

**FRAMING KECELAKAAN PESAWAT LION AIR JT 610 DALAM
PEMBERITAAN DETIK.COM**



**Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata I pada
Jurusan Ilmu Komunikasi Fakultas Komunikasi dan Informatika**

Oleh :

CHANIFATUNNISA

L100144020

**PROGRAM STUDI ILMU KOMUNIKASI
FAKULTAS KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA**

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**FRAMING KECELAKAAN PESAWAT LION AIR JT 610 DALAM
PEMBERITAAN DETIK.COM**

PUBLIKASI ILMIAH

oleh:

CHANIFATUNNISA

L100144020

Telah diperiksa dan disetujui untuk diuji oleh:

Dosen

Pembimbing



Pundra Rengga Andhita, M.I.Kom

NIK.100.1918

HALAMAN PENGESAHAN

FRAMING KECELAKAAN PESAWAT LION AIR JT 610 DALAM
PEMBERITAAN DETIK.COM

OLEH

CHANIFATUNNISA

L100144020

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Fakultas Komunikasi dan Informatika
Universitas Muhammadiyah Surakarta
Pada hari Selasa, 29 Desember 2020
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Dewan Penguji:

1. Pundra Rengga Andhita, M.I.Kom (.....)
(Ketua Dewan Penguji)
2. Dr. Dian Purworini, MM (.....)
(Anggota I Dewan Penguji)
3. Vinisa Nurul Aisyah, M.I.Kom (.....)
(Anggota II Dewan Penguji)

Dekan,



....., M.Sc., Ph. D.

NIK. 881

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam publikasi ilmiah ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ada ketidakbenaran dalam pernyataan saya di atas, maka akan saya pertanggungjawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 29 November 2020

Penulis



CHANIFATUNNISA

L100144020

FRAMING KECELAKAAN PESAWAT LION AIR JT 610 DALAM PEMBERITAAN DETIK.COM

Abstrak

Penelitian ini bertujuan mengetahui pembedaan kecelakaan pesawat Lion Air JT 610 dalam pemberitaan Detik.com. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan menitikberatkan analisis framing model Robert N Entman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Detik.com dalam memberitakan kecelakaan pesawat Lion Air JT 610 mampu memberikan penonjolan mengenai dugaan penyebab kecelakaan yang bersumber dari kendala teknis. Penonjolan sudut pandang itu digambarkan secara obyektif, faktual, aktual dan simultan. Untuk menguatkan sudut pandangnya, Detik.com memberikan porsi cukup besar pada kutipan informasi yang berasal dari lembaga otoritatif, seperti Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), Boeing dan Basarnas. Keberadaan kutipan dari lembaga otoritatif tersebut sangat dominan dalam setiap pemberitaan kecelakaan pesawat Lion Air JT 610. Dalam pemberitaan ini lebih diimplementasikan pada pemaknaan peristiwa kecelakaan pesawat sebagai *running news* yang senantiasa menghadirkan detail informasi baru dari setiap edisinya. Itulah yang membuat tidak adanya kesimpulan tergesa-gesa dari tiap pemberitaan. Detik.com melakukan penekanan penyebab kecelakaan yang bersumber dari kendala teknis. Detik.com melalui penjelasan yang cukup holistik mengenai kendala teknis tersebut. Ada penjelasan yang cukup baik mengenai kerusakan *airspeed indicator*, sensor AOA (*Angle of Attack*) dan indikasi kemungkinan kesalahan interpretasi *software*. Komitmen Detik.com untuk tidak menyiratkan justifikasi tertentu dari tiap pemberitaannya. Detik.com untuk menonjolkan pesan moral bahwa dalam kecelakaan pesawat senantiasa terbuka peluang fakta baru. Peluang inilah yang mendasari Detik.com untuk tidak menyudutkan pihak tertentu dari pemberitaannya.

Kata kunci: Detik.com, Entman, Framing, Lion Air

Abstract

This study aims to find out the framing of the Lion Air JT 610 plane crash in the Detik.com. This research uses qualitative method by focused framing analysis of Robert N Entman model. The results showed that Detik.com in reporting the Lion Air JT 610 plane crash was able to provide a highlight on the alleged cause of the accident stemming from technical constraints. The predominance of the point of view is described objectively, factually, actually and simultaneously. To strengthen his point of view, Detik.com gave a fair share of information quotes coming from authoritative institutions, such as the National Committee for Transportation Safety (KNKT), Boeing and Basarnas. The existence of quotations from the authoritative institution is very dominant in every news of the Lion Air JT 610 plane crash. In this news is more implemented on the meaning of the event of a plane crash as running news that always presents new details of information from each edition. That is what makes the hasty conclusion of any preaching. Detik.com emphasis on the cause of the accident stemming from technical constraints. Detik.com through a fairly holistic explanation of the technical constraints. There are pretty good explanations regarding damage to airspeed indicators, AOA (*Angle of Attack*)

sensors and indications of possible software misinterpretation. This Detik.com not to imply certain justifications for each of its news. Detik.com to highlight the moral message that in plane crashes there is always a new opportunity for facts. This opportunity is the Detik.com not to corner certain parties from its coverage.

Keywords: Detik.com, Entman, Framing, Lion Air

1. PENDAHULUAN

Masyarakat Indonesia kembali dikejutkan dengan kecelakaan transportasi udara yang melibatkan pesawat Lion Air. Pesawat Lion Air Boeing 737 dengan nomor penerbangan JT 610 dilaporkan jatuh ke perairan Tanjung Kawarang pada Senin, 20 Oktober 2018. Sontak, peristiwa ini menambah daftar panjang kecelakaan dalam dunia penerbangan nasional. Bahkan ini termasuk kecelakaan pesawat terparah dalam penerbangan Indonesia. “Kecelakaan pesawat Lion Air Boeing 737 MAX 8 nomor penerbangan JT 610 pada senin (29/10/2018) lalu menjadi kecelakaan terparah kedua sepanjang sejarah penerbangan Indonesia, dalam hal jumlah korban (Nistanto, 2018)”.

Pesawat Lion Air JT 610 rencananya akan menuju Pangkal Pinang. Hanya saja ketika baru beberapa menit lepas landas, pesawat hilang kontak dan tidak terdeteksi radar. Tidak selang berapa lama, Lion Air menyatakan pesawat tersebut mengalami kecelakaan, disinyalir jatuh di perairan. Pernyataan itu muncul setelah sejumlah puing berhasil ditemukan oleh kapal laut yang tidak jauh dari lokasi jatuhnya pesawat. Naasnya tidak ada penumpang selamat. Tercatat, jumlah korban sebanyak 179 dewasa, 1 balita dan 2 bayi. Sedangkan dari kru pesawat jumlahnya terdiri dari 5 kru kabin, 1 pilot dan 1 co-pilot.

Dalam catatan penerbangan Lion Air, kecelakaan ini bukanlah pertama kalinya. Pesawat Lion Air tercatat sudah 11 kali mengalami kecelakaan besar. Selain di perairan Tanjung Karawang, peristiwa sejenis juga pernah terjadi pada tanggal 30 November 2004. Pesawat dengan nomor penerbangan JT 538 mengalami *over run* di bandara Solo dengan jumlah korban sebanyak 23 penumpang dan 2 kru meninggal dunia (Nistanto, 2018). Deretan catatan tersebut telah membuat Lion Air menjadi perhatian masyarakat luas, salah satunya media massa.

Sejumlah media massa memberikan porsi pemberitaan intens terhadap peristiwa tersebut, mulai dari cetak, elektronik, hingga daring. Sudut pandang yang diambil berbeda-beda. Ada yang mengarah pada kronologi kejadian, nuansa optimis, namun ada

juga pemberitaan yang memberikan rasa pesimis dan lebih melakukan penekanan pada kondisi korban. Pemberitaan terkait kondisi korban dan simpang siur informasi lainnya membuat keluarga korban semakin cemas. Mengingat sebelum informasi resmi keluar dari lembaga otoritatif, satu-satunya sumber informasi yang bisa didapatkan keluarga korban terkait kronologis kecelakaan baru melalui pemberitaan media massa. Hanya saja ketika itu informasi kecelakaan Lion Air JT 610 simpang siur. Ini yang membuat keluarga panik. Dalam kondisi tertentu informasi tersebut bisa diterima sebagai kebenaran yang justru membuat keluarga korban semakin cemas. “Masyarakat bisa mengambil konsensus penafsiran hanya dari permukaan, melihat apa yang tampak tersajikan dari teks tersebut. Masyarakat bisa menerima apa yang tertulis dalam teks sebagai kebenaran yang perlu diikuti olehnya” (Andhita, 2018). Di titik inilah pemberitaan JT 610 sudah mulai mempengaruhi psikis keluarga korban. Hingga akhirnya sejumlah otoritas terkait mulai turun tangan, “RS Kepolisian Indonesia dr. Soekanto telah memberikan pendampingan dan konsultasi psikologis kepada 126 anggota keluarga” (Antara, 2018)

Dibalik maraknya pemberitaan Lion Air JT 610 yang simpang siur, salah satu portal berita nasional, yakni, Detik.com justru mengambil sikap sebaliknya. Pemberitaan Detik.com terlihat lebih memperhatikan kondisi psikis keluarga korban. Detik.com lebih banyak mengarahkan pemberitaan pada kronologis peristiwa dan faktor penyebab kecelakaan. Sistem kerja jurnalis Detik.com yaitu dengan menyiapkan, mencari dan mengumpulkan, mengolah, menyajikan, dan menyebarkan berita melalui media berkala kepada khalayak seluas-luasnya dan secepat-cepatnya, ada pertimbangan psikis yang dilakukan Detik.com. Ini seperti diungkapkan jurnalis Detik.com, Danu Damar Jati, “Detik.com mempertimbangkan nilai berita *use value*, untuk kepentingan publik. Dari *use value* inilah kita memutuskan untuk menggarap berita Lion Air JT 610 secara serius dan hati-hati”. (Danu, wawancara, 8 Juli 2020).

Hal senada juga diungkapkan Indah dan Dana (2018), dalam penelitiannya digambarkan bahwa Detik.com lebih mengarahkan pemberitaan pada penyebab jatuhnya pesawat Lion Air JT 610 dan peran peralatan relevan yang dapat mempercepat upaya pencairan. Detik.com tidak banyak menyorot kondisi korban tetapi lebih pada mencari faktor penyebab kecelakaan. Hal serupa bisa ditemukan dalam penelitian Alfarizi (2019) yang menjelaskan bahwa sepanjang bulan Oktober hingga November

2018 pemberitaan di Detik.com sebanyak 26 persen lebih mengarah tentang faktor penyebab kecelakaan. Penelitian tersebut membandingkan dua media yakni Kompas.com dan Detik.com, penulisnya menilai jika dilihat dari isi berita yang disajikan Kompas.com lebih detail daripada Detik.com. Berbagai fakta yang disajikan Kompas.com lebih beragam daripada Detik.com. Hal ini mungkin tidak terlepas dari pemahaman bahwa sudut pandang pemberitaan yang menonjolkan faktor penyebab kecelakaan membutuhkan detail agar masyarakat menjadi jelas, tidak mendapatkan informasi simpang siur. Singkat kata, setiap media massa bisa menghadirkan sudut pandang yang berbeda satu sama lain ketika mengangkat peristiwa kecelakaan tertentu.

Rybalko (2011) mengungkapkan, “*News of disasters tends to be portrayed as melodrama — a form of communication that relies on plot predictability and stereotype*”. Rybalko melihat ketika mengangkat peristiwa bencana, kecelakaan atau sejenisnya, adakecenderungan pemberitaannya lebih mengarah ke sisi sentimental. Hal senada juga diungkapkan Wilkin, dkk(1987), laporan berita tentang salah satu kecelakaan atau bencana yang ada di Chernobyl dan Bopal, laporan beritanya lebih menyalahkan orang atau institusi. Bahkan beberapa diantaranya lebih fokus ke peristiwa dan tidak masuk dalam diskusi yang mendasari peristiwa tersebut. Kondisi ini juga dialami beberapa media massa Indonesia ketika peristiwa Lion Air JT 610. Ada yang cukup sentimental menonjolkan kesedihan keluarga korban, kondisi korban. Ada juga yang memunculkan indikasi penyebab tertentu dalam kondisi penelusuran kronologisnya belum selesai. Hanya sedikit yang mengangkat diskursus mengenai penyebab peristiwa.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan analisis framing model Robert N Entman yang memperhatikan empat elemen yakni, *define problem, diagnose cause, make moral judgement* dan *treatment recommendation*. Penelitian ini menggunakan tiga teknik pengumpulan data yakni observasi, wawancara dan studi literasi. Observasi diimplementasikan dengan cara mengamati sejumlah teks berita yang diproduksi oleh Detik.com dalam rentang waktu tertentu. Hasil pengamatan tersebutlah yang menentukan teknik penarikan populasi dan sampel yang relevan dalam penelitian ini yakni, *purposive sampling*.

Populasi dalam penelitian ini adalah berita Detik.com yang mengangkat peristiwa jatuhnya pesawat Lion Air JT 610 selama bulan November. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Pengukuran sampel merupakan suatu langkah untuk menentukan besarnya sampel yang diambil dalam melaksanakan penelitian suatu subjek. Untuk menentukan besarnya sampel bias dilakukan dengan statistik atau berdasarkan estimasi penelitian. Pengambilan sampel ini harus dilakukan sedemikian rupa sehingga diperoleh sampel yang benar-benar dapat berfungsi atau dapat menggambarkan keadaan populasi yang sebenarnya, dengan istilah lain harus *representatif* (Sugiono, 2016). Sampel dalam penelitian ini ditentukan dengan menitikberatkan pada kriteria relevan dengan penelitian ini yakni teks berita yang memiliki sudut pandang proses evakuasi pesawat Lion Air JT 610. Dari pengamatan penulis ada 5 teks berita yang cukup menonjol yakni berita yang dimuat dalam rentang waktu 6 hingga 28 November 2018.

Untuk wawancara dilakukan dengan cara mewawancarai salah satu jurnalis Detik.com. Mengapa penulis tidak mewawancarai penulis berita yang menulis berita terkait dikarenakan dalam penelitian ini penulis ingin mengkaji bagaimana sudut pandang sesama jurnalis di Detik.com sehingga penulis mewawancarai ditahun 2020. Teknik wawancara dibutuhkan dalam penelitian ini karena salah satu aspek dalam analisis framing model Entman, yakni, *define problems* berkaitan dengan pertimbangan wartawan dalam memahami suatu peristiwa. Adapun pengumpulan data berbasis studi literasi berkaitan dengan upaya penelaahan literasi tertulis yang relevan dari buku ataupun jurnal penelitian.

Teknik analisis data pada penelitian ini menggunakan model analisis *framing* merupakan pendekatan teks media yang tepat untuk melihat bagaimana proses seleksi dari berbagai isu sehingga terdapat hal yang lebih menonjol dibandingkan lainnya (Atmadja, 2014). Analisis *framing* memperhatikan bagaimana pembentukan pesan teks, konstruksi jurnalis atas peristiwa dan penyajiannya terhadap khalayak. Salah satu model analisis framing yang memiliki kekhasan, menelaah bagaimana pertimbangan jurnalis dalam melakukan penonjolan peristiwa tertentu adalah framing model Robert Entman. Model ini menekankan bagaimana jurnalis melakukan seleksi isu, pemilihan fakta, dan penonjolan bagian tertentu.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil

Tabel. 1 Daftar Berita Detik.com

Edisi	Judul
6 November 2018 Kopilot Lion Air PK-LQP Berbeda	KNKT: Airspeed Indicator Kapten dan
7 November 2018 Peringatan Soal Software 737 MAX	Lion Air PK-LQP Jatuh, Boeing Siapkan
10 November 2018 Lion Air	CVR Masih Dicari, Ini Fakta-fakta FDR
15 November 2018 Jenis Pesawat Lion Air yang Jatuh	Fakta Baru soal Boeing 737 MAX 8,
28 November 2018 Hari Sebelum Jatuh	Ini Deretan Masalah Lion Air PK-LQP 4

Pemberitaan kecelakaan pesawat Lion Air JT 610 pada edisi 6 November 2018 lebih menonjolkan informasi proses evakuasi. Dalam berita ini Detik.com mengacu informasi dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) bahwa adanya kemajuan terkait evakuasi, yakni, temuan *airspeed indicator* kapten dan co pilot Lion Air PK-LQP. Selain itu juga adanya *airspeed indicator* dari pesawat Lion Air PK-LQP yang dinyatakan rusak dalam 4 penerbangan sebelumnya. Pemilihan kutipan dari KNKT tidak terlepas dari pandangan bahwa KNKT merupakan lembaga otoritatif dalam kasus tersebut. Pemilihan ini tepat dilakukan Detik.com untuk memperkuat penonjolan peristiwa kecelakaan yang bersumber dari kendala teknis. Ini seperti diungkapkan jurnalis Detik.com, Danu Damar Jati, “Asumsi dasarnya kita percaya terhadap kompetensi KNKT mengenai masalah ini maka kami mengutipnya” (Danu, wawancara, 8 Juli 2020).

Pengutipan informasi dari KNKT menunjukkan bahwa Detik.com ingin memberikan paparan bersifat otoritatif sehingga melahirkan diskusi mendalam mengenai penyebab kecelakaan. Pemilihan ini juga tepat karena dapat menghilangkan berbagai asumsi liar mengenai penyebab kecelakaan yang beredar di masyarakat. Penguatan maksud digambarkan Detik.com melalui keberadaan informasi mengenai kejanggalan penunjuk kecepatan bersumber dari KNKT. Kejanggalan berasal dari *flight*

data recorder (FDR). Di berita ini Detik.com juga tidak terlalu banyak mengambil sudut pandang dari Lion Air. Pertimbangan ini tidak terlepas dari keberadaan KNKT yang memiliki otorisasi informasi. Kalaupun ada pernyataan dari Lion Air sifatnya mendukung kekuatan informasi dari KNKT. Seperti pernyataan dari *Corporate Communication* Lion Air, Danang Mandala Prihantoro yang mengatakan, manajemen maskapai telah menyerahkan semua data yang dibutuhkan kepada KNKT. Dengan demikian, Lion Air tidak mengomentari setiap jalannya penyelidikan. Danang memastikan Lion Air telah mengikuti SOP termasuk soal pemeliharaan dan *safety*. Dia menyebut pengecekan dilakukan secara berkala (Eva, November 6, 2018). Peletakan informasi ini menguatkan otorisasi yang dimiliki KNKT. Dengan demikian Detik.com sangat tepat mengangkat pernyataan dari KNKT.

Tekait pemberitaan kecelakaan pesawat Lion Air JT 610 pada edisi 7 November 2018, Detik.com masih memberikan penonjolan penyebab kecelakaan bersumber dari kendala teknis. Bahkan ada informasi baru yang dihadirkan edisi ini. Hal tersebut dilakukan Detik.com dengan mencantumkan pihak otoritatif lain yang berkaitan dengan pesawat, yakni, Boeing. Kehadiran pernyataan Boeing melahirkan diskusi baru mengenai penyebab kecelakaan. Pemilihan kutipan pernyataan dari Boeing tidak terlepas dari keberadaannya sebagai produsen pesawat Lion Air. Melalui edisi ini muncul lembaga otoritatif lain yang bisa menguatkan lahirnya diskusi mengenai penyebab kecelakaan yang tidak bersifat tunggal, tetapi lebih luas dan sistemik. Jadi, dari dua edisi Detik.com sudah menghadirkan dua lembaga otoritatif untuk menjelaskan penyebab kecelakaan yakni KNKT dan Boeing. Pernyataan kedua lembaga tersebut memperkuat penonjolan penyebab kecelakaan yang mengarah pada kendala teknis. Ada detail teknis yang digambarkan Detik.com dalam edisi ini.

Untuk edisi 10 November 2018, Detik.com tetap konsisten melakukan penonjolan aspek teknis. Aspek ini merupakan simultansi informasi dari edisi sebelumnya. Hal ini seperti diungkapkan Danu, “Prinsipnya adalah *running* berita. Berita hari ini melengkapi sebelumnya. Jadi pembaca bisa mengetahui perkembangan dan proses evaluatifnya sehingga mendapatkan gambaran utuh dari fakta yang tersusun” (Danu, wawancara, 8 Juli 2020). Salah satu yang ditonjolkan untuk menguatkan maksud tersebut dengan cara menonjolkan aspek *airspeed indicator* yang dinyatakan rusak dalam 4 penerbangan terakhir serta sensor AOA atau *Angle of Attack*. AOA adalah

pengukur sudut pesawat terhadap aliran udara. AOA itu mengukur sudut pesawat terhadap aliran udara. Jadi, kalau pesawatnya seperti ini (kondisi mendarat), ini nol, tapi kalau pesawatnya naik, AOA itu berapa derajat terhadap aliran udara akan terbaca (Eva, November 10, 2018). Kedua hal itu digambarkan detail oleh Detik.com. Hal ini sangat baik untuk memberikan pemahaman utuh mengenai apa saja yang menjadi kendala teknis dalam kecelakaan ini.

Terkait edisi 15 November 2018, Detik.com masih memberikan informasi bersifat *running news*. Hanya saja kali ini informasi bersumber kembali dari Boeing yang menurutnya ada informasi penting lain, yakni sistem *anti-stall* di Boeing 737 MAX 8, jenis pesawat Lion Air yang jatuh di perairan Karawang. Detik.com memaparkan kutipan dari Boeing yang berkaitan dengan prosedur untuk menghadapi situasi terkait *Maneuvering Characteristics Augmentation System* (MCAS) (Indah, November 15, 2018). Melalui informasi ini, maka ada pesan tersirat bahwa penyebab kecelakaan Lion Air JT 610 belum dapat diambil konklusinya. Dengan begitu, simpang siur informasi mengenai kecelakaan masih terbuka untuk berbagai peluang penyebab lainnya. Selanjutnya, untuk edisi 28 November 2018 Detik.com kembali menonjolkan informasi lanjutan yang bersumber dari KNKT. Edisi ini menampilkan pernyataan Ketua Sub-KNKT Nurcahyo Utomo yang mengatakan bahwa Lion Air PK-LQP mengalami gangguan dalam bentuk naik turun kecepatan dan ketinggian hingga masalah lampu. *Flag* kecepatan dan ketinggian pada pesawat Lion Air JT 610 muncul di captain (kiri) *Primer Flight Display* (PFD) sebanyak tiga kali, *speed trim fail* dan *mach trim fail* sebanyak dua kali, dan IAS (*indicated airspeed*) dan ALT (*altitude*) *disagree* muncul sekali dalam penerbangan Denpasar ke Jakarta di malam sebelum kecelakaan terjadi. Deretan masalah itu dirinci Detik.com dengan menampilkan informasi terkait *Preliminary Report* KNKT.18.10.35.04 (Eva, November 28, 2018). Singkatnya, Detik.com mempertahankan konsistensi penonjolan pemberitaannya dengan berangkat dari berbagai pernyataan yang dikeluarkan oleh lembaga otoritatif terkait.

3.2 Pembahasan

Define problem berkaitan dengan cara penulis berita mendefinisikan peristiwa yang terjadi. Muaranya mengarah pada pembingkai aspek tertentu yang ingin ditonjolkan penulis. Dalam peristiwa Lion Air JT 610 terlihat jelas bagaimana jurnalis Detik.com menyajikan dugaan awal bahwa penyebab kecelakaan bukan bersumber *human error*

atau faktor cuaca. Untuk menguatkan maksudnya jurnalis Detik.com membingkai berita melalui peletakan opini dari lembaga otoritatif relevan. Detik.com mengartikan kecelakaan pesawat Lion Air disebabkan oleh kendala teknis bukan *human error*. Konklusi ini tidak muncul secara tiba-tiba. Ada informasi dasar yang menguatkan, yakni, pernyataan dari lembaga otoritatif tertentu. Pernyataan inilah yang menguatkan Detik.com untuk memberikan penonjolan pada aspek kendala teknis dalam tiap edisinya. Hal ini seperti terdapat dalam edisi 6 November 2018. Dalam edisi ini ada detail informasi, apa yang ditulis dalam berita sudah berdasarkan fakta dan memenuhi unsur aktualitas. Pemilihan pengambilan sudut pandang penyebab kecelakaan yang bersumber kendala teknis bukan *human error* merupakan fakta sesungguhnya yang didapatkan oleh jurnalis Detik.com. Menurut Danu, Detik.com independen dalam kasus ini. Tidak ada kepentingan pemilik hanya ada kepentingan publik. Penyebab kecelakaan digambarkan faktual sesuai informasi yang didapatkan dalam proses penyelidikan (Danu, wawancara, 8 Juli 2020). Jadi sudut pandang penyebab kecelakaan yang bersumber pada kendala teknis tidak berkaitan dengan kepentingan apapun. Walaupun ada lebih mengarah pada kepentingan publik yang membutuhkan informasi akurat akan penyebab kecelakaan ini. Akurasi ini ditandai dengan adanya pernyataan dari lembaga otoritatif.

Masih menurut Danu, Detik.com tidak mungkin menyimpulkan masalah tanpa landasan kuat. Adanya keterangan KNKT dan Boeing menjadi acuan Detik.com mengenai dugaan persoalan teknis yang menjadi penyebab kecelakaan. Itulah yang mendasari perlunya kedetailan teknis diangkat secara simultan. Sesuai dengan penelitian Ravika, Purnama dan Nasionalita (2016) hal yang mendasari berita kecelakaan Lion Air di Detik.com seolah berkelanjutan dari tiap edisinya. Ada detail informasi lengkap dan simultan diangkat oleh Detik.com. *Running news* yang disajikan Detik.com menunjukkan pentingnya informasi ini dalam penonjolan kendala teknis sebagai penyebab kecelakaan. Realitas yang disajikan secara menonjol atau mencolok mempunyai kemungkinan lebih besar untuk diperhatikan dan mempengaruhi khalayak dalam memahami realitas.

Pada edisi 7 November 2018, jurnalis Detik.com menyajikan sudut pandang baru terkait kendala teknis yang menjadi penyebab kecelakaan pesawat Lion Air. Hal tersebut dilakukan dengan cara memunculkan pernyataan dari lembaga otoritatif lain

yakni Boeing. Pada pokok bahasan berita, Detik.com memberikan latar informasi memadai mengenai kesalahan pengoperasian atau pembacaan *software* yang menyebabkan pesawat menukik ke bawah dengan tajam. Jurnalis Detik.com memahami bahwa hingga edisi ini turun, penyebab teknis pasti mengenai kecelakaan masih berkembang. Terkait dengan hal tersebut, jurnalis Detik.com memunculkan pandangan Boeing terhadap peristiwa tersebut. Keberadaan latar informasi dari Boeing bukan berarti membuat berita kecelakaan menjadi semakin melebar. Hal ini semata-mata dilakukan untuk memberikan detail informasi lengkap dengan menghadirkan lembaga otoritatif lain. Selain itu, Jurnalis Detik.com memahami, temuan teknis lain bisa membuat kesimpulan berubah. Maka dari itu edisi 7 November 2018 tidak memberikan justifikasi kendala teknis tunggal yang menjadi penyebab kecelakaan. “Memang semua fakta belum terkumpul, tetapi kita menyampaikan sudah sesuai kejadian yang ada. Jika menunggu hingga terkumpul semua, itu bisa membuat kita tertinggal informasi” (Danu, wawancara, 8 Juli 2020). Sesuai dengan penelitian Ravika, Purnama dan Nasionalita (2016), cara jurnalis Detik.com mendefinisikan peristiwa kecelakaan pesawat sebagai *running news* yang senantiasa menghadirkan detail informasi baru dari setiap edisinya.

Pada edisi 10 November 2018, Detik.com memberitakan penekanan pada temuan fakta lain yang berkaitan dengan kecelakaan pesawat Lion Air. Jurnalis Detik.com memberikan detail informasi dengan kembali mencantumkan lembaga otoritatif lain. “Kita asumsikan, pembaca semakin hari semakin mendapatkan banyak informasi. Maka alangkah baiknya jika informasi tersebut faktual dan aktual menurut kaidah jurnalistik. Bahkan apabila itu hanya sekedar dugaan tetapi disampaikan lembaga otoritatif maka bisa menjadi kebenaran. Oleh karenanya kami senantiasa mencantumkan pihak otoritatif” (Danu, wawancara, 8 Juli 2020). Inilah yang menjadi kekhasan pemberitaan Detik.com pada peristiwa kecelakaan pesawat Lion Air. Detik.com memahami kualitas informasi yang dikeluarkan lembaga relevan bisa menjadi acuan valid bagi masyarakat.

Kutipan lembaga lain yang dihadirkan adalah Basarnas. Dalam berita ini dikisahkan, Basarnas masih mengupayakan pencarian *Cockpit Voice Recorder* (CVR) Lion Air PK-LQP. *Ping locator* CVR masih sulit untuk dideteksi. Sementara itu detik-detik jatuhnya pesawat Lion Air PK-LQP terlihat dari data FDR yang telah diunduh KNKT bersama pihak Australia. FDR itu menyimpan total data 69 jam penerbangan.

Sebagian hasilnya diungkap yaitu soal rute penerbangan terakhir pesawat Lion Air JT 610. Data FDR juga menunjukkan *airspeed indicator* yang dinyatakan rusak dalam 4 penerbangan terakhir (Eva, November 10, 2018). Dari informasi tersebut terlihat bahwa Detik.com ingin menekankan pada khalayak mengenai temuan data FDR, penunjuk kecepatan atau *airspeed indicator*. Bingkai berita pada 10 November ini memberikan kemajuan proses evakuasi jatuhnya pesawat Lion Air JT 610 yang sebelumnya disebutkan juga pada berita pada tanggal 6 November 2018. Jurnalis Detik.com pada edisi ini menyajikan intisari atau pokok berita di paragraf awal berita agar pembaca dapat secara langsung mengetahui kecenderungan pemberitaan yang ingin disampaikan, hal tersebut sesuai dengan penelitian oleh Tresnaningati (2014).

Pada edisi 15 November 2018, Detik.com memberikan penonjolan lain. Hal ini terkait fakta baru soal Boeing 737 MAX 8, jenis pesawat Lion Air yang Jatuh. Walaupun dalam berita yang disajikan masih bersifat dugaan terhadap Boeing, namun jurnalis Detik.com tetap mengutamakan penyajian faktual dan aktual yaitu dengan menyampaikan informasi berdasarkan realitas serta sumber jelas yaitu dari juru bicara Boeing (Danu, wawancara, 8 Juli 2020). Hal tersebut sesuai dengan penelitian Tresnaningati (2014) bahwa Penyajian realitas suatu peristiwa tentunya membutuhkan cara pandang Detik.com menyajikan intisari atau pokok berita di awal teks berita agar pembaca dapat secara langsung mengetahui kecenderungan pemberitaan yang ingin disampaikan.

Pada edisi 28 November 2018 jurnalis Detik.com menyajikan berita dengan judul “Ini Deretan Masalah Lion Air PK-LQP 4 Hari Sebelum Jatuh”. Berdasarkan judul tersebut, dapat diketahui bahwa jurnalis Detik.com menyajikan berita dengan menuliskan beberapa masalah sebelum jatuhnya pesawat Lion Air PK-LQP. Ada upaya pemberian informasi holistik dari beberapa kecelakaan yang pernah terjadi sebelumnya. Menurut Danu, *define problems* pada edisi

28 November 2018 lebih bersifat variatif namun tetap memperhatikan sumber terpercaya sehingga dapat memberikan perkembangan fakta lain. Jurnalis Detik.com mempunyai anggapan dan gagasan tersendiri untuk membuat suatu berita terlihat menarik seperti dalam berita edisi ini menampilkan beberapa deretan masalah dengan menggunakan bahasa asing sesuai dengan diperoleh dari sumber (Danu, wawancara, 8 Juli 2020).

Pada edisi 6 November 2018, jurnalis Detik.com menguatkan konstruksinya dengan memperkirakan masalah sesuai dengan sumber yang diperoleh yaitu *airspeed indicator* kapten dan kopilot Lion Air PK-LQP berbeda, terjadi *unreliable* dari *airspeed*. Artinya *airspeed*-nya terjadi perbedaan antara kiri dan kanan dan dinyatakan rusak dalam 4 penerbangan sebelumnya (Eva, November 6, 2018). Dalam edisi ini ditekankan perlunya evaluasi ulang yaitu dilakukannya pengecekan ke pabrik dengan teknisi dan pilot yang menerbangkan sebelumnya untuk menggali data, mencari tahu penyebabnya. Informasi tersebut bukan tanpa dasar. Ada narasumber terpercaya, ahli dalam bidang transportasi pesawat udara yaitu Komite Nasional Keselamatan Transportasi (Danu, wawancara, 8 Juli 2020). Singkatnya, *frame* yang telah dibingkai terletak pada keadaan atau situasi dalam proses evakuasi. Sesuai dengan penelitian Ravika, Purnama dan Nasionalita (2016), dari berbagai fakta yang disajikan, Detik.com lebih menyoroti keadaan atau situasi dalam proses evakuasi hal tersebut.

Pada edisi 7 November 2018 jurnalis Detik.com menyajikan berita pada unsur *what* atau kejadian mengenai proses evakuasi yang menguatkan *frame* mengenai keadaan atau situasi proses evakuasi. Berita yang disajikan memberikan paparan informatif lanjutan. Jika berita sehari sebelumnya Detik.com menggunakan pernyataan KNKT, kali ini Detik.com memunculkan informasi dari Boeing. Pada edisi 10 November 2018, Jurnalis Detik.com menguatkan maksudnya dengan memperkirakan masalah sesuai informasi baru yaitu berdasarkan FDR. Data FDR menunjukkan penunjuk kecepatan atau *airspeed indicator* Lion Air PK-LQP dinyatakan rusak dalam 4 penerbangan terakhir (Eva, November 10, 2018). Terkait dugaan tersebut, Detik.com menjelaskan bagaimana KNKT akan berkomunikasi dengan pabrik pesawat untuk mencari tahu penyebabnya. Hal ini sama halnya dengan berita yang disajikan pada 6 November 2018, hanya saja pada edisi 10 November 2018 lebih memberikan perkembangan evaluasi jatuhnya pesawat Lion Air JT 610 yaitu temuan terbaru KNKT terkait FDR black box Lion Air PK-LQP. Sesuai dengan penelitian Ravika, Purnama dan Nasionalita (2016), Jurnalis Detik.com menguatkan *frame* mengenai keadaan atau situasi proses evakuasi dengan menyajikan berita lanjutan dari berita sebelumnya.

Pada edisi 15 November 2018, Detik.com menguatkan konstruksinya dengan memperkirakan penyebab lain. Salah satu upaya yang dilakukan dengan paparan informasi mengenai American Airlines yang tidak menyadari beberapa fungsi dari

Maneuvering Characteristics Augmentation System (MCAS) yang diinstal di MAX 8, sehingga harus memastikan bahwa pilot mendapat pelatihan lengkap soal prosedur dan memahami sistem kunci dari pesawat yang mereka terbangkan (Indah, November 15, 2018). Ini diperkuat dengan kutipan yang tebal berasal dari lembaga otoritatif. Hal tersebut sesuai dengan penelitian Ravika, Purnamadan Nasionalita (2016), bahwa fungsi kutipan narasumber tersebut dimaksudkan untuk membangun objektivitas, keseimbangan dan tidak memihak. Jurnalis bisa jadi mempunyai pendapat tersendiri atas peristiwa, pengutipan itu hanya untuk memberi bobot atas pendapat yang dibuat bahwa pendapat itu tidak omong kosong, tetapi didukung oleh ahli kompeten.

Dalam penyajian berita lebih banyak dituliskan kutipan secara langsung dikarenakan sifat media *online* yang lebih mengedepankan faktualitas dan aktualitasnya, sehingga khlayak yang membaca lebih tertarik dan mempercayai dari isi berita yang menyampaikan perkembangan temuan penyebab jatuhnya pesawat Lion Air JT 610 (Danu, wawancara, 8 Juli 2020). Adapun pada edisi 28 November 2018 Detik.com masih memberikan paparan lainnya yaitu *flag* kecepatan dan ketinggian yang muncul di captain (kiri) *Primer Flight Display* (PFD) sebanyak tiga kali, *speed trim fail* dan *mach trim fail* sebanyak dua kali, dan IAS (*indicated airspeed*) dan ALT (*altitude*) *disagree* muncul sekali dalam penerbangan Denpasar ke Jakarta di malam sebelum kecelakaan terjadi (Eva, November 28, 2018). Deretan masalah itu dirinci dalam *Preliminary Report* KNKT.18.10.35.04 tentang jatuhnya Lion Air PK-LQP. Penyajian informasi ini cukup jelas dipaparkan oleh jurnalis Detik.com.

Detik.com menyampaikan evaluasi moral mengenai kecelakaan pesawat Lion Air JT610 pada 6 November 2018 dengan memberitakan terkait upaya pencarian penyebab jatuhnya pesawat Lion Air JT 610. Meski ada beberapa keanehan dalam penunjuk kecepatan dari *flight data recorder (FDR) black box* yang telah diunduh. Namun temuan itu belum dapat disimpulkan sebagai penyebab kecelakaan JT 610 (Eva, November 6, 2018). Hal tersebut sesuai dengan penelitian Ravika, Purnama dan Nasionalita (2016), bahwa jurnalis Detik.com tetap memberitakan secara hati-hati terhadap kasus Lion Air. Tidak memberikan justifikasi secara cepat. Detik.com konsisten menyajikan informasi penyebab kecelakaan secara simultan. Berita yang disajikan memberikan informasi terkait penyebab jatuhnya pesawat, dengan adanya temuan kendala teknis).

Begitu pula yang terdapat pada edisi 7 November 2018, informasi yang disajikan menyiratkan bahwa kecelakaan udara adalah suatu peristiwa yang berkaitan dengan pengoperasian pesawat udara, berlangsung sejak penumpang naik pesawat sampai semua orang telah meninggalkan pesawat (Socha, et all, 2018). Kondisi itulah yang membuat penyebab kecelakaan pesawat tidak bisa disimpulkan secara cepat. Ada latar sistemik yang perlu diperhatikan satu sama lain.

Di edisi 10 November 2018 ada informasi menarik yang disajikan Detik.com. Dugaan indikasi *human error* mulai dimunculkan. Itu bisa dilihat dari paparan mengenai kerusakan sensor AOA, namun digambarkan pilot dapat melakukan beberapa prosedur hingga akhirnya masalah dapat teratasi (Danu, wawancara, 8 Juli 2020). Meski di awal pemberitaan Detik.com lebih banyak menginformasikan penyebab kecelakaan pada kendala teknis, namun di edisi ini Detik.com tidak menutup kemungkinan dugaan indikasi bersumber *human error*. Apa yang dilakukan Detik.com ini sangat baik karena dalam kecelakaan udara kesalahan dapat dilakukan oleh manusia yang beroperasi saat dibutuhkan untuk bekerja lebih lama, seperti lalu lintas udara, *dispatcher*, *loader* dan pilot (Rao, et all, 2018).

4. PENUTUP

Define problem dalam penelitian ini menunjukkan bagaimana cara penulis berita mendefinisikan peristiwa yang terjadi. Jurnalis Detik.com melakukan penekanan bahwa penyebabnya kecelakaan bersumber dari kendala teknik dan ada indikasi *human error*. Dugaan ini disajikan melalui adanya pernyataan lembaga otoritatif tertentu seperti KNKT, Boeing dan Basarnas. Detik.com memahami, kualitas informasi yang dikeluarkan lembaga relevan bias menjadi acuan valid bagi masyarakat. *Diagnose Causes* dalam penelitian ini berkaitan dengan cara penulis berita memperkirakan sumber masalah. *Frame* yang telah dibingkai terletak pada detail informasi dalam proses evakuasi. Ada informasi yang mengarah pada kendala teknis, seperti kerusakan *airspeed indicator*, sensor AOA dan indikasi kemungkinan kesalahan interpretasi *software* oleh pilot.

Make Moral Judgment dalam penelitian ini berkaitan dengan cara penulis berita membuat keputusan moral. Poin terpeting yang disajikan mengarah pada perkembangan terhadap identifikasi kasus jatuhnya pesawat Lion Air JT 610. *Treatment*

recommendation dalam penelitian ini berkaitan dengan cara penulis berita menekankan penyelesaian. Detik.com memberikan alternatif informasi yang memadai di antara banyaknya informasi mengenai penyebab kecelakaan Lion Air JT 610. Ini bisa menjadi acuan bagi masyarakat. Penelitian ini tentu tidaklah sempurna dan ada kekurangan. Kekurangan itu adalah dalam menganalisis berita pada media Detik.com pada saat pengumpulan data yaitu wawancara masih terdapat kekurangan seperti jawaban informan yang kurang sesuai dengan yang diharapkan oleh peneliti sehingga dapat mempersulit peneliti dalam mendeskripsikan dan menganalisa hasil penelitian.

Terimakasih yang sebesar-besarnya penulis ucapkan atas proses penulisan publikasi ilmiah ini dapat terselesaikan. Kepada kedua orang tua, suami dan anak tercinta yang senantiasa memberikan doa, dukungan moral maupun finansial hingga saat ini. Dan Penulis ucapkan terima kasih kepada dosen pembimbing, Pundra Rengga Andhita., S.Sos., M.I.Kom dan teman-teman yang memberikan semangat secara langsung maupun tidak langsung.

DAFTAR PUSTAKA

- Andhita, P. R. (2018). Wacana Khilafah HTI (Studi Kualitatif Dengan Pendekatan Analisis Wacana Kritis Tentang Wacana Khilafah Hizbut Tahrir Indonesia (HTI), *Buletin Al Islam Edisi November-Desember 2016*).
- Alfazri, M. (2019). Proses Evakuasi Kecelakaan Pesawat Lion Air JT 610. *Kalijaga journal of communication* (101). Vo.1. No. 1.
- Ari, C. N. (2015). Framing Pemberitaan Jatuhnya Pesawat Hercules TNI A1310 Pada Media Online The Jakarta Post Edisi Juni-Juli. *Jurnal Masyarakat Telematika dan Informasi* (29). Vo.6. No. 1 Juni.
- Ardito, R. (2018, November 6). KNKT: Indikator Airspeed Lion Air JT 610 Tidak Normal. <https://megapolitan.kompas.com/read/2018/11/06/16383921/knkt-indikator-airspeed-lion-air-jt-610-tidak-normal>.
- Atmadja, X. L. (2014). Analisis Framing Terhadap Pemberitaan Sosok Basuki Tjahaja Purnama (AHOK) Di Media Online. *E-Komunikasi* .
- Dahnur, H. (2018). *Total Jumlah Penumpang Lion Air JT 610 yang Jatuh 189 Orang*.
- Entman, R. M. (2010). *Media framing biases and political power: Explaining slant in news of Campaign 2008*. *Journalism: Theory, Practice & Criticism*, 11 (4), 389–408. doi:10.1177/1464884910367587
- Entman, R. M. (1993). Framing: Toward clarification of a fractured paradigm. *Journal of Communication*, 43 (4), 51–58. doi:10.1111/j.1460-2466.1993.tb01304.x

- Eriyanto. (2002). *Analisis Framing Konstruksi, Ideologi, dan Politik Media*. Yogyakarta: LKiS Yogyakarta.
- Eva, S. (2018, November 28). *Ini Deretan Masalah Lion Air PK-LQP 4 Hari Sebelum Jatuh*. https://news.detik.com/berita/d-4321175/ini-deretan-masalah-lion-air-pk-lqp-4-hari-sebelum-jatuh?_ga=2.5686451.1040724220.1591535827-
- Eva, S. (2018, November 10). *CVR Masih Dicari, Ini Fakta-fakta FDR Lion Air*. <https://news.detik.com/berita/d-4295658/cvr-masih-dicari- ini-fakta-fakta-fdr-lion-air>
- Eva, S. (2018, November 6). *KNKT: Airspeed Indicator Kapten dan Kopilot Lion Air PK-LQP Berbeda*. <https://news.detik.com/berita/d-4289989/knkt-airspeed-indicator-kapten-dan-kopilot-lion-air-pk-lqp-berbeda>.
- Fadhil, H. (2018). *Menilik Lagi Detik-detik Jatuhnya Pesawat Lion Air JT 610*.
- Fadila, P dan Fajar, J. (2018). *Bingkai Berita Kemanusiaan Dalam Harian Kompas Dan Republika Terhadap Pengungsi Rohingnya (Analisis Framing Pada Berita Kompas Dan Republika Edisi 6 – 11 September 2017 Mengenai Pengungsi Rohingnya*. Komuniti, Vol. 10. No. 2. September.
- Gonela, et all. (2020). Cascading Effect of Boeing’s 737 Max Technology Development. 5212. *International Journal of Recent Technology and Engineering (IJRTE)* ISSN: 2277-3878, Vol 8 Issue 5, January.
- Indah Mutiara Kami, D. A. (2018). *Misteri Potensi Bahaya Lion Air PK-LQP dan Tudingan Ke Boeing*.
- Indah. (2018, November 15). *Fakta Baru soal Boeing 737 MAX 8, Jenis Pesawat Lion Air yang Jatuh*. <https://news.detik.com/berita/d-4303268/fakta-baru-soal-boeing-737-max-8-jenis-pesawat-lion-air-yang-jatuh>.
- Mawangi, Genta. (2019). *Polisi beri pendampingan psikologis ke 126 keluarga*. Antaranews.com melalui <https://www.antaranews.com/berita/765243/polisi-beri-pendampingan-psikologis-ke-126-keluarga>.
- Moelong, L. J. (2007). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Mustika, R. (2017). Analisis Framing Pemberitaan Media Online Mengenai Kasus Pedofilia DiAkun Facebook. *Jurnal Penelitian Komunikasi*.
- Nistanto, R. K. (2018). *Dokumen Boeing Beri Petunjuk kerusakan Pesawat Lion Air JT 610*.
- Nistanto, R. K. (2018). *Hidung Pesawat Lion Air JT 610 Turun 24 Kali Dalam 11 Menit Sebelum Hilang Kendali*.
- Nistanto, R. K. (2018). *Lion Air JT 610, Kecelakaan Pesawat Terparah di Indonesia Sejak 1997*.
- Prayogi, I. A. (2015). *Pembingkai Berita Kecelakaan Pesawat Air Asia QZ8501 oleh Koran Kompas dan Radar Banten*. Skripsi Program Studi Ilmu Komunikasi. Fakultas Ilmu Sosial dan Politik. Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

- Pinontoan, N. A & Wahid, U. (2020). Analisis Framing Pemberitaan Banjir Jakarta Januari 2020 Di Harian Kompas.Com dan Jawapos.Com. *Komuniti: Jurnal Komunikasi dan Komunikasi*. (14). Vol 12. No 1 . Maret.
- Rachmat Kriyantono, P. (2006). *Teknik Praktis Riset Komunikasi*. Jakarta : Kencana Prenadamedia Group.
- Rao, et all. (2018). Airplane Crash Analysis Using LDA. *International Research Journal of Engineering and Technology (IRJET)*. 4929. Vol 5. Issue 4 April.
- Ravika, R., Purnama, H., & Nasionalita, K. (2016). Analisis Framing Robert N Entman pada Berita Kecelakaan Pesawat Air Asia QZ8501 di Media Online detik.com. *Sosiohumanitas*, 18(2). <https://doi.org/10.36555/sosiohumanitas.v18i2.74>
- Rybalko, S. (2011). *Russian Disaster Coverage Is No Accident: How Two Russian Newspapers and Their Readers Frame a Russian Plane Crash*. *Russian Journal of Communication*, 4(1-2), 53–71. doi:10.1080/19409419.2011.10756790 url to share this paper: sci- hub.do/10.1080/19409419.2011.10756790.
- Rina, A. (2018, November 7). *Lion Air PK-LQP Jatuh, Boeing Siapkan Peringatan Soal Software 737 MAX*. https://news.detik.com/internasional/d-4291148/lion-air-pk-lqp-jatuh-boeing-siapkan-peringatan-soal-software-737-max?_ga=2.204346960.1352680868.1591941652-7058422.1577256666.
- Safitri, E. (2018). *CVR, Masih Dicari, Ini Fakta-fakta FDR Lion Air*.
- Sarina. J. N. (2012). *Analysis Of General Aviation Instructional Loss Of Control Accident*.
Journal of Aviation/Aerospace Education & Research.
- Socha, et all. (2018). Air accidents, their investigation and prevention. *eXclusive e-JOURNAL*. 6.ISSN 1339 - 4509.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet
- Syahrani, R. A. (2015). Analisis Framing Pemberitaan Jatuhnya Pesawat Boeing 777 Malaysia Airlines MH370 Di Media Online Kompas.Com dan Detik.Com (Periode 8 Maret 2014). *Ejournal Ilmu Komunikasi*. 3 (1): 243-253. Ejournal.ilkom.fisip.unmul.org
- Tresnaningati, I. M. (2014). Pembingkai Berita Tentang Proses Evakuasi Kecelakaan Pesawat Rusia Sukhoi Superjet 100 Pada Media Online Detik.com dan Kompas.com. *Jurnal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya*. (1-9). https://www.academia.edu/6348460/jurnal_analisis_framing_kecelakaan_sukhoi?auto=download&email_work_card=download-paper

- Yaumil, F. Z. (2019). Pengaruh Terpaan Berita Kecelakaan Pesawat Lion Air Jt 610 Di Media Internet Terhadap Citra Jasa Penrbangan Lion Air, JOM Fisip Vol. 6: Edisi II Juli- Desember.
- Yan. Y. and Youjin Kim. (2015). *Asian Journal of Communication*, yang berjudul *Framing The Crisis By One's Seat: A Comparative Study Of News Paper Frames of The Asian Crash in The USA, Korea, and Chin*. *Asian Journal of Communication*. <http://dx.doi.org/10.1080/01292986.2014.990470>
- Zamhari. (2019). Jurnalisme Bencana Di Era New Media (Analisis Framing Tirto.id, Kumparan.com, dan Republika.co.id dalam Pemberitaan Penyebab Jatuhnya Pesawat Lion Air JT-610). 206. *Kalijaga Journal of Communication*. Vol 2. No 2. <http://ejournal.uin-suka.ac.id/dakwah/KJC/article/view/12.01>