

Pengetahuan dan Informasi Safety

# PENNTY

Persuasif, Informatif, Naratif

Edisi 65 / VI / Februari 2015

## Korelasi Kepatuhan dan Keselamatan Penerbangan

*Correlation between Compliance and Flight Safety*

**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



## Biasakan Sikap Positif Sejak Dini

**R**utinitas yang dilakukan dalam waktu lama tidak jarang menimbulkan kebosanan sehingga memicu keinginan untuk sesekali tidak melakukannya. Apalagi kalau rutinitas itu dinilai sepele dan tidak menyebabkan masalah besar. Namun, harus diingat seringkali kecelakaan besar justru disebabkan oleh masalah yang dianggap kecil. Sudah tidak terhitung kerugian materiel maupun nonmateriel terjadi akibat kelalaian manusia. Karena itu, tidak ada peluang sedikit pun dalam perawatan pesawat untuk meremehkan sesuatu, apalagi meninggalkannya.

Membaca maintenance manual misalnya, kadang dianggap sesuatu yang biasa-biasa saja karena sering dan berkali-kali dilakukan. Sikap ini tentu tidak dibenarkan karena setiap aktivitas dalam perawatan pesawat harus merujuk ketentuan di dalam manual. Selalu menganggap remeh harus dibuang jauh-jauh karena sikap ini hanya akan melestarikan kebiasaan yang tidak benar. Apalagi aktivitas perawatan pesawat berhubungan erat dengan keamanan dan keselamatan penerbangan. Ini masalah serius karena menyangkut jiwa manusia.

Untuk menumbuhkan kepatuhan terhadap regulasi dan prosedur, membiasakan yang benar harus dimulai sejak dini. Berawal dari kepatuhan, maka kelancaran dan keamanan kerja bisa diperoleh untuk menghasilkan produk dan layanan yang safe sehingga keselamatan penerbangan terjamin. Sikap positif dengan mengikuti setiap tahapan dalam aktivitas perawatan tidak hanya menjadikan produk lebih berkualitas dan lebih aman, tapi juga menjadi daya saing perusahaan. Dalam bisnis penerbangan, hanya mereka yang menjamin keselamatan penerbangan yang akan bertahan. ■

## Adopting Positive Attitude in Early Stage

**A**ctivity which routinely performed in long time could lead a boredom and trigger a desire to not to do it occasionally. Moreover, if the routine is considered trivial and doesn't cause major problems. It should be remembered that major accident often caused by problems which considered minor. The losses of both material and non material due to human error is countless. Therefore, in maintaining aircraft, there is no chance to underestimate or skip any task.

For example in reading maintenance manuals, sometimes it feels like common activity as often and performed repeatedly. This attitude is certainly wrong by any activity of aircraft maintenance should refer to its manual. Underestimated attitude which could preserve bad habit should be thrown away. Moreover, aircraft maintenance activities is closely related to flight safety and security. This is a serious matter which involves the human life.

To foster compliance with regulations and procedures, familiarize toward appropriate procedure should be started earlier. Begin with a compliance, the continuity and safety of work can be obtained to produce safe products and services in order to assure aviation safety. A positive attitude such as following each step of maintenance activities is not only improve quality products and more secure, but also a company's competitiveness. In the airline business, only those that guarantee the safety of flight will last. ■

# Penerapan Safety Education Harus Konsisten

**S**afety Education atau pendidikan keselamatan sangat penting di GMF khususnya di Base Maintenance karena potensi hazardnya tinggi. Sesuai dengan RSM part 1.2 tentang Safety And Quality Policy, setiap insan GMF harus sudah berkomitmen menjalankan empat item di Safety And Quality Policy. Khusus untuk poin pertama, safety adalah tanggung jawab setiap insan GMF untuk bekerja secara safe.

Safety education yang baik berdampak pada implementasi di lapangan untuk bekerja secara aman sehingga personel dapat terhindari dari kecelakaan. Karena itu, safety education dan safety promotion jangan hanya berhenti sebagai slogan, namun selalu diimplementasikan saat di lapangan. Konsistensi dalam penerapan di lapangan harus melekat pada tiap insan GMF.

Salah satu safety education yang telah diberikan adalah hazard identification di setiap area kerja dengan harapan setiap hazard yang belum teridentifikasi dapat dimitigasi sehingga menghindari kecelakaan kerja, kerusakan aircraft, engine dan komponen. Selain itu, juga bisa menekan COPQ. Adanya kemudahan tool untuk melaporkan hazard yang difasilitasi Dinas TQ diharapkan awareness insan GMF selalu melaporkan hazard dapat terus ditingkatkan. ■ **(Budi Krisna Lelmalaya)**



## ► IOR TERBAIK BULAN INI

### Bolt Attachment Nose Jack Point B737-300 Terlalu Panjang



Bolt Attachment Nose Jack Point untuk pesawat 737-300 terlalu panjang sehingga tidak sesuai standard. Hal ini bisa menyebabkan kerusakan pada domnut dalam pesawat. Jika domnut rusak, maka harus membuka part di sisi kiri E/E Compartment. Selain itu, jack point tidak kencang saat digunakan dengan washer yang kurang. Kondisi ini tidak menutup kemungkinan terjadi juga pada pesawat B737-NG.

□ **Dilaporkan oleh Ismail | 524271**

#### Responsible Unit

Responsible unit telah menyediakan dan mengganti bolt-bolt yang sesuai dengan panjang yang direkomendasikan oleh Illustrated Tool & Equipment List 07-10-06.

#### Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terimakasih kepada Ismail 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 Penny 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

# Meningkatkan Safety Melalui Pengendalian Kerja



Perusahaan telah menerbitkan kebijakan KB 01-010 tentang Pengendalian Internal pada 8 September 2014. Inti kebijakan ini adalah memandu pengendalian proses kerja di setiap unit secara sistematis sehingga semua proses dipastikan berjalan sesuai dengan standar yang ditentukan. Secara garis besar, langkah pertama yang dilakukan adalah risk assessment terhadap proses kerja untuk menentukan control activity (mitigasi) dengan tujuan mengeliminir risiko-risiko yang telah diidentifikasi dalam risk assessment. Hasil mitigasi harus didokumentasikan untuk dimonitor dan dievaluasi secara berkala serta disosialisasikan kepada semua karyawan yang terlibat agar pengendalian kerja bisa berjalan efektif.

Pengendalian kerja ini merupakan perbaikan berkelanjutan (continuous improvement) karena semua hasil pengukurannya dievaluasi untuk dilakukan perbaikan. Apalagi kegiatan ini berjalan secara terus-menerus seperti proses PDCA. Karena itu, dengan melakukan pengendalian kerja secara

## Upgrade Safety With Risk Assessment

The Company has issued a policy of Internal Control KB 01-010 on September 8, 2014. The essence of this policy is to guide the work process control in each unit systematically so that all processes could be assured comply with prescribed standards. In summary, the first step is risk assessment of business process to determine the control activity (mitigation) in order to eliminate the risks that have been identified in risk assessment. The mitigation results should be documented to be monitored and evaluated regularly and socialized to all employees who involved in order to controlling the work so it can be effective.

The work control is a continuous improvement because all of the measurement results are evaluated

to be improved. Moreover, this event carried out continuously as the PDCA process. Therefore, by doing work control systematically, it means that we do continuous improvement of our work process. On the other hand, the work control can be done in the production area and support area, especially in their quality procedures (QP) or business procedures (BP). Even if QP and BP does not exist, the control still can be applied as long as the steps and the process is known.

The work control is a continuous improvement because all of the measurement results are evaluated to be improved. Moreover, this event carried out continuously as the PDCA process. Therefore, by doing work control systematically, it means that we do



continuous improvement of our work process. On the other hand, the work control can be done in the production area and support area, especially in their quality procedures (QP) or business procedures (BP). Even if QP and BP does not exist, the control still can be applied as long as the steps and the process is known.

The quick step to determine whether the QP and BP are in accordance with established standards could be done by doing risk assessment, determine mitigation, put the result in good information and communication systems

sistematis, berarti kita melakukan perbaikan berkelanjutan terhadap proses kerja kita. Di sisi lain, pengendalian kerja bisa dilakukan di unit produksi maupun unit pendukung, terutama pada setiap quality procedure (QP) maupun prosedur bisnis (PB)-nya. Bahkan jika QP dan PB tidak ada, pengendalian kerja tetap bisa diterapkan sepanjang diketahui langkah dan prosesnya.

Dengan melakukan risk assessment, menentukan mitigasi, memasukkan hasilnya dalam sistem informasi dan komunikasi yang baik untuk dimonitor adalah langkah cepat untuk mengetahui apakah QP dan PB sudah sesuai dengan standar yang ditetapkan. Dengan demikian, level safety terus terpantau sehingga kualitasnya semakin meningkat. Sebagai contoh, di area produksi ada risiko "menu harian tidak diselesaikan dan administrasi pekerjaan tidak lengkap". Maka mitigasi agar risiko ini tidak terjadi antara lain menyiapkan sumber daya manusia sesuai kebutuhan dari menu harian yang akan dikerjakan satu hari sebelum pelaksanaan pekerjaan dimulai.

Selain itu, dilakukan briefing awal kerja selama 15 menit untuk mengkoordinasi pekerjaan yang akan dilakukan pada hari tersebut. Lalu mengecek pekerjaan setiap dua jam untuk memastikan pekerjaan telah dikerjakan sesuai standar dan rencana yang ditetapkan. Setelah semua proses itu terlaksana, maka dilakukan briefing akhir kerja untuk mengecek semua hasil pekerjaan serta administrasinya 30 menit sebelum jam kerja berakhir.

Dengan mitigasi ini diharapkan semua pekerjaan dapat diselesaikan sesuai jadwalnya dengan kualitas sesuai standarnya, serta administrasi pekerjaan yang lengkap. Semua hasil pengukuran dari mitigasi ini didokumentasikan untuk bahan evaluasi berkala guna mengetahui apakah mitigasi itu sudah tepat. Dari evaluasi ini akan diketahui apakah ada deviasi yang tidak sesuai dengan pengukuran yang ditetapkan sehingga ke depan dapat dilakukan langkah perbaikan.

Pengendalian internal atau pengendalian kerja yang sistematis ini sangat penting dilaksanakan untuk

meningkatkan kualitas dan safety. Dengan memiliki tindakan preventif terhadap semua proses kerja, maka kepastian kualitas dan level safety dari proses kerja dapat lebih terjamin. Di samping kualitas dan level safety yang lebih terjamin, pengendalian internal juga meningkatkan efektifitas, efisiensi, serta keekonomisan dari suatu proses kerja. Artinya pengendalian internal ini dapat meningkatkan profit margin perusahaan, otomatis kesejahteraan pegawainya semakin membaik dari tahun ke tahun.

Dengan pengendalian internal, semua proses kerja di perusahaan terstandardisasikan sehingga dengan evaluasi secara berkala, semua proses kerja dapat diperkirakan tingkat ketepatannya. Dengan melihat manfaat yang sangat besar ini, mari kita implementasikan KB 01-010 Kebijakan Pengendalian Internal terhadap seluruh proses kerja di unit kita masing-masing agar proses kerja kita dapat lebih akurat, lebih efektif, lebih efisien, lebih ekonomis, dan lebih safe.

■ [Andy Toviana]



*to be monitored. Thus, the level of safety can be continuously monitored so that its quality will increase. For example, in the production area there is a risk "daily menu is not completed and administrative work is not complete". Therefore mitigation to avoid this risk is preparing human resources as daily menu required one day before the work start.*

*In addition, briefing is always performed for 15 minutes in the beginning work to coordinate the work of that day. Then check job every two hours to ensure that the work has been done according to the standard and established plan. After all process completed, briefing is performed in the end of work to check all work result and its administration 30 minutes before work hour over.*

*Through mitigation, all work is expected could be completed accordance with its schedule and quality standards, as well as completed job administration. All measurement results of this mitigation is documented for periodic evaluation in order to analyze the effectiveness of mitigation. Through evaluation, the existance of deviation which does not comply to specified measurement will be known. Therefore, improvement could be carried for further.*

*Internal control or systematic work control is very important to be implemented to improve the quality and safety. By having preventive action of all work process, the assurance of quality and safety level of work process can be guaranteed. Beside guaranteed quality and level of safety, internal control also improve the effectiveness, efficiency, and economy of a work process. This means that internal control can increase profit margin of company, which automatically improving the welfare of employees.*

*Through internal control, all work processes of company is standardised. Therefore, through regular evaluation, the accuracy level of all work processes can be estimated. By looking at the enormous benefits, let's implement the internal control policy KB 01-010 toward all work processes in each unit in order to improve the accuracy, effectiveness, efficiency, economical value, and safety.* ■ [Andy Toviana]



**Hasil audit ICAO merupakan dokumen yang sangat kuat untuk memaksa negara anggota ICAO mematuhi standar keamanan dan keselamatan penerbangan.**

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

## **Korelasi Kepatuhan dan Keselamatan Penerbangan**

**D**i antara alat transportasi yang lain, pesawat terbang merupakan moda transportasi paling aman selama perawatan dan pengoperasiannya mengikuti prosedur dalam Annex 13 dari International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAO telah memiliki program *Universal Safety Oversight Safety Audit (USOAP)* yang dicetuskan pertama kali pada 1 Januari 1999 dalam resolusi sidang umum ICAO No.A32-11 setelah memperhatikan rekomendasi pertemuan para Direktur Jenderal Perhubungan Udara tahun 1997. Rekomendasi ini hasil audit yang berkaitan dengan keamanan penerbangan yang dilakukan dengan program *Universal Security Audit Program (USAP)*.

Hasil audit ICAO merupakan dokumen yang sangat kuat untuk memaksa negara anggota ICAO mematuhi standar keamanan dan keselamatan penerbangan. ICAO mempublikasikan hasil audit di *website*-nya serta melakukan "*namings and shaming*" untuk mengungkap ketidakpatuhan suatu negara sekaligus mempermalukannya di mata dunia. Karena itu, karakter kepatuhan organisasi berkorelasi dengan tingkat keamanan dan keselamatan yang dihasilkan. Dalam

## **Correlation between Compliance and Flight Safety**

**A**mong other means of transportation, the airplane is the safest mode of transportation as long as its maintenance and operation follows the procedures in Annex 13 of the International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAO has a *Universal Safety Oversight Safety Audit Programme (USOAP)* which was first initiated on January 1, 1999 in the ICAO General Assembly Meeting No.A32-11 after considering the recommendation of the Director General of Civil Aviation meeting in 1997. This recommendation is the audit results related to flight safety conducted by the *Universal Security Audit Programme (USAP)*.

The ICAO audit result is a very powerful document to force the ICAO member to comply with safety and security standards. ICAO published the results of an audit on its website and do a "*namings and shaming*" to reveal non-compliance of a country and embarrass them at once in the eyes of the world. Therefore, the character of organizational compliance is correlated with the level of safety and security produced. In *Safety Culture Evolution Spectrum*, there are five categories of aviation organizations in behavior.

*Safety Culture Evolution Spectrum*, ada lima kategori organisasi penerbangan dalam berperilaku.

Pertama, organisasi yang tidak mau atau sulit mematuhi standar ICAO karena beranggapan kepatuhan itu hanya membuang-buang uang sehingga berupaya menghindari dari ketentuan untuk menekan pengeluaran. Organisasi seperti ini berusaha mengurangi kepatuhan terhadap peraturan. Perbaikan yang dilakukan bersifat sekunder dan sekadar membuat senang auditor. Organisasi yang berperilaku seperti ini disebut sebagai organisasi yang patologis.

Kedua, organisasi yang selalu berupaya mematuhi standar ICAO dan telah memiliki perangkat inspeksi serta audit internal. Dalam berpikir tentang keselamatan, perusahaan ini bersifat taktis dan bukan strategis. Organisasi ini disebut organisasi reaktif karena selalu bereaksi positif terhadap setiap perubahan standar dalam penerbangan.

Ketiga, organisasi yang telah mematuhi standar yang berlaku yang dibarengi dengan manajemen risiko karena menyadari kepatuhan terhadap peraturan saja tidak mungkin mengatasi setiap isu keselamatan. Organisasi seperti ini terus berupaya mengidentifikasi ancaman dan mengeliminasi ancaman serta mengambil tindakan untuk mengurangi ancaman. Organisasi ini menyadari bahwa disamping harus patuh juga harus selalu mengidentifikasi hazard serta menganalisis risikonya.

Organisasi ini melaksanakan *Safety Management System (SMS)*, menjalankan sistem pelaporan yang terintegrasi serta dilaksanakan di semua lini operasional. Perusahaan ini telah berjalan dari pola kepatuhan ke pemikiran *safety management*. Organisasi seperti ini disebut organisasi kalkulatif.

Keempat, organisasi yang menyadari bahwa dengan mematuhi standar dan dipadukan dengan manajemen resiko akan tercipta keselamatan dan keamanan yang tinggi sekaligus merupakan peluang dalam meraih keuntungan. Organisasi ini meraih keuntungan ekonomis jika perusahaan dapat melaksanakan standar keselamatan yang tinggi. Organisasi ini dapat membuat peraturan sendiri yang lebih tinggi dari peraturan standar. Organisasi ini disebut organisasi proaktif.

Kelima, organisasi yang mengintegrasikan standar keselamatan dan keamanan secara penuh dalam bisnisnya sehingga keselamatan terintegrasi dalam sistem. Perusahaan ini berpikir tentang *business sustainability* dan memaksimalkan profit dalam jangka panjang. Strateginya adalah membangun keselamatan dan isu-isu sosial lainnya dalam model bisnis perusahaan. Organisasi terbaik ini disebut organisasi generatif.

Standard kepatuhan terhadap regulasi dan prosedur ini tidak hanya berlaku untuk perusahaan penerbangan, namun juga organisasi perawatan pesawat sebagai elemen vital dalam industri penerbangan. Dalam hal ini, organisasi perawatan

*First, organizations that do not want or find it difficult to comply with ICAO standards compliance because they thought it was just a waste of money and attempt to avoid the regulations to reduce costs. Such organizations seek to reduce regulatory compliance. Corrective actions performed are considered a secondary and just to make auditors feel satisfied. Organization that behaves like this is referred to as pathological organization.*

*Second, an organization which seeks to comply with ICAO standards and has had the inspection and internal audit. In thinking about safety, these companies are tactical and not strategic. This organization is called reactive organization as always react positively to any changes in the flight standards.*

*Third, the organization has complied with applicable standards accompanied with risk management for realizing regulatory compliance alone is unlikely to resolve every safety issues. Such organizations continue to seek to identify and eliminate the threats and take action to reduce them. This organization is aware that in addition to obey the regulation, they also have to always identify hazards and analyze the risks.*

*These organizations implement Safety Management System (SMS), perform an integrated reporting system which is implemented in all operational lines. These companies have been running from the pattern of adherence into safety management thinking. Such organizations are called calculative organization.*



*Fourth, organizations which are realizing that by complying with the standards and integrated with risk management will create a high safety and security as well as a chance to make a profit. This organization achieve economic benefits if the company can implement high safety standards. This organization can make their own rules which are higher than the standard rules. This organization is called proactive organization.*

*Fifth, the organization that fully integrate safety and security standards into the business so that the safety is integrated to the system. The company is thinking about business sustainability and maximize profits in the long term. The strategy is to build safety and other social issues in the company's business model. This best organization is called generative organization.*

pesawat harus mematuhi ketentuan yang telah tercantum dalam Civil Aviation Safety Regulation (CASR) Part 145 di mana materinya diadopsi dari beberapa authority seperti FAA, EASA, dan lain-lainnya. Untuk memaksimalkan efisiensi operasional dengan tetap menjaga standar keselamatan perlu dilakukan analisis antara kepatuhan terhadap peraturan dengan realita di lapangan secara terus menerus.

Merujuk kepatuhan terhadap program perawatan pesawat, semua perawatan harus dilakukan menggunakan teknisi ahli, metode, teknik, standard dan petunjuk seperti tercantum di data pemeliharaan serta pelaksanaan inspeksi independen di area-area sensitif atau area kritis. Pemeliharaan pesawat ini bertujuan supaya pesawat dan komponennya dalam kondisi laik terbang.

Selain kepatuhan terhadap regulasi, yang tidak kalah penting tentu kompetensi dasar bagaimana menerapkan keselamatan kerja, pelaksanaan safety precaution, dan physiological factornya, serta bagaimana mengetahui basic aviation psychology dan physical environment dalam perawatan. Kompetensi lain yang juga dibutuhkan adalah mengetahui struktur dan alur kerja maintenance organization, memahami maintenance procedures dan maintenance support serta maintenance personnel requirements.

Berdasarkan uraian diatas semua pegawai wajib mematuhi semua aturan baku untuk memenuhi standar keselamatan perusahaan. Para pegawai juga didorong untuk meningkatkan kompetensi guna pemenuhan kualifikasi yang dipersyaratkan. Dengan demikian diharapkan setiap orang akan berkontribusi positif terhadap perkembangan dan pertumbuhan perusahaan. ■

*Compliance standard toward regulations and procedures does not only apply for the airlines, but also aircraft maintenance organization as a vital element in the aviation industry. In this case, the aircraft maintenance organization must comply with the provisions stated in the Civil Aviation Safety Regulations (CASR) Part 145 where the material is adopted from various authority such as the FAA, EASA, and others. To maximize operational efficiency while maintaining safety standards, continuous analysis of regulatory compliance with the reality on the field is required.*

*Referring to the compliance with the aircraft maintenance program, all maintenance must be performed by qualified personnel, methods, techniques, standards and instructions as set forth in the maintenance data and the implementation of an independent inspection at sensitive or critical area. The aircraft maintenance aims to ensure aircraft and components are in airworthy condition.*

*Aside from the compliance with regulations, the basic competencies of how to implement safety; implementation of safety precautions and its physiological factor; knowing how to know the basic aviation psychology and physical environment in maintenance, are factors that are also important. Another required competency are: knowing the maintenance organization structure and workflow, understanding the maintenance procedures and maintenance support as well as maintenance personnel requirements.*

*Based on the description above all employees shall comply with all the regulation to meet the company safety standards. Employees are also encouraged to improve their competence to fulfill the required qualifications. It is expected each person will contribute positively to the company growth and development. ■*



**POJOK K3**

# Bulan K3 Nasional

Seiring pertumbuhan dunia usaha menuju era pasar bebas, semua negara pengekspor barang maupun jasa harus berlomba mencari cara agar dapat menembus pasar internasional. Persaingan semakin ketat dan negara-negara pengimpor, terutama Negara-negara maju mulai mensyaratkan 'hambatan' dalam bentuk Non-Tariff-Barrier. Tujuan utamanya tidak lain memenuhi kepuasan pelanggan (Customer Satisfaction). Persyaratan itu antara lain penerapan Sistem Manajemen Mutu, Sistem Manajemen Lingkungan, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dan sistem manajemen lainnya

Berdasarkan kondisi ini, Kementerian Tenaga Kerja mencanangkan Bulan K3 Nasional melalui Keputusan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 386 tahun

2014 tentang Petunjuk Pelaksanaan Bulan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Nasional tahun 2015-2019. Tema yang diangkat adalah "Melalui Penerapan SMK3 Kita Wujudkan Indonesia Berbudaya K3 Dalam Menghadapi Perdagangan Bebas". Bulan K3? Ya, mungkin masih ada yang kurang akrab dengan Bulan K3. Istilah ini diperingati sebagai Bulan K3 Nasional setiap tahun yang dimulai 12 Januari sampai 12 Februari.

Dalam peringatan ini, kegiatan yang dilakukan antara lain apel bendera, pemberian penghargaan K3, seminar, pemasangan spanduk, pameran, sosialisasi, aksi sosial, cerdas cermat, audit SMK3 dan kegiatan lain yang terkait implementasi K3 di tempat kerja. Selain untuk meningkatkan kesadaran tentang K3, kegiatan-kegiatan

tersebut juga bertujuan untuk meningkatkan partisipasi semua pihak menuju masyarakat mandiri berbudaya K3.

Dengan penerapan Sistem Manajemen K3 yang baik dan benar, diharapkan perusahaan mampu berkembang seiring tuntutan pasar bebas serta mampu bersaing dengan perusahaan internasional lainnya. Let's grow well, GMF born to be great. Selamat Bulan K3 Nasional, mari bersiap menghadapi tantangan yang lebih luas. Be Safety Be Healthy! ■







## Shear Bolt Tow Bar Putus Akibat Komunikasi Buruk

**P**agi sudah hampir pergi dan siang datang menjelang saat personel yang akan melaksanakan towing pesawat tiba di apron terminal sebuah bandar udara internasional. Hari itu, pesawat yang sedang berada di apron terminal harus ditarik menuju hangar perawatan yang berada tidak jauh dari bandara. Setelah memastikan semua kebutuhan peralatan towing memadai, tow bar dipasang di pesawat yang akan ditarik. Tidak lama kemudian, mekanik dan engineer

juga tiba di lokasi. Mereka terdiri dari Engineer A/P dan E/A.

Mereka mengecek satu persatu untuk memastikan tow bar telah terpasang dengan benar yang dilanjutkan walk around check. Setelah dipastikan semua berjalan sesuai prosedur, persiapan towing mendekati tahap akhir. Engineer naik ke cockpit pesawat untuk persiapan pushback dan towing yang dilanjutkan dengan menghidupkan APU dan perangkat lainnya. Pintu pesawat pun ditutup. Di bagian lain yakni di luar pesawat, wingman maupun mekanik menggeser tangga dan melepaskan Wheel Chock.

Setelah persiapan dinyatakan oke, operator towing car dan wingman memasuki ruang kemudi. Mekanik yang datang berikutnya menyusul masuk towing car. Begitu bersiap duduk di kursi dan menutup pintu, dia terkejut

## Teka – Teki PENITY Edisi Februari 2015

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

1. Kapan Bulan K3 Nasional diperingati setiap tahunnya?
  - a. 12 Desember - 12 Januari
  - b. 12 Januari - 12 Februari.
  - c. 12 Februari - 12 Maret.
2. Isi dari Do & Don't Policy adalah?
  - a. 20 larangan yang tidak boleh dilakukan.
  - b. 20 perintah yang tidak wajib dilaksanakan dan 20 larangan yang boleh dilakukan.
  - c. 20 perintah yang wajib dilaksanakan dan 20 larangan yang tidak boleh dilakukan.
3. Apa definisi dari nilai professional?
  - a. Semua karyawan dan manajemen harus memiliki kesungguhan dalam menyelesaikan tugas secara tuntas sesuai standard bisnis dan teknis yang ditentukan.
  - b. Semua karyawan dan manajemen harus memiliki kesungguhan dalam menyelesaikan tugas secara tuntas sesuai etika, standard bisnis dan teknis yang ditentukan.
  - c. Semua karyawan dan manajemen harus memiliki kesungguhan dalam menyelesaikan tugas secara tuntas sesuai etika, standard teknis dan bisnis yang ditentukan.
4. Ada lima kategori organisasi penerbangan dalam berperilaku terkait dengan Safety Culture Evolution Spectrum, berikut yang bukan salah satu dari kategori tersebut?
  - a. Organisasi yang selalu berupaya mematuhi standar ICAO dan telah memiliki perangkat inspeksi serta audit internal.
  - b. Organisasi yang telah mematuhi standar yang berlaku yang dibarengi dengan manajemen risiko karena menyadari kepatuhan terhadap peraturan saja mungkin mengatasi setiap isu keselamatan.
  - c. Organisasi yang mengintegrasikan standar keselamatan dan keamanan secara penuh dalam bisnisnya sehingga keselamatan terintegrasi dalam sistem.

karena traktor berjalan sebelum ada perintah dari cockpit dan teknisi yang menggunakan head set. Perlahan towing car mulai bergerak. Pada saat bersama, Engineer E/A sedang menyalakan hydraulic yang masih pada posisi Brake Set. Pergerakan pesawat karena ditarik towing car membuatnya terkejut karena belum ada perintah untuk berjalan.

Hanya dalam hitungan detik dari awal towing car dan pesawat bergerak, tiba-tiba terdengar suara keras dari salah satu bagian traktor penarik pesawat. Mekanik dan wingman turun untuk melihat apa yang terjadi. Oh, ternyata shear bolt tow bar sudah putus dan bagian lock pin tow bar masih menempel di pesawat. Tidak hanya itu, Head Set juga putus. Melalui Head Set, wingman minta Engineer di cockpit untuk memblokir jalur ini dan pesawat di-hold. Proses towing pesawat tidak mungkin dilanjutkan kecuali ada tow bar pengganti.

Engineer ini kemudian meminta bantuan untuk mendapat kiriman tow bar pengganti. Setelah tow bar pengganti dipasang, towing dapat dilanjutkan hingga pesawat tiba di hangar perawatan untuk menjalani maintenance. Engineer A/P melaporkan kejadian yang baru dialami kepada leader yang bertanggung jawab dalam pekerjaan ini. Tow bar yang rusak dikirim ke bengkel untuk diperbaiki kembali. Kerugian akibat kejadian ini sudah pasti kerusakan tow bar dan biaya perbaikan harus dikeluarkan oleh perusahaan.



Faktor penyebab kejadian ini sangat jelas yakni operator traktor menjalankan traktor sebelum ada perintah dari Engineer di cockpit melalui teknisi pemegang Head Set. Operator traktor berasumsi sudah ada clearance dari ATC untuk melewati jalur Whisky Charlie (WC-1) sehingga dianggap cukup sebagai perintah menjalankan traktor. Kejadian ini dapat dihindari jika terjalin koordinasi dan komunikasi yang baik antar personel di lapangan. Karena itu, setiap pihak harus memahami regulasi dan prosedur kerja serta mematuhi setiap langkah kerjanya.

Dalam kejadian ini, komunikasi antara Engineer di cockpit dan personel di lapangan sangat penting meskipun ATC sudah memberikan clearance. ATC hanya memastikan jalur yang akan digunakan aman dan boleh dilalui. Tentang perintah kapan traktor mulai bergerak, sepenuhnya berada di tangan Engineer di cockpit yang diberikan kepada Engineer pemegang Head Set untuk dilanjutkan kepada operator traktor. ■ **(Syafri)**

Nama / No. Pegawai : .....

Unit : .....

No. Telepon : .....

Saran untuk PENITY : .....

Jawaban dapat dikirimkan melalui email *Penity* ([penity@gmf-aeroasia.co.id](mailto:penity@gmf-aeroasia.co.id)) atau melalui Kotak Kuis *Penity* yang tersedia di Posko Security GMF AeroAsia. Jawaban ditunggu paling akhir 10 Maret 2015. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah. Silahkan kirimkan saran atau kritik anda mengenai majalah *Penity* melalui email *Penity* ([penity@gmf-aeroasia.co.id](mailto:penity@gmf-aeroasia.co.id))

Nama Pemenang Teka-Teki Penity Edisi Januari 2015	Jawaban Teka-Teki Penity Edisi Januari 2015	Ketentuan Pemenang
<p>Nama pemenang TekaTeki Penity edisi Januari 2015 bisa dilihat di website: <a href="http://intra.gmf-aeroasia.co.id/gmf-safety">http://intra.gmf-aeroasia.co.id/gmf-safety</a></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A. Identifikasi, monitor dan control, perawatan dan perbaikan.</li> <li>2. C. Mengurangi penggunaan Alat Pelindung Diri (APD).</li> <li>3. B. Leadership &amp; Teamwork.</li> <li>4. B. Sistem SR semula lahir di Jepang dengan istilah 5S yakni Seiri, Seiton, Shizuka, Suigetsu dan Sasuke yang kemudian diadopsi di berbagai negara dengan nama berbeda.</li> <li>5. A. Area penyimpanan (storage).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Batas pengambilan hadiah 10 Maret 2015 Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 R.13 dengan menghubungi Bp. Angga Dwi Cahyo setiap hari kerja pukul 09.00-15.00 WIB</li> <li>2. Pemenang menunjukkan ID card pegawai</li> <li>3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan</li> </ol>



# RUMPI

Rubriknya *mang* SAPETI

Tahun 2015 adalah tahun realisasi visi GMF sebagai World Class MRO of Customer Choice. Tidak hanya fasilitas, sarana, dan produk perawatan yang harus berkelas dunia, tapi juga perilaku orang-orangnya.

*"Perilaku itu cermin nilai-nilai perusahaan. Jangan sampai fasilitas dan sarana sudah keren, tapi perilaku tidak mencerminkan perusahaan kelas dunia."*

Selain menggunakan tools sesuai standar, menjaga dan merawatnya dengan benar juga cermin perilaku kita.

*"Tools ibarat mitra kerja kita. Jangan hanya cakap memakai tapi tak mampu merawatnya."*

Jangan lupa lakukan stamp setiap menyelesaikan pekerjaan.

*"Ingat, stamp adalah bukti pekerjaan yang kita lakukan dan amanah yang tidak boleh diabaikan."*

## SARAN MANG SAPETI

# Jangan Membenarkan Kebiasaan, Tapi Biasakan yang Benar

Peningkatan load pekerjaan seiring bertambahnya jumlah pesawat yang dirawat menimbulkan potensi bahaya jika tidak ditangani dengan benar. Selain ancaman bahaya, kualitas pekerjaan juga bisa menurun sehingga cost of poor quality meningkat. Bagi organisasi perawatan pesawat yang sedang menuju world class MRO, kondisi ini tentu tidak boleh terjadi. Potensi kesalahan maupun ancaman bahaya harus diantisipasi sedini mungkin untuk menghindari kondisi terburuk baik dalam hal kualitas maupun dampak perawatan yang tidak sesuai prosedur.

Untuk menghindari potensi bahaya akibat peningkatan load kerja, kepedulian terhadap metode dan cara kerja sesuai manual harus terus dijaga. Tujuannya tidak lain menghindari maintenance error yang dapat menimbulkan cost of poor quality. Selain itu, awareness terhadap setiap proses perawatan harus terus ditingkatkan. Karena itu, bekerja secara aman dan mengikuti Do & Don't mutlak diperlukan dalam beraktivitas sehari-hari.



Menerapkan Do & Don't dapat mengingatkan personel perawatan bekerja sesuai manual dan prosedur kerja yang telah ditetapkan. Dengan demikian, tidak ada ruang sedikit pun bekerja berdasarkan kebiasaan. Apalagi kebiasaan yang dianggap benar di masa lalu, belum tentu benar di masa sekarang karena semua sudah berubah. Kebiasaan yang benar adalah membaca manual dalam bekerja. Karena itu, jangan membenarkan kebiasaan, tapi membiasakan yang benar. ■ **(Dimas Prabowo R)**

# Do & Don't

## Dalam Pembentukan Budaya Keselamatan



**P**erintah dan Larangan (Do & Don't) ibarat dua sisi dalam sekeping uang yang memiliki peran berbeda meskipun berada di tempat yang sama. Sisi yang satu hanya berisi perintah yang wajib dilaksanakan, sedangkan sisi yang lain justru sebaliknya karena berisi larangan. Keberadaan dua sisi yang berbeda ini justru membuat kepingan uang menjadi bernilai dan bermakna. Bayangkan jika satu sisi uang itu hilang, niscaya kita meragukan keaslian uang tersebut. Begitu pun dengan Do & Don't di perusahaan sebagai panduan tentang apa yang wajib kita laksanakan dan apa saja yang harus kita tinggalkan dan kita tanggalkan.

Do & Don't yang digunakan GMF bukan sekadar perintah dan larangan. Pedoman ini memiliki makna penting karena berkaitan dengan nilai-nilai inti perusahaan yang menjadi landasan kita berperilaku hingga terbentuk budaya perusahaan. Dalam pembentukan budaya perusahaan ini, budaya keselamatan menjadi bagian yang tidak

terpisahkan karena bisnis GMF berada di tengah industri penerbangan. Seperti kita ketahui, dalam industri penerbangan, keselamatan adalah segala-galanya dan yang paling utama.

Dalam pengembangan budaya keselamatan, GMF sudah memiliki Safety Culture Program sejak February 2008. Program ini ditandatangani oleh Board of Management GMF sebagai komitmen untuk selalu mengimplementasikan Safety and Quality Policy serta melaksanakan Just Culture. Komitmen ini dimulai dengan penegasan hal-hal yang wajib dilakukan atau perintah (Do) dan hal-hal yang tidak boleh dilakukan atau larangan (Don't) pada setiap aktivitas perawatan pesawat terbang, engine maupun component.

Dalam menjalankan prinsip Do & Don't, perusahaan telah menetapkan 20 perintah yang wajib dilaksanakan dan 20 larangan yang tidak boleh dilakukan. Do & Don't ini memasukkan elemen nilai-nilai inti perusahaan yang selama ini menjadi norma dan etika dalam membangun budaya perusahaan.

Nilai-nilai inti perusahaan yang kita kenal dengan GMF Values itu meliputi 5 nilai yakni Concern for People, Integrity, Professional, Teamwork, dan Customer Focused yang telah dicanangkan sejak Oktober 2011.

Nilai Profesional didefinisikan sebagai "Semua karyawan dan manajemen harus memiliki kesungguhan dalam menyelesaikan tugas secara tuntas sesuai etika, standard teknis dan bisnis yang ditentukan" yang sangat erat dengan budaya keselamatan. Karena itu, perusahaan sudah menetapkan tujuh hal yang wajib (Do) dan yang terlarang (Don't) dilakukan terhadap nilai professional. Kesungguhan menyelesaikan tugas secara tuntas sesuai standard teknis ternyata sangat erat kaitannya dengan Safety and Quality Policy.

Selain itu, penerapan Just Culture dilakukan dengan menegaskan masing-masing 20 perintah dan larangan dalam aktifitas perawatan yang dikemas menjadi satu dalam perintah nilai professional yaitu, "bekerja sesuai prosedur, peraturan dan spesifikasi yang telah ditetapkan". Sedangkan larangannya, "jangan mengabaikan tertib administrasi dan jangan menggunakan peralatan kerja dan material yang tidak sesuai fungsi dan peruntukannya".

Do & Don't maupun Safety Culture Policy telah ditetapkan perusahaan untuk membangun budaya keselamatan dalam upaya menciptakan keselamatan penerbangan. Upaya ini sudah pasti harus didukung seluruh personel perawatan pesawat dan dilaksanakan secara konsisten. Semakin tinggi level budaya keselamatan di GMF, semakin kualitas produk dan service yang dihasilkan sehingga semakin menumbuhkan kepercayaan customer, masyarakat maupun para pemangku kepentingan lainnya di industri penerbangan. ■ (Asep Sumantri)