

Pengertian dan Informasi Safety

PENITY

Persuasif, Informatif, Naratif

Edisi 63 / VI / Desember 2014

Pentingnya Pendidikan Tentang Keselamatan

The Importance of Safety Education

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

Edukasi Keselamatan Harus Relevan



Kecelakaan kerja masih saja terjadi meskipun alat pelindung diri dan program keselamatan kerja sudah diberikan sebagai langkah pencegahan. Apalagi tidak sedikit faktor penyebab kecelakaan kerja itu seharusnya dapat dihindari. Tapi, sikap lengah dan lalai pada saat yang tidak tepat justru menjadi pemicu terjadinya kecelakaan. Sikap lengah dan lalai bisa jadi muncul karena kesadaran tentang keselamatan kerja sedang menurun. Di sisi lain, kondisi dan tantangan pekerjaan sudah berbeda sehingga dibutuhkan pemahaman baru tentang kaidah keselamatan.

Agar pemahaman terhadap kaidah keselamatan tetap relevan, tidak ada jalan lain kecuali edukasi safety diberikan terus menerus sesuai perkembangan yang ada. Meningkatkan kesadaran tentang pentingnya keselamatan dan situasi yang bisa berubah merupakan hal yang penting supaya setiap personel dapat menyesuaikan diri. Karena itu perusahaan tidak hanya menyesuaikan kaidah keselamatan dengan kondisi yang telah berubah, tapi harus mengedukasi personelnnya tentang perubahan yang terjadi. Hal ini akan membuat pemahaman terbaru tentang safety, relevan dengan situasi yang dihadapi.

Dalam membangun budaya keselamatan, setiap karyawan harus memiliki pengetahuan memadai sebelum melaksanakan tugasnya. Karena itu, edukasi keselamatan yang diberikan disesuaikan dengan kebutuhan dari area kerja masing-masing. Untuk memastikan karyawan sudah menguasai tugasnya diperlukan tolok ukur sebagai umpan balik dari pendidikan yang diberikan. Edukasi ini juga penting diberikan kepada karyawan lama sebagai penyegaran sehingga proses menanamkan budaya keselamatan bersifat menyeluruh dan menyentuh semua lapisan. Selamat Membaca. ■

Education of Safety Must be Relevant

Occupational accidents still occur even though personal protective equipment and work safety program have been given as a precautionary step. Moreover, in fact that many factors which cause the accidents should able to be avoided. However, careless and negligent attitude at wrong time trigger the occurrence of accidents. The careless and negligent attitude might arise due to weakening of safety awareness. On the other hand, conditions and challenges of work is different, therefore new understanding of safety rules is needed.

In order to maintain the understanding of safety rules keep relevant, there is no other way except giving safety education continuously in accordance to the appropriate changes. Raising awareness of safety importance and dynamic situation is essential thing for adaptation of every personnel. Therefore, GMF is not only adjust the safety rules to the changed conditions, but also shall educate the personnel about the changes. This will produce current understanding of safety, relevant to the real situation.

In building a safety culture, every employee shall have sufficient knowledge before performing their duties. Therefore, safety education is adjusted to the needs of each work area. To ensure that employees have mastered their job, benchmarks is required as feedback of the provided education. The education is also important to be given to senior employees as refresher in order to embed safety culture comprehensively and touched all layers. Happy Reading. ■



Perlu Penyegaran Desain dan Layout



Saya menilai *Penity* berperan penting dalam meningkatkan *awareness* karyawan GMF terkait safety karena selalu memberikan informasi tentang regulasi atau prosedur, aktivitas Safety Action Group (SAG), ulasan suatu kejadian, dan lainnya. Semua informasi itu diharapkan dapat membuat karyawan *concern* terhadap safety.

Di GMF Learning Service, para instruktur dapat memanfaatkan artikel di *Penity* sebagai suatu pembelajaran. Sebagai contoh, salah satu kasus perawatan pesawat yang diulas *Penity* menjadi bahan diskusi instruktur dengan peserta training di kelas. Dengan demikian, materi training dipahami dengan baik karena ada contoh kasus sekaligus menumbuhkan kesadaran pentingnya safety.

Saya berharap *Penity* semakin bagus kualitasnya baik dari segi konten dan tampilannya. Khusus terkait tampilan majalah, saya mengusulkan agar setiap tahun desain atau *layout*-nya diubah agar lebih segar dan lebih menarik. Perubahan desain dapat dilakukan pada momen tertentu seperti pada saat ulang tahun atau pergantian tahun. ■ (Djasmiko H Putra | GM Learning Service)

► IOR TERBAIK BULAN INI

Sampah Dibuang di Bak Oli



Bak kuning di dekat wing dock Hangar 3 line 7 untuk menampung berbagai macam cairan termasuk oli bercampur sampah. □

Dilaporkan oleh :
Jefri Argantara / 580518



Responsible Unit

Responsible unit melakukan pembersihan bak kuning (bak penampungan sementara) yang berisikan oil bercampur sampah.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada saudara Jefri Argantara yang melaporkan hazard ini melalui IOR. Redaksi juga mengucapkan terimakasih kepada responsible unit yang melakukan corrective action dengan tepat sehingga potensi bahaya dapat dicegah sedini mungkin dan membantu dalam 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

Survey Tingkat Kematangan Budaya Keselamatan

Upaya membangun budaya keselamatan (*safety culture*) yang dilakukan GMF AeroAsia terus dievaluasi untuk mengetahui tingkat kematangan budaya keselamatan yang sudah dijalankan. Evaluasi dilakukan melalui survey yang melibatkan seluruh *Safety Action Group* (SAG) di setiap unit maupun dinas. Sampel yang diambil adalah SAG unit maupun dinas yang dipilih secara *random* dan *representative* (struktural dan non-struktural) untuk mengisi kuisisioner survey. Hal ini dilakukan supaya distribusi sampel merata dan menjamin akurasi data yang diambil dan hasil pengolahan datanya.

Secara umum tujuan Safety Culture Survey antara lain untuk mengetahui perilaku, kepedulian, keadaan aktual, serta budaya personel GMF terhadap safety. Selain itu, hasil survey nanti dapat membandingkan hasil survey tahun 2014 dengan survey tahun 2013. Tujuan lain adalah hasil survey bisa dijadikan bahan evaluasi dan dasar dalam perbaikan aspek safety di masa mendatang. Karena itu, hasil survey tahun berjalan selalu dibandingkan dengan hasil survey sebelumnya.

Dalam survey ini, pengolahan data menggunakan metode *Airline Safety Culture*

Secara umum tujuan Safety Culture Survey antara lain untuk mengetahui perilaku, kepedulian, keadaan aktual, serta budaya personel GMF terhadap safety.



Survey of Safety Culture Maturity Level

The effort of GMF AeroAsia in building safety culture is continuously evaluated to determine the maturity level of conducted safety culture. Evaluation is performed through a survey involving all Safety Action Group (SAG) in every unit or department. Representatives (structural and non-structural) of SAG unit and department is randomly selected as samples to fill in questionnaire of survey in order to get prevalent sample distribution and ensure the accuracy of retrieved data and the data processing result.

Generally, the goal of Safety Culture



Survey is to observe the behavior, concern, actual situation, as well as the culture of GMF personnel toward safety. In addition, the survey results of 2014 could be compared to the result of survey in 2013. The survey result could also be used as evaluation data and basis in improvement of safety aspects in the future. Therefore, the survey result of current year is always compared to the previous survey result.

In this survey, Airline Safety Culture Index (ASCI) method as one of the methods which have been proven utilized in aviation industry is used for processing data. Based on the results of survey and data processing, we could illustrate the level of safety

Index (ASCI) sebagai salah satu metode yang sudah terbukti (*proven*) penggunaannya di industri penerbangan. Dari hasil survey dan pengolahan data, kita mendapatkan gambaran tingkat pencapaian budaya keselamatan di GMF dan gambarannya di masing-masing SAG yang terlibat. Score ASCI atas jawaban kuisioner adalah sebagai berikut: *Area Poor Safety Culture* (25-58), *Area Mediocre Safety Culture* (59-92), dan *Area Positive Safety Culture* (93-125). **(Lihat Table 1)**

Dari perolehan score di masing-masing area tersebut, score secara keseluruhan yakni score ASCI corporate GMF sebesar 97,2. Pencapaian tingkat kematangan safety culture pada tahun 2014 ini lebih baik dibandingkan score ASCI tahun 2013 sebesar 95,8. Artinya pencapaian tahun 2014 ini telah memenuhi target

corporate yakni 96 di area *Positive Safety Culture*.

Di sisi lain, survey ini juga mengukur tingkat kematangan safety culture di masing-masing SAG. Dari hasil pengolahan data survey ini, hampir semua SAG sudah masuk di area *Positive Safety Culture* (score antara 93 - 125), kecuali SAG TV yang masih di area *Mediocre Safety Culture* (score antara 59 – 92) dengan score sebesar 91,1 poin. **(Lihat Table 2)**. Selain itu, SAG TE dan SAG TL meskipun sudah masuk di area *Positive Safety Culture*, namun score ASCI-nya masih di bawah target score ASCI corporate yakni 93,1 dan 93,9. Sedangkan score ASCI tertinggi diduduki oleh SAG TC dan SAG DC yaitu sama-sama sebesar 101.4 poin di tahun 2014 ini. ■ **[Suhermanto]**

Perolehan score pada masing-masing area survei menggambarkan makna sebagai berikut: *Score acquisition in each survey area illustrates the following meanings:*

Poor safety culture	Mediocre safety culture	Positive safety culture
Information is hidden	Information may be ignored	Information is actively sought
Messengers are shot	Messengers are tolerated	Messengers are trained
Responsibility is avoided	Responsibility is compartmentalised	Responsibility is shared
Dissemination is discouraged	Dissemination is allowed but discouraged	Dissemination is rewarded
Failure is covered up	Failure leads to local repairs	Failure leads to inquiries and reforms
New ideas are crushed	New ideas present problems	New ideas are welcomed

Table 1



Table 2

culture achievement in GMF and each involved SAG. The ASCI score of questionnaire answers are as follows: Area Poor Safety Culture (25-58), Area Mediocre Safety Culture (59-92), and Area Positive Safety Culture (93-125). (See Table 1)

From the acquisition scores in each area, the ASCI score of GMF corporate as overall score is 97.2. Achievement of safety culture maturity level in 2014 is better than the ASCI score in 2013 which is 95.8. This means that achievement in 2014 comply the corporate target, 96, in area of Positive Safety Culture.

On the other hand, the survey also measures maturity level of safety culture in each SAG. From the results of survey data processing, almost all SAG are in Positive Safety Culture area (score between 93-125), unless the SAG TV which is still in Mediocre Safety Culture area (score of 59-92) with a score 91,1 points. (See Table 2). Additionally, even though SAG TE and TL has been existed in Positive Safety Culture area, the ASCI score is below corporate ASCI score target, 93.1 and 93.9, respectively. The highest ASCI score is occupied by SAG TC and DC which has equal point, 101.4, in 2014. ■ [Suhermanto]



Seseorang mengalami kegagalan karena tidak bisa membawa diri, salah menempatkan diri dan yang paling parah tidak tahu diri.

Oleh: **Hermawan Syahrul**
VP Knowledge Management & Corporate Culture

Pentingnya Pendidikan Tentang Keselamatan

Sekitar sepuluh tahun lalu, saya berkesempatan menemani seorang sahabat berkunjung ke rumah seorang cendekiawan terkemuka negeri ini yang sudah berusia lanjut. Dalam pertemuan itu, ada satu nasehat yang tidak pernah saya lupakan. Bunyinya sederhana yakni penyebab keberhasilan atau kegagalan hidup seseorang itu pada intinya ada tiga hal yaitu (1) Tahu Diri, (2) Bisa Menempatkan Diri, dan (3) Bisa Membawa Diri.

Seseorang mengalami kegagalan karena tidak bisa membawa diri, salah menempatkan diri dan yang paling parah tidak tahu diri. Begitu juga sebaliknya, kesuksesan seseorang didapatkan jika dia mampu membawa diri, dapat menempatkan diri, dan terutama sekali tahu diri. Dia memiliki kesadaran tentang kekurangan dan kelebihan yang ada pada dirinya. Dari situlah dia menyadari tentang peran dan fungsinya serta kontribusi yang diharapkan lingkungan dari dirinya.

Rumusan universal itu sangat relevan untuk mengingatkan kembali tentang peran dan fungsi kita dalam

The Importance of Safety Education

About ten years ago, I had the opportunity to accompany a friend to visit the home of an elderly famous intellectual of this country. During the meeting, there was a piece of advice that I have never forgotten. The word was simple: There are basically 3 things that lead to someone's success or failure in life; (1) Know Yourself, (2) Know How to Adapt, and (3) Know How to behave.

Someone fails because they can not bring themselves, unable to put themselves and the worst, does not even know themselves. Likewise, a person's success is obtained if he is able to bring himself, able to put himself, and the most important is able to know himself. He has an awareness of strengths and weaknesses that exist within him. From that, he is aware of his role and functions as well as the expected contribution from the environment.

This universal formula is very relevant to remind about our role and functions in realizing the GMF mission "... for safer sky and secured quality of life of mankind". To realize this mission, we need to implement the universal formula in a safety

mewujudkan misi GMF "...for safer sky and secured quality of life of mankind". Untuk mewujudkan misi ini yang kita perlukan tidak lain penerapan rumusan universal tersebut dalam perspektif safety. Penerapan rumusan itu dilakukan melalui serangkaian langkah strategis yang dapat menjamin setiap personel GMF yang terlibat langsung atau tidak langsung dalam aktifitas perawatan pesawat untuk Tahu Diri, Bisa Menempatkan Diri, dan Bisa Membawa Diri.

Untuk mendorong insan GMF menerapkan rumusan universal itu diperlukan upaya sistematis (*systemic*), bertahap (*stages*), berkelanjutan (*sustainable*), dan masif. Upaya yang dijalankan ini berupa penanaman nilai-nilai inti (GMF Values), pembentukan Competency (*attitude, skill and knowledge*) dan Character seorang profesional MRO dunia. Di sinilah kita bicara tentang betapa pentingnya pendidikan dan pelatihan tentang safety.

Kita patut bersyukur karena berada di komunitas dunia yang sejak lahir sudah menyadari betapa pentingnya public safety sehingga apa pun yang dibutuhkan untuk mewujudkan public safety ini sudah tersedia. Kebutuhan ini sudah dipikirkan dan diupayakan secara berkelanjutan oleh ICAO maupun otoritas penerbangan sipil seperti DKUPPU, FAA, dan EASA dalam bentuk peraturan maupun layanan pengawasan surveillance hingga audit. Begitu juga dengan manufacture seperti Boeing, Airbus, GE, dan organisasi lain dalam rangka memenuhi kebutuhan terhadap safety.

Ada ilustrasi menarik bagaimana rumusan tadi dijalankan dalam kaitannya dengan pendidikan tentang safety. Mari kita bercermin ke dunia sepakbola. Pertama, sikap Tahu Diri harus dimiliki pelatih profesional sehingga tahu persis kelebihan dan kekurangan setiap pemainnya. Dari aspek pertama ini, pelatih menempatkan pemain di posisi berdasarkan pengetahuannya tentang si pemain (aspek kedua). Karena itu, Pep Guardiola tidak mungkin menempatkan Lionel Messi sebagai penjaga gawang.

Selanjutnya, peran Messi sebagai pemain adalah pandai-pandai membawa-diri (aspek ketiga) dengan berdisiplin di posisinya dan berusaha menunjukkan kemampuan terbaik sesuai strategi dan peran yang diamanatkan oleh pelatih. Dan hasil yang didapatkan Guardiola dan Barcelona binaannya sudah kita ketahui semua: 14 trofi juara dalam 4 tahun. Semua diperoleh melalui proses pendidikan dan pelatihan panjang sejak usia dini. Jadi, betapa penting sebuah proses!

Proses yang dijalani itu seperti juga yang terjadi pada para teknisi dan engineer serta tim kerja di GMF. Pendidikan dan pelatihan tentang safety telah dilakukan sejak dini yaitu pendidikan BAM (Basic Aircraft Maintenance) di mana safety ditanamkan di hampir seluruh materi pendidikan. Materi safety

perspective. Application of the formula is done through a series of strategic steps that can assure any GMF personnel involved directly or indirectly in aircraft maintenance activities to Know themselves, Know How to adapt, and Know How to behave.

It takes systemic, gradual, sustainable, and massive effort to encourage GMF personnel to implement the universal formula. Efforts undertaken are in the form of the cultivation of GMF Values, the Competency establishment (attitude, skills and knowledge) and character of a world MRO professional. This is where we talk about the importance of education and training on safety.

We should be grateful for being in the world community that since birth has realized the importance of public safety so that whatever is needed to achieve public safety is already available. This need has been thought and sought continuously by ICAO and the civil aviation authority such as DKUPPU, FAA and EASA in the form of regulation and surveillance monitoring services up to audit. As well as with the manufacture such as Boeing, Airbus, GE, and other organizations in order to meet the safety requirement.

There is an interesting illustration of how the formulas are applied in relation to the safety education. Let us reflect to the world of football. First, Know Yourself attitude should be possessed by a professional coach to exactly know the advantages and disadvantages of each player. From this first aspect, the coach puts the player in position (second aspect) based on his knowledge of the players. Therefore, Pep Guardiola is unlikely to put Lionel Messi as a goalkeeper.

Furthermore, the role of Messi as the player is to smartly behave (third aspect) by disciplined in his position and try to show the best capabilities corresponding to the strategies and role mandated by the coach. And the results obtained by Guardiola and Barcelona, as we already know : 14 trophy in four years. All acquired through a long process of education and training from an early age. So, how important a process is!

That Process is also happened to the technicians and engineers as well as the work teams in GMF. Education and training on safety has been done early: BAM (Basic Aircraft Maintenance) education where safety is implanted in almost all educational materials. Safety material that visually introduced is known as the Safety Management System (SMS). Having a General License as graduation evidence from BAM is the main asset for every technician and engineer to be able to Know- Themselves and became the initial step to adapt, and able to behave in working in the MRO industry.

While advanced training is in the form of Type Training with theoretical and practical material. If all requirements are met in implementing the Type Rating, technicians and engineers will gain the AMEL. This license is proof of the technicians and engineers that have become increasingly stronger in these three aspects. Furthermore, technicians and engineers will have the authorization of certain aircraft types as the certifying staff after meet the conditions set up by Quality Assurance & Safety Department (TQ).

With systematic, gradual, sustained and massive safety education process, we must believe that the technicians and engineers always (1) Know- Themselves. They realize that the duties are noble task to be proud



yang dikenalkan secara visual ini dikenal dengan Safety Management System (SMS). Memiliki General License sebagai bukti kelulusan dari BAM merupakan modal utama agar setiap teknisi dan engineer bisa Tahu-Diri dan menjadi modal awal untuk Menempatkan Diri, serta bisa Membawa Diri dalam bekerja di industri MRO.

Sedangkan pelatihan lanjutan berupa Type Training dengan materi teori maupun praktek. Jika semua persyaratan sudah terpenuhi dalam menjalani Type Rating, teknisi dan engineer akan meraih AMEL. Lisensi ini adalah bukti para teknisi dan engineer semakin kuat dalam ketiga aspek tersebut. Selanjutnya, teknisi dan engineer akan memiliki otorisasi tipe pesawat tertentu sebagai Certifying Staff setelah setelah memenuhi ketentuan yang dikeluarkan Dinas Quality Assurance & Safety (TQ).

Dengan proses pendidikan safety yang sistematis, bertahap, berkelanjutan dan masif, kita harus berkeyakinan bahwa para teknisi dan engineer selalu (1) Tahu-Diri. Dia sadar bahwa tugas yang diemban adalah tugas mulia yang patut dibanggakan karena pada setiap akhir pekerjaan ia harus membubuhkan tandatangan atas nama negara, yaitu: *"I hereby certify this aircraft PK-...has been maintained according to Civil Aviation Safety Regulation and safe for flight."*

Selanjutnya teknisi dan engineer (2) Bisa Menempatkan Diri yakni Mampu berperan sesuai job-role yang tertulis dalam PCM dan tidak melaksanakan pekerjaan di luar ruang lingkup apa yang menjadi kewenangannya. Berikutnya (3) pandai Membawa Diri yakni memiliki *basic mentality* yang kuat, memiliki kepribadian yang baik dalam berhubungan dengan sesama rekan kerja serta customers, berwawasan mendalam di bidang teknisnya, terampil dalam *standard-practices*, disiplin dalam membaca manual serta menggunakan *tools & equipment*. Proses pendidikan ini menjadi pondasi penting dalam pengembangan keamanan dan keselamatan penerbangan. ■



because at each end of the work they had to put a signature on behalf of the State, namely: "I hereby certify this aircraft PK-...has been maintained according to Civil Aviation Safety Regulation and safe for flight."

Furthermore, technicians and engineers are (2) able to adapt, namely Able to act in accordance to the job-role written in the PCM and do not perform work outside the scope of their authority. Next (3) Smartly behave, which are : have strong basic mentality, have a good personality in dealing with co-workers and customers, deeply insightful in technical field, skilled in the standard-practices, discipline in reading the manual and use tools and equipment. This education process becomes an important foundation in the flight safety development. ■



▶▶▶ POJOK K3

Semangat Perubahan untuk K3 Lebih Baik!

YEAH.... Pada akhir bulan lalu, tepatnya 24 November 2014, GMF AeroAsia telah menjalani final audit dari Sucofindo International Certification Services (SICS) terkait sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) sekaligus OHSAS 18001. Pada hari ketiga, tim auditor yang terdiri dari A. Sulistyabudi dan Ricky Yanhendry menyampaikan beberapa temuan yang harus ditindaklanjuti dalam waktu dua bulan sebagai syarat GMF mendapat predikat 'memuaskan' yang dulu dikenal dengan kategori bendera emas.

Salah satu finding yang perlu mendapat perhatian



adalah beberapa peralatan angkat angkut seperti Aircraft Washer Truck, Mobile Crane, Maintenance Washing Truck dan lift barang belum



disertifikasi. Berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja RI nomor PER.05/MEN/1985 tentang Pesawat Angkat Angkut, selain peralatan, personil yang mengoperasikan peralatan angkat juga harus memiliki sertifikasi dan mendapatkan Surat Ijin Operator (SIO). Selain untuk memenuhi peraturan, sertifikasi ini sebagai tanggung jawab kita dalam menyediakan peralatan yang laik pakai dan personil yang professional sehingga tercipta keselamatan dan kesehatan kerja.

Setelah melewati final audit ini, saatnya kita berbenah dan membiasakan diri selalu bekerja dengan aman dan sehat serta meningkatkan kesadaran pentingnya K3 yang mencakup area perkantoran hingga produksi, mulai proses paling sederhana sampai paling detail. Mari memulai semangat perubahan ini untuk menuju *World Class MRO*. Be Safety Be Healthy! ■

Akibat Warning & Precaution DIABAIKAN

Sebuah pesawat A320 milik salah satu maskapai memasuki pusat perawatan pesawat untuk menjalani maintenance. Tapi, karena hangar sudah penuh, maka pesawat ini tidak dapat masuk sehingga ditempatkan di luar hangar (*Parking Area*). Tidak lama setelah diposisikan di luar hangar, beberapa jobcard yang terkait dengan pelaksanaan perawatan pesawat ini diturunkan. Salah satu pekerjaan yang harus dilaksanakan adalah *Non Destructive Inspection (NDI)*. Supaya pekerjaan segera dilaksanakan, jobcard ini diserahkan kepada unit in charge.

Proses yang berjalan untuk persiapan perawatan pesawat ini berjalan seperti biasanya. Personel unit in charge yang diberi tugas segera menyiapkan semua kebutuhan *tools and equipment* yang akan digunakan untuk proses NDI. Sesuai dengan isi jobcard, salah satu pekerjaan yang harus dilakukan

berada di bagian L/H Wing pesawat yakni *bottom skin lower Rib 4 & Rib 22*. Dengan sigap personel perawatan itu melangkah menuju pesawat.

Untuk menuju L/H Wing dari dalam pesawat, personel bersangkutan membuka emergency door. Tidak lama berselang terdengar suara keras seperti sebuah letupan. Di sisi lain escape slide terlihat sudah ter-*deploy*. Letupan keras dan escape slide yang ter-*deploy* menarik perhatian beberapa personel yang sedang bekerja di sekitar pesawat. Mereka penasaran ingin mengetahui apa yang terjadi. Sejumlah personel yang melihat kejadian itu mengatakan escape slide ter-*deploy* karena dipicu oleh *emergency door* yang dioperasikan.

Kejadian ini membuat manajemen perusahaan perawatan pesawat menggelar investigasi

Teka-Teki Penity Edisi Desember 2014

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

- Berikut ini tujuan diadakannya safety Culture Survey. Kecuali?
 - Mengetahui perilaku, kepedulian, keadaan aktual, serta budaya personel terhadap safety.
 - Menjadikan bahan evaluasi dan dasar dalam perbaikan aspek safety di masa mendatang.
 - Mengetahui tingkat keparahan dari suatu dinas kerja.
- Pada setiap akhir pekerjaan seorang releaseman harus membubuhkan tandatangan atas nama negara, yaitu: "*I hereby certify this aircraft PK... has been maintained according to Civil Aviation Regulation and safe for flight*". Hal tersebut masuk pada proses rumusan yang mana?
 - Tahu diri.
 - Bisa menempatkan diri.
 - Bisa membawa diri.
- Berdasarkan hasil Safety Culture Survey tahun 2014, perolehan score *Airline Safety Culture Index (ASCI)* corporate GMF berada pada level apa?
 - Poor safety culture.
 - Mediocre safety culture.
 - Positive safety culture.
- Pendidikan dan pelatihan tentang safety telah dilakukan sejak dini yaitu pendidikan BAM (Basic Aircraft Maintenance) di mana safety ditanamkan di hampir seluruh materi pendidikan. Materi safety yang dikenalkan secara visual ini dikenal dengan?
 - SMS (Safety Management System).
 - SMM (Safety Management Manual).
 - SMA (Safety Management Aircraft).

untuk mencari penyebab kejadian. Dari pemeriksaan intensif ditemukan beberapa fakta, salah satunya *escape slide* ter-deploy karena *emergency door* dioperasikan pada saat masih belum diposisikan pada kondisi *DisArmed*. Investigator menyimpulkan faktor pemicu kejadian ini tidak lain adalah *emergency door* yang dioperasikan memang belum dalam posisi *DisArmed*. Pemeriksaan dilanjutkan ke jobcard untuk mengetahui faktor-faktor lain yang memicu kejadian.

Dalam jobcard, investigator menemukan fakta bahwa adanya *Warning & Precaution* yang berisi ketentuan untuk melaksanakan pekerjaan NDI di Wing diperlukan stair atau tangga sebagai akses menuju wing. Rupanya, personel perawatan tadi tidak memperhatikan *Warning & Precaution* ini karena sudah sering menggunakan *emergency door* seperti di pesawat Boeing B737 sebagai akses apabila melaksanakan NDI di Wing.



Dari pemeriksaan intensif yang dilakukan, investigator menyimpulkan kejadian ini disebabkan oleh *human error* yakni personel perawatan mengabaikan *Warning & Precaution* yang tertera di dalam jobcard.

Selain itu, dia juga pernah mengerjakan NDI di pesawat A320 tapi dalam kondisi pesawat sedang menjalani overhaul sehingga *emergency door* sudah terbuka.

Dari pemeriksaan intensif yang dilakukan, investigator menyimpulkan kejadian ini disebabkan oleh *human error* yakni personel perawatan mengabaikan *Warning & Precaution* yang tertera di dalam jobcard. Seharusnya kejadian ini tidak perlu terjadi jika *Warning & Precaution* dijalankan dengan benar. Meskipun personel perawatan itu sudah berkali-kali bekerja pada pekerjaan yang

sama, prosedur apapun dan sesimpel apapun seharusnya dilaksanakan.

Sebagaimana kita ketahui, *Warning and Precaution* merupakan perintah yang mutlak dikerjakan dan dipatuhi. Jika tidak dikerjakan, tentu ada konsekuensi buruk yang dapat terjadi pada saat proses perawatan. Jadi selalu mengingat untuk bekerja sesuai prosedur harus ditanamkan dalam-dalam pada diri kita sebagai mainset dalam bekerja, agar tidak terjadi hal hal yang tidak diinginkan terhadap diri kita maupun orang lain. ■ **(Danang Wahyu L)**

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 Januari 2015. 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 November 2014	Jawaban Teka-Teki Penity Edisi November 2014	Ketentuan Pemenang
Nama pemenang TekaTeki Penity edisi November 2014 bisa dilihat di website: http://intra.gmf-aeroasia.co.id/gmf-safety	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>B. Topang kaki secara bebas di lantai atau diatas pijakan kaki di depan lutut.</i> 2. <i>B. Continuous Improvement.</i> 3. <i>C. Menumbuhkan pemahaman yang sama tentang safety.</i> 4. <i>b. Safety merupakan kebiasaan culture dalam melakukan setiap pekerjaan.</i> c. <i>Cost of poor quality.</i> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batas pengambilan hadiah 10 Januari 2015 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

Beberapa mekanik ditemukan melakukan perawatan pesawat tanpa menggunakan manual.

"Kalau bekerja tanpa manual, siapa yang menjamin keamanan dan keselamatan pesawat itu?"

Seorang engineer melakukan briefing kepada mekanik tentang Warning dan Caution sebelum melaksanakan maintenance pesawat.

"Ini baru benar. Safety education harus selalu ditanamkan sejak awal dan bisa dilakukan oleh siapa pun yang lebih paham."

Sesuai prosedur, sebelum memulai perawatan pesawat harus disiapkan semua tools sesuai manual.

"Aturan ini tidak bisa diganggu gugat. Tanpa tools yang proper, sama saja bertaruh nyawa penumpang."

▶ SARAN MANG SAPETI

Hindari Dehidrasi Sebelum Terjadi

Pernahkah Anda sakit kepala tiba-tiba, otot terasa pegal hingga sulit konsentrasi? Jika ya, bisa jadi dehidrasi atau gangguan keseimbangan cairan dalam tubuh sedang terjadi. Penyebabnya tidak lain karena banyak cairan yang keluar dari tubuh atau terlalu lama berada di ruang berpendingin udara tanpa melakukan *rehydrate*. Udara sejuk AC bisa 'menghisap' moisture atau kelembaban kulit dan cairan tubuh secara perlahan-lahan.

Sebelum mengalami dehidrasi di tempat kerja, kenali tanda-tanda dehidrasi sebagai berikut: mulut terasa kering, mata perih dan kering, lidah membengkak, tidak berkeringat, sulit berkonsentrasi, dan pegal di beberapa bagian tubuh. Jika kondisi itu terjadi, segera lakukan *refydrate* tubuh yakni minum air putih atau jus buah segar semangka, strawberry, atau sayuran.

Ketika dehidrasi, jangan sekali-kali minum teh karena teh bersifat diuretik atau merangsang tubuh untuk buang air. Selain itu, hindari kopi dan soda yang malah bisa menghalangi tubuh Anda menyerap nutrisi dari makanan. Cara terbaik untuk menghindari dehidrasi adalah minum air secara teratur sepanjang waktu kerja walaupun Anda tidak merasa haus. Tubuh kehilangan cairan tubuh setiap detik dan harus segera digantikan.

Sebaiknya letakkan botol minuman di meja jika Anda terlalu sibuk untuk bolak balik ke *water dispenser* untuk mengambil minum. Targetkan berapa liter atau botol air yang harus Anda minum sampai Anda keluar kantor. Biasakan untuk selalu membawa botol minuman ke mana pun Anda pergi. ■



Edukasi Berkelanjutan Membangun Safety Culture



Keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan prioritas yang harus dicapai pertama kali oleh setiap pelaku industri penerbangan. Pencapaian safety aviation dilakukan melalui beragam program yang terangkum dalam Safety Management System (SMS). Kewajiban setiap pelaku bisnis penerbangan mengimplementasikan SMS tertuang dalam Indonesian DGCA AC No. 120-92 Amnd 1 yang berbunyi "With effect from 1 January 2009, all organization holders approved by DGCA shall have in place safety management system ..." Merujuk pada ketentuan ini, tidak ada toleransi bagi pelaku industri aviasi yang tidak menerapkan SMS.

Dalam GMF Safety Management Manual, safety didefinisikan sebagai suatu keadaan di mana risiko cedera dari orang-orang maupun kerusakan benda-benda dikurangi sampai batas tertentu dan dijaga lebih rendah dari atau pada suatu batas yang diterima, melalui proses berkelanjutan dari identifikasi hazard dan pengendalian risiko. Artinya safety level tertentu yang ingin dicapai dilakukan melalui identifikasi hazard dan pengendalian risiko. Karena itu, kebutuhan terhadap safety menjadi mandatory sehingga dibakukan dalam prosedur internal perusahaan.

Agar aspek safety tidak hanya berhenti di tataran konsep atau pengetahuan, diperlukan program edukasi untuk mengingatkan karyawan tentang

pentingnya safety dilaksanakan secara sistematis. Tujuannya tidak lain supaya budaya keselamatan di dalam perusahaan tercermin dalam perilaku kerja karyawan sehingga budaya keselamatan menjadi bagian yang tak terpisahkan dari aktifitas mereka. Program edukasi ini harus berjalan terus menerus untuk menjamin budaya safety tetap tertanam di dalam diri setiap karyawan.

Program edukasi selalu disesuaikan dengan kondisi terkini karena sifatnya yang terus menerus. Karena itu, diperlukan proses untuk bisa mengidentifikasi dan menentukan materi edukasi yang paling cocok agar masalah safety yang muncul segera dikoreksi. Di GMF proses ini dibakukan sebagai *Safety Management Process* yakni suatu *closed loop process* yang dimulai dari proses identifikasi, analisa, implementasi, dokumentasi, distribusi informasi (edukasi) dan akhirnya *feedback* yang diukur kembali dalam proses identifikasi.

Bentuk edukasi beragam seperti *Initial Safety Training*, *SMS Training* untuk *Safety Messenger*, dan *SMS Communication and Promotion*. *Initial Safety Training* ditujukan bagi semua karyawan dengan tujuan menimbulkan awareness dari program SMS dan pentingnya mengembangkan budaya keselamatan. Training ini mengenalkan konsep SMS seperti *GMF Safety and Quality Policy*, *SMS Fundamental*, *Basic Safety Management*, *Safety Risk Management*, *Change Management*, *Safety Assurance* dan *Safety Reporting*.

Sedangkan *Training for Safety Messenger* merupakan training formal yang lebih komprehensif untuk calon *Safety Messenger* di setiap unit. Training ini didasarkan pada *ICAO SMS Guidance Materials*. Melalui training ini diharapkan para *Safety Messenger* dapat menjalankan *Safety Management Process* di *Safety Action Group (SAG)* masing-masing. Idealnya jumlah *Safety Messenger* adalah 10% dari total jumlah karyawan.

Adapun *SMS Communication and Promotion* ditujukan bagi seluruh personel di perusahaan dan subkontraktor atau rekanan. Tujuannya adalah memastikan seluruh karyawan menyadari adanya SMS, menyampaikan *Safety Information* dan kegiatan SMS serta hasil *Safety Assessment* kepada personel yang terkait agar segera dilakukan tindak lanjut. *SMS Communication and Promotion* juga bertujuan mengedukasi personel tentang *Hazard Reporting (IOR)* dan *Safety Promotion*. Media edukasi dan promosi ini beragam antara lain *Statement on Safety Policy*, *Newsletter*, *Poster*, *Briefing Sheet*, *Bulletins*, *Safety Seminar*, *Workshop*, *Orientasi* dan lain-lain.

Promosi ini bertujuan agar semua informasi itu mencapai taraf implementasi yang akhirnya akan memperbaiki *safety culture* secara berkesinambungan. Tugas kita adalah mengolah informasi ini menjadi *follow up* yang relevan di unit masing-masing. ■
(Ahmad Yani)

