

Pengetahuan dan Informasi Safety

PENNTY

Persuasif, Informatif, Naratif

Edisi 59 / V / Agustus 2014



Menerapkan Safety Sebagai Budaya Perusahaan

Implementing Safety as a Corporate Culture

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



Keselamatan Adalah Budaya

Keselamatan penerbangan adalah prioritas. Kalimat ini bukan sekadar slogan, tapi komitmen yang harus dilaksanakan personel organisasi penerbangan di darat maupun di udara. Jaminan keselamatan penerbangan sudah harus diperoleh di darat selama pesawat menjalani perawatan hingga terbang. Karena itu, setiap aktifitas dalam organisasi perawatan pesawat harus mampu menjamin keselamatan dengan mematuhi setiap regulasi dan prosuder yang berlaku.

Yang tidak kalah penting dalam mencapai keselamatan adalah melaksanakan program-program keselamatan secara konsisten sehingga terbentuk budaya keselamatan dalam setiap aktifitas kerja. Program-program keselamatan yang telah ditetapkan diarahkan untuk mengantisipasi dan mencegah ancaman bahaya sehingga bahaya tidak terjadi.

Dalam menumbuhkan budaya keselamatan, GMF telah menerapkan satu dari delapan filosofi K3 (*International Association of Safety Professional*) yakni "safety is a culture, not a program" (keselamatan adalah budaya, bukan sekadar program). Karena itu, budaya keselamatan haruslah menjadi cermin dari budaya dalam organisasi. Apalagi GMF sudah menempatkan keselamatan dalam visi dan misinya sebagai komitmen terhadap keselamatan umat manusia.

Topik keselamatan penerbangan akan terus menjadi bagian dari tema-tema lain di Penity sebagai media promosi keselamatan penerbangan. Selain untuk membentuk safety culture, tema-tema ini juga untuk mengingatkan kita betapa penting arti keselamatan penerbangan bagi kita semua. ■

Safety is Culture

Flight safety is priority. This sentence is not just a slogan but also a commitment which has to be implemented by all personnel of aviation organization either when working on ground or in flight. Flight safety assurance has to be achieved since aircraft maintenance until its flight. Therefore, every activity in aircraft maintenance organization has to be able guarantee the safety by complying its regulation and procedure.

Consistency in performing the safety program in order to create safety culture in every work activity is also important in achieving safety. The safety program which has been set is directed to anticipate and prevent hazard from occurring.

In growing the safety culture, GMF has set one of eight K3 philosophies (*International Association of Safety Professional*), "safety is a culture, not a program". Hence, the safety culture must be a mirror of organization culture. Moreover safety has been mentioned in the GMF vision mission as commitment toward human safety.

The flight safety topic will always become part of theme in Penity as campaign media of flight safety. The theme is not only to establish safety culture, but also to remind us how much the important flight safety for us. ■



GMF AeroAsia
GARUDA INDONESIA GROUP

Diterbitkan oleh Quality Assurance & Safety GMF AeroAsia, Hangar 2 Lantai Dua Ruang 34, 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

GMF Safety Management System Overview

Every aviation accident is individually preventable. Whilst organisations such as GMF AeroAsia routinely operate in a hazardous environment, proactive safety management provides the policies and processes to systematically and effectively manage safety by reducing risk to a level that is as low as reasonably practical. This minimises organisational exposure to preventable loss of life and material resources. The culture of an organisation is an expression of "the way things are done around here". In a proactive safety culture, safety management is an integral component of all aspects of the organisations business and everyone is both expected and encouraged to contribute to improving safety and thus safety management is never static. GMF is continually looking for ways to generate safety improvements. Being recognised as a "safe" organisation is tantamount to attracting more business and thus increased revenue for the company. The GMF Safety Management System (SMS) defines our approach to manage safety inclusive of the necessary organisational structures, accountabilities, responsibilities, policies and procedures. The SMS is implemented using a "dynamic" Safety Implementation Plan administered and controlled by the GMF Quality Assurance and Safety Department.

In order to assess the health and effectiveness of the SMS, GMF relies on the continuous use of improvement tools such as internal or external audits, risk management, occurrence reports, safety investigation recommendations, safety limited surveys, and staff feedback (thus a healthy 'Just' reporting culture is vital).

This data is analysed and used to identify safety trends against agreed safety indicators to verify the effectiveness of introduced controls



and aids the development of further proactive safety measures. Regular SMS training is used to ensure that all operational personnel are familiar with the principles of the safety management system and clearly understand their responsibility in relation to safety. Effective safety promotion is vital to promote safety as a core value and GMF's top priority and keep safety "top of mind." Safety communication and training is used to inform staff about safety related topics so that behaviour can be modified to address factors known to cause accidents, develop a common understanding of safety and the nature of hazards experienced in day to day

operations, inform staff of steps taken by management in improving safety, and provide valuable feedback on reports made by staff.

A good safety promotion and communication culture is reflected by the importance of safety is clearly recognised and demonstrated in actions, safety is constantly profiled and communicated through a variety of formal and informal communication mechanisms, everyone is aware and clear about their safety responsibilities, and perceptions about the importance of safety are aligned across the GMF business. They are also reflected by decisions and actions display safety as our first priority, safety climate survey results show continuous improvement in safety culture, training programs and induction, and raising awareness about why SMS procedures are in place; what safety management means; why particular safety actions are taken and so on.

"Penity" is an effective and timely mechanism to communicate and disseminate safety related issues to all employees. Articles within raise awareness to place safety as the GMF number one core value.

■ (Brian David Huddy/Aircraft Quality Inspector)

IOR Terbaik Bulan Ini

Operator Overhead Crane Uncertification



Operator head crane di Non Distructive Test di SBU Engine Maintenance tidak memiliki sertifikasi atau kualifikasi dari Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi. Mohon unit terkait untuk lebih memperhatikan hal tersebut supaya proses pekerjaan produksi dapat berjalan dengan aman.

□ (dilaporkan oleh Anteng Melani/580580)

Evident



Responsible Unit

Responsible unit melakukan training crane kepada personel Engine Maintenance yang bekerja menggunakan overhead crane. Inhouse training diselenggarakan di SBU Engine Maintenance bekerjasama dengan Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada saudari Anteng Melani yang melaporkan hazard ini melalui IOR. Redaksi juga mengucapkan terima kasih kepada responsible unit yang melakukan corrective action dengan tepat sehingga potensi bahaya dapat dicegah sedini mungkin dan membantu penerapan efisiensi perusahaan.

Redaksi Penity menyediakan hadiah untuk pengirim IOR Terbaik Bulan Ini. Silakan mengambil hadiahnya di Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 Ruang 13 dengan menghubungi Bapak Angga setiap hari kerja pukul 09.00-15.00 WIB

Improvement Untuk Meningkatkan Safety

Implementasi Safety Management System (SMS) di GMF AeroAsia terus mengalami kemajuan dalam beberapa tahun terakhir. Salah satu indikasi kemajuan adalah upaya masing-masing Safety Action Group (SAG) untuk melakukan safety improvement program di area kerja masing-masing. Improvement ini dilakukan pada setiap aktifitas sesuai dengan business process-nya.

Improvement yang dilaksanakan merupakan upaya pencegahan untuk mengurangi potensi bahaya dalam proses maintenance pesawat yang meliputi berbagai kegiatan. Banyaknya kegiatan ini dapat berpotensi menimbulkan hazard sehingga harus dicegah sedini mungkin. SAG Asset Management & Material Services misalnya telah melakukan improvement yang berkaitan dengan material handling.

Seperti kita ketahui, aktifitas material handling memiliki banyak potensi bahaya baik terhadap personel yang menangani material maupun potensi kerusakan material yang sangat tinggi. Salah satu potensi kerusakan material paling besar



Improvement for Enhancing Safety

Safety Management System (SMS) implementation in GMF AeroAsia continuously progress in recent years. One of the progress indications is effort of each Safety Action Group (SAG) to carry out safety improvement program in their work area.

This improvement is a preventive action to reduce hazard in variety activities of aircraft maintenance process. These plenty activities potentially induce hazard which

This improvement is a preventive action to reduce hazard in variety activities of aircraft maintenance process.

has to be prevented as soon as possible. As an example, the improvement of material handling has been done by SAG Asset Management & Material Services.

As known that activity in handling material has many hazard potential either for the personnel who handle the material or high damage potential for the material itself. One of the highest damage potential for the material is when transferring material from one to another place. Therefore, SAG Asset Management & Material Services pay lots of attention in material transfer process.

Among all concerned material handling process, Brake & Tire unit as fast moving part become main focus. If the handling process is not properly done, it could



Lifting Tool



Cara memasang Lifting Tool



Brake Unit siap diangkat menggunakan Crane

adalah saat memindahkan material dari satu tempat ke tempat lain. Untuk itu SAG Dinas Asset Management & Material Services menaruh perhatian besar pada proses perpindahan material ini.

Dari seluruh proses material handling yang diperhatikan, fokus perhatian ditujukan pada Brake & Tire Unit karena bersifat fast moving part. Jika proses handling ini tidak ditangani dengan baik dan benar, potensi bahayanya cukup tinggi pada personel yang menanganinya. Begitu juga dengan part yang dipindahkan sehingga potensi bahaya pada pesawat tempat part dipasang juga tinggi. Untuk itu, pengamanan proses

material handling harus dipastikan baik dan benar.

Untuk meminimalisir ancaman bahaya itu, ada beberapa improvement yang telah dilaksanakan antara lain membuat packaging brake unit untuk transport. Packaging didesain sedemikian rupa untuk melindungi part supaya aman dari bahaya benturan serta mudah untuk dipindahkan dengan aman. Personel yang menanganinya juga diharapkan lebih aman *dan nyaman dalam bekerja*.

Selain itu, improvement juga dilakukan dengan memperbaiki cara mengangkat brake unit supaya mudah dan aman dengan menggunakan

alat khusus. Dengan menggunakan peralatan ini potensi kecelakaan terhadap personel yang mengangkat dapat diminimalisir.

Dengan melakukan improvement sederhana ini, potensi bahaya terhadap personel maupun part, bahkan potensi bahaya terhadap pesawat dapat diminimalisir. Improvement yang telah dilakukan ini diharapkan bisa memotivasi SAG lainnya untuk terus melakukan improvement sesuai dengan perkembangan perusahaan. Dengan demikian, perkembangan perusahaan dapat sejalan dengan perbaikan level keselamatan di seluruh area kerja. ■ (Saryono)

generate high hazard potential both for the personnel who taking care the task and the transferred part which induce high potential hazard on the aircraft where the part installed. Therefore, the proper security

of material handling process has to be confirmed.

To minimize the hazard threat some improvement has been done such as packaging of brake which used in

transferring process. Packaging was designed to protect the part from collision and easier in safely transferring. This is also expected create safe and comfort condition for related personnel in doing their job.

Furthermore, improvement is also done by creating easier and safer way in lifting brake unit using special tools. By using special tools, the accident potential of related personnel could be minimized.

By applying simple improvement, hazard potential to personnel, part and even aircraft could be minimized. These improvements are expected could motivate other SAG to continuously apply improvement in accordance with company development. ■ (Saryono)



Pallet, yang fungsinya sebagai alas Box



Brake Unit yang sudah dimasukkan ke dalam Box



Dari ratusan studi dan hasil kajian yang sudah dipublikasikan ternyata faktor penentu perusahaan berkembang atau bangkrut adalah budayanya.

Oleh: Suhermanto
Manager Safety Promotion

Menerapkan Safety Sebagai Budaya Perusahaan

Kisah sukses sebuah perusahaan yang mampu bertahan hingga puluhan, bahkan ratusan tahun selalu menarik menjadi kajian. Apalagi jika perusahaan itu semakin berkembang pada usia yang tidak muda lagi. Begitu pula dengan perusahaan yang tumbuh dan berkembang tapi tidak mampu mempertahankan eksistensinya hingga akhirnya bangkrut. Dua model perjalanan perusahaan ini dikaji dari berbagai aspek untuk ditemukan faktor pemicu kemajuan maupun kebangkrutan.

Dari ratusan studi dan hasil kajian yang sudah dipublikasikan ternyata faktor penentu perusahaan berkembang atau bangkrut adalah budayanya. Perusahaan yang berkembang dan maju memiliki budaya positif. Adapun budaya negatif menjadi faktor penentu perusahaan ambruk dan bangkrut. Dua kondisi perusahaan dan dua budaya ini sangat mungkin terjadi di perusahaan apapun, tidak terkecuali perusahaan penerbangan dan perawatan pesawat.

Implementing Safety as a Corporate Culture

The success story of a company that able to last up to tens, even hundreds of years is always interesting to be studied. Particularly if the company is still growing in its old age. Likewise with the company that are growing but not able to maintain its existence until it go bankrupt. These two company models are studied from various aspects to find the trigger factor of advancement and bankruptcy.

From hundreds of research and the study results that have been published, apparently culture is the determinants of a growing or bankrupt company. Growing company has a positive culture. Negative culture became the determinants of a collapsed and bankrupt company. These two conditions and cultures are very likely to happen in any company, no exception for airlines and aircraft maintenance.

In aviation industry, safety culture is the spirit or soul of the industry as the reference that should be implemented in every activity. Safety culture is not just encouraging each person to act securely and safely for themselves,

Dalam industri penerbangan, budaya keselamatan adalah spirit atau ruh industri yang menjadi acuan yang wajib dilaksanakan dalam setiap aktifitasnya. Budaya keselamatan bukan sekadar mendorong setiap personel bertindak aman dan selamat untuk diri sendiri, namun juga untuk orang lain dan lingkungan sekitarnya. Sebagai ruh industri, tidak ada celah sedikit pun dalam aktifitas di dunia penerbangan yang tidak memenuhi unsur keselamatan.

Keselamatan penerbangan selalu menjadi sorotan utama dalam setiap kejadian yang menimpa pesawat, terutama pesawat komersial. Sudah banyak contoh betapa kecelakaan penerbangan menjadi faktor krusial hidup dan matinya sebuah maskapai. Bahkan tidak sedikit perusahaan penerbangan yang berhenti beroperasi setelah salah satu pesawatnya mengalami kecelakaan karena kepercayaan publik menurun drastis.

Dari beberapa kecelakaan penerbangan terbukti perilaku personel yang tidak memenuhi unsur keselamatan menjadi pemicu kecelakaan. Jika perilaku kerja menyimpang ini menyebar dan berkembang bahkan menjadi budaya, bukan tidak mungkin bencana lebih besar bakal terjadi yang dapat memicu kebangkrutan perusahaan. Karena itu, langkah proaktif dan antisipasi selalu menjadi bagian dari aktifitas perawatan hingga operasional pesawat sehingga terbentuk budaya yang berorientasi pada keselamatan. Implementasi program budaya keselamatan yang efektif sangat menentukan tingkat keberhasilan aplikasi budaya keselamatan di lapangan.

Refleksi efektifitas implementasi program keselamatan di lapangan bisa diketahui dari berbagai metode pengukuran. Metode survei budaya keselamatan secara periodik dapat dipakai untuk mengukur tingkat keberhasilannya. Salah satu metode yang biasa digunakan adalah questioner yang memiliki pertanyaan relevan dan dijawab oleh teknisi yang bekerja di lapangan maupun staff serta manajemen yang mendukung pekerjaan lapangan.

Sedangkan penerapan program keselamatan dilakukan melalui mekanisme Safety Action Group (SAG) yang dibentuk oleh unit-unit terkait. Safety Action Group workshop misalnya, dilakukan untuk mengawali aktifitas program safety yang akan disusun selama satu periode mendatang. Aktifitas program safety masing-masing unit dievaluasi secara berkala untuk mengetahui sejauh mana tingkat pencapaiannya yang diharapkan mampu memperkuat dan mempertajam penerapan program keselamatan di unit tersebut.

Aspek lain yang mendorong implementasi budaya keselamatan adalah melalui promosi. Media promosi yang ada di perusahaan dapat digunakan untuk memaksimalkan terbentuknya budaya perusahaan hingga mengkristal dalam perilaku setiap personel. Setiap individu yang terekspos secara terus menerus terhadap promosi keselamatan secara otomatis membuat konten promosi keselamatan dalam dirinya. Jika setiap individu mampu membuat konten keselamatan untuk diri sendiri, maka perilaku ini akan berjalan secara masif sehingga menjadi budaya keselamatan.

Promosi keselamatan termasuk dalam aktifitas pencegahan timbulnya kejadian accident atau incident yang tidak



but also for other people and the surrounding environment. As the spirit of the industry, there is no single gap in every aviation activities which do not meet the safety elements.

Aviation safety has always been a major focus in every incident that happened to an aircraft, particularly commercial aircraft. There have been many examples of how flight accidents become the crucial factor of life and death of an airline. Even several airlines had to stop operating after one of their aircraft experienced accident due to drastic decline in public confidence.

From some flight accidents, it was proven that personnel behavior which does not meet the safety aspect become the cause of the accident. If this improper behavior spreads even become a culture, then it is possible that greater disaster will occur which may lead to the bankruptcy of the company. Therefore, a proactive step and anticipation has always been a part of the maintenance activities to the aircraft operation, forming a safety-oriented culture. Implementation of an effective safety culture program will determine the success rate of safety culture implementation in the field.

Reflections on the effectiveness of the safety program implementation in the field can be known by various methods of measurement. Periodic safety culture surveys method can be used to measure the level of success. One method commonly used is a questionnaire that has relevant questions and answered by technicians working in the field and office staffs as well as supporting personnel.

Safety program implementation is conducted through a Safety Action Group (SAG) which is formed by the related units. Safety Action Group workshop, for example, is performed to initiate safety program activities that will be arranged during one upcoming period. Safety program activities of each unit are evaluated periodically to determine the extent of the achievement level which is expected to strengthen and sharpen the safety programs implementation at the unit.

Another aspect that encourages a safety culture implementation is through promotion. Promotion media in the company can be used to maximize the formation of corporate culture and embedded in each personnel behavior. Each individual who is continuously exposed to the safety promotion automatically will create safety promotional awareness inside him. If each individual is able to create safety awareness for them self, then this behavior will run massively and become a safety culture.

diinginkan. Upaya pencegahan lain yang dapat dibangun dalam industri penerbangan adalah kesadaran untuk selalu melaporkan adanya bahaya sebagai sebuah potensi kejadian *incident*. Budaya melaporkan potensi bahaya dalam lingkup pekerjaan sangat efektif dalam implementasi program keselamatan di lapangan sehingga mampu menurunkan maupun mencegah terjadinya *incident* dan *accident*.

Terhadap *accident* atau *incident* yang sudah terjadi harus diambil penanganan yang efektif guna meminimalisir kerugian dan tetap mengacu pada aspek keselamatan yang mampu mengurangi dampak severity-nya. Jika kejadian itu menyangkut perilaku kerja yang menyimpang, tidak ada jalan lain kecuali dilakukan langkah pencegahan. Dengan metode MEDA (*Maintenance Error and Decision Aid*) atau yang sejenis akan diketahui posisi *error* perilakunya, apa saja yang menjadi *contributor* terhadap perilaku *error* itu dan bagaimana penanganan yang efektif serta metode pencegahannya. Hasil MEDA ditindak lanjuti oleh unit-unit terkait dan diukur implementasinya. ■



Included in safety promotion are the prevention activities of unwanted accident or incident. Another preventive action in the aviation industry is to built awareness to always report any danger as a incident potential. The culture of potential hazards report within the workspace is very effective in the safety programs implementation in the field so it can decrease or prevent the occurrence of incident and

accident.

*Regarding the accident or incident that has occurred, effective handling must be taken to minimize losses and maintain referring to the safety aspects which can reduce its severity impact. If the incident involves improper behavior, there is no other way unless perform preventive action. With the method of MEDA (*Maintenance Error and Decision Aid*) or the like, it can be seen what the behavioral error that arise; what the contributors toward the behavioral errors are, as well as how the effective treatment and prevention methods should be performed. MEDA results are followed up by the relevant units and the implementation are controlled. ■*

POJOK K3

Audit Internal K3

Agustus adalah bulan kemerdekaan yang selalu disambut dengan semangat 45. Begitu juga dengan GMF yang makin bersemangat menyiapkan sertifikasi SMK3 & OHSAS 18001. Ya, pada Juni hingga Juli yang lalu, auditor internal mengaudit area GMF dan mendapatkan beberapa temuan penting terkait belum terpenuhinya peraturan maupun standard K3. Audit internal ini salah satu tahapan dalam sertifikasi untuk mengevaluasi tingkat kepatuhan dan implementasi K3 di GMF sebagai bahan untuk perbaikan ke depan.

Beberapa temuan signifikan terkait K3 antara lain belum terpenuhinya standar kelengkapan kotak P3K, baik jumlah maupun isinya. Sebagian besar area GMF telah dilengkapi kotak P3K tapi isinya belum lengkap. Padahal, perusahaan telah merilis Safety Bulletin (SB-001/2011) sesuai PER.15/MEN/VIII/2008 tentang Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan di Tempat Kerja yang berisi standard isi kotak P3K. Yang penting untuk diperhatikan adalah dalam kotak P3K tidak boleh ditempatkan obat telan.

Temuan lain yang perlu diperhatikan adalah belum tersedianya tanda atau rambu untuk kondisi gawat darurat seperti rambu pintu darurat dan jalur evakuasi di beberapa area maupun perlengkapan darurat seperti Alat Pemadam Api Ringan (APAR). Dari hasil audit di beberapa lokasi, APAR ditempatkan kurang sesuai standar. Selain itu, yang tak



alah penting adalah temuan kurangnya kesadaran pegawai menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) seperti Safety Shoes, sarung tangan, Safety Harness, Masker, Googles saat bekerja dengan risiko tinggi.

Besar harapan kita temuan-temuan ini diperbaiki agar tercipta lingkungan kerja yang aman dan nyaman. Salah satu cara untuk berpartisipasi adalah dengan mengikuti semua peraturan K3 dan peduli terhadap keselamatan diri sendiri, proses pekerjaan serta lingkungan sekitar. Yuk, jadi pelopor K3 di lingkungan masing-masing, laporkan semua bentuk kondisi lingkungan yang membahayakan ke line telepon 8254/8249. *Be safety be healthy!*

■ [Anteng Melani]

Posisi Mendarat Terlalu Tinggi, Pesawat Terbalik



Sebuah pesawat jet pribadi jenis Bombardier CL600 baru lepas landas dari Tucson International Airport, Arizona, Amerika Serikat. Penerbangan menggunakan Instrument Flight Rules (IFR) itu berjalan normal sampai pesawat mendekati Bandara Aspen-Pitkin County, Colorado. Setelah mendekati bandara tujuan, pilot beralih menggunakan *full visual meteorology* karena bandara itu dikelilingi oleh dataran tinggi dan

sering terjadi wind shear serta turbulensi. Tidak mengherankan jika bandara ini dikenal para pilot sebagai bandara yang sulit untuk mendarat atau lepas landas.

Pilot pesawat yang dioperasikan oleh Vineland Corporation, Panama, di bawah Federal Aviation Rules (FAR) part 91 ini sudah siap mendarat. Pada upaya pendaratan pertama, *pilot in command* (PIC) memutuskan untuk *go ground*, tapi gagal. Dalam upaya pendaratan kedua,

pesawat sempat terpental ke atas setelah melakukan *touch down* di landasan. Setelah terpental, pesawat kembali turun dan keluar landasan pacu. Sejak itu komunikasi dengan ATC terputus.

Belakangan diketahui jika pesawat ini tergelincir di sisi kanan landasan bersalju yang membuat pesawat terbalik serta meledak. Dalam kejadian ini, seorang co-pilot meninggal dunia di tempat kejadian dan dua orang lainnya mengalami luka serius. Semua korban dibawa ke rumah sakit di Aspen Valley untuk mendapatkan pertolongan. Petugas pemadam berusaha keras memadamkan api yang berkobar di tubuh pesawat.

Teka-Teki Penity Edisi Agustus 2014

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

- Safety Bulletin (SB-001/2011) terkait dengan standar kelengkapan kotak P3K baik dari segi jumlah maupun isinya didasarkan pada peraturan?
 - PER.15/MEN/VIII/2009
 - PER.15/MEN/VII/2008
 - PER.15/MEN/VIII/2008
- Perhitungan waktu apa yang digunakan ketika melakukan pengisian data-data perawatan seperti AML dan HIL?
 - UTC (Universal Time Coordinated)
 - UTC+7 / WIB (Waktu Indonesia Barat)
 - UTC+8 / WITA (Waktu Indonesia Tengah)
- Kegiatan apa yang dilakukan Safety Action Group sebelum mengawali aktifitas program safety yang diterapkan pada setiap area kerja produksi selama satu periode kedepan?
 - Safety Action Group Campaign
 - Safety Action Group Workshop
 - Safety Action Group Improvement
- Agar budaya safety dapat tertanam dalam diri personel dalam melaksanakan perawatan pesawat, seluruh personel Approved Maintenance Organization (AMO) harus berpegang pada?
 - Asumsi
 - Keyakinan
 - Regulasi

Sebagai badan yang mengurus keselamatan dan keamanan udara, National Transportation Safety Board (NTSB) segera menggelar investigasi. Dari temuan awal dapat disimpulkan jika pesawat ini dalam posisi terlalu tinggi ketika akan mendarat. Dari data pemeriksaan, pesawat rencananya mendarat di Runway 15 sebagai *runway in use* meskipun pesawat sedang mengalami tailwind yang cukup kuat di runway tersebut. Pilihan mendarat di runway ini tidak lain karena peraturan lokal yang sangat ketat tentang kebisingan udara.

Dalam investigasi itu juga ditemukan bahwa kecepatan angin ketika pesawat mendarat pada arah 290 derajat dengan kecepatan 19 knot (35 kilometer per jam) hingga 25 knot. Hempasan angin ini yang membuat pilot hampir melaksanakan *full tailwind vektor* untuk menanganinya. Dari sini banyak pelajaran dan hikmah yang dapat kita petik. Salah satunya sebaik dan secanggih apapun sebuah teknologi, faktor manusia memiliki peran penting dalam menciptakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Sebagaimana kita ketahui bahwa pesawat Bombardier CL600 termasuk pesawat mutakhir dari keluarga pesawat jet bisnis. Pesawat jenis ini pertama kali diproduksi oleh Canadair sebagai



perusahaan independen dan kemudian diproduksi dari tahun 1986 oleh Canadair sebagai divisi dari Bombardier Aerospace. Pada 8 November 1978, untuk pertama kalinya pesawat prototipe CL600 lepas landas di Montreal, Kanada. Setahun berikutnya, pesawat prototipe kedua serta ketiga diterbangkan. Pesawat ini dikenal sebagai salah satu pesawat pribadi yang cukup canggih dan memiliki sistem keamanan dan keselamatan yang handal. ■
(Nuansa Chandra)

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 September 2014. 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 Juli 2014	Jawaban TeKa-Teki Penity Edisi Juli 2014	Ketentuan Pemenang
Nama pemenang TeKaTeki Penity edisi Juli 2014 bisa dilihat di website: http://intra.gmf-aeroasia.co.id/gmf-safety	1. C. <i>Certifying Staff</i> 2. A. <i>SMK3 dan OHSAS 18001</i> 3. B. <i>AMC 1 145.A.30 (e)</i> 4. C. <i>Kalimantan Line Maintenance (TFB)</i> 5. A. <i>LMS Pontianak, LMS Banjarmasin dan LMS Balikpapan</i>	1. Batas pengambilan hadiah 10 September 2014 Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 R.13 dengan menghubungi Bp. Angga Dwi Cahyo 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

Seorang personel cedera di bagian kepala karena terkena lelehan karet pitot cover yang panas. Akibatnya kulit kepala melepuh dan memerah.

"Jangan anggap remeh cedera ringan itu masalah sepele. Kejadian ini tetap saja menunjukkan adanya kondisi unsafety."

Kepala seorang personel yang sedang mengerjakan painting terbentur jendela di salah satu ruangan kerja.

"Sikap kurang hati-hati terhadap lingkungan sering kali menjadi pemicu terjadinya kejadian-kejadian kecil."

Jempol kaki seorang personel terluka karena terlindas roda tangga operasional hingga menembus sepatunya.

"Sebelum bekerja, pastikan alat pelindung diri yang kita gunakan mampu menjamin keamanan kita."

SARAN MANG SAPETI

Perhatikan Perbedaan Waktu

Dalam perawatan pesawat disepakati bahwa pengisian data-data perawatan seperti AML, HIL, dan lain-lain menggunakan perhitungan waktu UTC (Universal Time Coordinated), satuan waktu berdasarkan atomic clock cesium yang disesuaikan dengan keadaan astronomis. Untuk waktu Indonesia adalah UTC+7 jam. Perbedaan waktu antara UTC dan WIB dapat menjadi potential hazard jika terjadi perbedaan informasi yang mempengaruhi airworthiness pesawat.

Sebagai contoh, pengisian HIL di AML ditulis dalam waktu UTC. Sedangkan dalam sistemnya dihitung berdasarkan local time sehingga dapat mengakibatkan perbedaan closing due date-nya. Akibatnya jika closing HIL yang seharusnya masih bisa dilakukan sampai esok hari, tapi harus diselesaikan hari ini karena telah mencapai due date. Jika ditambah dengan problem lain seperti Nil Spare atau Lack Manpower, pasti berujung AOG atau grounded.

Untuk menghindari hazard tersebut, kita harus meningkatkan awareness dan komunikasi antar unit serta memperhatikan detail setiap pekerjaan. Biasakan mengingat perbedaan waktu ketika mengisi data pesawat. Bahkan kalau perlu lakukan cara ekstrem seperti menempatkan dua jam dinding yang menunjukkan perbedaan waktu UTC dan local time agar peluang terjadi kesalahan informasi tidak terjadi. ■



Regulasi Terkait dengan Safety Culture



Budaya organisasi merupakan sistem makna bersama yang dianut anggota yang membedakan suatu organisasi dari organisasi lain. Sistem makna bersama tidak lain sekumpulan karakteristik kunci yang dijunjung tinggi organisasi. Karena itu, budaya organisasi mewakili sebuah persepsi yang sama dari anggota organisasi. Dalam budaya organisasi yang kuat dan berakar, individu yang memiliki latar belakang berbeda atau berada di tingkat yang tidak sama dalam organisasi akan memahami budaya organisasi dengan pengertian yang serupa.

Budaya organisasi dapat mempengaruhi cara orang berperilaku dan harus menjadi patokan setiap program pengembangan maupun kebijakan organisasi. Hal ini terkait dengan bagaimana budaya itu mempengaruhi organisasi dan bagaimana budaya itu dapat dikelola organisasi. Karena itu, di samping menjadi identitas perusahaan, budaya organisasi yang kuat dan berakar juga membantu ketahanan serta stabilitas perusahaan. Sebagai contoh, kita bisa melihat bagaimana budaya Jepang yang kuat dan tangguh dalam menghadapi musibah Tsunami yang baru-baru ini terjadi.

Sebagai nilai, norma, keyakinan, sikap dan asumsi yang menjadi landasan perilaku, budaya organisasi juga menjadi panduan perilaku individu maupun perusahaan. Dalam konteks ini, nilai adalah apa yang diyakini bagi orang-orang dalam berperilaku di organisasi. Norma adalah aturan yang tidak tertulis dalam mengatur perilaku seseorang.

Budaya organisasi seharusnya bisa menjadi alat perekat dan menghasilkan kedekatan sehingga dapat memperkecil diferensiasi dalam organisasi. Selain itu, budaya organisasi juga memberikan makna bersama sebagai dasar dalam berinteraksi

dan memberikan rasa saling pengertian. Kalau fungsi ini tidak dilakukan dengan baik, maka budaya ini secara signifikan dapat mengurangi efisiensi organisasi.

Terkait dengan posisi GMF sebagai Approved Maintenance Organization (AMO), tentu saja regulasi authority yang mensyaratkan dan mengatur keselamatan personel yang melaksanakan perawatan pesawat harus dapat dipenuhi. Tidak hanya keselamatan personel yang disyaratkan dan diatur oleh regulasi authority, namun juga keselamatan dalam perawatan dan jaminan keselamatan dari penggunaan setiap produk yang dihasilkan.

Sebagai AMO yang harus memenuhi regulasi authority, maka GMF menjadikan peraturan authority sebagai sistem nilai dan norma yang harus diyakini setiap karyawan. Regulasi

harus menjadi salah satu sistem makna bersama dalam berinteraksi dan bukan memicu friksi antar karyawan dalam organisasi. Jika regulasi sudah benar-benar menjadi sistem makna bersama, tentunya segala apa yang dipersyaratkan dan diatur oleh regulasi akan terceminkan dalam perilaku dari

setiap karyawan dalam organisasi tersebut.

Sebagai AMO yang harus memenuhi keselamatan personel, keselamatan dalam proses perawatan dan memberikan jaminan keselamatan dalam pemakaian produk dihasilkan harus berpijak pada regulasi authority. Karena itu, ketaatan pada regulasi authority berperan sangat vital dalam membangun safety culture AMO. Untuk itu sudah seharusnya memasukkan regulasi authority sebagai sistem nilai bersama dalam AMO. Dengan cara ini, regulasi authority bisa mempengaruhi cara karyawan dalam berperilaku dan menjadikannya sebagai patokan dalam setiap program pengembangan organisasi maupun kebijakan yang harus diambil. ■ (YDK.Dameirianto)

Budaya organisasi dapat mempengaruhi cara orang berperilaku dan harus menjadi patokan setiap program pengembangan maupun kebijakan organisasi.