

**SULITNYA MEMBANGUN DISIPLIN MASYARAKAT  
(HOW DIFFICULTY TO DEVELOP PEOPLE DISCIPLINE)**

**Oleh:  
Suhadi Purwantara**

Abstract

*Discipline is the basic character toward success. Some people in this country too much do not discipline. It causes some problems are disadvantage till the killing. Some cases about accident in highway, air crash, explosion of gas, etc are the evident of indiscipline of people. So that is all be responsibility of educational institutional.*

**A. Pendahuluan**

Tolok ukur kualitas kehidupan suatu masyarakat adalah karakter yang baik. Karakter yang baik diperoleh dari pendidikannya, yaitu pendidikan karakter. Untuk itu perlu adanya pendidikan kepribadian. Pendidikan kepribadian merupakan salah satu pendidikan karakter agar peserta didik memiliki watak yang baik. Pendidikan karakter yang berhasil diharapkan akan membentuk anak yang jujur, sopan, disiplin, tanggungjawab, rajin, mencintai dan bangga terhadap tanah air, dan sebagainya.

Dunia pendidikan di Indonesia, dari pendidikan dasar hingga perguruan tinggi pada beberapa tahun terakhir gencar mempromosikan atau setidaknya berwacana tentang standar internasional, *world class*, yang intinya ingin menuju lembaga pendidikan berkelas dunia. Banyak universitas di Indonesia pun juga tidak ketinggalan terkena wabah itu. Berbagai usaha dilakukan dengan cara memperbanyak akses web bagi para pengajar di perguruan tinggi. Banyak dosen telah diberi *web mail*, pelatihan *e learning*, dengan harapan dosen dan civitas akademika rajin menggunakan dunia maya sebagai sarana pembelajaran, serta banyak mengupload hasil karya mereka. Demikian pula dari sisi manajemen, sebagian perguruan tinggi bahkan telah mendatangkan mendatangkan *consultant* untuk memperbaiki sistem manajemen mutu, hingga memperoleh Sistem Manajemen Mutu Internasional Standard Organisation (SMM ISO) 9000 : 2001.

Permasalahan yang ada di Indonesia pada umumnya berkaitan budaya kampus antara lain: rendahnya atau masih minimnya dosen berpendidikan S3, rendahnya jumlah dosen yang studi di universitas asing kelas dunia, rendahnya kedisiplinan atau budaya tepat waktu, rendahnya jumlah tatap muka pembelajaran, rendahnya penguasaan TI dosen, rendahnya karya tulis ilmiah dosen, rendahnya jumlah proposal penelitian yang diterima di luar perguruan tinggi, rendahnya jumlah proposal pengabdian pada masyarakat yang diterima

di luar kampus, terbatasnya buku referensi, sangat terbatasnya peralatan laboratorium, dan juga sedikitnya mahasiswa asing. Hanya beberapa gelintir perguruan tinggi di Indonesia yang berada di luar permasalahan tersebut di atas. Beberapa perguruan tinggi itu antara lain beberapa perguruan tinggi negeri seperti UGM, UI, dan ITB, sedangkan perguruan tinggi swasta juga hanya beberapa seperti Universitas Gunadarma Jakarta.

## **B. Pendidikan Karakter**

Pasal 3 UU Sisdiknas berbunyi "Pendidikan nasional berfungsi mengembangkan kemampuan dan membentuk watak serta peradaban bangsa yang bermartabat dalam rangka mencerdaskan kehidupan bangsa, bertujuan untuk berkembangnya potensi peserta didik agar menjadi manusia yang beriman dan bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa, berahlak mulia, sehat, berilmu, cakap, kreatif, mandiri, dan menjadi warga negara yang demokratis serta bertanggungjawab. Pada uraian pasal 3 tersebut jelas sekali dari 8 (delapan) potensi peserta didik, yang ingin dikembangkan untuk membangun karakter atau kepribadian ada 5 (lima) potensi. Berarti dari UU Sisdiknas jelas menekankan agar pendidikan lebih menekankan pada pembentukan karakter.

Istilah karakter banyak digunakan sebagai kajian ilmu psikologi pada abad ke 19, tetapi pada abad ke 20 istilah karakter berubah menjadi kepribadian atau *personality* (Imam Chourmain, 2010). Sifat-sifat kepribadian antara lain: disiplin (*discipline*), kejujuran (*honest*), kemampuan (*competent*), cerdas (*intelligent*), berterus terang (*straight forward*), dapat dipercaya (*dependable*), pemberani (*caourageous*), peduli (*caring*), bekerjasama (*cooperative*), setia (*loyal*), dan mawas diri (*self- controled*).

Tepat Waktu, Begitu Pentingkah? Kalimat pertanyaan itu dikemukakan oleh Ris Sukarma dalam artikel Kompasiana 2 Desember 2009. Dalam artikel tersebut dibahas tentang budaya masyarakat tidak tepat waktu. Masyarakat sering mengatakan jam karet. Jam karet, untuk istilah terlambat. Di undangan rapat disebut jam 8 pagi, jam 9.00 belum mulai. Janji jam 1, baru datang jam 2. Macam-macam alasan orang untuk terlambat. Kemacetan lalu lintas biasanya dijadikan alasan yang cukup ampuh. Di Indonesia, keterlambatan pesawat yang datang dan berangkat sudah menjadi menu sehari-hari. Orang Indonesia memang paling sabar sedunia. Di negeri-negeri yang sangat menghargai waktu, kata terlambat seperti semacam aib. Harus punya seribu alasan kenapa terlambat datang. Di negara maju, dosen atau guru datang lima menit sebelum kuliah dimulai dan sudah berdiri di depan kelas, dan mulai tepat pada waktunya. Dan itu berlangsung selama setahun penuh. Kereta dan bis juga datang dan pergi tepat waktu, "*optijd*" kata orang Belanda. Menurut Ris Sukarna bangsa Indonesia memang dijajah Belanda 350 tahun, tapi sayang kebiasaan yang baik itu tidak ditiru. Ris Sukarna selanjutnya menyampaikan

bahwa kebiasaan untuk tepat waktu harus dibiasakan dari sekarang dan untuk seterusnya. *“The early birds get the peanuts”*.

Masalah tepat waktu (*on time*) ini tidak hanya ditemukan di dunia akademis, tapi juga di semua kehidupan (AfieS, 21 April 2009). Di Jepang, untuk bertamu ke rumah orang lain, biasanya pakai acara janji-janji. Ini dilakukan untuk menghargai waktu orang lain. Meskipun acaranya hanya bermain, hanya untuk ngobrol, tetapi datang pasti *on time*. Terlambat 1 menit saja sudah cukup untuk membuat yang punya rumah menelpon untuk konfirmasi atau tidak enak hatinya. Meskipun ngobrolnya seheboh apapun, dalam 1 jam (maksimal 2 jam) mereka akan pamit pulang. Jam keberangkatan kendaraan umum seperti bis atau kereta api sering “tidak genap”. Sangat umum menjumpai jam bis/kereta berangkat seperti: 17.11, 12.29, 13.07, dst. Biasanya, waktu tunggu untuk penumpang berkisar 1 menit. Hanya di stasiun-stasiun besar lebih dari 1 menit. Itu artinya, penumpang yang menunggu bis atau kereta api. Itulah kenapa tidak sulit menjumpai kereta atau bis jalan dengan keadaan kosong penumpang.

Berkaitan dengan pembentukan karakter, Diknas telah mengeluarkan Buku Pedoman Pelajaran Budi Pekerti mengacu pada Pendidikan Kecakapan Hidup (*Lifeskills Education*). Hal-hal yang perlu difahami secara konseptual bahwa:

- 1) PKH (*Lifeskills Education*) bukanlah sesuatu yang benar-benar baru karena sejak lama kurikulum kita sudah menyebutkan bahwa tujuan pendidikan mencakup juga penumbuhan-kembangkan sikap jujur, disiplin, saling toleransi, berpikir rasional dan kritis dan sebagainya, yang sebenarnya identik dengan *Generic Life Skills*.
- 2) Untuk mata pelajaran IPA di SLTP dan SMA bahkan secara tegas menyebutkan pembelajaran menggunakan pendekatan keterampilan proses, yang pada dasarnya identik dengan kecakapan berpikir rasional dan kecakapan akademik, hanya saja dalam prakteknya hal-hal itu tidak secara sengaja dirancang dalam pembelajaran.
- 3) Ketercapaian tujuan pendidikan tersebut “digantungkan” sebagai efek pengiring (*nurturant effect*) yang secara otomatis terbentuk seiring dengan terkuasainya substansi matapelajaran.
- 4) Untuk jenjang SD/MI, khususnya kelas awal, fokus terhadap kecakapan hidup masih sangat dominan, walaupun secara bertahap substansi matapelajaran mulai dimunculkan.
- 5) Pada jenjang SMP/MTs, proporsi fokus substansi matapelajaran semakin besar dan pada jenjang SLTA kira-kira proporsi antara kecakapan hidup dan substansi matapelajaran tersebut sebanding.

Sebagaimana ditunjukkan pada gambar, pelaksanaan di sekolah difokuskan pada kecakapan akademik (*academic skill*) dan penguatan GLS. Namun mengingat cukup banyak siswa Sekolah yang potensial untuk tidak

melanjutkan ke pendidikan tinggi, maka kecakapan vokasional perlu diberikan kepada mereka. Uraian pola pelaksanaan PKH di Sekolah ini merupakan intisari dari apa yang telah dijelaskan pada buku Konsep Dasar dan Pola Pelaksanaan PKH di Sekolah.

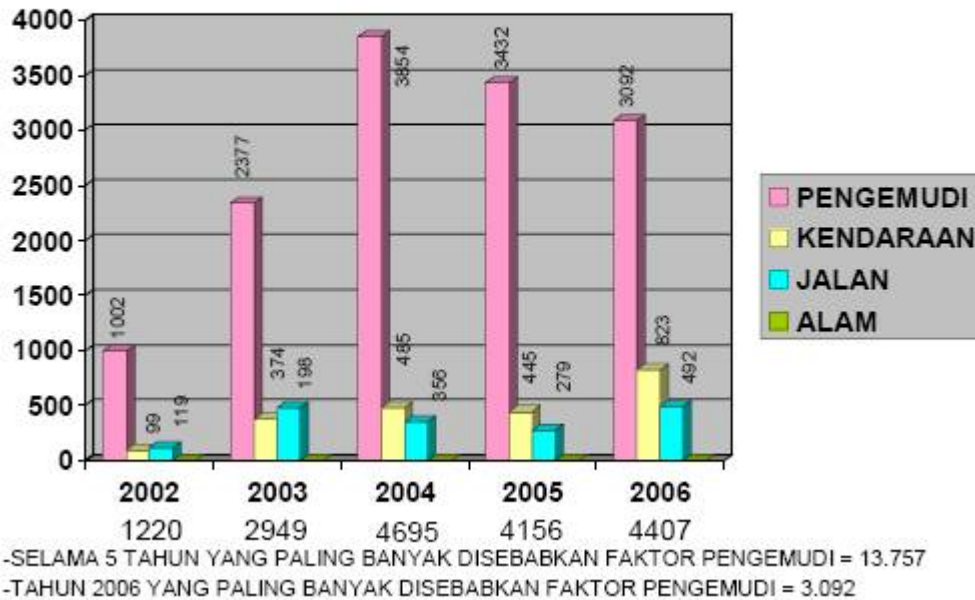
Pelaksanaan PKH di Sekolah dapat dilaksanakan melalui lima cara, yaitu: (a) reorientasi pembelajaran, (b) pengembangan budaya sekolah yang menunjang PKH, (c) manajemen sekolah, (d) hubungan sinergis dengan masyarakat, dan (e) pendidikan kecakapan vokasional bagi mereka yang potensial putus sekolah dan atau tidak melanjutkan.

### **C. Fakta Lapangan**

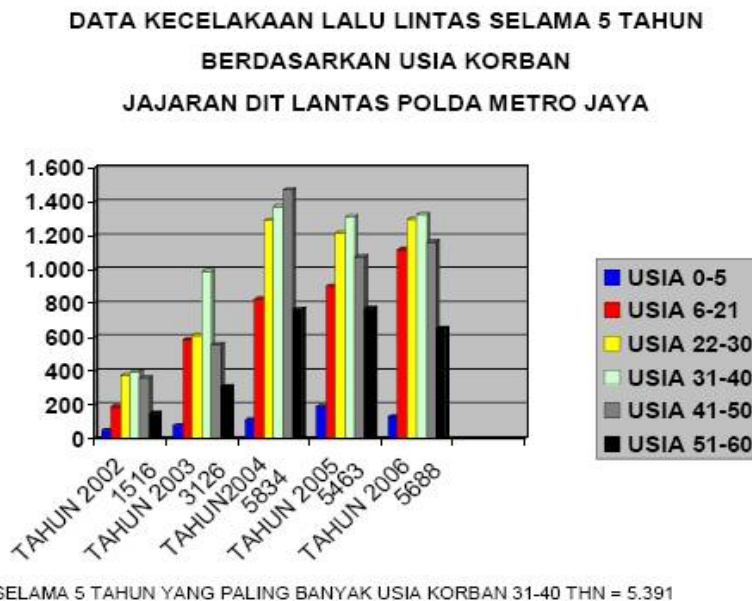
Banyak hal yang berkaitan dengan ketidakdisiplinan dapat kita sajikan dalam peristiwa sehari-hari. Setiap hari, dari ibukota Negara, kota-kota besar, kota-kota kecil, sangat terbiasa kita dapat menyaksikan pengguna lalu lintas jalan melakukan pelanggaran. Melanggar lampu pengatur lalu lintas jalan raya, mendahului kendaraan lain dari arah kiri, memotong marka tidak terputus pada tengah jalan, dan lain-lain pelanggaran. Pelanggaran demi pelanggaran dapat berakibat pada kecelakaan yang fatal. Banyak wilayah di Indonesia, karena ketidakdisiplinan pengguna jalan raya berakibat pada banyak kasus kecelakaan yang dapat meningkatkan tingkat kematian penduduk.

Sebagai contoh di DKI Jakarta. Jumlah kecelakaan yang diakibatkan oleh kelalaian pengemudi selama lima tahun sejak 2002 hingga 2006 mencapai ribuan. Pada tahun 2002 hanya 1002 kasus, tahun berikutnya mencapai 2377 kasus, tahun 2004 melonjak hingga 3854 kasus, kemudian berturut-turut tahun 2005 hingga 2006 mencapai 3432 dan 3092 kasus. Penyebab lainnya adalah kendaraan, kondisi jalan, dan keadaan alam. Penyebab kecelakaan karena faktor kendaraan, kondisi jalan, dan keadaan alam relatif sedikit. Dengan demikian kecelakaan terjadi paling banyak disebabkan oleh faktor manusia. Lihat tabel berikut.

DATA KECELAKAAN LALU LINTAS SELAMA 5 TAHUN  
BERDASARKAN FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN  
JAJARAN DIT LANTAS POLDA METRO JAYA



Berdasarkan usia korban, ternyata usia produktif, berkisar umur 22-30 tahun, 31-40 tahun, dan 41-50 tahun paling banyak. Meskipun demikian ada kecenderungan usia anak-anak hingga remaja mengalami penambahan korban kecelakaan. Lihat table berikut.



Sumber: Dokumen Polda Metro Jaya, Jakarta

Banyaknya peristiwa kecelakaan lalulintas tersebut merupakan bukti ketidakdisiplinan masyarakat pengguna jalan. Di ASEAN, ternyata Indonesia menduduki peringkat pertama dengan jumlah kecelakaan lalu lintas (lakalantas). Memperhatikan lagi, kecelakaan lalu lintas ini ternyata menjadi pembunuh nomor dua setelah penyakit TBC. (Pelita, 22 April 2010).

Lebih dari 1.2 juta orang meninggal setiap tahunnya dan 90 persen di antaranya terjadi di negara berkembang, termasuk Indonesia. Berdasarkan data Kepolisian Daerah (Polda) Jawa Barat 2009, tercatat jumlah korban kecelakaan lalu lintas (lakalantas) mencapai 7.099 orang, dengan Jumlah korban luka ringan sebanyak 1.406 orang, luka berat 1.595 orang dan korban meninggal 4.098 orang, di mana sekitar 80 persen dari jumlah korban merupakan kelompok usia produktif, dengan jumlah kecelakaan tertinggi dialami pengendara sepeda motor, mencapai sekitar 75 persen.

Selain ketidakdisiplinan masyarakat di lalulintas jalan raya darat, kecelakaan juga sering terjadi di lalu lintas udara. Contohnya semakin banyaknya peristiwa kecelakaan pesawat terbang yang diduga karena kesalahan manusia (*human error*). Di Polonia Medan, pada tanggal 5 September 2005, Boeing 737-200, pesawat penumpang dari perusahaan Mandala Airlines, gagal terbang (*take off*) diduga karena kelebihan bobot, berakibat 101 penumpang tewas, dan 42 orang penduduk tewas. Demikian pula di Selat Makassar, pada tanggal 1 Januari 2007 pesawat Boeing 737-200 dari perusahaan penerbangan Adam Air mengalami kecelakaan, yang diduga

karena *human error*, disamping juga system navigasi pesawat yang bermasalah. Kecelakaan tersebut menghilangkan 102 orang penumpang dan awak pesawat, dan hingga kini belum pernah ditemukan, diduga semua telah tewas.

Faktor *human error* juga sangat tampak pada perawatan pesawat, baik mesin, maupun roda. Sering terjadi kecelakaan pesawat karena pecah ban, bahkan lepas roda pesawat. Suatu peristiwa yang mengerikan seperti ini tidak perlu terjadi apabila ada kedisiplinan perawatan pesawat. Untuk ban pecah, terjadi karena ban yang sudah tidak laik masih dimanfaatkan, dan akibatnya bisa fatal. Banyak peristiwa berkaitan kegagalan pesawat *landing* atau *takeoff*, gkarena ban roda pesawat pecah. Hal itu terjadi baik pada perusahaan penerbangan ternama, seperti PT. Garuda Indonesia Airways, maupun perusahaan-perusahaan swasta seperti Lion Air, Wings Air, Batavia Air, dan sebagainya. Baca tabel berikut.

Berbagai peristiwa kecelakaan oleh *human error* tersebut berakibat antara lain perusahaan penerbangan Indonesia dilarang beroperasi di Eropa. Hal mendasar, karena perusahaan penerbangan Indonesia dianggap tidak mepedulikan keselamatan penumpang.

**Kecelakaan Pesawat dari Tahun 2000 hingga 2005**

Tanggal	Jenis Pesawat	Milik	Lokasi Kecelakaan	Korban
28 Maret 2000	Jet Hawk MK 53 TNI AU	TNI AU	Iswahyudi Madiun	4 awak tewas
21 Nov 2000	Pesawat latih Hawk	TNI AU	Pontianak	2 tewas
8 Januari 2001	Cassa Nurtanio (CN) 212	TNI AL	Kab. Jayawijaya	5 tewas
8 Februari 2001	Heli Bell 412	PT Transindo	Kab. Purwakarta	2 tewas.
26 Maret 2001	Merpati F 27 PK-MFL	Merpati Airlines	Juanda, Surabaya	Tiga awak tewas
20 Juli 2002	Pesawat olahraga Cessna	Aero Sport Indonesia	Jagorawi di Km 2.600	2 tewas.
16 Juli 2002	BN-2A	PT Borneo AirTransport	Kalimantan Timur.	Sembilan tewas
7 November 2002	Cassa BN-2 A	Swasta	Bandara Juwita Tarakan	7 tewas
10 Februari 2003	A-4 Skyhawk	TNI AL	Bandara Hasanuddin,	Tidak ada korban
15 April 2003	Ultra light red baron	Swasta	Kabupaten Bogor	dua tewas
20 Juni 2004	Cessna 185 Skywagon	Klub Terjun Payung	Parung, Bogor	1 tewas
8 Juli 2004	F-28 Citilink	Garuda Indonesia	Bandara Hasanuddin	Tidak ada korban
12 Oktober 2004	Helikopter jenis Bell 205	TNI AD	Kabupaten Bireun Aceh	2 tewas
30 Nov 2004	MD82 PK-LMN	Lion Air	Bandara Adi Sumarmo	25 orang tewas
01 Desember 2004	Pesawat tempur F16	TNI AU	Bandara Hasanuddin	Tidak ada korban
23 Desember 2004	Helikopter Super Puma	TNI AU	Kabupaten Wonosobo	14 tewas
22 Februari 2005	Cassa 212-200	Polri	Bandara Mararena Papua	15 orang tewas
23 Februari 2005	Twin Otter	Mimika Air	Bandar Udara Enarotali, Paniai	Tidak ada korban jiwa
12 April 2005	Twin Otter	Germania Trisila Air	Kabupaten Paniai, Papua	14 tewas.
20 Juli 2005	OV- 10 F Bronco	TNI AU	Kabupaten Malang	2 tewas.
21 Juli 2005	CN-235 Alfa 2301	TNI AU	Bandara Malikussaleh, Lhokseumawe	Tiga tewas;
5 September 2005	Boeing 737-200	Mandala Airlines	Bandara Polonia Medan	101 penumpang tewas, 42 orang penduduk tewas.
1 Januari 2007	Boeing 737-200	Adam air	Selat Makassar	102 tewas/hilang
8 Maret 2007	Boeing 737-400	GIA	Adisucipto	57 tewas

**Ngarto Februana/PDAT/Berbagai Sumber**

Sumber:[http://www.pdat.co.id/hg/political\\_pdat/2005/09/05/celaka-pesawat.htm](http://www.pdat.co.id/hg/political_pdat/2005/09/05/celaka-pesawat.htm)



**KECELAKAAN AKIBAT PECAH BAN PESAWAT**

<b>Waktu</b>	<b>Perusahaan Penerbangan</b>	<b>Lokasi Kejadian</b>	<b>Peristiwa</b>
1 Juni 2006	Wings Air	Bandara Adisucipto	Pecah ban
14 Maret 2008	GIA	Juanda	Pecah ban
24 Juli 2008	GIA	Bandara Syamsuddin Noor Banjarmasin	Lepas roda
12 Agustus 2008	Batavia Air	Hasanuddin	Pecah ban
3 September 2009	Batavia Air	Bandara Minangkabau Padang	Pecah ban
	Avia Star	Bandara Sentani	Pecah ban
13 Februari 2010	Batavia Air	Juanda	Pecah ban
24 Maret 2010	Lion Air	Hasanuddin	Pecah ban

Sumber: diramu dari berbagai sumber berita Koran dan internet.

Ketidakdisiplinan masyarakat Indonesia juga terjadi tidak hanya dalam hal berlalu lintas, tetapi juga dalam hal mengoperasikan alat-alat rumah tangga sehari-hari, seperti penggunaan listrik, penggunaan tabung gas untuk dapur, maupun penggunaan air. Ketidakdisiplinan dalam penggunaan peralatan rumah tangga sedikitnya menimbulkan pemorosan, dan yang paling berbahaya menimbulkan kecelakaan berupa kebakaran oleh konslet listrik arus pendek, maupun kebocoran pada pipa tabung gas, dan sebagainya. Kebakaran di Jakarta 28 Juli 2009 disebabkan oleh arus pendek. Di Pademangan Jakarta 15 Mei 2010, juga diperkirakan oleh arus pendek. Kebakaran 3 Mei 2010 di Matraman yang hanguskan 12 rumah, juga arus pendek. Persitiwa kebakaran karena arus pendek identik dengan kesalahan manusia.

Demikian pula kebakaran yang disebabkan oleh ledakan gas juga semakin sering terjadi, disamping rendahnya kualitas tabung, yang juga kelalaian pembuatannya, juga kesalahan penggunaannya. Hampir setiap minggu akhir-akhir ini dapat dibaca di koran-koran tentang kebakaran akibat ledakan tabung gas.

Berbagai kehancuran diawali dari ketidakdisiplinan, dan juga kecerobohan. Di dunia pendidikan, pengajar yang tidak disiplin mengajar akan menjadi contoh para peserta didik untuk tidak disiplin. Pengajar yang datang terlambat juga akan segera dicontoh oleh peserta didik. Secara langsung bahkan peserta didik telah diajari untuk datang terlambat. Peserta didik dapat pelajaran terbiasa tidak disiplin. Peserta didik akhirnya mempraktikkan kebiasaan tidak disiplin, malas, di lingkungan keluarga yang ada di rumah. Tidak disiplin dalam hal: beribadah, sholat, belajar, membersihkan kamar,

membersihkan kamar mandi, menyapu halaman, mematikan lampu bila tidak dimanfaatkan, mematikan televisi bila tidak ditonton, mematikan air bila sudah cukup, dan banyak hal lagi kebiasaan hidup sehari-hari yang tidak dilakukan dengan disiplin.

#### **D. Pendidikan Khusus Disiplin**

Sebagian negara-negara besar, contohnya Amerika Serikat dan China, memberlakukan wajib militer. Amerika Serikat adalah negara yang menganut politik supermasi sipil (warga Negara sipil yang boleh ikut berpolitik praktis, militer tidak), tapi sejak lama sudah memberlakukan UU Wajib Militer dinegaranya. Para pemimpin bangsa Amerika, hampir seluruhnya adalah veteran perang dunia II atau perang Vietnam yang sangat berpengalaman dalam manajemen militer yang kemudian ditransformasikan kedalam manajemen sipil di Amerika Serikat.

Pelatihan Wajib Militer adalah tempat melatih warga sipil yang polos, menjadi seorang yang tangguh, memiliki disiplin, hormat, kepedulian, kesetiaan kawan atau loyalitas terhadap corps atau bangsanya, rela berkorban, keberanian membela haknya, dan juga memiliki ethos kerja tinggi. Dalam kehidupan militer adalah pemberlakuan hukum disiplin yang sangat ketat selama 24 jam dalam sehari, 7 hari dalam seminggu dan 30 hari dalam sebulan dan seterusnya, sehingga berlaku motto: “Disiplin adalah nafasku, pengabdian adalah kebanggaanku...”

Sejak usia remaja selepas dari sekolah menengah telah masuk dalam pusat pelatihan militer. Disinilah para pemuda digembleng menegakkan disiplin selama berbulan-bulan. Tentu saja hasilnya rata-rata pemuda negeri-negeri tersebut memiliki karakter yang baik, yaitu memiliki sikap tanggungjawab, disiplin, mandiri, peduli, maupun patriotik.

Dalam tahun 2007 Departemen Pertahanan RI membuat RUU Wajib Militer dan diajukan ke DPR RI, hanya sampai sekarang belum mendapat persetujuan dengan berbagai alasan, salah satu alasannya antara lain adalah pelaksanaan UU Wajib Militer membutuhkan Anggaran Belanja Negara yang sangat besar. Mungkin wajib militer yang dapat mengubah karakter bangsa ini menjadi lebih baik.

#### **E. Penutup**

Melihat kenyataan di lapangan tersebut para pelaku di dunia pendidikan harus cepat-cepat mawas diri. Apakah benar ketidakdisiplinan masyarakat merupakan akibat dari ketidakdisiplinan para peserta didik disekolah-sekolah, maupun di perguruan tinggi? Hal itu berarti para pengajar juga yang salah, karena gagal menanamkan karakter disiplin pada peserta didik. Karakter

*Worldclass* terutama diawali dengan budaya tepat waktu. Sudahkan insan pendidik mengawali hal mendasar itu? Apakah para guru dan dosen sudah mulai dan mengakhiri proses pembelajaran dengan tepat waktu? Apakah sebagian besar peristiwa seminar, lokakarya, pelatihan, rapat-rapat kerja sudah menerapkan budaya tepat waktu? Apakah jam karet masih berlaku di dunia pendidikan? Apabila di dunia pendidikan di Indonesia kelak disiplin telah menjadi icon karakter dunia pendidikan, barangkali ini menjadi awal kebangkitan bangsa ini untuk dapat bersaing di era global. Namun bila dunia pendidikan gagal menanamkan sikap disiplin terhadap peserta didik, berarti para guru dan dosen siap menantarkan bangsa negeri ini ke lapisan baqwah dari bangsa-bangsa dunia yang telah maju peradabannya.

### Daftar Pustaka

Ris Sukarma, *Tepat Waktu, Begitu Pentingkah?* Kompas 2 Desember 2009. Jakarta

Imam Chourmain, 2010, *Pendidikan karakter dalam IPS*. HISPISI. Yogyakarta.

Depdiknas, 2006. Undang Undang Sistem Pendidikan Nasional. Jakarta.

Depdiknas, 2004. Buku Panduan Budipekerti. Direktorat PGSM. Jakarta

UNY, 2008. Panduan UNY Menuju Word Class University. Yogyakarta.

Dokumen SMM ISO 9001:2000 Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta, 2009.

**Indonesia Peringkat Lakalantas di ASEAN, Pelita, 29 April 2010.**

**Gubernur: 7.099 Lakalantas di Jabar 2009, Pelita 7 Juni 2010**

Kecelakaan Lalulintas dan Pencegahannya di DKI Jakarta, diunduh dari:

(<http://www.lantas.metro.polri.go.id/perpustakaan/files/kebijakan47e0ae377e487.pdf>)

**Kecelakaan Pesawat Dari 2000 Sampai 2005, diambil dari**  
[http://www.pdat.co.id/hg/political\\_pdat/2005/09/05/celaka-pesawat.htm](http://www.pdat.co.id/hg/political_pdat/2005/09/05/celaka-pesawat.htm)

Ban pesawat Wing air meletus [http://wildans.multiply.com/photos/album/19/Ban\\_Meletus\\_di\\_Adi\\_Sucipto](http://wildans.multiply.com/photos/album/19/Ban_Meletus_di_Adi_Sucipto), <http://lokalnews.fajar.co.id/read/86780/98/lion-air-pecah-ban-saat-mendarat>

Batavia Pecah ban, 20 Penerbangan ditunda. <http://www.turindo.co.id/index.php?page=2&event=view&id=249>