

Pengetahuan dan Informasi Safety

PENNTY

Persuasif, Informatif, Naratif

Edisi 48 / IV / September 2013



GMF AeroAsia
SAFETY INDICATOR SURVEY
Safety Culture Survey

Budaya Keselamatan Sebagai Kebutuhan

Safety Culture as a Necessity

GMF Vision:
World class MRO of customer choice in 2015

GMF Mission:
To provide integrated and reliable aircraft maintenance solutions for a safer sky and secured quality of life of mankind

GMF Values:
Concern for People, Integrity, Professional, Teamwork, Customer Focused

Laku Keselamatan untuk Budaya Keselamatan

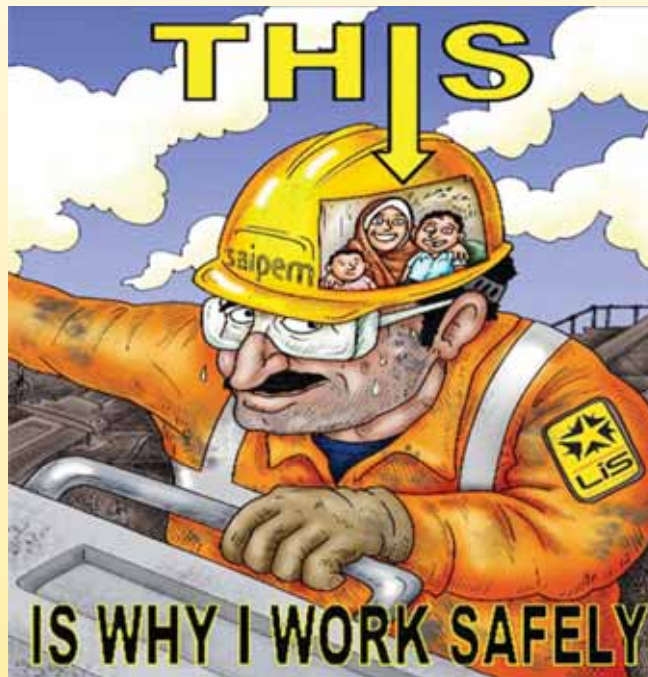
Safety Behavior for Safety Culture

Budaya keselamatan yang bertujuan menciptakan area kerja yang lebih baik dari segi keamanan dan kenyamanan bukan sekadar program perusahaan, tapi milik seluruh elemen yang terlibat di dalam organisasi. Karena itu, promosi keselamatan lewat berbagai media, pelatihan, surveillance secara terus-menerus bertujuan mengubah perilaku setiap insan dalam organisasi supaya sesuai dengan prinsip-prinsip budaya keselamatan.

Membangun budaya keselamatan tentu tidak mudah karena terkait dengan perubahan perilaku diri sendiri. Karena itu, aspek paling penting dalam membangun budaya keselamatan tidak membangun kesadaran pribadi tentang pentingnya budaya keselamatan. Dengan memahami arti penting tersebut, prinsip-prinsip keselamatan akan melekat dan menjadi bagian dari perilaku kita sehari-hari. Semakin banyak perilaku yang sejalan, semakin cepat budaya keselamatan terbentuk.

Di sinilah pentingnya peran pemimpin sebagai role model dalam memberi contoh perilaku yang sejalan dengan budaya keselamatan kepada seluruh subordinatnya. Perilaku yang dicontohkan para leader dan diikuti oleh seluruh subordinat secara berkesinambungan ini menjadi bekal yang penting membentuk laku (perilaku) keselamatan. Jika setiap personel mampu mengamalkan prinsip-prinsip keselamatan, maka lingkungan ideal yang aman dan nyaman akan tercipta.

Tidak ada kata terlambat untuk berubah dan berbenah menjadi lebih baik. Tidak juga pernah ada kata bosan untuk saling mengingatkan betapa pentingnya budaya keselamatan untuk keselamatan diri kita, lingkungan kita, dan mereka yang ada di sekitar kita. Selamat berkarya. ■



Safety culture which aims to create a better working environment in terms of safety and comfortable is not just company program, but belongs to all elements involved in the organization. Therefore, the safety promotion through various media, training, continuous surveillance is aimed at changing the behavior of every individual in the organization to be consistent with the principles of safety culture.

To build safety culture would not be easy because it is associated with changes in behavior itself. Therefore, the most important aspects in establishing safety culture is nothing but to build personal awareness to the importance of safety culture.

By understanding its importance, the safety principles will be inhefrent a and become a part of our daily behavior. The more consistent behavior, the sooner to establishing safety culture.

This is where the importance of the role of leader as a role model to instantiate of in line behavior with the safety culture to the entire sub-ordinate. Behaviors that exemplified by leaders and followed by all subordinate sustainably will become an important provision to establish safety behavior (behavioral). When every person is able to practice the principles of safety, then the safe and comfortable ideal environment will be established.

There will be no words of "too late" to change and improve for the better. Nor is word of "tired" of remind each other how important safety culture for our own safety, our environment, and those who are around us. Have nice working. ■



GMF AeroAsia
GARUDA INDONESIA GROUP

Diterbitkan oleh Quality Assurance & Safety GMF AeroAsia, Hangar 2 Lantai Dua Ruang 94, Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Cengkareng - Indonesia, PO BOX 1303 - Kode Pos 19130, Telepon: +62-21-5508082/8032, Faximile: +62-21-5501257. Redaksi menerima saran, masukan, dan kritik dari pembaca untuk disampaikan melalui email penity@gmf-aeroasia.co.id

Peningkatan Safety Awareness di Semua Area



Secara umum awareness personel GMF terhadap safety mulai meningkat. Sebagai contoh, di area produksi terutama di Hangar 2 dan 3, pemakaian Alat Pelindung Diri (APD) telah disadari sebagai kelengkapan yang harus dipakai sebelum bekerja. Mereka memakai *safety belt* ketika bekerja di ketinggian dua meter. Sedangkan untuk pekerjaan yang dilakukan di atas ketinggian empat meter, mereka mengenakan *body harness*. Untuk pekerjaan tertentu ada APD lain yang digunakan seperti *air plug*, kacamata safety, sarung tangan, masker dan sebagainya.

Peningkatan kesadaran terhadap keselamatan ini perlu terus dikembangkan

ke area lain seperti workshop hingga outstation. Salah satunya dengan melakukan *hazard mapping*. Dengan mengidentifikasi bahaya di setiap area, kita bisa menyusun aturan bekerja yang tepat dengan mengedepankan keselamatan dan kesehatan. Selain itu, di area tersebut perlu kita pasang *safety sign* sebagai rambu-rambu keselamatan bekerja. Di sisi lain, kita sedang menyusun aturan main tentang punishment bagi personel yang melanggar prosedur dalam bekerja. Hal ini sebagai salah satu upaya meningkatkan safety awareness di lingkungan kita. ■

(Sigit Priyohandoyo Adji,
GM Occupational Safety & Health)

IOR Terbaik Bulan Ini

Jobcard yang Ambigu



Ketika mereview Jobcard dengan Nomor Prep-005 "Engine Performance Run-up Before Docking" pada 2 September 2013 ditemukan RII task. Setelah dibandingkan dengan document CMM (Company Maintenance Manual) Sriwijaya Air, untuk Engine Run Up tersebut tidak ada item RII task. Hal ini dapat menyebabkan ambiguitas di lapangan. Mohon responsible unit untuk memperbaiki Jobcard tersebut. □ (dilaporkan oleh : L.Hadi Sunarko / 527766)

Responsible Unit

Responsible unit segera melakukan tindak lanjut dengan memperbaiki Jobcard yang menjadi obyek IOR (JC No. PREP-005) dengan menghilangkan tanda RII pada jobcard tersebut, setelah mempelajari Company Maintenance Manual Sriwijaya no. SJ-001 dan CAMP Sriwijaya no. SJ-QM-DT-CAMP-001.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terimakasih kepada saudara L.Hadi Sunarko yang melaporkan hazard ini melalui IOR. Redaksi juga mengucapkan terimakasih kepada responsible unit yang segera melakukan corrective action dengan cepat dan tepat sehingga potensi bahaya dapat dicegah sedini mungkin.

Before:

After:

Redaksi Penny menyediakan hadiah untuk pengirim IOR Terbaik Bulan Ini. Silakan mengambil hadiahnya di Unit TQ Hangar 2 dengan menghubungi Bapak Yogi setiap hari kerja pukul 09.00-15.00 WIB

Tikus tidak hanya menjadi musuh petani karena menjadi hama tanaman padi di sawah, tapi juga menjadi musuh bagi industri penerbangan. Binatang mengerat ini terbukti menimbulkan hazard yang dapat membahayakan penerbangan. Beberapa temuan di Bandara Internasional Ngurah Rai, Denpasar bisa menjadi acuan. Karena itu, GMF AeroAsia dan Garuda Indonesia memprakarsai pertemuan dengan Otoritas Bandara Wilayah IV, PT Angkasa Pura I, PT Gapura Angkasa, PT

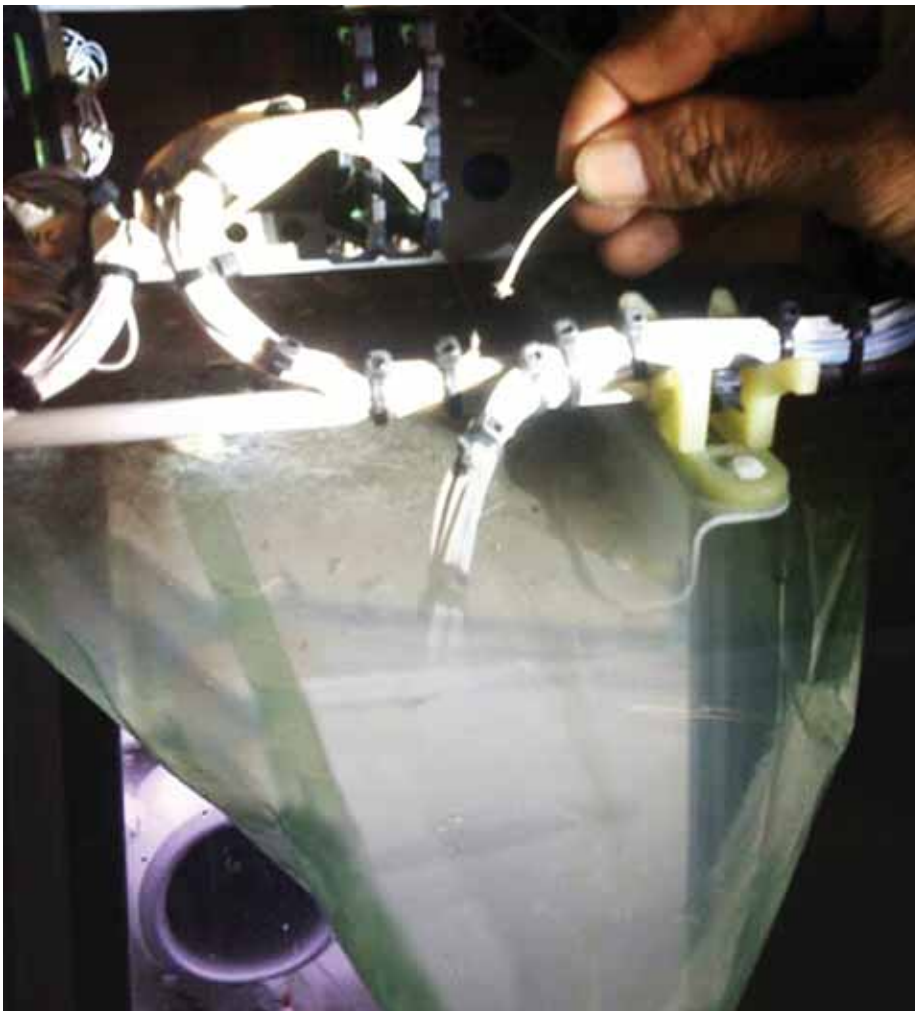
Aerofood, dan Karantina Pertanian untuk membahas penanggulangan hama tikus di lingkungan bandara.

Pada pertemuan itu terungkap beberapa keluhan tentang kerusakan dan hazard yang disebabkan oleh tikus. Seperti pernah dilaporkan sebuah maskapai tentang adanya problem reading light di pesawat yang tidak menyala, dan setelah dilakukan inspeksi ternyata kabel di area soundproofing mengalami kerusakan karena gigitan tikus. Juga pernah dilaporkan adanya

gangguan pada system IFE (Inflight Entertainment), dan setelah dilaksanakan trouble shooting, ditemukan kabel yang putus karena gigitan tikus.

Munculnya tikus di pesawat ini, kata Devy Kusnandy yang mewakili GMF pada pertemuan itu, menyatakan bahwa meskipun sudah dilakukan fumigasi, tikus masih bisa masuk pesawat karena adanya celah. Tikus mungkin masuk lewat garbarata, mobil tangga, mobil uploading catering dan equipment lain yang menempel di badan pesawat pada

Menekan Hazard di Pesa



saat transit. Karena itu, setiap equipment yang menempel di pesawat harus bebas dari tikus. Personel yang bertugas tidak boleh membawa makanan dan minuman, apalagi sampai makan di area pesawat. Selain itu, fumigasi secara berkala harus tetap dilaksanakan.

Dari hasil survei PT Angkasa Pura I pada 8 Februari 2013, diketahui bahwa tikus berkeliaran di area restoran

Suppressing Hazard of Rats in Aircraft

Rat is not only the enemy of farmers as a pest of rice crops, but also an enemy in aviation industry. This rodent has proven to cause hazard that harm the flight safety. Some findings in Ngurah Rai International Airport, Denpasar can be used as reference. Therefore, GMF and Garuda

Indonesia initiated a meeting with the Airport Authority of Region IV, PT Angkasa Pura I, PT Gapura Angkasa, PT Aerofood, and the Agricultural Quarantine to discuss the pest control in the airport areas.

At the meeting it was revealed a few complaints about the damage and

hazards caused by rats. Like the airline had reported before regarding a problem on the reading light in the plane that was not lit, and after inspection it turned out the wiring in the soundproofing area were damaged due to rat bite. Also it had been reported a disturbance in the IFE (Inflight Entertainment) system, and after trouble shooting was executed, it was found a cut off cable because rat bite.

Devy Kusnandy, GMF representative at the meeting said that although



2013 dengan harapan program kembali berjalan.

Sebagai langkah awal penanggulangan hama tikus, peserta pertemuan sepakat untuk lebih meningkatkan program pest control di masing-masing instansinya. Administrator Bandara Wilayah IV mengusulkan agar notulen pertemuan ini dikirim ke PT Angkasa Pura I sebagai dasar untuk membuat surat edaran tentang pest control ke setiap instansi di Bandara Ngurah Rai. SAG LMS Denpasar

pembasmian tikus, kecoa dan serangga lain di pesawat dengan fumigasi menggunakan bahan kimia tetap dilaksanakan sesuai jadwal.

Hazard dari hama tikus di Bandara Ngurah Rai ini terlihat sangat nyata sehingga semua peserta pertemuan sepakat bahwa penanggulangannya harus dilaksanakan secara sungguh sungguh dan bersama sama diseluruh area bandara. Peserta yang hadir juga memberikan apresiasi atas gagasan pelaksanaan pertemuan ini dan berharap

wat dari Hama Tikus

keberangkatan international Bandara Ngurah Rai. Tikus-tikus itu berkeliaran pada malam hari saat restoran sudah tutup. Renovasi besar-besaran pada bandara ini dinilai menjadi faktor lain yang memicu tikus-tikus mudah berkeliaran. Angkasa Pura I sebenarnya punya program pest control, tapi terhenti pada tahun 2012. Program pest control ini sedang ditenderkan pada tahun

juga telah menyiapkan beberapa perangkat tikus untuk ditempatkan pada setiap pesawat yang RON dengan ground time lama, dan tentunya dikontrol agar perangkat tikus ini tidak tertinggal di pesawat.

Dalam perkembangan selanjutnya, PT Angkasa Pura I telah meletakkan sekitar 850 jebakan tikus yang disebar di beberapa area di terminal. Dan juga

pertemuan serupa dapat diagendakan secara rutin. Dengan menekan potensi hazard dari tikus ini maka aspek keselamatan penerbangan semakin meningkat dan juga menjaga citra Bandara Ngurah Rai sebagai bandara internasional. Karena itu, jangan sampai menyerah pada segerombolan hama tikus ini. ■ **(I Gede Aria Teguh)**

fumigation was carried out regarding to the appearance of rats in the aircraft, they can still get in because of loophole. Rats may enter through aerobridge, ladder cars, catering uploading cars and other equipment attached to the fuselage during transit. Therefore, any equipment attached to the aircraft should be free of rats. Personnel in charge must not bring food and drink, and let alone to eat in the aircraft area. In addition, the fumigation should remain to be implemented regularly.

From the survey results of PT Angkasa Pura I on February 8, 2013, it is known that rats roam in the restaurant at international departure area of Ngurah Rai int'l airport. The rats were wandering around at night when the restaurant was closed. Extensive renovation at the airport is considered to be another factor that triggers the rats easily to roam. Angkasa Pura I actually had a pest control program, but stopped in 2012. This pest control program is being tendered in 2013 with the hope of re-running the program.

As a first step of the pest control, the meeting participants agreed to further enhance the pest control program in each



institution. Airport Administrator of Region IV suggested that the minutes of meeting were sent to PT Angkasa Pura I, as a basis to create a circular about pest control to every agency in Ngurah Rai Airport. SAG of LMS Denpasar also has set some rat traps to be placed on any aircraft that RON with long ground time, and certainly controlled so that the mousetrap is not left in the aircraft.

In a further development, PT Angkasa Pura I have put about 850 rat traps deployed in several areas in the terminal. And also fumigation using chemicals to exterminate rats, cockroaches and other insects in the aircraft remain to be

performed as scheduled.

*Hazard of rat at Ngurah Rai airport looks so real that all meeting participants agreed that mitigation should be implemented seriously and simultaneously around the airport area. Participants also appreciate the idea of the conduction of this meeting and look forward to similar meetings can be scheduled on a regular basis. By suppresing the potential hazard of these rats, it will improve flight safety aspects and also keep good image of Ngurah Rai Airport as an international airport. Therefore, do not give up on these rats pest! ■ **(I Gede Teguh Aria)***



Dalam perspektif organisasi, budaya keselamatan adalah cara aman yang dirasakan, dinilai, dan diprioritaskan yang tercermin dari komitmen nyata seluruh elemen di dalam perusahaan untuk mendukung keselamatan.

Oleh: **Erman Noor Adi**
(GM. Safety Inspection)

Budaya Keselamatan Sebagai Kebutuhan

Budaya keselamatan sebenarnya sudah menjadi bagian kehidupan sehari-hari jika kita melihat pepatah bijak di sekitar kita. Beberapa pepatah bernuansa budaya Jawa, Minang, Madura, Batak, hingga Melayu itu menekankan pentingnya keselamatan seperti *"Jangan tergopoh gapah dalam melaksanakan sesuatu perkara"* (untuk mencapai tujuan seperti target produksi dengan selamat, perhatikan aspek keselamatan dalam bekerja). Ada juga peribahasa lain *"Gremet-gremet waton slamet, alon-alon waton klakon"* (merayap asal selamat, perlahan asal terselesaikan). Ada juga pepatah lain *"Kalau pandai meniti buih, selamat badan sampai ke seberang."*

Pepatah dari berbagai daerah ini menjelaskan bahwa budaya keselamatan bukan sekadar proses, tapi suatu sikap hidup dan perilaku untuk mencapai tujuan. Begitu pula dalam suatu organisasi, budaya keselamatan adalah kunci penting pendukung tercapainya peningkatan keselamatan di dalam organisasi. Karena itu, budaya keselamatan mewajibkan semua persyaratan keselamatan dilaksanakan dengan benar, seksama, dan penuh rasa tanggung jawab. Jika semua persyaratan ini dipenuhi, manfaat budaya keselamatan bisa segera dirasakan.

Dalam perspektif organisasi, budaya keselamatan adalah cara aman yang dirasakan, dinilai, dan diprioritaskan yang tercermin dari komitmen nyata seluruh elemen di dalam perusahaan untuk mendukung keselamatan. Budaya keselamatan bukanlah sesuatu yang diperoleh atau dibeli, tapi suatu produk dari budaya organisasi dan budaya

Safety Culture as a Necessity

Safety culture is already a part of our daily lives if we look on the wise word around us. Some cultural proverbs from Javanese, Minang, Madurese, Batak, or Malayan emphasize the importance of safety such as ***"Jangan tergopoh gapah dalam melaksanakan sesuatu perkara"*** (to achieve goals safely such as production targets, pay attention to the safety aspects of the work). Another proverb *"Gremet-gremet waton slamet, alon-alon waton klakon"* (crawling for safety, doing slowly as long as can be finished). There is also another saying ***"Kalau pandai meniti buih, selamat badan sampai ke seberang"***

Proverb from these various regions explains that safety culture is not just a process, but also an attitude and behavior to achieve the goal. Similarly, in an organization, safety culture is an importance key in supporting the achievement of safety improvement in the organization. Therefore, a safety culture requires that all safety requirements are implemented properly, carefully, and with a sense of responsibility. If all these requirements are met, the benefits of safety culture can be

enjoyed immediately.

In the organizational perspective, safety culture is a secure way that is perceived, assessed, and prioritized which reflected a real commitment to all elements within the company to support safety. Safety culture is not something that is obtained or purchased, but a product of organizational culture and professional culture that known as the national culture. Therefore, the safety culture is also described as "how an organization behaves when no one is watching."

In the company organization, the safety culture is very important because it affects the whole process in achieving a safety performance. Therefore, personnel's awareness and beliefs



profesional yang kita kenal sebagai budaya nasional. Karena itu, budaya keselamatan juga digambarkan sebagai “bagaimana organisasi berperilaku ketika tidak ada yang mengawasi.”

Dalam organisasi perusahaan, budaya keselamatan sangat penting karena berdampak terhadap keseluruhan proses yang terjadi hingga mencapai kinerja yang aman. Untuk itu, kesadaran dan keyakinan setiap anggota organisasi tentang pentingnya budaya keselamatan harus benar-benar tertanam dan terimplementasi dalam aktifitasnya. Kesadaran ini juga akan mendorong lahirnya budaya keselamatan yang sehat untuk mendukung tercapainya kinerja keselamatan yang dapat diterima dalam organisasi.

Dalam kamus standar keselamatan penerbangan sipil, tidak terjadinya kecelakaan belum sebuah indikator bahwa kita telah disiplin dan mematuhi regulasi. Karena itu, untuk menyatakan sebuah keselamatan yang seutuhnya, belum lengkap sebelum semua pihak terkait meyakinkan lebih dulu apakah semua peraturan sudah dipatuhi dan dijalankan dengan benar. Kalau jawabannya sudah, maka kondisi selamat yang diperoleh adalah bentuk keselamatan yang sebenarnya. Namun, jika kondisi selamat tidak terjadi, berarti telah terjadi insiden yang menggambarkan ketidakpatuhan dalam menjalankan peraturan.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan “Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan (selamat) (dengan) terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan (fasilitas) umum lainnya.”

Dengan definisi yang gamblang ini, keselamatan penerbangan menjadi prioritas dalam bisnis penerbangan. Keselamatan penerbangan ini akan tercipta jika setiap pelaku industri penerbangan memiliki budaya keselamatan dalam aktifitasnya. Apalagi budaya keselamatan adalah ketentuan yang diakui secara global sebagai salah

satu alat yang ampuh dalam menciptakan keselamatan. Karena itu, budaya keselamatan sesuai amanat Undang-Undang Penerbangan merupakan

regarding the importance of safety culture must be completely embedded and implemented in the activities. This awareness will also encourage the birth of a proper safety culture to support the achievement of acceptable safety performance of the organization.

In the standard dictionary of civil aviation safety, if there are no accidents, it does not simply mean that we have already acted discipline and complied with regulations. Therefore, to claim a comprehensive safety, it is not complete until all relevant parties first convincing if all regulations are adhered to and properly executed. If it is, then the acquired safety condition is an actual form of safety. However, if the safety condition does not occur, it means there has been incidents that representing of non-adherence in implementing regulations.

Indonesian Law No. 1 of 2009 regarding the Aviation defines “Aviation Safety is a state of (surviving) (with) the fulfillment of the safety requirements in the use of airspace, aircraft, airports, air transport, air navigation, as well as supporting facilities and other general (facilities).”

With this clear definition, flight safety becomes priority in the aviation business. Flight Safety will be established if all personnel in aviation industry have a safety culture in their activities. Moreover, safety culture is a requirement that globally recognized as one powerful tool in creating safety. Therefore, a safety culture as mandated by the Aviation Law is an obligation that must be carried out.

So how do we measure safety culture? One of the best methods is through surveys. Surveys can be conducted by internal and external perspectives to provide a clearer and more comprehensive view about operational risk from all operation aspects. Survey process should lead to a clear and concise action that developed by the organization to correct any identified deficiencies.

There are many tools that have been developed to measure various aspects of safety culture. Some of them focused on the operational safety, such as keeping the public safe from accidents and incidents. Others focused on health and work safety or keeping workers safe. But, there are also tools that focused on both aspects. Therefore, an organization must determine the selected focus in accordance with the definition of safety culture.

The tools selection and survey framework determines the extent to which the safety culture indicators exists or has been



SAFETY FIRST

sebuah kewajiban yang harus dijalankan

Lalu bagaimana kita mengukur budaya keselamatan? Salah satu metode terbaik yang bisa dipilih adalah melalui survei. Survei bisa dilakukan dengan perspektif internal maupun eksternal untuk memberikan gambaran yang lebih jelas dan komprehensif tentang risiko operasional dari seluruh aspek kegiatan operasi. Proses survei harus mengarah pada tindakan yang jelas dan ringkas yang dikembangkan oleh organisasi untuk mengatasi berbagai kekurangan yang diidentifikasi.

Ada banyak alat yang telah dikembangkan untuk mengukur berbagai aspek budaya keselamatan. Beberapa di antaranya fokus pada keselamatan operasional yakni menjaga keamanan masyarakat dari kecelakaan dan insiden. Yang lain fokus pada kesehatan dan keselamatan kerja atau menjaga pekerja aman. Tapi, ada juga yang fokus pada dua aspek itu secara bersama. Karena itu, suatu organisasi harus menentukan fokus yang dipilih sesuai dengan definisi budaya keselamatannya.

Pemilihan alat dan kerangka kerja survei menentukan sejauh mana indikator budaya keselamatan ada atau telah tertanam di dalam organisasi. Pemilihan alat ini tergantung pada sejumlah faktor, termasuk apa yang akan diukur, sumber daya, dan jadwal. Contohnya, kuesioner bisa digunakan untuk menilai aspek-aspek psikologis atau perilaku. Di sisi lain, audit dan observasi adalah alat untuk memberi gambaran yang lebih akurat tentang apa yang terjadi jika dipakai dengan benar.

Dengan menggunakan alat yang tepat dan akurat, kita bisa mengembangkan strategi peningkatan dan perumusan rencana aksi. Strategi peningkatan fokus pada kelemahan yang diidentifikasi oleh indikator keselamatan. Kelemahan di bidang kepercayaan, komunikasi, pembelajaran atau hanya persepsi bisa segera dicari jalan keluarnya.

Rencana aksi harus realistis dan karyawan harus dapat melihat hubungan antara rencana aksi dan kelemahan yang diidentifikasi dalam budaya keselamatan. Jangan lupa mempertimbangkan visi dan misi organisasi. Pastikan bahwa tindakan yang akan dilakukan terkait dengan rencana bisnis perusahaan jika berharap dukungan manajemen senior dan sumber daya yang diperlukan untuk melaksanakan tindakan tersebut.

Pada akhirnya umpan balik dan tindak lanjut sangat penting, terutama setelah selesai dilakukannya penilaian sehingga momentum melakukan perbaikan itu tidak berlalu. Jika memberikan umpan balik setelah pengenalan tindakan perbaikan atau perubahan lain, diharapkan akan membuat lebih jelas bagaimana suatu perubahan itu berhubungan dengan hasil penilaian budaya keselamatan. Pencapaian budaya keselamatan yang efektif diakui menjadi elemen penting untuk mencapai dan mempertahankan tingkat kepuasan kinerja keselamatan. ■

Pemilihan alat dan kerangka kerja survei menentukan sejauh mana indikator budaya keselamatan ada atau telah tertanam di dalam organisasi.



embedded in the organization. The tool selection depends on a number of factors, including what will be measured, resources, and schedules. For example, the questionnaire can be used to assess psychological or behavioral aspects. On the other hand, audit and observation are tools to provide a more accurate description of what happens, if used correctly.

By using the proper and accurate tools, we can develop the improvement strategies and action plans. Improvement strategy focuses on the weaknesses identified by the safety indicators. Weaknesses in the areas of trust, communication, learning or just perception can be corrected immediately.

The action plan must be realistic and employees should be able to see the relationship between an action plan and identified weaknesses in safety culture. Do not forget to consider the vision and mission of the organization. Make sure that the actions to be taken related to the company's business plan to ease support from senior management support and resources necessary to carry out such actions.

At the end, follow-up and feedback are very important, especially after the completion of the assessment so that the momentum of doing improvements do not fade away. If the feedback is given after the introduction of remedial actions or other changes, it is expected to make clear how changes are related to assessment results of safety culture. Achievement of an effective safety culture is recognized to be an important element to achieve and maintain the level of safety performance. ■

Lengah Memindahkan Aircraft Jack, Pesawat Tertabrak

Sudah 20 tahun lebih lelaki paruh baya itu bekerja di sebuah bengkel perawatan pesawat. Sebut saja namanya Pak Hasan. Setiap hari dia menyiapkan aircraft jack dari satu hangar ke hangar lain atau dari satu pesawat ke pesawat lain untuk keperluan perawatan pesawat dengan berbagai type. Kecakapan dia mengemudikan forklift untuk memindahkan aircraft jack tak perlu diragukan lagi.

Pagi itu dia datang lebih awal dan langsung menyiapkan aircraft jack untuk perawatan pesawat sesuai jadwal yang tertera di *whiteboard* ruang kerjanya. Setelah menemukan aircraft jack yang sesuai dengan type pesawat yang akan di-jacking, dia memindahkan aircraft jack itu ke hangar lain tempat pesawat yang akan dilakukan jacking sedang diparkir.

Proses pemindahan aircraft jack berjalan lancar hingga beberapa pesawat sudah dilewati. Tapi, tak lama kemudian terdengar teriakan, "awas nabrakkkk...." dari seorang rekan yang berada di sebelahnya. Secara spontan Pak Hasan menginjak pedal rem sekuat tenaga. Eit.. tiba-tiba aircraft

TEKA-TEKI PENITY EDISI SEPTEMBER 2013

Jawablah pertanyaan di bawah ini dengan memilih satu pilihan jawaban yang tepat

1. Apa definisi Keselamatan menurut Undang – undang No 1 tahun 2009 tentang penerbangan?
 - a. Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan (selamat) (dengan) terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan (fasilitas) umum lainnya."
 - b. Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan dimana level tingkat resiko dapat diturunkan sekecil mugkindiseluruh aspek penerbangan.
 - c. Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan dimana setiap orang dapat menganalisa dan mengidentifikasi resiko bahaya sebelum bahaya itu terjadi.
2. Apa salah satu metode yang digunakan untuk mengukur budaya keselamatan?
 - a. Survey
 - b. Randome
 - c. Acak
3. Apa salah satu permasalahan yang dihadapi di Bandara Internasional Ngurah Rai Denpasar?
 - a. sejumlah penumpang yang berkeliaran bebas di Apron
 - b. Kurangnya lahan parkir dan restoran di area Bandara.
 - c. penanggulangan hama tikus di lingkungan bandara.
4. "Pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya bertanggung jawab membangun dan mewujudkan budaya keselamatan penerbangan." Statement diatas termaktub dalam?
 - a. Undang – undang No 1 tahun 2009 pasal 318.
 - b. Undang – undang No 1 tahun 2009 pasal 319.
 - c. Undang – undang No 1 tahun 2009 pasal 320.
5. Apa salah satu APD (Alat Pelindung Diri) yang wajib dipakai saat bekerja diketinggian?
 - a. safety belt
 - b. air plug.
 - c. Masker

jack merosot dari forklift dan menabrak wing let sebuah pesawat. Akibatnya wing let ini robek sehingga pesawat harus grounded selama empat hari untuk dilakukan perbaikan.

Untuk mencari penyebab kejadian ini, bengkel pesawat melakukan investigasi. Dari hasil investigasi ditemukan beberapa *contributing factor* yang memicu kejadian itu. Salah satunya adalah kelelahan fisik dan konsentrasi yang menurun karena adanya beban pikiran. Penelusuran dilakukan semakin mendalam untuk mengetahui kondisi Pak Hasan sebelum kejadian.

Sehari sebelum kejadian, ternyata Pak Hasan ke luar kota menghadiri undangan pengumuman kelulusan ujian masuk perguruan tinggi negeri favorit untuk putranya. Dia merasa bangga dan terharu karena anaknya diterima di perguruan tinggi favorit melalui ujian jalur undangan. "Saya sungguh bangga anak saya diterima," katanya. Tapi, di sisi lain ada kesedihan karena kebutuhan biaya kuliah yang tinggi. "Saya bingung ke mana harus mencari biaya kuliahnya," katanya.

Perasaan galau dan cemas terbawa hingga dia kembali ke rumah pada malam harinya. Perasaan itu membuatnya sulit tidur hingga malam begitu larut. Ketika masuk kerja, beban pikiran tentang biaya kuliah itu terus menghantui. Akibatnya ketika mengemudikan forklift, Pak Hasan sangat sulit berkonsentrasi. Pandangannya seperti kosong sampai-sampai tidak menyadari sebuah sayap pesawat di depannya hampir dia tabrak.

Dari hasil wawancara investigator juga terungkap fakta lain yang menjadi penyebab kejadian ini. Pak Hasan mengatakan belum sempat memeriksa kelayakan forklift yang digunakan untuk memindahkan aircraft jack. Karena beban pikiran dan kelelahan secara fisik membuat dia tidak sempat dan lupa memeriksa kelayakan forklift seperti biasanya. Setelah menerima pengakuan ini, investigator segera memeriksa kelayakan forklift.

Hasil pemeriksaan menunjukkan forklift yang digunakan



Pak Hasan tidak layak pakai karena tekanan ban depan kurang hingga mencapai 50% dan kondisinya sudah gundul. Ketika diberi beban, forklift itu mengalami *fork down* alias nungging. Selain itu, hydraulic ternyata bocor yang mengakibatkan *fork* bisa turun *uncontrol*. Begitu juga dengan rem tangan yang tidak berfungsi dengan baik. Aircraft jack yang dibawa forklift ini tidak diikat dengan tali pengaman sehingga merosot ketika dilakukan pengereman mendadak.

Kejadian yang dialami Pak Hasan memberikan banyak pelajaran penting bagi semua pihak yang bekerja di perawatan pesawat. Jika badan merasa tidak sehat atau kurang fit, lebih baik istirahat lebih dulu hingga kondisi memungkinkan. Selain itu, periksa kembali kelayakan peralatan kerja sebelum digunakan. Lakukan pengamatan terhadap jalur atau lokasi kerja untuk memastikan bebas dari hambatan. Yang tidak kalah penting adalah memberikan pengaman pada barang yang dipindahkan untuk meminimalisir potensi jatuh.

Hal-hal seperti ini seharusnya sudah melekat dan menyatu pada setiap individu sehingga menjadi kebutuhan sebelum melaksanakan pekerjaan. Dengan demikian, potensi kecelakaan bisa ditekan seminim mungkin. ■ (Saryono)

Nama / No. Pegawai :

Unit :

No. Telepon :

Saran untuk PENITY :

Jawaban dapat dikirimkan melalui email *Penity* (penity@gmf-aeroasia.co.id) atau melalui Kotak Kuis *Penity* yang tersedia di Posko Security GMF AeroAsia. Jawaban ditunggu paling akhir 10 Oktober 2013. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah. Silahkan kirimkan saran atau kritik anda mengenai majalah *Penity* melalui email *Penity* (penity@gmf-aeroasia.co.id)

Nama Pemenang Teka-Teki Penity Edisi Agustus 2013	Jawaban Teka-Teki Penity Edisi Agustus 2013	Ketentuan Pemenang
1. Tiyo Yustiono / 532084 / T2P-3 2. Abu Bakar / 051021716 / Aerotrans 3. Zaenal Arifin / 0441050 / DCS 4. Djaut Mashudi / 7114182 / DCF-2 5. Marwansyah / 532746 / TBT	1. a. Memastikan terjadinya komunikasi yang efektif antara manajer masuk (<i>incoming managers</i>) dengan manajer keluar (<i>outgoing managers</i>) untuk pekerjaan yang berlangsung. 2. a. Buku Operan 3. c. harus ditulis sejelas dan sedetail mungkin untuk menghindari salah penafsiran atau keliru membaca perintah kerja 4. c. RSM 2.26 5. a. Melaksanakan kegiatan 5R/5S setiap Jumat pagi yang diawasi langsung oleh GM dan VP TC.	1. Batas pengambilan hadiah 14 Oktober 2013 di Unit TQ hanggar 2 dengan menghubungi Bp. Wahyu Prayogi setiap hari kerja pukul 09.00-15.00 WIB 2. Pemenang menunjukkan ID card pegawai 3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan



RUMPI

Rubriknya *MANG* SAPETI

Kaki seorang personel baru yang **tidak memakai sepatu pengaman** terlindas roda tangga pesawat ketika mendorong tangga pesawat B747 hingga terluka. Akibatnya dia harus mendapat sembilan jahitan.

*"Kok masih ada yang **tidak memakai safety shoes** ketika bekerja. Padahal sudah berulang kali diingatkan untuk memakai alat pelindung diri. **Jangan gadaikan keselamatan diri dengan sikap lalai dan teledor.**"*

Seorang pekerja yang membangun atap **kanopi** untuk area **pembuatan fuel** bekas mengalami luka di bagian kaki karena tidak memakai safety shoes. Luka itu akibat material di area kerja.

*"Satu lagi contoh akibat **mengabaikan alat pelindung diri**. Siapapun yang melihat rekan kerja tidak memakai APD, yuk kita ingatkan bersama **demi keselamatan kita semua.**"*

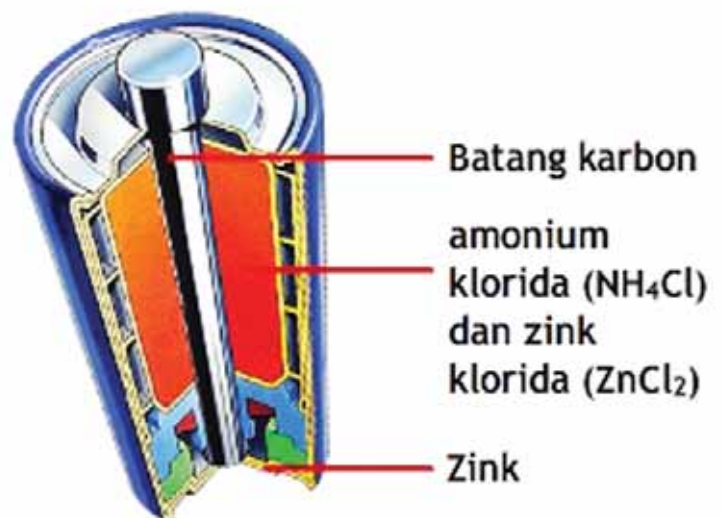
SARAN MANG SAPETI

Hati-hati Menangani Baterai

Baterai memiliki bahaya khusus di tempat kerja karena mengandung asam atau zat basa dalam elektrolit. Jika kita terkena cairan elektrolit itu, bilaslah dengan air selama 15 menit dan segera cari pertolongan medis jika paparan cairan mengakibatkan luka parah. Jika kita tidak bertindak cepat, bisa menyebabkan luka bakar atau kebutaan pada mata.

Mayoritas baterai mengeluarkan gas yang berpotensi memicu ledakan ketika diisi. Pastikan ventilasi memadai, jangan ada percikan api di sekitar baterai karena bisa memicu kebakaran. Karena baterai menyimpan energi listrik cukup besar, jangan gunakan peralatan konduktif di sekitar baterai. Ingat, baterai tidak memiliki tombol *off*.

Jika Anda harus melakukan pekerjaan di sekitar baterai atau rak baterai, pastikan ketersediaan *eyewash* dan *spill kit*. Gunakan material non-konduktif untuk membersihkan tumpahan elektrolit pada lantai. ■





Esensi Budaya Keselamatan Penerbangan

Bisnis penerbangan menempatkan keselamatan sebagai prioritas bukan sekadar untuk menjamin kelangsungan usahanya, tapi memenuhi hak dasar setiap orang. Karena itu, budaya keselamatan selalu menjadi landasan berpikir dan berperilaku bagi setiap insan maupun institusi yang terlibat dalam industri aviasi. Secara khusus Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan keselamatan sebagai berikut: *"Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan (selamat) (dengan) terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan (fasilitas) umum lainnya."*

Merujuk pada perundang-undangan ini setiap institusi dalam industri penerbangan seperti GMF wajib menjadi bagian dari terpenuhinya persyaratan keselamatan sesuai dengan peran, tugas dan tanggung jawabnya. Sebagai organisasi perawatan pesawat, GMF AeroAsia harus menghasilkan perawatan pesawat yang berkualitas serta *airworthy* untuk memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan. Karena itu, seluruh *stake holder/* pemangku kepentingan GMF, baik individu atau kelompok harus memiliki jiwa keselamatan, berorientasi pada

keselamatan sehingga terbentuk budaya keselamatan.

Dengan menjalankan peran dan fungsinya sebaik mungkin, maka GMF telah berpartisipasi aktif dalam membantu pemerintah mewujudkan keselamatan penerbangan. Hal ini sebagaimana telah diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 318 yang berbunyi: *"Pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya bertanggung jawab membangun dan mewujudkan budaya keselamatan penerbangan."*

Bagi GMF, budaya keselamatan merupakan jantung bisnis yang harus dijaga konsistensinya agar tetap selaras dengan setiap perubahan, baik yang terjadi di industri penerbangan itu sendiri maupun di dunia luar yang tidak terkait langsung dengan dunia penerbangan. Dengan meningkatkan budaya keselamatan, GMF bukan hanya menjamin kelangsungan bisnisnya, tapi juga berpartisipasi aktif menciptakan dan mewujudkan *safer sky* bagi kehidupan manusia yang bernilai sangat tinggi.

Menyadari besarnya peran GMF dalam dunia penerbangan, tidak mengherankan jika perhatian dan antusiasme Manajemen GMF terhadap terwujudnya budaya keselamatan tergambar jelas dalam Kebijakan Keselamatan dan Kualitas (Safety and Quality Policy) GMF Aeroasia.

Kegiatan-kegiatan dan program kerja yang menunjang terbentuknya budaya keselamatan setiap tahun dilakukan dan dievaluasi dengan parameter dan ukuran yang telah ditentukan. Selain itu, promosi dan komunikasi keselamatan melalui media promosi audio visual dan training selalu dilakukan secara konsisten sebagai upaya yang membentuk dan mengkrystalkan budaya keselamatan.

Tindakan-tindakan ini sejalan dengan dua pasal dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yakni Pasal 319 berbunyi: *"Untuk membangun dan mewujudkan budaya keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 318, Menteri menetapkan kebijakan dan program budaya tindakan keselamatan, keterbukaan, komunikasi, serta penilaian dan penghargaan terhadap tindakan keselamatan penerbangan."*

Adapun Pasal 320 menyatakan: *"Untuk membangun dan mewujudkan budaya keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 318, penyedia jasa penerbangan menetapkan kebijakan dan program budaya keselamatan."*

Jadi sejalan dengan misi perusahaan bahwa aktifitas perawatan pesawat terbang ditujukan untuk terciptanya lalu lintas udara yang aman dan menjamin kualitas hidup umat manusia maka budaya keselamatan harus melekat pada jiwa seluruh insan GMF serta terlaksana dengan baik. ■ **(Suhermanto)**