terdapat penumpang dalam pesawat yang mengalami luka parah sehingga menyebabkan penumpang pesawat meninggal dunia, dan jika pesawat dinyatakan hilang atau tidak dapat diakses oleh petugas bandara. *Serious incident* merupakan kondisi pesawat yang mengalami gangguan yang berbahaya dan berpengaruh pada keselamatan pengoperasian pesawat sehingga keadaan tersebut mengindikasikan bahwa pesawat hampir atau nyaris mengalami kecelakaan (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2014).

Salah satu fenomena kecelakaan pesawat terbang di Indonesia yang termasuk dalam kategori *accident* ialah kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet 100 di lereng Gunung Salak pada 9 Mei 2012 l. Kriteria kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet 100 termasuk dalam kategori *accident*, seperti penumpang pesawat termasuk awak pesawat yang tewas dalam kecelakaan dan kondisi pesawat yang sudah hancur saat proses evakuasi berlangsung ("Pernyataan Resmi KNKT Terkait Hasil Investigasi Kecelakaan Sukhoi", 2012, para.15).

Sedangkan, terperosoknya pesawat Sriwijaya di Bandara Soekarno Hatta pada 27 Januari 2010 termasuk pada dalam kategori *serious incident*. Pesawat Sriwijaya yang terperosok disebabkan oleh kerusakan sistem hidrolik dapat membahayakan operasional pesawat ("KNKT : Terperosoknya Sriwijaya di Bandara Soetta Insiden Serius", 2010, para. 1).

Setelah kecelakaan pesawat yang menimpa Sukhoi Superjet 100 dan pesawat Sriwijaya, akhir tahun 2014 dunia penerbangan di Indonesia

kembali mengalami musibah. Tepat tanggal 28 Desember 2014 pesawat Air Asia dengan nomor penerbangan QZ 8501 jatuh di Selat Karimata antara Kalimantan dan Pulau Belitung (Hidayat, Muhyiddin, dan Listyanti, 2015, h.27). Pesawat dengan rute penerbangan Surabaya – Singapura melakukan kontak terakhir dengan pusat pemandu lalu lintas udara atau *Air Traffic Controller* (ATC) pada pukul 06.17 WIB dan mulai menghilang dari pantauan radar pada pukul 06.18 WIB. Kemudian pada pukul 07.55 WIB, pesawat yang identik dengan warna merah dan putih dinyatakan dalam fase detresfa (*distress phase*) yaitu status pesawat resmi dinyatakan hilang (“Kronologi Hilangnya Pesawat Air Asia”, 2014, para 9).

Mengetahui pernyataan tersebut, Menteri Perhubungan Ignasius Jonan memerintahkan Kepala Basarnas, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), Panglima TNI, dan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk melakukan pencarian pesawat Air Asia QZ 8501 (“Operasi Besar – besaran Digelar”, 2014, h.1).

Hasil analisis meteorologis menunjukkan penyebab terjadinya kecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 adalah faktor cuaca dimana terdapat aktivitas *icing* pada awan kumulonimbus yang membentuk butiran es pada permukaan badan pesawat dan mesin pesawat sehingga permukaan badan dan mesin pesawat menjadi rusak karena pendinginan (Aldrian dkk, 2015).

Terlepas dari faktor cuaca yang menjadi penyebab kecelakaan Air Asia QZ 8501, momen kecelakaan pesawat tersebut membuka permasalahan pada tata kelola industri penerbangan di Indonesia (Rifai, dkk., 2015, para.

11). Permasalahan tersebut terkait dengan pengelolaan izin terbang penerbangan komersial di Indonesia termasuk izin terbang pesawat Air Asia QZ 8501.

Hal yang melatarbelakangi munculnya permasalahan izin terbang Air Asia QZ 8501 ialah saat Kementerian Perhubungan mendapati pelaksanaan terbang Air Asia QZ 8501 berbeda dengan jadwal yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, jadwal terbang Air Asia QZ 8501 rute Surabaya Singapura untuk periode musim dingin 2014/2015 adalah hari Senin, Selasa, Kamis, dan Sabtu. Jadwal tersebut merupakan jadwal yang sesuai dengan permintaan Indonesia Air Asia. Namun realisasinya Air Asia QZ 8501 melakukan penerbangan pada hari Rabu, Senin, Jumat, dan Minggu (“Penjelasan Tentang Izin Rute Penerbangan Luar Negeri, 2015, para.3).

Direktur Angkutan Udara Kementerian Perhubungan Muhammad Alwi menjelaskan perbedaan antara data dengan pelaksanaan penerbangan dikarenakan maskapai penerbangan lebih mengacu pada *slot time* yang diterbitkan oleh *Indonesia Slot Coordinator* (IDSC) daripada izin rute atau izin terbang (Kurniawan, dkk., 2015, h.79). Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2015 pasal 13 tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot Time*) Bandar Udara, suatu pesawat dapat dikatakan resmi untuk terbang apabila memiliki izin rute yang hanya dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sedangkan *slot*

time merupakan syarat untuk mendapatkan izin rute (Departemen Perhubungan Republik Indonesia, 2015). Berdasarkan pelanggaran tersebut Kementerian Perhubungan mengeluarkan surat pelanggaran yang tercantum dalam Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. AU. 008/1/1/DRJU-DAU-2015 tanggal 2 Januari 2015 bahwa izin rute penerbangan Surabaya – Singapura dibekukan (“Izin Rute Indonesia Air Asia Surabaya-Singapura Dibekukan”, 2015, para.1).

Berdasarkan hasil audit investigasi, selain maskapai Air Asia, Kementerian Perhubungan menemukan sebanyak 61 rute penerbangan dari lima maskapai yang melanggar peraturan izin terbang. Kelima maskapai tersebut antara lain Susi Air dengan tiga rute penerbangan, Garuda Indonesia dengan empat rute penerbangan, TransNusa dengan satu rute penerbangan dari Denpasar menuju Nusa Tenggara Timur, Lion Air dengan 35 rute penerbangan serta anak perusahaannya, Wings Air dengan 18 rute penerbangan. Berdasarkan pelanggaran tersebut Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memberikan sanksi berupa pembekuan izin rute penerbangan dan menyarankan maskapai untuk mengajukan izin rute kembali sesuai peraturan yang berlaku (“Hasil Audit Terkait Penerbangan di Luar Jadwal Rute yang Ditetapkan”, 2015, para. 6 & para.7).

Selain membuka permasalahan pada tata kelola penerbangan komersial di Indonesia, momentum kecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501, membuat pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mengeluarkan kebijakan baru terhadap bisnis penerbangan *low cost carrier* (LCC). Melalui

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2014 tarif batas bawah dinaikkan 10 persen sehingga dari 30 persen menjadi 40 persen untuk meningkatkan keselamatan (Juwita, 2015, para. 17).

Momentum kecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 yang membuka permasalahan pada tata kelola industri penerbangan komersial mengandung nilai – nilai berita sehingga media massa nasional tidak hanya memberitakan kronologis terjadinya kecelakaan pesawat dan proses evakuasi korban namun juga memberitakan permasalahan pascakecelakaan pesawat tersebut, yaitu pada permasalahan tata kelola penerbangan komersial termasuk pengelolaan izin terbang dan bisnis penerbangan *low cost carrier* (LCC).

Menurut Ishwara (2011, h.76) terdapat sembilan nilai berita untuk menentukan kelayakan suatu berita, antara lain konflik, kemajuan dan bencana, konsekuensi, kemasyhuran dan terkemuka, ketepatan (*timeliness*) dan kedekatan (*proximity*), keganjilan, *human interest*, seks, dan aneka nilai. Nilai – nilai berita yang terkandung dalam permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia QZ 8501 adalah konflik, konsekuensi, dan kedekatan (*proximity*).

Nilai berita konflik terkandung dalam permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia QZ 8501. Konflik adalah layak berita karena dalam konflik terdapat kerugian, korban, dan perdebatan (Ishwara, 2011, h.77). Konflik dalam hal ini ditunjukkan melalui persoalan pengelolaan dan penggunaan izin terbang maskapai Air Asia. Selain konflik,

peristiwa kecelakaan pesawat tersebut mengandung nilai berita bencana. Suatu bencana besar yang terjadi secara tiba-tiba menjadi layak berita (Ishwara 2011, h.78).

Nilai berita konsekuensi juga terdapat dalam peristiwa kecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501. Suatu peristiwa yang mengakibatkan adanya rangkaian peristiwa yang mempengaruhi banyak orang adalah layak berita (Ishwara, 2011 h. 78). Peristiwa kecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 memiliki pengaruh yang besar terutama bagi keluarga korban. Tidak hanya itu, momentum kecelakaan pesawat ini juga membuka permasalahan tata kelola industri penerbangan komersial di Indonesia sehingga berpengaruh pada kebijakan – kebijakan yang diperketat oleh Kementerian Perhubungan. Kebijakan tersebut antara lain memperbarui dan memperketat aturan izin terbang dimana semua izin terbang harus berdasarkan keputusan akhir Kementerian Perhubungan (“Bisnis Penerbangan Dibenahi”, 2015, h. 15), menaikkan tarif penerbangan kelas *low cost carrier* (LCC) sebesar 10 persen, dari 30 persen sehingga menjadi 40 persen (Juwita, 2015, para. 17). Selain itu pembekuan rute penerbangan Surabaya – Singapura maskapai Air Asia dan 61 rute penerbangan dari lima maskapai Indonesia juga menjadi dampak dari kecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501.

Nilai berita yang juga terkandung dalam permasalahan dibalik kecelakaan terbang Air Asia QZ 8501 terkait izin terbang ilegal adalah kedekatan (*proximity*). Sebuah berita akan lebih layak untuk diberitakan kepada khalayak apabila suatu peristiwa terjadi dekat secara geografis dan

psikologis khalayak (Ishwara, 2011, h. 79). Kecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 yang jatuh di perairan Selat Karimata mendapat perhatian yang besar bagi masyarakat Indonesia. Secara geografis kecelakaan pesawat tersebut terjadi di Indonesia sehingga kepedulian dan perhatian sangat besar bagi masyarakat Indonesia terutama penumpang pesawat Air Asia QZ 8501 yang sebagian besar merupakan masyarakat dari Surabaya. Selain itu, permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia QZ 8501 juga mengandung nilai berita kedekatan (*proximity*).

Nilai – nilai berita yang terkandung dalam peristiwa tersebut menjadi pertimbangan serta ketertarikan media massa untuk memberitakan kecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 serta permasalahan yang terjadi di balik kecelakaan tersebut terkait dengan tata kelola industri penerbangan komersial di Indonesia. Beberapa media massa yang kerap memberitakan peristiwa kecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 adalah majalah Detik, Gatra, dan Tempo yang menjadi pilihan peneliti sebagai objek penelitian.

Majalah Detik merupakan majalah Indonesia berbentuk digital yang mengulas berita tentang kecelakaan pesawat Air Asia. Majalah Detik juga tertarik untuk memberitakan permasalahan dibalik kecelakaan pesawat tersebut. Hal ini dilihat dari dua majalah yang diterbitkan melalui edisi berbeda. Kedua edisi tersebut adalah *Petaka Tutup Tahun* (5-8 Januari 2015) yang memberitakan kronologis terjadinya kecelakaan pesawat dan evakuasi korban Air Asia QZ8501 serta edisi *Ditilang Jonan* (12 –18

Januari 2015) yang memberitakan permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia terkait dengan izin terbang.

Peneliti memilih majalah Detik sebagai objek penelitian karena majalah Detik mengulas secara lengkap permasalahan tata kelola penerbangan komersial pasca kecelakaan Air Asia QZ 8501, yang meliputi pembekuan izin terbang dari lima maskapai, *Indonesia Slot Time Coordinator* (IDSC) sebagai lembaga yang mengelola *slot time*, dan persoalan izin terbang Air Asia QZ 8501 itu sendiri. Selain itu, majalah Detik memiliki karakter tersendiri dalam memberitakan suatu peristiwa, yaitu membahas suatu kejadian dari sudut pandang tokoh bukan fenomenanya (Wawancara Irwan Nugroho, 2015).

Fokus utama peneliti adalah pemberitaan permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia QZ 8501 maka peneliti menggunakan majalah Detik edisi *Ditilang Jonan* (12 –18 Januari 2015) sebagai objek penelitian. Teks berita yang memberitakan permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia QZ 8501 berjumlah tiga teks berita. Pola pemberitaan mengenai permasalahan tata kelola penerbangan pasca kecelakaan Air Asia QZ 8501 pada majalah Detik edisi *Ditilang Jonan* meliputi, pemberian sanksi kepada beberapa pejabat, peran *Indonesia Slot Coordinator* (IDSC) sebagai salah satu koordinator pemberian izin terbang, pembekuan rute-rute penerbangan yang dimiliki lima maskapai Indonesia, permasalahan izin terbang Air Asia, dan penggunaan *slot time* serta izin rute.

Peneliti juga menggunakan majalah Gatra sebagai objek penelitian. Majalah Gatra merupakan majalah Indonesia yang kerap memberitakan peristiwa kecelakaan Air Asia QZ 8501. Peneliti memilih majalah Gatra karena majalah Gatra tidak hanya mengulas permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia QZ 8501 terkait dengan izin terbang, namun juga membahas bisnis penerbangan *low cost carrier* (LCC), yang mana maskapai Air Asia merupakan maskapai yang menerapkan bisnis *low cost carrier* (LCC).

Majalah Gatra tidak hanya memberitakan kronologis terjadinya kecelakaan namun juga memberitakan permasalahan pada tata kelola penerbangan pascakecelakaan Air Asia QZ 8501. Pemberitaan tersebut diterbitkan melalui majalah Gatra edisi ke-11/XX1 tanggal 21 Januari 2015. Jumlah teks berita terkait dengan permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia QZ 850 yang dimuat pada edisi tersebut adalah dua teks berita. Pola pemberitaan yang digunakan majalah Gatra dalam memberitakan permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia QZ 850 pada edisi ke-11/XX1 tanggal 21 Januari 2015 meliputi, pembekuan 61 rute penerbangan, tindak lanjut Menteri Perhubungan Ignasius Jonan dalam membenahi industri penerbangan, dugaan praktek jual-beli izin terbang, dan penghapusan bisnis penerbangan *low cost carrier* (LCC).

Peneliti juga menggunakan majalah Tempo sebagai objek penelitian ini karena majalah Tempo merupakan majalah yang tidak memiliki

keterikatan dengan pemerintah. Majalah Tempo merupakan institusi yang independen dan bersifat non-pemerintah (Arief Budiman, 1999 dikutip dalam Steele, 2005, h. xiii).

Majalah Tempo juga memberitakan peristiwa kecelakaan Air Asia QZ 8501 dan permasalahan tata kelola penerbangan komersial pasca kecelakaan Air Asia QZ 850. Namun fokus penelitian ini yaitu pada permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia QZ 8501, maka peneliti menggunakan majalah Tempo edisi 4346 tanggal 12 – 18 Januari 2015 yang memuat satu buah teks berita terkait dengan permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia QZ 8501. Pola pemberitaan majalah Tempo mengenai hal tersebut meliputi pemberian sanksi kepada petugas yang lalai dalam mengelola izin terbang dan permasalahan pada regulator penerbangan.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian dengan pendekatan kualitatif ini ingin mengetahui bagaimana pemberitaan mengenai permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan Air Asia QZ 8501 dibingkai oleh majalah Detik pada edisi *Ditilang Jonan*, majalah Gatra edisi ke-11/XX1 tanggal 21 Januari 2015, dan majalah Tempo edisi 4346 tanggal 12 – 18 Januari 2015. Untuk mengetahui bagaimana kasus tersebut dikonstruksi oleh majalah Detik, majalah Gatra, dan majalah Tempo maka metode penelitian yang digunakan adalah analisis *framing*. Eriyanto (2002, h.6) menjelaskan “penelitian *framing* melihat bagaimana media membingkai suatu realitas atau peristiwa dalam konstruksi tertentu.”

Dua hal penting dari penelitian menggunakan analisis *framing* adalah bagaimana suatu peristiwa dimaknai dan bagaimana fakta disajikan dengan menggunakan kalimat, kata, dan gambar (Eriyanto 2002, h.10).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka perumusan masalah dalam penelitian ini untuk mengetahui :

1. Bagaimana majalah Detik edisi Ditilang Jonan tanggal 12-18 Januari 2015 mengonstruksi permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 ?
2. Bagaimana majalah Gatra edisi ke-11/XX1 tanggal 21 Januari 2015 mengonstruksi permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 ?
3. Bagaimana majalah Tempo edisi 4346 tanggal 12 – 18 Januari 2015 mengonstruksi permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah diuraikan maka tujuan penelitian ini adalah

1. Mengetahui konstruksi majalah Detik pada pemberitaan permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 pada edisi Ditunggal Jonan (12 –18 Januari 2015).
2. Mengetahui konstruksi majalah Gatra pada pemberitaan permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 pada edisi XX1 tanggal 21 Januari 2015.
3. Mengetahui konstruksi majalah Tempo pada pemberitaan permasalahan tata kelola penerbangan komersial pascakecelakaan pesawat Air Asia QZ 8501 pada edisi 4346 tanggal 12 – 18 Januari 2015.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari keseluruhan penelitian ini sebagai berikut :

1. Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan pengembangan ilmu komunikasi, khususnya mengenai

penelitian menggunakan metode analisis *framing* Zhongdang Pan dan Gerald M. Kosicki. Diharapkan dengan penelitian yang menggunakan metode analisis *framing* model Zhongdang Pan dan Gerald M. Kosicki dapat menjadi sumbangan temuan terkait dengan bagaimana suatu realitas dikonstruksi oleh media massa melalui empat struktur dalam *framing* model Zhongdang Pan dan Gerald M. Kosicki, diantaranya struktur sintaksis, skrip, tematik, dan retorik.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi untuk mahasiswa dan masyarakat sebagai konsumen media massa serta praktisi media massa terutama media cetak seperti majalah mengenai konstruksi sebuah berita oleh media massa. Selain itu, melalui penelitian dengan menggunakan analisis *framing* model Zhongdang Pan dan Gerald M. Kosicki dapat memberikan pengetahuan bagi khalayak pembaca bagaimana media massa cetak mengemas peristiwa yang menjadi sebuah berita.