

# CERPEN “KISAH PILOT BEJO” KARYA BUDI DARMA (ANALISIS SEMIOTIKA ROLAND BARTHES)

**I Made Astika**

Jurusan Pendidikan Bahasa Indonesia, Fakultas Bahasa dan Seni  
Universitas Pendidikan Ganesha  
Jalan Jend. A Yani 67 Singaraja 81116, Telp. 0362-21541, Fax. 0362-27561  
Email: [tulangadang@yahoo.com](mailto:tulangadang@yahoo.com)

## ABSTRACT

The purpose of the research is to reveal the meaning of Budi Darma's "Kisah Pilot Bejo" short story, by the deployment of Roland Barthes semiotic approaches. The data unit is in form of text taken from the short story and collected by documentation method. The data is analyzed descriptively by the use of short story structure reading method. "Kisah Pilot Bejo" shows the depiction of Indonesian aviation transportation failure, begins with the unprofessionalism of the pilot, the incredible aviation company, and the conditions of the planes which actually not feasible to fly. The representation is an outright critic for the government to seriously focus their attention toward the national aviation system professionally, transparently, and responsibly.

Keywords: Kisah Pilot Bejo, Roland Barthes semiotic

## PENDAHULUAN

Secara umum, karya sastra bisa dianalisis dari sudut pandang yang berbeda-beda. Dengan demikian, hal tersebut dapat berimplikasi pada penggunaan pendekatan yang berbeda-beda pula. Salah satu pendekatan yang dapat digunakan adalah semiotika. Pada umumnya, semiotika merupakan studi tentang tanda. Itu berarti, karya sastra dianalisis sebagai tanda-tanda. Karena dalam karya sastra tersebut sarat akan tanda, adalah tugas pembaca untuk menggali makna-makna yang dikandungnya. Semiotika sebagai sebuah pendekatan telah dikembangkan oleh banyak ahli seperti Ferdinand de Saussure, Pierce, Umberto Eco, Lotman, atau Roland Barthes. Dalam pembahasan ini, penulis menggunakan semiotika yang dikembangkan oleh Roland Barthes dalam menganalisis sebuah cerpen berjudul "Kisah Pilot Bejo" karya Budi Darma.

Cerpen tersebut dipilih karena menurut pembacaan awal, cerpen itu menampilkan tanda-

tanda atau kode tertentu yang signifikan, baik dalam hubungannya dengan teks itu sendiri sebagai cerita pendek maupun dalam hubungannya dengan (penafsiran) pembaca secara real. Roland Barthes menyatakan bahwa di dalam memahami makna teks (sastra), seseorang (pembaca) pertama-tama harus membedah teks itu baris demi baris, seperti yang ia lakukan ketika membahas cerpen "Sarrasine" karya Honore de Balzac. Baris demi baris itu kemudian dikonkretisasikan menjadi satuan-satuan makna tersendiri.

Namun, setelah teks itu dibedah baris demi baris, satuan-satuan makna yang dikonkretisasikan itu kemudian diklasifikasikan dan dirangkum menjadi lima sistem kode yang memperhatikan setiap aspek signifikan, baik yang mencakupi aspek sintagmatik maupun aspek semantik. Lima kode itu yang dimaksud meliputi (1) kode aksi (2) kode hermeneutik (3) kode budaya, (4) kode konotatif, dan (5) kode simbolik.

Kode aksi adalah kode yang mengatur alur suatu cerita atau narasi dan menjamin bahwa

teks yang dibaca merupakan sebuah cerita, yaitu serangkaian aksi yang saling berkaitan satu sama lain. Kode hermeneutik adalah kode yang mengandung unit-unit tanda yang secara bersama-sama berfungsi untuk mengartikulasikan dengan berbagai cara dialektik pernyataan-respons, yang di dalam prosesnya jawaban atau kesimpulan (cerita) ditanggguhkan atau mengalami penundaan, sehingga menimbulkan semacam enigma (teka-teki). Kode hermeneutik menjadi penanda yang mampu menimbulkan ketegangan (*suspense*) dan membangun semua intrik dalam cerita (seperti dimodelkan dalam cerita detektif) sehingga menimbulkan semacam teka-teki dalam sebuah alur cerita.

Kode semantik/konotatif merupakan penanda yang mengacu pada gambaran-gambaran mengenai kondisi psikologi tokoh, suasana atmosferik suatu tempat atau objek tertentu. Kode semantik adalah kode yang berada dalam kawasan penanda, yakni penanda khusus yang memiliki konotasi, atau penanda materialnya sendiri tanpa rantai penandaan pada tingkat ideologis, karena sudah menawarkan konotasi. Kode semantik merupakan penanda bagi dunia konotasi yang ke dalamnya mengalir kesan atau nilai rasa tertentu. Kode proairetik atau kode aksi adalah kode yang mengatur alur suatu cerita atau narasi dan menjamin bahwa teks yang dibaca merupakan sebuah cerita, yaitu serangkaian aksi yang saling berkaitan satu sama lain. Dalam sebuah cerita, dapat dipilah lagi menjadi sub bagiannya secara berurutan, dan urutan-urutan ini hanya dapat dilihat dari proses ‘membaca’ satu aksi dalam konteks totalitasnya.

Kode simbolik adalah kode yang mengatur kawasan anti tesis dari tanda-tanda, di mana satu ungkapan atau tanda meleburkan dirinya ke dalam berbagai substitusi, keanekaragaman penanda dan referensi sehingga menggiring kita dari satu kemungkinan makna ke kemungkinan lainnya. Penanda-penanda dalam wilayah ini mempunyai banyak makna (*multivalence*) yang dapat saling bertukar posisi (*reversibility*). Kode simbolik merupakan kode yang mengatur aspek

bawah sadar dari tanda dan dengan demikian merupakan kawasan dari psikoanalisis. Kode kultural atau kode referensial adalah kode yang mengatur dan membentuk ‘suara-suara kolektif’ dan anonim dari pertandaan yang berasal dari pengalaman manusia dan tradisi yang beraneka ragam. Kode ini dalam pengertian yang luas adalah penanda-penanda yang merujuk pada seperangkat referensi atau pengetahuan umum yang mendukung teks. Unit-unit kode ini dibentuk oleh keberanekaragaman pengetahuan dan kebijaksanaan yang bersifat kolektif. Dalam mengungkapkan kode ini, analisis cukup mengindikasikan adanya tipe-tipe pengetahuan yang menjadi rujukan tersebut, misalnya filsafat, psikologi, sosiologi, dan sebagainya.

Melalui lima sistem kode itulah makna sebuah teks akan dapat dipahami walaupun pemahaman dengan cara demikian tidak menjamin pembaca mampu menangkap keseluruhan makna teks tersebut, mengingat masing-masing kode mempunyai makna yang berbeda-beda. Dalam tulisan ini, cerpen “Kisah Pilot Bejo” dianalisis kalimat demi kalimat atau leksia demi leksia yang telah penulis temukan dalam cerpen tersebut. Leksia merupakan satuan-satuan analisis yang dihasilkan dengan cara melakukan pemenggalan teks menjadi fragmen-fragmen dan mengidentifikasi kode-kode sebagai sandarannya.

Pemenggalan terhadap teks sebagai sebuah satuan leksia bersifat arbitrer dan dapat dilakukan secara bervariasi, yaitu dari satu kata hingga beberapa kalimat atau paragraf. Pemenggalan sebuah teks cenderung bersifat arbitrer dan didasarkan pada kepekaan dan sensasi pengalaman anasir ketika membaca sebuah teks. Pemenggalan yang dilakukan bertujuan untuk menetapkan kode-kode yang membuatnya mampu untuk melakukan pembacaan yang tertutup, di mana setiap detail harus ditunjukkan untuk memberi kontribusi bagi kesatuan estetik dari keseluruhan karya. Menurut Barthes (1990:13) pemilihan sebuah leksia hendaknya merupakan penggalan yang terbaik, yang memungkinkan suatu peluang untuk melakukan interpretasi terhadap makna-

makna yang terkandung di dalamnya. Setiap leksia rata-rata akan mengandung tiga sampai lima kode. Kode-kode itulah yang ditemukan dan dianalisis di dalam cerpen “Kisah Pilot Bejo” ini untuk menemukan makna yang terkandung di dalamnya.

## METODE

Tulisan ini mendasarkan pada teknik analisis semiotika dengan metode analisis kualitatif-interpretatif. Fokus penelitian pada pemaknaan kode-kode yang dikembangkan oleh Roland Barthes. Teknik pengumpulan data adalah dokumentasi dalam bentuk teks cerpen. Tahap analisis data meliputi tahap signifikansi denotasi dan konotasi.

## PEMBAHASAN

Cerpen “Kisah Pilot Bejo” mengisahkan seorang pilot bernama Bejo yang berlatar belakang keluarga suku Jawa. Ayah Bejo bernama Slamet, kemudian leluhur yang lain bernama Untung, Sugeng, Waluyo, Wilujeng. Bejo berarti “selalu beruntung”. Bejo menjadi pilot di sebuah maskapai penerbangan “Amburadul Airlines”. Bejo selanjutnya diterima di maskapai “Sontholoyo Airlines” (SA) yang baru dibuka. Di perusahaan itu, Bejo sering menjumpai pesawat-pesawat dalam kondisi buruk. Semua ban pesawat gundul, cat di badan pesawat banyak yang mengelupas, dan kursi pesawat yang bagi penumpang tidak memberikan kenyamanan. Jadwal penerbangan sering berubah-ubah sehingga Bejo harus terbang dalam keadaan payah. Bejo dilarang boros dalam menggunakan bahan bakar sedangkan gajinya tidak pernah dinaikkan. Suatu ketika Bejo diberi tugas untuk terbang ke Nusa Tenggara Timur. Di tengah perjalanan, penerbangannya mengalami gangguan cuaca. Namun, Bejo tetap menerbangkan pesawatnya dengan penuh percaya diri.

Sebagaimana yang sudah disebutkan bahwa analisis terhadap cerpen “Kisah Pilot Bejo” karya Budi Darma ini didasarkan pada

lima kode semiotika yang dikembangkan oleh Roland Barthes. Kode-kode itu dapat dianalisis dari leksia-leksia yang telah penulis temukan dalam cerpen. Kode-kode yang dimaksud dipaparkan sebagai berikut.

Kode yang mengatur alur suatu cerita atau narasi dan menjamin bahwa teks yang dibaca merupakan sebuah cerita, yaitu serangkaian aksi yang saling berkaitan satu sama lain adalah kode proairetik atau kode aksi. Sebagaimana yang telah disebutkan bahwa dalam sebuah cerita, dapat dipilah lagi menjadi sub bagiannya secara berurutan, dan urutan-urutan ini hanya dapat dilihat dari proses ‘membaca’ satu aksi dalam konteks totalitasnya

Kode ini merupakan perlengkapan utama teks. Setiap aksi atau tindakan dalam cerita dapat disusun atau disistematisasikan. Dalam hal ini tindakan adalah sintagmatik, berangkat dari titik yang satu ke titik yang lain. Tindakan-tindakan tersebut saling berhubungan dan sering juga tumpang tindih. Dalam cerpen “Kisah Pilot Bejo”, aksi atau tindakan yang dilakukan tokoh utama Bejo mengindikasikan suatu gerak aktif dan dinamis. Hal ini dapat dilihat dari sikap dan tindakan Bejo dari awal sampai akhir cerita. Hal ini bisa dilihat pada leksia berikut.

(1) *Begitu tiba di kantor Sontholoyo di bandara, Pilot Bejo dengan mendadak diberi tahu untuk terbang ke Makassar. Sebagai seorang pilot yang ingin bertanggung jawab, dia bertanya data-data terakhir mengenai pesawat. Dengan nada serampangan bos berkata: “Gitu saja kok ditanyakan. Kan sudah ada yang mengurus. Terbang ya terbang.” (Darma, 2008)*

Sebagai seorang pilot Bejo memiliki ruang gerak dengan intensitas tinggi dan dinamis. Meskipun dalam cerita gerak Bejo dinarasikan secara implisit. Berpindah dari bandara satu ke bandara lain untuk mengantarkan penumpangnya ke tempat tujuan. Kedinamisan aksi Bejo bisa dilihat dari awal cerita, bagaimana Bejo berjuang untuk menjadi seorang Pilot. Setamat SMA Bejo bisa masuk di Akademi Pilot berkat bantuan Paman Bablas, saudara jauh bapaknya. Setelah tamat dari akademi dia pun bisa menjadi

pilot dan berhak untuk menerbangkan pesawat. Sebelum terbang, seorang pilot biasanya melakukan pengecekan secara aktif terhadap kesiapan pesawat. Demikian juga Bejo, sebelum sebelum lepas landas dia selalu bertanggung jawab mengecek kesiapan tentang data-data pesawat. Sebagai pilot tentu sudah terlatih mengambil tindakan-tindakan yang harus dilakukan saat pesawat mengalami musibah. Gambaran semacam itu bisa memberikan makna bahwa di balik segala kemampuannya yang terbatas sebagai pilot, namun Bejo masih mempunyai sifat yang mawas diri dan bertanggung jawab jika dilihat dari tindakan atau aksinya dalam mengecek pesawat sebelum meninggalkan bandara (**Kode aksi [mawas diri]**).

Kata *mendadak* menandakan ketergesa-gesaan. Kata tersebut sebagai penguat dari kata *begitu* yang merupakan bahasa percakapan yang berarti segera setelah. Hal itu berarti dalam maskapai tempat Bejo bekerja segalanya dikerjakan tanpa persiapan apa pun. Hal tersebut mengindikasikan sebuah kecerobohan yang fatal. Pembagian kerja berdasarkan tugas atau bidangnya masing-masing tidak turut serta menandakan adanya keprofesionalan dalam maskapai tersebut. Meskipun tugas pilot yang utama adalah menerbangkan pesawat bukan berarti dia tidak boleh mengecek kondisi pesawat sebelum meninggalkan landasan. Kata *serampangan* juga menandakan bahwa segala pekerjaan yang dilakukan dalam maskapai tersebut dilakukan secara sembarangan. Kesembarangan bos maskapai dalam menjalankan usahanya juga ditandai dengan kalimat “*Gitu saja kok ditanyakan...*” yang sekaligus menandakan ketidaksiapan dan kecerobohan yang telah dijelaskan sebelumnya (**Kode semantik [sembarangan/kecerobohan]**).

Dalam budaya kita, kalau menamai benda atau orang itu biasanya didasarkan pada bawaan atau sifat-sifat yang dikandungnya baik secara fisik maupun psikis. Kita akan memilih hal-hal yang bagus untuk menamai sifat benda atau orang yang bagus pula. Juga sebaliknya terhadap sifat yang jelek maka kita kecenderungannya juga

akan memainkannya dengan jelek. Jika maskapai dipandang sebagai sebuah perusahaan yang mendatangkan keuntungan ekonomi maka itu tentu mempunyai nilai atau sifat yang bagus. Namun, dalam cerpen justru sebaliknya, maskapai tempat Bejo bekerja bernama Sontholoyo. Ini tentu kebalikan dengan nama-nama maskapai yang ada di tanah air seperti Garuda Indonesia, Lion Air, Merpati Airlines, Adam Air, Sriwijaya Air, dan lain-lain. Nama-nama tersebut erat atau dekat hubungannya dengan hal-hal yang berhubungan dengan udara atau penerbangan atau yang menandakan kekuatan seperti Lion. *Sontholoyo* (Indonesia; *sontoloyo*) artinya konyol, tidak beres, atau bodoh yang sering dipakai sebagai makian dalam sebuah percakapan. Apakah mungkin sebuah maskapai penerbangan diberi nama yang maknanya konyol? Tentu tidak, karena itu akan sangat merugikan penerbangan itu sendiri. Padahal, maskapai itu baru dibuka. Mana mungkin ada orang yang akan mau menaiki pesawatnya jika dari segi nama saja sudah tidak memberi rasa aman atau nyaman. Penamaan yang demikian tidak lazim dalam budaya Indonesia (**Kode referensi [penamaan maskapai]**).

Namun, segala tindakannya itu menjadi kontra ketika dihadapkan pada leksia berikut.

(2) *Meskipun ketika masih belajar di Akademi Pilot dulu dia tidak pernah menunjukkan keistimewaan, dia tahu bahwa dalam keadaan ini dia harus melakukan akrobat. Kadang-kadang pesawat harus menukik dengan mendadak, kadang-kadang harus melesat ke atas dengan mendadak pula, dan harus gesit membelok ke sana kemari untuk menghindari halilintar. Tapi dia tahu, bos akan marah karena dia akan dituduh memboros-boroskan bensin. Dia juga tahu, dalam keadaan apa pun seburuk apa pun, dia tidak diperkenankan untuk melaporkan kepada tower di mana pun mengenai keadaan yang sebenarnya. Kalau ada pertanyaan dari tower mana pun, dia tahu, dia harus menjawab semuanya berjalan dengan amat baik.* (Darma, 2008)

Segala apa yang dilakukan oleh Bejo ternyata tidak gayung bersambut dengan apa yang dikehendaki oleh bosnya. Meski di sisi lain Bejo dituntut untuk melakukan tindakan di saat pesawat mengalami gangguan, batinnya justru

berperang dengan larangan-larangan yang disampaikan oleh bosnya. Tentu ini sangat bertentangan dengan sikap ‘bertanggung jawab’ yang selama ini ditunjukkan olehnya. Yang menarik adalah adanya kata-kata *akrobat* (kode semantik) dalam leksia tersebut. *Akrobat* artinya kemahiran dalam melakukan berbagai ketangkasan. Yang dikemukakan Bejo adalah pesawat komersial bukan pesawat khusus seperti pesawat tempur, tentu hal-hal yang berhubungan dengan akrobatik tidak boleh dilakukan oleh Bejo. Di sinilah tindakan-tindakan Bejo mulai menemukan titik kontra dengan tindakan bos yang melarangnya melakukan berbagai hal di luar arahan atasannya. Namun, meski ia ingat dengan pesan-pesan bos, Bejo tetap melakukan akrobatik itu (**Kode aksi [pembangangan]**).

Dalam leksia tersebut terdapat pertentangan antara ketidakistimewaan Bejo saat belajar di Akademi Pilot dengan tindakan yang harus dilakukan sekarang yaitu melakukan akrobatik ketika pesawat mengalami musibah. Klausula *tidak pernah istimewa* menandakan tidak adanya prestasi yang membanggakan pada diri Bejo. Itu artinya keterampilan atau keahliannya dalam menerbangkan pesawat selama latihan biasa-biasa saja. Jika dikaitkan dengan akrobatik tentu membutuhkan keahlian dan keterampilan khusus di dalamnya. *Akrobatik* artinya pertunjukan yang mempertontonkan ketangkasan dan keterampilan di dalamnya. Pesawat yang diterbangkan oleh Bejo adalah pesawat komersial jadi tidak bisa digunakan sebagai akrobatik. Untuk pesawat akrobatik biasanya dipakai pesawat tempur, dengan begitu pilotnya pun ditempa khusus untuk melakukan itu (**Kode semantik [ketimpangan]**).

Motif mencari keuntungan ekonomi sebesar-besarnya terlihat dalam leksia itu. Terjadinya kenaikan atas harga BBM, Bejo dituntut sebisa mungkin untuk melakukan penghematan, tidak memboros-boroskan bensin. Meskipun dalam penghematan itu bisa mengancam keselamatan para penumpang termasuk awak pesawat. Dalam penerbangan, koordinasi dan komunikasi sangat dibutuhkan antara pihak bandara dengan pilot

agar penerbangan berjalan dengan lancar. Namun, dalam leksia itu menyiratkan bahwa bos maskapai menerapkan prinsip bidang militer yang menyatakan bahwa segalanya harus siap dalam keadaan apa pun. Pesawat dalam kondisi yang tidak baik semestinya melakukan komunikasi dengan pihak bandara untuk melakukan pencegahan terhadap hal-hal yang tidak diinginkan. Namun, komunikasi semacam itu tidak boleh dilakukan oleh seorang pilot. Ini tentu menjadi pembohongan publik yang luar biasa. Tidak mengatakan sesuatu sesuai dengan kondisi nyatanya (**Kode referensi [pembohongan publik]**).

*(3) Tetapi, dalam keadaan telanjur terjebak semacam ini, pikirannya kabur, seolah tidak ingat apa-apa lagi, kecuali keadaan pesawat. Bisa saja dia mendadak melesat ke atas, menukik dengan kecepatan kilat ke bawah, lalu belok kanan belok kiri untuk menghindari kilat-kilat yang amat berbahaya, namun dia tahu, pesawat pasti akan rontok. Dia tahu umur pesawat sudah hampir dua puluh lima tahun dan sudah lama tidak diperiksa, beberapa suku cadangnya seharusnya sudah diganti, radarnya juga sudah beberapa kali melenceng.* (Darma, 2008)

Dalam keadaan gawat seorang pilot harus mengetahui tindakan-tindakan darurat yang mesti dilakukan untuk melakukan penyelamatan. Bukan tindakan akrobatik yang diharapkan. Namun, karena Bejo adalah pilot dengan kemampuan yang serba pas-pasan maka tindakannya pun tidak bisa segestit atau seterampil pilot-pilot lainnya yang sudah punya jam terbang tinggi sekaligus dengan pengalaman dan keterampilan yang memadai. Jika dalam keadaan begitu, Bejo bersikeras melakukan tindakan akrobatik maka kecelakaan tentu tidak bisa dihindarkan. Jangan untuk ukuran pilot yang tidak punya keahlian akrobatik, yang mahir pun kadang-kadang tindakannya di luar kendali. Justru dalam keadaan bahaya, Bejo malah kebingungan, tidak ingat apa-apa. Tidak tahu harus berbuat apa demi kebaikan awak dan penumpangnya. (**Kode aksi [kebingungan]**)

Pesawat yang diterbangkan oleh Bejo

adalah pesawat dalam kondisi yang tidak bagus. Artinya, pesawat itu pada bagian-bagiannya telah mengalami kerusakan atau aus. Beberapa peralatannya yang vital telah rusak karena tidak ada pengecekan ulang. Padahal, peralat itu menjadi penting bagi kelancaran jalannya penerbangan sampai ke tempat tujuan. Dalam kondisi yang demikian, ditambah dengan keadaan cuaca yang buruk tentu menyulitkan pilot dalam mengendalikan pesawat. Jika mengikuti perkembangan pemberitaan di media massa bahwa akhir-akhir ini sering terjadi kecelakaan pesawat di tanah air. Kecelakaan itu menelan banyak korban baik fisik maupun materi. Dari hasil penyelidikan pihak yang berwenang dalam hal ini KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) menyebutkan bahwa kecelakaan pesawat terbang lebih banyak disebabkan oleh kondisi cuaca dan pesawat yang tidak layak lagi untuk diterbangkan (**Kode referensi** [kondisi transportasi nasional]).

(4) *Semua penumpang menjerit-jerit, demikian pula semua awak pesawat termasuk kopilot, kecuali dia yang tidak menjerit, tapi berteriak-teriak keras: "Bejo namaku! Bejo hidupku! Bejo penumpangku!" Pesawat berderak-derak keras, terasa benar akan pecah berantakan.* (Darma, 2008)

Saat pesawatnya mengalami gangguan karena ditimpa cuaca yang buruk, Bejo sebagai seorang pilot harus tetap tenang meski sesungguhnya ia berteriak keras. Dalam tindakannya itu, Bejo lebih mempercayakannya kepada keberuntungan, bahwa karena dia dinamai Bejo maka hidupnya pasti beruntung demikian juga penumpangnya akan ikut beruntung dalam musibah itu. Tindakan atau aksi yang dilakukan oleh Bejo mencerminkan bagaimana karakter yang dimilikinya, bahwa di satu sisi ia penurut di sisi lain memperlihatkan kontranya sebagai orang yang melawan, mengkritik atasannya atas buruknya kondisi pesawat yang diterbangkannya. Hal ini mengindikasikan adanya banyak aturan atau perintah-perintah yang mesti dilakukan, ternyata ketika dihadapkan pada persoalan yang senyatanya di lapangan akan menjadi bertolak belakang. Artinya, bisa saja terjadi tindakan secara insidental

meskipun melanggar aturan atau hukum yang berlaku (**Kode aksi [penyelamatan]**).

Aksi menjerit mengindikasikan adanya sesuatu yang mengagetkan atau membahayakan. Meskipun *menjerit* mempunyai makna yang sama dengan *berteriak* namun dalam leksia itu dikonstraskan dengan menggunakan kata *tetapi*. Di satu sisi berteriak berarti sesuatu yang membahayakan di sisi lain berarti semangat. Ketenangan itu terletak pada kepercayaan akan namanya, Bejo, yang selalu beruntung. Dalam keadaan bahaya seperti itu Bejo tetap semangat, mempercayakan keselamatan penumpang kepada keberuntungannya bukan keahliannya sebagai seorang pilot. Dengan kondisi pesawat yang tidak bagus ditambah cuaca yang buruk, Bejo tidak akan mampu melewati musibah itu. Meskipun dalam cerpen tidak diungkap secara eksplisit bahwa pesawat pada akhirnya jatuh, dengan adanya leksia *pesawat berderak-derak keras*, terasa benar akan pecah berantakan mengindikasikan pesawat akan jatuh. Aspek akan di sana untuk menyatakan sesuatu yang hendak terjadi. Dengan demikian, Bejo tidak mampu melewati musibah itu dan berakhir dengan *sad ending* (**Kode semantik [bahaya]**).

Kode yang mengandung unit-unit tanda yang secara bersama-sama berfungsi untuk mengartikulasikan dengan berbagai cara dialektik pernyataan-respons, yang di dalam prosesnya jawaban atau kesimpulan (cerita) ditanggguhkan atau mengalami penundaan, sehingga menimbulkan semacam enigma (teka-teki) dimasukkan ke dalam kode hermeneutik. Kode hermeneutik menjadi penanda yang mampu menimbulkan ketegangan (*suspense*) dan membangun semua intrik dalam cerita (seperti dimodelkan dalam cerita detektif) sehingga menimbulkan semacam teka-teki dalam sebuah alur cerita. Sejalan dengan pengertian itu, cerpen "Kisah Pilot Bejo" menyimpan berbagai enigma yang menjadikan pembaca bertanya-tanya terhadap isinya. Pertanyaan seperti: Bejo itu apa atau siapa? Mengapa dinamai Bejo? Bagaimana kisahnya? Setelah cerpen itu dibaca secara keseluruhan maka pertanyaan-

pertanyaan itu akan terjawab dengan leksia-leksia yang merujuk pada kode hermeneutiknya (**Kode hermeneutik [penamaan kisah]**).

(5) *Barang siapa ingin menyaksikan pilot berwajah kocak, tengoklah Pilot Bejo. Kulitnya licin, wajahnya seperti terbuat dari karet, dan apakah dia sedang gemetar ketakutan, sedih, atau gembira, selalu memancarkan suasana sejuk. Karena itu, kendati dia suka menyendiri, dia sering dicari.* (Darma, 2008)

Leksia itu menjelaskan bahwa Bejo itu adalah seorang pilot, dengan begitu ia adalah manusia. Pilot adalah orang yang pekerjaannya menerbangkan pesawat. Namun, leksia tersebut mengandung kontradiksi. Pilot sebagaimana mestinya haruslah sosok yang penuh dengan ketegasan dan kedisiplinan. Wajah pilot pada umumnya *good looking*, tegas, dan berwibawa sedangkan Bejo memiliki wajah yang kocak yang artinya lucu atau jenaka. Tegas atau disiplin biasanya jauh dari kelucuan atau kejenakaan. Inilah yang menyebabkan adanya pertentangan. Kontradiksi itu diperkuat oleh leksia di bawah ini (**Kode hermeneutik [jawaban]**).

Gambaran tentang kejenakaan Bejo bisa dilihat dari fisiknya yaitu berkulit licin dan wajahnya seperti karet. Kesejukan Bejo dikontraskan dengan ketakutannya. Suka menyendiri artinya lebih dekat dengan sepi dipertentangkan dengan sering dicari yang lebih dekat dengan keramaian. Cerpen “Kisah Pilot Bejo” dari awal hingga akhir memang menggambarkan hal-hal yang penuh dengan kontradiktif dan jenaka (**Kode semantik [kelucuan]**).

Penggunaan kata karet sebagai metafora untuk melukiskan wajah Bejo tampaknya sesuai dengan kondisi fisik dan psikisnya. Jika wajah diumpamakan seperti karet maka ia tidak pernah mengerut artinya selalu ceria, selalu gembira. Orang yang lucu biasanya jarang bersedih atau wajahnya selalu memperlihatkan kegembiraan. Karet itu menyimbolkan kelenturan. Demikian juga kata licin untuk melukiskan kulit Bejo. Karena bersifat lentur ada ketidakpastian di dalamnya. Hal ini sesuai dengan karakteristik Bejo bahwa ia selalu banyak dicari orang karena ke-

koakan dan keluwesannya bergaul. Namun, karena saking luwesnya sifat di Bejo, kadang-kadang membuatnya lupa akan siapa dirinya, bahwa ia adalah seorang pilot yang dengan segala keterampilan dan ketangkasan yang dimiliki harus mampu membawa citra baik bagi dunia penerbangan dan keuntungan ekonomi bagi maskapai yang mempekerjakannya (**Kode simbolik [keluwesan]**).

Kode simbolik adalah kode yang mengatur kawasan antitesis dari tanda-tanda, di mana satu ungkapan atau tanda meleburkan dirinya ke dalam berbagai substitusi, keanekaragaman penanda dan referensi sehingga menggiring kita dari satu kemungkinan makna ke kemungkinan lainnya. Penanda-penanda dalam wilayah ini mempunyai banyak makna (*multivalence*) yang dapat saling bertukar posisi (*reversibility*). Kode simbolik merupakan kode yang mengatur aspek bawah sadar dari tanda dan dengan demikian merupakan kawasan dari psikoanalisis. Kode simbolik ini memungkinkan banyak pemaknaan seperti tampak pada leksia berikut. Leksia di atas merupakan gambaran dari Bejo sebagai tokoh utama dalam cerpen. Kulit yang bagus adalah kulit yang licin namun dikontraskan dengan wajahnya yang seperti terbuat dari karet. Wajah yang seperti terbuat dari karet menyimbolkan kelucuan atau kekocakan. Itu adalah gambaran kekocakan Bejo dari segi fisiknya. Secara umum, cerpen *Kisah Pilot Bejo* ini menyajikan hal-hal yang bersifat ironi dan penuh dengan kontradiksi. Ironi yang dimaksud adalah adanya ketimpangan antara seorang pilot yang mestinya adalah seorang yang profesional dalam pekerjaannya namun berbeda dengan Bejo adalah pilot dengan berbagai keterbatasannya dapat diterima di sebuah maskapai. Kontradiksi karena di satu sisi Bejo digambarkan sebagai orang yang setia dan bertanggung jawab atas pekerjaannya, namun karena bosnya yang tidak memungkinkan Bejo melakukan itu maka Bejo kemudian menjadi orang yang tidak lagi memperhatikan tanggungjawabnya sebagai seorang pilot. Dengan demikian, atas ironi dan kontradiksi itu, Budi Darma sebenarnya ingin

mengajak para pembaca untuk merenungkan peristiwa-peristiwa tragis yang terjadi di Indonesia. Mimesis terhadap peristiwa kecelakaan pesawat Adam Air, membuahkan kesedihan para keluarga penumpang. Selain itu, Indonesia tidak dipercaya lagi untuk urusan transportasi penerbangan. Beberapa negara telah melarang pesawat Indonesia untuk terbang di wilayah mereka. Budi Darma juga sesungguhnya ingin mengatakan bahwa segala bentuk konspirasi dan kolusi pada segala aspek kehidupan yang menyangkut hajat hidup orang banyak, dapat dikatakan tidak manusiawi. Ia tidak menyalahkan keadaan tersebut, tetapi dengan cerita Kisah Pilot Bejo, ia ingin pemerintah merenungkan kejadian besar tersebut. Budi Darma memang berhasil mengekspresikannya, sehingga pembaca mendapatkan gambaran kegagalan transportasi penerbangan di Indonesia, mulai dari sosok pilot yang tidak profesional seperti Bejo, maskapai penerbangan yang tidak kredibel, konspirasi dan kolusi antara pengusaha dan pemerintah, dan sebagainya. Pekerjaan rumah untuk pemerintah diberikan Budi Darma, bagaimana langkah pemerintah selanjutnya untuk memperbaiki dunia penerbangan di Indonesia (**Kode simbolik [ironi penerbangan Indonesia]**)

Setelah membaca cerpen keseluruhan, jawaban pertanyaan mengapa dinamai Bejo berhasil diungkap yaitu karena mengikuti tradisi pemberian nama dalam keluarga suku Jawa. Hal ini bisa dilihat pada leksia berikut.

(6) Karena pekerjaan mengangkut orang dapat memancing bahaya, maka, turun-menurun mereka selalu diberi nama yang menyiratkan keselamatan. Dia sendiri diberi nama Bejo, yaitu “selalu beruntung,” ayahnya bernama Slamet dan karena itu selalu selamat, Untung, terus ke atas, ada nama Sugeng, Waluyo, Wilujeng, dan entah apa lagi. Benar, mereka tidak pernah kena musibah. (Darma, 2008)

Bejo artinya beruntung. Karena pekerjaan Bejo adalah sebagai pilot yang menyangkut keselamatan orang banyak maka dia diberi nama Bejo dengan harapan selalu beruntung dan selamat dalam mengantarkan para penumpangnya

kepada tujuannya masing-masing. Demikian juga dengan nama-nama Slamet, Untung, Sugeng, Waluyo, Wilujeng. Slamet (Indonesia, selamat) mempunyai arti terbebas/terhindar dari bahaya, malapetaka, bencana; tidak kekurangan apa pun; sehat. Untung berarti *mujur*, *bahagia*, atau *bermanfaat*. Demikian juga kata-kata dalam bahasa Jawa, *sugeng*, *waluyo*, *wilujeng*, selalu menyiratkan kebaikan atau keselamatan. Kata *turun-temurun* yang diperkuat oleh kata selalu menandakan bahwa pemberian nama seperti itu memang telah berlangsung lama dalam keluarga Bejo. Kepercayaan kepada keberuntungan nama-nama itu diperkuat oleh kata *tidak pernah*, yaitu selalu terhindar dari musibah atau bahaya (**Kode semantik [arti nama]**).

Kode kultural atau kode referensial adalah kode yang mengatur dan membentuk ‘suara-suara kolektif’ dan anonim dari pertandaan yang berasal dari pengalaman manusia dan tradisi yang beraneka ragam. Kode ini dalam pengertian yang luas adalah penanda-penanda yang merujuk pada seperangkat referensi atau pengetahuan umum yang mendukung teks. Unit-unit kode ini dibentuk oleh keberanekaragaman pengetahuan dan kebijaksanaan yang bersifat kolektif. Dalam mengungkapkan kode ini, analisis cukup mengindikasikan adanya tipe-tipe pengetahuan yang menjadi rujukan tersebut, misalnya filsafat, psikologi, sosiologi, dan sebagainya. Leksia di atas menyiratkan tentang filsafat orang Jawa. Orang-orang Jawa dalam memberi nama disesuaikan dengan cita-cita yang diinginkan. Nama-nama Bejo dan leluhurnya, seperti Slamet, Untung, Sugeng, Waluyo, Wilujeng adalah nama-nama Jawa yang maknanya menyiratkan keselamatan. Orang Jawa memang mempunyai keyakinan kalau ingin hidupnya selamat, maka berilah anak-anak dengan nama-nama seperti di atas. Demikian halnya pilot itu diberi nama Bejo dengan harapan selalu beruntung. Pilot dianggap sebagai pekerjaan yang membahayakan sehingga memerlukan keselamatan yang tinggi. Keluarga Bejo masih mempercayai bahwa keselamatan para penumpang dalam menaiki pesawat tidak

semata-mata didukung oleh keahlian pilot atau keadaan pesawat tetapi lebih kepada keberuntungan (**Kode referensi [tradisi orang Jawa]**).

Seperti analisis yang sudah dilakukan bahwa Bejo adalah nama orang maka cerpen *Kisah Pilot Bejo* mengisahkan seorang pilot bernama Bejo. Kisahnya penuh dengan kekocakan dan ketidakmulusan dari awal dia masuk pada Akademi Pilot hingga dia diterima oleh sebuah maskapai penerbangan ternama. Yang menarik, setelah membaca cerpen tersebut adalah apakah kisahnya itu berakhir dengan *happy ending* atau *sad ending*? Sejak bekerja di sebuah maskapai penerbangan selama dua tahun Bejo bekerja dengan lancar dan baik. [ *Hari pertama disusul hari kedua, lalu disusul hari ketiga, dan demikianlah seterusnya sampai tahun ketiga tiba.*] Teka-teki kemudian muncul di tahun ketiga, ketika Bejo terbang ke Nusa Tenggara Timur. Dalam perjalanan pesawatnya mengalami gangguan akibat cuaca yang buruk. Berkali-kali pesawatnya terguncang, bergetar hebat. Seluruh penumpang dalam pesawat merasakan ketakutan yang luar biasa. Apakah Bejo mampu melewati keadaan buruk itu? Ini menjadi teka-teki dalam cerpen itu (**Kode hermeneutik [penundaan kisah]**).

Penanda yang mengacu pada gambaran-gambaran mengenai kondisi psikologi tokoh, suasana atmosferik suatu tempat atau objek tertentu merupakan kode semantik/konotatif. Kode semantik adalah kode yang berada dalam kawasan penanda, yakni penanda khusus yang memiliki konotasi, atau penanda materialnya sendiri tanpa rantai penandaan pada tingkat ideologis, karena sudah menawarkan konotasi. Kode semantik merupakan penanda bagi dunia konotasi yang ke dalamnya mengalir kesan atau nilai rasa tertentu. Kode ini mengandung konotasi pada level penanda. Misalnya konotasi feminitas, maskulinitas. Atau dengan kata lain Kode Semantik adalah tanda-tanda yang ditata sehingga memberikan suatu konotasi maskulin, feminin, kebangsaan, kesukuan, loyalitas. Jika didasarkan pada leksia tersebut akan tampak kode semantik yang dimaksud. Leksia di atas memaparkan

maskulinitas. Karena yang menjadi tokoh utama dalam cerpen adalah laki-laki maka dia diberi nama Bejo. Dalam tradisi suku Jawa, nama-nama seperti Sugeng Waluyo, Wilujeng, Slamet, dan Bejo merupakan nama untuk laki-laki. Pilot itu diberi nama Bejo dengan harapan selalu beruntung. Setelah besar ternyata dia menjadi seorang pilot yang dalam pekerjaannya itu sering memancing bahaya. Namun ternyata keberuntungan tidak selalu memihak kepada Bejo. Buktinya Bejo pernah menganggur, meskipun akhirnya diterima di sebuah maskapai tetapi tidak selalu mulus, gajinya tidak pernah naik, dan yang paling tidak menguntungkan adalah Bejo akhirnya kena musibah. Dalam cerpen keberuntungan tidak selalu melekat pada diri Bejo. Ini sangat kontradiktif dengan namanya. Bahkan, dalam cerpen ada keterangan yang menyatakan bahwa musibah bisa datang kapan saja meski keberuntungan juga bisa datang kapan saja.

(7) *Dibanding dengan ayahnya, kedudukan Pilot Bejo jauh lebih baik, meskipun Pilot Bejo tidak lain hanyalah pilot sebuah maskapai penerbangan AA (Amburadul Airlines), yaitu perusahaan yang dalam banyak hal bekerja asal-asalan. Selama tiga tahun AA berdiri, tiga pesawat telah jatuh dan membunuh semua penumpangnya, dua pesawat telah meledak bannya pada waktu mendarat dan menimbulkan korban-korban luka, dan paling sedikit sudah lima kali pesawat terpaksa berputar-putar di atas untuk menghabiskan bensin sebelum berani mendarat, tidak lain karena rodanya menolak untuk keluar.* (Darma, 2008)

Leksia ini mengingatkan kepada Adam Air yang disingkat menjadi AA, salah satu maskapai penerbangan komersial di Indonesia yang mengalami musibah tahun 2007. Realita yang dipikirkan dan diekspresikan dalam cerita *Kisah Pilot Bejo* adalah kejadian kecelakaan pesawat terbang Adam Air. Kecelakaan pesawat tersebut memang tragis dari beberapa kecelakaan pesawat lainnya di Indonesia. Badan pesawat dan penumpangnya tidak pernah ditemukan atau hilang. Berdasarkan sumber *online*, Adam Air Penerbangan KI-574 jurusan Surabaya–Manado mengalami kecelakaan pada 1 Januari 2007. Penumpangnya berjumlah 96 dan awak pesawat

6 orang. Lokasi kecelakaan dipastikan di Selat Makassar di luar Majene, Sulawesi. Karena tidak pernah ditemukan maka penumpang dan awak pesawat diperkirakan meninggal dunia. Pencarian pada saat itu hanya menemukan kotak hitam pesawat di kedalaman 2000 meter pada 28 Agustus 2007. Akhirnya, berdasarkan rekaman kotak hitam, Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) memperkirakan kecelakaan dikarenakan kerusakan pada alat bantu navigasi *Inertial Reference System (IRS)*, cuaca buruk, dan kegagalan kinerja pilot dalam menghadapi situasi darurat. Setelah kecelakaan terjadi, beberapa fakta terungkap. Pesawat Adam Air berjenis *Boeing 737-400* dibuat tahun 1990 mendapat evaluasi terakhir pada 25 Desember 2005, memiliki waktu terbang 45.371 jam dan pernah digunakan 8 maskapai penerbangan berbeda. Pihak Adam Air mengklaim bahwa pesawat masih bisa digunakan sampai 12 tahun lagi.

Akan tetapi, KNKT menemukan fakta lain berdasarkan laporan pilot dan perawatan pesawat, selama Oktober sampai Desember 2006, terjadi 154 kali kerusakan terkait dengan IRS sebelah kiri pada pesawat Adam Air tersebut. Budi Darma telah memotret fakta kecelakaan tragis tersebut. Dengan imajinasinya, terciptalah cerpen *Kisah Pilot Bejo* yang memiliki kesamaan dengan fakta yang terjadi. Pertama, sebagai tokoh utamanya, Bejo sang pilot pesawat adalah mimetik pilot pesawat Adam Air, karena salah satu penyebab kecelakaan adalah kegagalan kinerja pilot dalam mengatasi keadaan gawat darurat. Bejo dalam cerita adalah gambaran pilot pesawat yang kompetensinya berkualitas rendah dan bisa jadi lembaga pendidikannya pun diragukan kredibilitasnya. Budi Darma dalam hal ini ingin menggambarkan kerusakan IRS sebelah kiri sebanyak 154 kali sejak bulan Oktober sampai Desember 2006. Jelas-jelas kerusakan bagian badan pesawat sebanyak itu tidak layak terbang tetapi oleh pihak Adam Air masih dipakai untuk penerbangan. Gambaran perusahaan Adam Air juga ditiru dari *Amburadul Air (AA)* dan *Sontholoyo Air (SA)*. Kedua maskapai penerbangan itu tidak

profesional. Secara khusus mimetik kecelakaan pesawat Adam Air, digambarkan Budi Darma ketika Bejo harus terbang ke Nusa Tenggara Timur. Digambarkan dalam cerita saat itu awan hitam pekat, hujan turun deras, dan kilat menyambar-nambar. Konon, sebelumnya pilot Adam Air sudah menanyakan keadaan cuaca.

Dalam cerita, cuaca memang digambarkan sangat buruk. Untuk bahan bakar pesawat Adam Air, ternyata hanya cukup untuk 4 jam terbang saja. Fakta tersebut diceritakan [...*Tapi dia tahu, bos akan marah karena dia akan dituduh memboros-boroskan bensin...*] Berlanjut pada kondisi pesawat yang dikemudikan Bejo, [...*Pesawat berderak-derak keras, terasa benar akan pecah berantakan,*] sama dengan perkiraan KNKT. Saat kecelakaan, situasi pesawat bergemerang-gemerang hebat sehingga struktur kendali pesawat rusak, kemudian pesawat menghantam air dengan badan pesawat yang hancur dan terbelah akibat kecepatan tinggi dan gaya gravitasi yang melebihi batas kemampuan badan pesawat. Budi Darma sebenarnya juga menggugat Indonesia atas kejadian kecelakaan pesawat Adam Air tersebut. Luapan perasaannya diungkapkan dengan pemberian nama maskapai penerbangan Amburadul Air dan Sontholoyo Air. Maskapai penerbangan yang benar-benar amburadul dan orang-orang di dalamnya juga sontoloyo yaitu tidak berpekerikemanusiaan dan egois demi keuntungan bisnis semata. Budi Darma menyatakan bahwa telah terjadi konspirasi dan kolusi untuk meloloskan kelayakan terbang pada maskapai Adam Air (**Kode referensi [kecelakaan pesawat]**).

Di satu sisi pilot adalah pekerjaan yang sangat dihargai bahkan dibangga-banggakan dalam masyarakat. Pilot dianggap sebagai pekerjaan dengan prestise yang tinggi. Di sisi lain, dalam cerpen, jikapun sudah menjadi pilot jika bekerja pada sebuah maskapai yang tidak terkenal ternyata tidak dianggap. Penggunaan kata hanyalah pada leksia itu menguatkan bahwa Bejo yang berprofesi sebagai pilot ternyata tidak terlalu diakui. Hanyalah berarti cuma atau tidak lebih dari. Itu berarti ada penurunan derajat atas peker-

jaan dirinya sebagai pilot. Hal itu terjadi karena Bejo bekerja pada sebuah maskapai yang segala pekerjaannya dikerjakan secara asal-asalan. Asal-asalan mengindikasikan bahwa segala sistem pada penerbangan itu dijalankan dengan sembarangan, serampangan, atau seenaknya saja. Itu terbukti, setelah berjalan selama tiga tahun ternyata maskapai tersebut telah banyak mengalami masalah bahkan musibah. Semua menandakan terjadi kelemahan dalam pengawasan terhadap maskapai penerbangan tersebut (**Kode semantik [prestise pekerjaan]**)

(8) *Tetapi, mengapa manusia menciptakan kata “tetapi”? Tentu saja, karena “tetapi” mungkin saja datang setiap saat. Dan “tetapi” ini datang ketika Pilot Bejo dalam keadaan payah karena terlalu sering diperintah bos untuk terbang dengan jadwal yang sangat sering berubah-ubah dengan mendadak, gaji yang dijanjikan naik tapi tidak pernah naik-naik, mesin pesawat terasa agak terganggu, dan beberapa kali mendapat teguran keras karena beberapa kali melewati jalur yang lebih jauh untuk menghindari badai, dan entah karena apa lagi.* (Darma, 2008)

Kata *tetapi* berarti tidak lagi adanya keselarasan, ada pertentangan-pertentangan di dalamnya. Bahwa Bejo tidak selamanya beruntung. Kata *tetapi* di sana menjelaskan ketidakberuntungan Bejo kali ini. Dia mesti terbang dalam keadaan payah. Menaiki pesawat dalam kondisi yang tidak bagus. Yang menarik adalah ternyata tidak semua keluarga Bejo memakai nama yang mengindikasikan selamat atau beruntung seperti Paman Bablas. *Bablas* adalah bahasa Jawa yang berarti mati, hilang, atau lenyap. Lantaran diberi nama Bablas usahanya menjadi tidak berhasil seperti saudara-saudara lainnya karena ia hanyalah seorang pedagang. Lebih-lebih nama maskapai, tempat Bejo bekerja adalah *Amburadul Airlines (AA)* dan *SA (Sontholoyo Airlines)*. *Amburadul* artinya berantakan sedangkan *sontoloyo* berarti tidak beres. Nama-mana seperti Bablas, Gemblung, *Amburadul*, dan *Sontholoyo* adalah hal-hal yang dekat dengan Bejo selaku tokoh utama dalam cerpen. Namun, itu sangatlah kontradiktif dengan namanya yang mengindikasikan keberuntungan sedangkan yang dekat dengannya itu menandakan ketidakberesan,

kebodohan, atau berantakan (**Kode semantik [ketidakberuntungan]**).

Kuatnya pengaruh kekuasaan atasan dalam pekerjaan terlihat dalam leksia di atas. Bahwa atasan berhak mengatur bawahannya dengan berbagai cara tanpa memperhatikan kondisi kesehatan bawahannya. Dalam keadaan payah, Bejo masih diperintah untuk terbang dengan jadwal yang tidak pasti. Ini tentu melawan prinsip keselamatan pekerja. Juga berimplikasi pada keselamatan penumpang dalam pesawat. Perlakuan atasan semacam itu semata-mata untuk mengejar keuntungan ekonomi karena Bejo dilarang melakukan usaha atau tindakan di luar komando bosnya. Meskipun tindakan itu sangat diperlukan bagi seorang pilot untuk melakukan penyelamatan pesawat beserta para penumpangnya (**Kode referensi [kekuasaan atasan]**).

Pengaruh tingginya kekuasaan yang dimiliki oleh bos juga menandakan adanya tindakan-tindakan yang dilakukan oleh atasan terhadap bawahannya. Aksi yang dimaksud adalah memerintah dan diperintah. Yang memerintah adalah bosnya dan yang diperintah adalah bawahannya, Bejo. Namun, aksi tersebut bukan karena tugas tetapi lebih kepada pemaksaan. Dalam keadaan payah semestinya perintah untuk terbang tidak diberikan kepada Bejo karena bisa membahayakan keselamatan. Dalam keadaan payah, kondisi badan tentu tidak baik, tidak berada dalam keadaan yang sehat optimal (**Kode aksi [memerintah-diperintah]**).

Leksia tersebut juga menandakan adanya intensitas keburukan. Dalam satu kalimat itu, kata *sering* dan *beberapa kali* berulang-ulang dipakai. Kedua kata itu menandakan tingkat keseringan. Sering berarti acap atau kerap yang di dalamnya menandakan intensitas. Demikian juga beberapa kali artinya tidak hanya *sesekali* tetapi *berkali-kali*. Dengan adanya intensitas semacam itu, bisa dilihat betapa buruknya kinerja maskapai AA, tempat Bejo bekerja. Kontradiksi sangat kentara dalam leksia tersebut bahwa selalu pilot ternyata Bejo tidak banyak mengambil inisiatif ketika terjadi musibah karena adanya pengawasan yang

ketat dari bosnya. Beberapa kali ditergur keras lantaran mengambil tindakan di luar kendali bosnya (**Kode semantik [intensitas keburukan maskapai]**).

Selain adanya aksi memerintah, ternyata bos maskapai tempat Bejo bekerja tidak memperhatikan kesejahteraan pilotnya. Terbukti dari janji-janji yang pernah disampaikan untuk menaikkan gaji para pilotnya, tetapi sampai sekarang belum dipenuhi dengan baik. Gambaran ini mengingatkan kepada kejadian mogoknya seluruh pilot salah satu maskapai milik pemerintah. Maskapai yang dimaksud adalah Garuda Indonesia. Seluruh pilot menuntut agar gajinya dinaikkan (**Kode referensi [tuntutan kenaikan gaji]**).

*(9) Ketika dengan malu-malu Bejo menemuinya, dengan lagak bijak Paman Bablas berkhobah: "Bejo? Jadi pilot? Jadilah pedagang. Kalau sudah berhasil seperti aku, heh, dapat menjadi politikus, setiap saat bisa menyogok, dan mendirikan maskapai penerbangan sendiri, kalau perlu kelas bohong-bohongan." (Darma, 2008)*

Leksia di atas menandakan bahwa karakter Bejo yang suka menyendiri, ternyata juga malu ketika menemui keluarganya sekalipun. Sedangkan pamannya, Paman Bablas mempunyai sifat yang sombong. Lagak menandakan tingkah laku dan tutur kata yang menunjukkan kesombongan. Paman Bablas keheranan ketika mendengar kalau Bejo ingin menjadi pilot. Kalimat *Bejo? Jadi Pilot?* mengindikasikan Paman Bablas tidak menyetujui Bejo menjadi pilot. Kalimat tersebut juga berarti ketidakpercayaan Paman Bablas akan kemampuan Bejo sebagai pilot. Itu artinya di mata Paman Bablas, profesi tidak lebih tinggi dari seorang pedagang. Justru pedagang diposisikan lebih di atas dari pilot. Itulah sebabnya Paman Bablas menyuruh Bejo menjadi pedagang saja dibandingkan menjadi pilot (**Kode aksi [suruhan]**).

Penggunaan kata *khotbah* pada leksia di atas merupakan simbol dari ajakan atau persuasi. Khotbah pada konteks itu tidak berarti pidato dalam keagamaan tetapi lebih pada proses persuasi atau ajakan Paman Bablas kepada Pilot un-

tuk menjadi pedagang. Persuasi itu dilakukan bukan tanpa alasan, justru sebaliknya Paman Bablas punya sejumlah argumentasi yang menguatkan persuasinya terhadap Bejo. Bahwa dengan jadi pedagang, ketika sudah berhasil bisa mendirikan maskapai penerbangan sendiri (**Kode simbolik [persuasi]**).

Namun, yang menarik adalah pedagang apakah yang dimaksudkan oleh Paman Bablas? Atau Paman Bablas berprofesi sebagai pedagang apa? Jika yang dimaksud adalah pedagang biasa tentu mustahil bisa mendirikan maskapai penerbangan, yang dalam prosesnya membutuhkan dana yang sangat besar. Lebih-lebih maskapai yang ingin dibentuk adalah maskapai kelas bohong-bohongan. Kondisi semacam tentu akan membahayakan pilot itu sendiri juga para penumpangnya. Memang, dalam menjalankan usahanya, maskapai tentu akan memperkenalkan jasanya dengan berbagai cara, lewat iklan yang bermacam-macam pula (**Kode hermeneutik [jenis pedagang]**).

Leksia tersebut juga menjadi semacam kritik atas buruknya birokrasi di Indonesia. Tidak sedikit bahwa politikus-politikus di tanah air merangkap profesi sebagai pengusaha. Bahkan, akhir-akhir ini justru yang terlibat dalam kasus korupsi adalah politikus yang sekaligus menjadi usahawan. Dalam politiknyalah, mereka bermain dengan koleganya untuk mendapatkan keuntungan dengan menjalankan proyek-proyek yang tidak sesuai dengan anggaran yang sebenarnya. Biasanya yang menjadi politikus adalah mereka yang sudah berhasil dari segi finansial. Jarang yang berangkat dari sebuah prestasi. Berkat keberhasilannya mereka mempunyai modal untuk memperlancar prosesnya menjadi seorang politikus. Karena sifat usahanya yang lebih menonjol maka yang terjadi adalah pengesampingan atas kepentingan-kepentingan menyangkut orang banyak (**Kode referensi [buruknya birokrasi]**).

*(10) Gemblung namanya, yang mungkin seperti dia sendiri, sudah bertahun-tahun menganggur. Dokter Gemblung bertanya apakah dia pernah operasi dan dia menjawab tidak pernah, meskipun sebenarnya dia*

*pernah operasi usus buntu.* (Darma, 2008)

Tokoh lain yang hadir dalam cerpen adalah Dokter Gemblung. Tokoh ini tidak banyak dinarasikan dalam cerpen namun dari segi namanya bisa dilihat bagaimana watak dokter ini. *Gemblung* dalam bahasa Jawa berarti setengah gila, bandel, atau bodoh. Melihat arti dari kata itu, agaknya jarang ada orang tua yang menamai anaknya *gemblung* karena mempunyai makna yang negatif atau jelek. Yang menarik adalah kata *gemblung* itu dilekatkan dengan kata dokter untuk membentuk satu kesatuan tokoh Dokter Gemblung. Dokter identik dengan kepintaran, kewarasan, atau kecerdasan yang bertolak belakang dengan kata *gemblung* tadi. Ini tentu sangat kontradiktif dan menjadi sindira sendiri bagi dunia kedokteran di tanah air bahwa tidak hanya orang pintar yang bisa menjadi dokter tetapi orang bodoh pun bisa menjadi dokter asalkan punya uang dalam menjalankan proses pendidikannya (**Kode semantik [arti nama]**).

Penamaan tokoh semacam itu akan dapat dipahami jika kita terbiasa membaca karya-karya Budi Darma yang cenderung absurd dan penuh dengan keganjilan. Selain itu karya-karya Budi Darma juga penuh dengan ironi dan kontradiksi. Hal ini sebagaimana diakui oleh Teeuw (1989:200) bahwa keganjilan dunia yang dilukiskan dalam karyanya secara paradoksal menjadi ciri khas gaya penulisan Budi Darma. Selanjutnya dikatakan bahwa Budi Darma dalam karyanya terlalu berani melihat sesuatu yang dijadikannya ironi yang terlalu dibuat-buat. Ceritanya hampir-hampir tidak waras tetapi tetap menjaga selera humornya yang tulus. Jika dilihat secara keseluruhan cerpen “Kisah Pilot Bejo” menyajikan hal-hal yang tidak waras, ironi, kontradiktif. Ceritanya penuh dengan kemustahilan seperti tampak pada penamaan nama tokoh, nama maskapai, tingkah laku tokoh, dan karakter-karakternya (**Kode referensi [kekhasan Budi Darma]**).

Untuk memuluskan tesnya, Bejo ternyata berbohong kepada Dokter Gemblung. Dia mengaku tidak pernah sakit padahal sebelumnya per-

nah mengalami operasi usus buntu. Di sinilah semakin menguatkan ke-gemblung-an dokter itu. Seharusnya sebagai dokter yang dipercayai oleh sebuah perusahaan besar mestinya bisa mengenali dengan baik bagaimana kondisi pasien. Jika Bejo pernah operasi tentu bisa dikenali dari bekas-bekas operasinya seperti bekas jaritan di perut. Tes kesehatan sangat penting dalam perekrutan seorang pilot. Namun, itu menjadi tidak berguna jika ternyata Bejo bisa lolos dari segi kesehatan fisiknya. Di sinilah praktik korupsi benar-benar terjadi. Segalanya bisa dilancarkan jika ternyata petugasnya tidak menjalankan tugasnya dengan baik, profesional, dan taat kepada aturan (**Kode aksi [pembohongan publik]**).

## PENUTUP

Cerpen “Kisah Pilot Bejo” karya Budi Darma menyajikan makna yang beragam, tersebar dalam kode-kode yang dikandungnya. Namun, dengan teori semiotika yang dikembangkan oleh Roland Barthes pemahaman makna atas cerpen tersebut dapat ditangkap dengan baik. Dari proses pemaknaan itu dapat dikatakan bahwa lima kode Roland Barthes itu dapat dimanfaatkan untuk menangkap makna yang di dalam cerpen itu dengan beragam penafsiran di masing-masing kodenya. Meskipun keberagaman makna ada di dalam cerpen itu, keutuhan maknanya masih bisa dipahami secara mendalam. Bahwa cerpen “Kisah Pilot Bejo” penuh dengan ironi dan hal-hal yang kontradiktif.

Dengan demikian, atas ironi dan kontradiksi itu, Budi Darma sebenarnya ingin mengajak para pembaca untuk merenungkan peristiwa-peristiwa tragis yang terjadi di Indonesia. Mimesis terhadap peristiwa kecelakaan sebuah pesawat dan carut-marutnya kondisi transportasi di tanah air. Dari cerpen tersebut pembaca mendapatkan gambaran kegagalan transportasi penerbangan di Indonesia, mulai dari sosok pilot yang tidak profesional seperti Bejo, maskapai penerbangan yang tidak kredibel, gangguan cuaca, dan kondisi

pesawat-pesawat yang sebenarnya sudah tidak layak terbang. Representasi semacam itu sekaligus menjadi kritik bagi pemerintah agar benar-benar memperhatikan sistem penerbangan nasional. Sistem harus dijalankan dengan baik, transparan, profesional, dan bertanggung jawab.

## DAFTAR PUSTAKA

- Barthes, Roland. 1990. *S/Z*. Diterjemahkan oleh Richard Miller. Oxford: Basil Blackwell.
- . 2007. *Petualangan Semiologi*. Diterjemahkan oleh Stephanus Aswar Herwinarko. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Berger, Arthur Asa. 2010. *Pengantar Semiotika: Tanda-tanda dalam Kebudayaan Kontemporer*. Diterjemahkan oleh M. Dwi Marianto. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Budi, Darma. 2008. "Kisah Pilot Bejo" dalam *Cinta di Atas Perahu Cadik: Cerpen Kompas Pilihan 2007*. Jakarta: Kompas Media Nusantara.
- Teeuw, A. 1989. *Sastra Indonesia Modern II*. Jakarta: Pustaka Jaya