

Pengetahuan dan Informasi Safety

PENITY

Persuasif, Informatif, Naratif

Edisi



GMF Vision in 2020 Top 10 MROs in the World

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

Menapak Tilas



Puji syukur kehadiran Allah yang telah memberikan kekuatan dan anugerah sehingga majalah *Penity* sebagai bagian dari *safety promotion* mencapai edisi yang ke-100 pada Januari 2017 ini. Pencapaian ini tentu menjadi tambahan motivasi bagi kami untuk terus berkontribusi terhadap GMF AeroAsia yang terus berkembang. Kami bersyukur karena perkembangan *Penity* sejalan dengan pertumbuhan perusahaan. Sejak diterbitkan pertama kali pada tahun 2008, majalah ini selalu menyajikan berbagai *highlite issue* yang menjadi perhatian perusahaan.

Sebagai ikhtiar mempromosikan safety, perjalanan majalah ini tidak selalu mulus karena banyak hal yang harus disesuaikan. Perubahan demi perubahan harus kami lakukan karena kondisi yang menuntut majalah ini harus berubah. Tapi, semua itu memiliki tujuan mulia yakni memberikan kontribusi

dalam peningkatan safety di lingkungan perusahaan. Apalagi, majalah ini tidak hanya didistribusikan untuk internal GMF, namun juga beberapa pihak seperti Garuda Indonesia Group hingga Directorate General Civil Aviation (DGCA).

Sejalan dengan dinamika organisasi dan perkembangan terbaru, kami selalu menyesuaikan diri dengan membawa misi sebagai media informasi dan pengetahuan tentang safety. Dalam edisi spesial ini, kami mencoba menapak tilas dengan menampilkan rubrik terbaik dari awal *Penity* diterbitkan hingga sekarang. Kami juga menyiapkan hadiah menarik bagi pembaca yang mampu memecahkan Teka-Teki Safety (TTS) dan memberikan saran terbaik. Saran rubrik terbaik akan dimuat dalam edisi berikutnya. Selamat membaca. ▲

Salam,
Redaksi *Penity*

Torque Wrench Tidak Berbunyi

IOR



Pada waktu penggantian *Main Wheel A320 PK-GQN*, setelah melakukan pengaturan nilai *Torque* yang sesuai, *Torque Wrench* yang digunakan tidak berbunyi klik. Pengecekan sudah dilakukan 3 kali, namun tetap sama. ▲ (*Nuryatno/532467/TQA*)

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada Saudara Nuryanto yang telah melaporkan hazard ini melalui IOR. Redaksi juga mengucapkan terima kasih kepada responsible unit yang melakukan *corrective action*, sehingga potensi bahaya dapat dicegah sedini mungkin.

Responsible Unit

Responsible unit telah me-request *Torque Wrench* ke TLP dan mengirimkannya ke BPN pada 6 November 2016.

Corrective action



Penity Harus Menyesuaikan Dengan Masanya

PADA awalnya majalah *Penity* hadir untuk mengedukasi dan memasyarakatkan safety, terutama Safety Management System (SMS) di GMF. Seiring waktu, *Penity* berkembang menjadi media informasi safety bagi khalayak yang lebih luas. Hal ini tentu sejalan dengan GMF yang selalu memprioritaskan safety dalam setiap aktivitasnya.

Dalam industri aviasi, ada tiga unsur yang berkontribusi terhadap keselamatan. Salah satunya pesawat itu sendiri yakni bagaimana pesawat didesain dan dirawat. Selain harus memenuhi standar kelaikan udara yakni terpenuhinya persyaratan desain tipe pesawat dan aman untuk beroperasi, kelaikan pesawat juga tergantung dari perawatan yang dilakukan. Di sini kontribusi MRO terhadap safety sangat penting dan tidak terpisahkan. Karena itu,



promosi safety sangat penting bagi organisasi MRO.

Efektivitas promosi safety biasanya dipengaruhi oleh sumber, pesan, media yang digunakan, jangkauan, pemilihan bahan dan keterlibatan manajemen. Efektivitas promosi safety dapat dilihat dari perubahan sikap, perilaku dan statistik kecelakaan. Media yang dipakai bisa dalam berbagai bentuk

seperti safety board, safety sign, spanduk, slogan, safety induction, safety meeting, safety training. Penggunaan media sosial juga layak dipertimbangkan.

Ke depan, *Penity* harus mampu menyesuaikan dengan masanya, lebih menarik, lebih banyak ide kreatif di dalamnya. Harapan ini tentu menjadi tantangan bagi generasi muda yang dipercaya mengelola majalah ini. **▲ (Erman Noor Adi)**

Penity Harus Mempertahankan Misinya

IDE menerbitkan *Penity* pada tahun 2008 diniatkan sebagai bagian dari safety promotion yang menjadi elemen penting Safety Management System (SMS). Kami tim pendiri ingin yang khas dan berbeda karena pada waktu itu hampir semua perusahaan penerbangan menerbitkan majalah safety dengan konten terjemahan media luar negeri. Kami ingin, *Penity* bercerita tentang

kita, dari kita, dan untuk kita. Diskusi awal cukup seru, terutama tentang nama sampai akhirnya kami sepakat memilih nama "peniti". Supaya lebih keren kami memakai nama *Penity* (dengan huruf "y" diakhir kata) agar sesuai dengan misinya yakni memberikan pengetahuan dan informasi tentang safety.

Nama ini sempat diprotes beberapa orang di luar tim pendiri karena menurut mereka kesannya *kok* main-main. Tapi, kami tegaskan nama ini sangat serius. Peniti atau *safety pin* adalah benda sederhana yang berfungsi mencegah kecelakaan pada bahan peledak. Majalah ini ingin menjadi bagian dari alat pencegah kecelakaan. Bukankah ini sangat serius? Apalagi, metode memberi informasi dan pengetahuan dilakukan dengan Persuasif, Informatif dan Naratif sesuai moto *Penity* yang kalau disingkat menjadi PIN. Untuk melengkapi kami pilih Mang Sapeti menjadi maskot yang tampil dengan ciri khas peniti besar di bajunya.



Ada pertanyaan yang selalu dilontarkan kepada saya yaitu: Apa yang dibutuhkan oleh industri yang berkaitan dengan safety? Jawabannya kalau dituliskan tentu bisa berjilid-jilid buku. Tapi, ada jawaban sederhana yaitu setiap lapis organisasi mulai orang nomor satu di perusahaan sampai pelaksana harus memiliki *state of mind* atau sikap pandang yang sama terhadap safety. Seperti kita

ketahui, untuk menjadi *safe*, perlu keterlibatan semua orang. Namun, untuk mendapatkan *accident* cukup dilakukan oleh satu orang yang lalai atau melanggar prosedur.

Berhubung jumlah generasi milenial yang akrab dengan teknologi cukup banyak di GMF, tentu kondisi ini harus dimanfaatkan untuk promosi safety. Promosi harus menggunakan media yang tepat pada jamannya. Di masa lalu, kita punya program SMS via sms. Sekarang, mungkin sosial media sebagai pilihan.

Harapan saya, *Penity* tetap pada misi awal pembentukan yaitu memberikan pengetahuan dan informasi tentang safety. Tapi, media dan cara penyampaian tentu harus disesuaikan dengan kondisi faktual pembacanya. Semoga *Penity* selalu eksis sampai generasi berikutnya sejalan dengan eksistensi GMF AeroAsia. **▲ (Fuad Abdullah)**

Kaderisasi

Untuk Kesenambungan Misi dan Spirit Penity

KADERISASI merupakan kebutuhan mutlak untuk menjaga kesinambungan suatu program agar tetap berjalan sesuai harapan. Apalagi jika program yang dijalankan membawa misi mulia seperti majalah Penity sebagai bagian dari safety promotion di lingkungan GMF AeroAsia. Dengan misi mempromosikan dan mensosialisasikan program keselamatan, Penity diharapkan menjadi salah satu kontributor dalam membangun safety culture. Spirit yang terkandung di dalam misi inilah yang harus dipegang teguh oleh pengelola Penity, baik itu yang senior maupun junior.

Dalam proses ini, mentoring dari personel senior sangat dibutuhkan oleh personel junior. Selain itu, keterlibatan aktif generasi yang berbeda juga penting untuk berbagi pengalaman langsung. Di sisi lain, generasi yang lebih muda diharapkan *hands on* dalam mengelola majalah ini sehingga mereka terpacu untuk lebih berkembang. Pengalaman mereka di bawah ini setidaknya menjadi gambaran bagaimana mereka berkembang dari proses belajar dan praktek langsung dalam proses pengelolaan majalah Penity.



Arief Budiman Hervananda
Trainee for Quality System Officer

DALAM dunia penerbangan, safety merupakan prioritas yang harus dipahami dan diresapi oleh setiap personel yang terlibat di dalamnya. Dalam hal ini, Penity menjadi media sosialisasi bagi seluruh karyawan GMF tentang isu keselamatan secara umum dan secara khusus keselamatan di dunia penerbangan. Keterlibatan langsung dalam mengelola majalah ini tidak hanya memberikan pengalaman, tapi juga mendorong saya untuk belajar lebih banyak. Yang menarik, saya semakin mengenal bagaimana regulasi dan prosedur dijalankan sekaligus mengenali bagaimana kontrol dan monitoring di lapangan dilakukan.



Ozzysta Ayudya Pramadi
Trainee for Quality System Officer

MENJADI bagian dari pengelola Penity tentu menjadi kebanggaan sekaligus sebagai amanah yang harus dijalankan sebaik mungkin. Selain itu, tentu ada tantangan yang sangat besar karena saya harus menjelaskan isu-isu tentang keselamatan yang berasal dari regulasi, prosedur kerja, hingga yang terjadi di lapangan. Tantangan ini bukan hanya memberikan pengalaman berharga, namun juga menambah wawasan. Sebagai personel baru, pengalaman dan wawasan seperti ini sangat membantu proses perkembangan saya untuk memahami isu-isu safety dengan lebih konkret di lapangan. Saya berharap terus berkembang dengan menjalankan amanah yang besar ini.



Ryan Adi Nugroho
Quality System Officer

PADA awalnya saya memang kesulitan untuk menulis tentang isu-isu safety karena banyak faktor. Namun, dengan usaha kerja dan kemauan terus belajar serta bimbingan para senior, saya mulai menemukan kiat-kiat menuliskan tema keselamatan. Sebagai personel baru yang masih belajar, tentu hasilnya belum memuaskan. Yang terpenting bagi saya adalah terus belajar memahami isu safety dan menulisnya sehingga menjadi bagian dari sosialisasi program safety di perusahaan. Tentu saya senang bisa memberikan kontribusi melalui tulis.



Aviecenna Z
Quality System Officer

SELAIN pengetahuan yang saya dapatkan dari training, mentoring, dan program pengembangan lain di perusahaan, saya juga mendapatkan tambahan pengalaman menjadi bagian dari pengelola Penity. Apalagi tema yang harus ditulis di majalah ini berhubungan dengan safety, baik yang terjadi di lingkungan GMF sendiri maupun di dunia luar. Menjadi bagian dari pengelola Penity berarti saya harus lebih banyak membaca karena isu safety sangat luas. Dengan semakin mudah mendapatkan informasi dan referensi, kesempatan ini sangat berharga untuk pengembangan diri, baik dalam memperdalam isu safety maupun cara menuliskannya.



Tim redaksi PENITY sedang fokus dalam pembuatan salah satu rubrik di PENITY.

Pada proses pembuatan ilustrasi Dodo & Dono dimulai dengan sketch secara manual kemudian coloring menggunakan aplikasi komputer dan terbit dalam Penity.

1



Proses pengambilan gambar untuk mengisi kebutuhan ilustrasi di majalah PENITY dilakukan bersamaan dengan surveillance harian TQY.

2



Proses pengecekan hasil Teka – Teki Safety yang dikirimkan oleh para pembaca majalah PENITY dan penyerahan hadiah untuk para pemenang.

3



Meeting Redaksi Penity dilakukan rutin untuk membahas tema yang menjadi *high-lite* di GMF serta penulisnya.

4



5





Peran Leader

Dalam Mempromosikan Safety Program

(Penity, edisi Maret 2015)



Oleh: I Wayan Susena

Bagaimana berperan sebagai seorang leader dalam menjalankan *safety management*? Bagaimana cara membuat para staff dapat memonitor, melaporkan dan bertindak atas terjadinya *error* dan *hazard*?

Bagaimana para leader dapat mempromosikan safety di area masing- masing secara berkelanjutan? Bentuk kata tanya ini bisa merupakan salah satu cara kita untuk instropeksi dalam mengembangkan *safety program* di organisasi ini.

Safety program merupakan investasi yang menghasilkan keuntungan jangka panjang dan harus dilaksanakan di industri MRO seperti GMF AeroAsia. Pada prinsipnya *safety program* adalah suatu prosedur dan cara yang terintegrasi dalam mengatur *safety operation* secara efektif.



Safety Action Group (SAG) untuk membangun behavior dan attitude karyawan sehingga terbentuk *safety culture* di area kerja. Pembentukan SAG penting karena setiap orang dapat menjadi *hazard*. Orang tidak lagi menjadi *hazard* jika bisa mencegah *hazard* yang berpotensi menjadi *laten hazard* dalam dirinya secara sengaja.

Di GMF sudah ada 14 SAG yang terdiri dari berbagai *business function* dalam menjalankan *Safety Management System (SMS)*. Accountable Manager mendapat laporan pelaksanaan SMS dari VP Quality Assurance and Safety sebagai Safety Manager. Untuk itu, Safety Manager memerlukan SAG untuk melaksanakan SMS diseluruh area GMF. Setiap SAG dipimpin oleh kepala unit

Safety program merupakan investasi yang menghasilkan keuntungan jangka panjang dan harus dilaksanakan di industri MRO seperti GMF AeroAsia.

Program ini dapat menjadi *Total Program Management* untuk meningkatkan kemampuan organisasi mengidentifikasi *hazard* dan melakukan penanganan cepat supaya tidak membahayakan kelangsungan organisasi. Program keselamatan tidak tergantung pada besar kecilnya suatu organisasi. Tapi, untuk menjalankan program ini ada empat persyaratan yang harus dipenuhi yakni (1) manajemen puncak menetapkan *safety standard*, (2) perusahaan menjaga *safety standard* yang ditetapkan, (3) *hazard* yang terjadi dilaporkan secara benar dan tepat waktu, dan (4) melakukan tindakan atau mitigasi untuk mengatasi *hazard* tersebut.

Untuk melaksanakan program keselamatan yang menyertakan manajemen puncak, GMF telah menetapkan *Safety and Quality Policy* yang ditandatangani CEO GMF AeroAsia Richard Budihiantanto selaku Accountable Manager. Dalam implementasi program keselamatan ini diperlukan

terkait dengan peran mengawasi operational safety di area kerjanya, mengelola *hazard* yang telah diidentifikasi di area kerjanya, melakukan *assessment* terhadap dampak perubahan *safety operational* dan mengaktifkan analisa *hazard and risk* yang sesuai, melakukan mitigasi dan *corrective action* yang sesuai dengan area kerjanya, serta mengelola *safety training* serta *safety promotion* di semua aktivitas di area kerjanya.

Sebagai contoh, di Dinas Base Maintenance, pengaturan siklus kerja dan perputaran SAG TB diselenggarakan oleh PDCA SAG Dinas Base Maintenance bersama seluruh General Manager (GM) dan PDCA SAG Bidang di area Dinas TB. Dengan begini, *Safety Performance Report (SPR)* bisa disampaikan kepada *Safety Committee* setelah melalui aktivitas di lapangan. SPR memberikan makna dan manfaat untuk *safety improvement* setelah di-review oleh Quality Assurance and Safety. Dalam melaksanakan *safety*



culture, SAG TB mempunyai beberapa program yang dijalankan secara konsisten. Program itu antara lain SAG meeting setiap tiga bulan sekali untuk membahas hasil audit *safety and quality*, *safety surveillance*, rekomendasi untuk *safety improvement*, dan IOR. Selain itu juga ada *safety environment implementation campaign* melalui penggunaan Alat Pelindung Diri yang sesuai area kerja dan peruntukannya, bagi semua personal yang bekerja di Produksi maupun para leader Base Maintenance. Langkah ini sebagai bentuk komitmen dan konsistensi yang dijalankan oleh SAG TB.

Selain itu, ada program Safety Training di mana SAG TB memonitor Learning Services TB dalam mengelola training bersama Dinas Learning Services and Corporate Culture (TW). Beberapa training yang diselenggarakan antara lain GMF *Safety and Quality Policy*, *Safety Management System*, *Basic Safety Management*, dan *Safety Risk Management*. SAG TB juga mempunyai program membentuk *Safety Messenger* melalui pola pelatihan selama 40 jam, membuat *Safety*

Communication and Promotion melalui *safety banner*, mengkombinasikan aktivitas SAG dengan Sistem Manajemen Lingkungan serta OHSAS, serta program-program lain terkait *safety improvement*.

Budaya keselamatan melalui gerakan SAG tidak tercapai kalau personal tidak *buy in* terhadap program perusahaan. Peran seorang leader sangat penting dalam mempromosikan *safety program* karena mengandung unsur *monitoring*, *controlling* serta menjadi *role model* untuk menciptakan budaya *safety* di GMF.



 **Pojok K3**

BBS Untuk Menekan Angka Kecelakaan Kerja

Jumlah kecelakaan kerja kategori minor selama tahun 2016 mencapai 50 kasus. Sebanyak 45 kasus terjadi karena *unsafe act* dan sisanya karena *unsafe condition*. Tingginya kecelakaan kerja karena *unsafe act* menunjukkan perilaku sangat berpengaruh pada terjadinya *incident* maupun *accident*. Untuk menekan perilaku tidak aman, pendekatan Behavior Based Safety (BBS) dapat digunakan karena dapat dikontrol oleh individual tanpa memerlukan ahli trainer. Selain itu, BBS juga dapat menjangkau personel yang bekerja di tempat kecelakaan terjadi dan dapat mengubah kebiasaan pekerja sehingga berpengaruh terhadap lingkungan kerjanya.

Untuk menjalankan metode BBS, langkah-langkah yang dilakukan terangkum dalam DO

IT yakni D (*Define*), O (*Observe*), I (*Intervention*), dan T (*Test*). Define berarti menetapkan target perilaku yang akan dievaluasi dan diamati. Observe adalah meneliti dan mengamati target perilaku yang diamati untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan *unsafe behavior* dalam masa praintervensi untuk menetapkan tujuan perubahan perilaku. Intervention adalah intervensi kepada target untuk mengubah perilaku yang diinginkan. Test adalah menguji dampak perilaku dari intervensi dengan melanjutkan observasi kepada target selama masa intervensi. Tahap terakhir dalam metode BBS adalah melakukan evaluasi terhadap perilaku personel. Tahap evaluasi ini dilakukan untuk mengetahui dan mengukur seberapa besar dampak dan perubahan yang terjadi pada program intervensi. Keberhasilan dalam upaya perbaikan behavior pekerja juga bergantung pada metode intervensi yang digunakan sebelumnya. *Keep Healthy, Keep Smile and Keep Happy*. ▲ (Putri Sayekti)





Mengabaikan Safety = Mengundang Bencana

(Penity, edisi Februari 2010)

Sebuah pesawat Embraer 120 milik salah satu maskapai Amerika Serikat terbang dari Houston menuju Laredo pada suatu pagi yang cerah di tahun 1991. Pesawat dengan tiga awak dan 14 penumpang itu terbang normal hingga ketinggian 11.800 kaki. Tapi, kejanggalan mulai dirasakan ketika jarum jam bergerak pada angka 10.03.

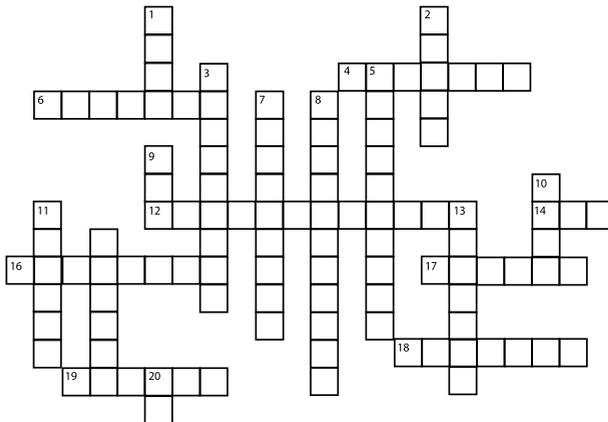
Di luar dugaan, tiba-tiba pesawat menukik tajam dan meluncur ke bumi. Awak pesawat tidak mampu mengendalikan badan pesawat yang terus menukik dan berputar-putar itu. Dumm... kejadian mengerikan itu berakhir ketika pesawat menghunjam tanah dan hancur. Tak ada yang selamat dalam kejadian ini.

Berdasarkan bukti-bukti yang ditemukan,

penyelidik menyimpulkan kejadian ini akibat panel leading edge lepas dari horizontal stabilizer bagian kiri. Akibatnya timbul beban gaya udara yang menyebabkan pesawat menukik cepat dan terjadi negative stall di sayap. Hal ini diperkuat oleh rekaman Flight Data Recorder (FDR) di mana pesawat mengalami gaya "g" negatif hingga 3,5. Temuan ini mendorong penyelidiki proses perawatan sebelum pesawat terbang menuju Laredo.



Teka-Teki Safety Edisi Januari 2017



Across

- 4 Great Spirit! Great People! Great
- 6 Pada bulan apakah PENITY menerbitkan edisi ke 100?
12. Aktifitas yang dilakukan untuk overseeing hazard
14. Simulasi bencana yang dilakukan di GMF disebut dengan (singkatan)
16. DOD adalah singkatan dari Object Damage
17. Majalah GMF yang membahas tentang pengetahuan dan informasi safety adalah
18. Papan informasi yang menampilkan performa keselamatan kerja di area kerja GMF, disebut dengan Safety.... Board
19. salah satu kiat praktis yang wajib dilakukan sebelum memulai aktifitas.

Down

1. Otoritas penerbangan eropa
2. Otoritas penerbangan Indonesia (BAHASA INDONESIA)
3. Mobil pemadam kebakaran (Bahasa Inggris)
5. Istilah untuk station diluar Station Cengkareng
7. Petugas yang melakukan inspeksi disebut.
8. Dirty Dozen - Rasa kepuasan yang disertai dengan ketidaksadaran dari bahaya yang nyata.
9. Safety Briefing Sheet disingkat...
10. Langkah-langkah Metode Behavior Based Safety (BBS) yang disebut DO IT, "T" adalah ...
11. AOG adalah singkatan dari Aircraft on.....
13. Fungsi alat ini ialah menanggulangi cedera maupun luka yang mengenai mata personil maintenance di lapangan adalah emergency...
15. Safety Briefing Sheet disingkat
20. Adalah satu kiat praktis yang wajib dilakukan sebelum memulai aktifitas.

Pesawat ini menjalani perawatan sejak pukul 09.30 pada malam harinya. Salah satu pekerjaannya adalah mengganti kedua buah *deicing boots* pada horizontal stabilizer bagian kiri dan bagian kanan. Penggantian itu dimulai dengan melepas leading edge dari horizontal stabilizer sebelah kanan oleh teknisi shift kedua. Pelepasan leading edge pada horizontal stabilizer sebelah kiri akan dikerjakan teknisi shift ketiga. Tapi, teknisi shift kedua sudah melepas 47 sekrup pengikat pada permukaan atas leading edge sebelah kiri.

Teknisi shift ketiga melanjutkan penggantian *deice boots* sebelah kanan dan memasang kembali leading edge kanan hingga selesai. Tapi, karena pesawat harus terbang pukul 07.00 pagi, waktu yang tersisa tidak cukup untuk melanjutkan pekerjaan. Teknisi shift ketiga memutuskan menunda penggantian *deice boots* sebelah kiri tanpa mengetahui kalau semua sekrup pengikat sebelah kiri sudah dilepas oleh teknisi shift kedua. Hal ini tidak dilaporkan dalam pergantian shift. Akibatnya pesawat beroperasi dengan sebagian sekrup pengikat leading edge dari horizontal stabilizer kiri yang tidak terpasang.

Berdasarkan bukti temuan ini, penyelidik menyimpulkan personel perawatan lalai menjalankan prosedur dengan benar pada penggantian *deice boots*. Penyelidik juga menyimpulkan kelalaian terjadi karena safety culture tidak terbangun dengan baik di maskapai ini. Beberapa faktor yang berkontribusi pada kecelakaan ini juga terungkap.

Pertama, manajemen maskapai gagal membangun safety culture yang mendorong karyawan taat pada *company maintenance and quality procedure*. Kedua, konsekuensi dari faktor pertama adalah teknisi tidak mematuhi prosedur penggantian *deice boots*. Ketiga, lemahnya pengawasan authority terhadap maskapai bersangkutan.

Safety culture yang kuat dapat menciptakan lingkungan organisasi yang peduli pada keamanan dan keselamatan. Hal ini ditunjukkan dalam perilaku setiap individu yang terlibat di dalamnya maupun keputusan yang diambil oleh manajemen. Jika safety culture tumbuh baik, setiap orang akan taat pada prosedur dalam menjalankan pekerjaannya. ▲ (**hermansyah**)



Identitas Pengirim Teka-Teki Safety Edisi Januari 2017

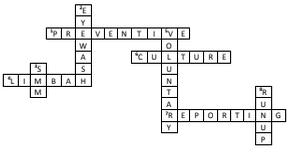
Nama / No. Pegawai :

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 Februari 2017. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah. Silahkan kirimkan saran atau kritik anda mengenai majalah *Penity* melalui email *Penity* (penity@gmf-aeroasia.co.id)

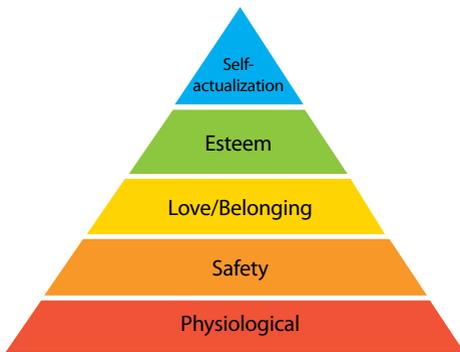
Nama Pemenang Teka-Teki Safety Edisi Desember 2016	Jawaban Teka-Teki Safety Edisi Desember 2016	Ketentuan Pemenang
<p>Yefita Citrawati / THD / 581257</p> <p>Prihantoro / TQH - 4 / 581067</p> <p>Ibrahim Yusup / TQH / 519989</p> <p>Adisty Anjana Putri / TLP / 581260</p> <p>Apriyanto Firman / TFO / 581712</p>		<ol style="list-style-type: none"> Batas pengambilan hadiah 10 Februari 2017 Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 R.13 dengan menghubungi Bp. Angga Dwi Cahyo setiap hari kerja pukul 09.00- 15.00 WIB Pemenang menunjukkan ID card pegawai Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan



Born to be Save Grow to be Great



Untuk menandai *Penity* edisi ke-100 sekaligus sebagai pemacu motivasi untuk meraih target perusahaan tahun 2017, mari menelaah teori yang berhubungan dengan safety yang pertama kali diungkapkan oleh Abraham Maslow yang dikenal dengan “Maslow Hierarchy of Needs”.



Teori ini menggambarkan bahwa sejak manusia lahir ke dunia maka akan terdapat 5 tingkatan kebutuhan dalam kehidupannya. Dari lima kebutuhan ini, Maslow menyatakan bila kebutuhan paling dasar telah terpenuhi maka manusia akan berusaha untuk memenuhi kebutuhan selanjutnya. Jadi, setelah mampu memenuhi kebutuhan yang pertama yaitu untuk mempertahankan hidup dengan makan, minum, memiliki pakaian, dan sebagainya maka manusia akan cenderung untuk mencari kebutuhan yang kedua yaitu perlindungan atau safety. Manusia akan merasa dirinya berada dalam ketidakpastian sehingga akan selalu berupaya terhindar dari ancaman yang membahayakan.

Setelah rasa aman dimiliki selanjutnya manusia akan memotivasi dirinya memenuhi kebutuhan ketiga, keempat, dan kelima yaitu rasa saling memiliki, kebutuhan penghargaan, dan kebutuhan aktualisasi diri. Ketiga kebutuhan ini saling ketergantungan karena saat dewasa manusia memiliki kebutuhan untuk saling memiliki dan

merasakan kasih sayang dari keluarga, masyarakat, perusahaan, atau komunitas yang mendorong dirinya untuk meningkatkan kompetensi dan meraih prestasi. Sehingga dirinya mampu meraih penghargaan dari orang disekitarnya. Setelah dihargai maka manusia akan berusaha mengaktualisasi diri demi mempertahankan penghargaan yang sudah diraih dengan jalan mengoptimalkan segala potensi sesuai kemampuannya.

Berdasarkan penelitian tersebut, kita mendapatkan gambaran bahwa safety ternyata menempati kebutuhan kedua setelah bertahan hidup. Itu berarti *by design* kita akan merasa bahwa diri kita selalu berada pada posisi yang tidak aman sehingga berusaha sekuat tenaga untuk mencari perlindungan dan stabilitas. Tapi, sekeras apapun usaha dan semaksimal apapun sistem yang diberlakukan tidak membuat kebutuhan terhadap safety dapat terpenuhi secara total, karena manusia pada hakikatnya selalu berbuat kesalahan yang nantinya menimbulkan ancaman atau bahaya. Karena itu mari pastikan segala yang kita lakukan telah menaati sistem peraturan, hukum, dan regulasi yang bertujuan untuk mengatur kehidupan kita agar dapat meminimalisir resiko terhadap terjadinya ancaman atau bahaya, selayaknya manusia yang berusaha memenuhi kebutuhan akan safety.

Selanjutnya, di awal tahun baru ini kita dihadapkan pada tantangan yang semakin berat dan menuntut kita dapat bekerja semakin giat untuk mencapai target perusahaan. Demi mewujudkannya, mari pererat tali kekerabatan antar sesama karyawan sehingga kita dapat saling mendukung satu sama lain untuk mengembangkan pengetahuan dan meningkatkan kompetensi serta mengoptimalkan segala potensi yang dimiliki. Sehingga pada akhirnya dapat mendukung pencapaian target perusahaan, sebagaimana manusia yang memotivasi dirinya untuk memenuhi kebutuhan rasa saling memiliki, kebutuhan penghargaan, dan kebutuhan aktualisasi diri. ▲ *(saiful anham)*



Tiga Audit Mengawali Perjalanan Tahun 2017



Sebagai pemegang sertifikat approval dari authority dan customer, GMF AeroAsia harus selalu siap diaudit untuk memastikan ketaatan terhadap regulasi dan prosedur. Di sisi yang lain, audit juga menjadi bagian dari proses perbaikan dan peningkatan kualitas produk maupun layanan. Dengan menjalani audit secara berkala, jaminan terhadap ketaatan pada regulasi dan prosedur akan membuat authority semakin yakin dan customer semakin percaya. Dampaknya, tentu saja terhadap perkembangan dan pertumbuhan bisnis perusahaan.

Audit pertama pada tahun 2017 ini datang dari EASA. Audit otoritas penerbangan sipil Eropa ini dilakukan pada 16-21 Januari 2017. EASA mengirimkan auditor yang berbeda dari sebelumnya yakni lead auditor David Marchand dan auditor Jean Michel Delecluse. Kondisi ini tentu menjadi tantangan tersendiri bagi GMF. Apalagi dalam audit sebelumnya, EASA memberikan notifikasi tentang EASA Capability List, EASA Roster, Tool & Equipment A330 dan Improvement Hangar Painting. Seminggu setelah audit EASA, GMF juga menjalani audit FAA pada 23-31 Januari 2017. Audit

FAA tentu tidak kalah menantang karena otoritas penerbangan sipil Amerika Serikat ini sudah memberikan status Low Risk MRO terhadap GMF pada audit tahun lalu. Karena itu, audit pada awal tahun ini menjadi bentuk verifikasi FAA atas status yang diberikan. Status Low Risk MRO memang menjadi kebanggaan, namun juga menjadi tantangan untuk terus mempertahankannya. Seperti kata pepatah, mempertahankan selalu lebih sulit dibandingkan meraihnya.

Dalam audit FAA ini, GMF AeroAsia juga mengajukan rating baru yakni A330-200/300 Series Up to C-Check yang meliputi Minor Repair & Minor Alteration, Engine CFM 56 -7B up to Overhaul dan NDT untuk Thermography. Pengajuan rating baru tidak lepas dari harapan GMF untuk terus mengembangkan skala bisnisnya sesuai dengan kebutuhan pasar. Selain audit dari authority, pada Januari 2017 ini GMF juga menjalani audit dari customer yakni Jetstar. Audit di sela-sela audit EASA ini karena pelanggan ingin memastikan peningkatan kualitas produk GMF.

Jadwal audit memang sangat padat. Tapi, kondisi ini tidak boleh menjadi beban karena audit merupakan bagian dari keberlangsungan GMF AeroAsia sebagai organisasi perawatan pesawat. **▲ (nuansa)**





RUMPI

Rubriknya *mang* SAPETI

Selain fasilitas, sarana dan produk perawatan yang sudah meningkat, faktor perilaku personel juga turut meningkat sepanjang tahun 2016.

"Sukses membangun safety culture tidak hanya tentang skill dan kemampuan teknis, namun juga sikap dan berperilaku yang aman dan selamat."

Selain menggunakan tools dengan benar, konsistensi menjaga dan merawatnya adalah cermin attitude yang baik.

"Sekali kita terlena menjaganya, risiko FOD tanggungannya."

Kecelakaan tidak selalu karena nasib buruk, tapi gara-gara salah mengambil tindakan.

"Ingat, berpikir lebih dahulu sebelum bertindak."

Saran Mang Sapeti



Menjaga Level

FOKUS

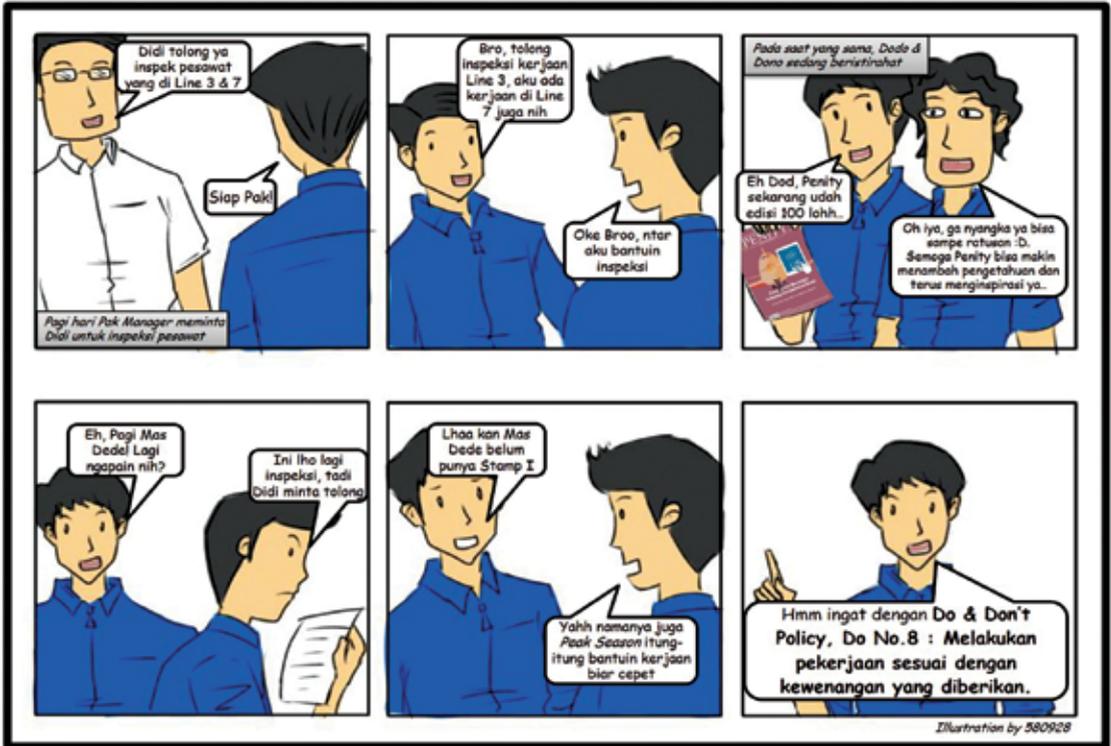
di Titik Optimum

Fokus atau konsentrasi menjadi kebutuhan mutlak setiap personel dalam menjalankan aktivitas sehari-hari. Selain untuk menghasilkan output yang maksimal, fokus dalam bekerja juga dapat menghindarkan diri dari kemungkinan melakukan kesalahan atau dari ancaman risiko bahaya. Sikap fokus sepanjang waktu perlu dilatih secara rutin dan konsisten. Kiat-kiat praktis di bawah ini dapat membantu menjaga level fokus pada kondisi yang optimum.

1. Selalu sarapan pagi untuk meningkatkan keterampilan kognitif otak pada level konsentrasi dan kewaspadaan lebih tinggi.
2. Berdoa sebelum memulai aktifitas bekerja agar diberi kelancaran. Secara psikologis berdoa memberikan efek ketenangan dan keyakinan dalam bekerja.
3. Buat skala prioritas pekerjaan dengan memilih yang paling prioritas dan buatlah *time frame* yang jelas tentang target dari setiap tugas.
4. Istirahat dan *stretching* secara periodik. Istirahatkan mata dan pikiran setiap dua jam serta sebisa mungkin lakukan *stretching* ringan untuk menimbulkan efek relaksasi.
5. Olahraga teratur minimal dua kali dalam sepekan. Konsumsi sayur dan buah serta makanan berkarbohidrat agar nutrisi otak terpenuhi.
6. Minum minimal 8 gelas air putih sehari. Usahakan minum air putih setiap 20 menit agar tubuh fit dan mudah untuk berkonsentrasi. ▲ (*zain*)



Dodo dan Dono adalah sahabat semasa sekolah penerbangan, mereka berdua dipertemukan kembali di perusahaan bengkel pesawat terbang. Dodo merupakan pribadi yang baik dengan kecakapan dan skill tinggi dalam bekerja ditambah sifatnya yang selalu aware dengan safety. Namun sedikit berbeda dengan sahabatnya Dono, adalah pribadi giat bekerja dan cekatan, namun salah satu kekurangannya adalah ceroboh. Sehingga saat bekerja bersama, Dodo sering mengingatkan Dono untuk lebih berhati-hati dalam bekerja.



Lack of Assertiveness

Tolak kompromi terhadap standard keselamatan yang digunakan, diskusikan secara persuasif dengan manager maupun supervisor apabila terdapat assignment yang tidak sesuai. ▲

Lack of Assertiveness Safety Nets

1. Jika tidak kritis, catat dalam log book dan hanya tanda tangan terhadap yang serviceable
2. Tolak kompromi terhadap standard keselamatan





Implementasi CSR Melalui GMF Rescue

GMF memiliki program Corporate Social Responsibility (CSR) sebagai bentuk kepedulian pada masyarakat. Salah satunya adalah GMF Rescue yang berfokus pada aksi kemanusiaan, terutama untuk korban bencana alam maupun kecelakaan penerbangan. GMF Rescue juga terlibat aktif dalam pelatihan Emergency Response Plan (ERP) di internal GMF. Organisasi yang diresmikan di Pulau Payung, Kepulauan Seribu pada 27 Maret 2010 beranggotakan karyawan terpilih dari unit-unit di lingkungan GMF.

GMF Rescue bermitra dengan pihak lain seperti GEC dan Garuda Indonesia Group. Aktivitas yang pernah dijalankan antara lain memberi bantuan korban letusan gunung Merapi (2010), Gunung Sinabung (2014), dan korban banjir di Jakarta. Bantuan ini tidak hanya bagi karyawan GMF dan Garuda Group, tapi juga masyarakat. GMF Rescue menjadi kepanjangan tangan dari karyawan dan perusahaan dalam menjalankan aksinya.

Sebagai organisasi yang lahir dari organisasi MRO, GMF Rescue dilibatkan dalam penanganan korban kecelakaan penerbangan seperti kecelakaan



Sukhoi Superjet 100 di Gunung Salak pada 18 Desember 2012. Dalam hal ini, GMF Rescue bekerjasama dengan KNKT, BASARNAS, TNI, dan BRIMOB. Keterlibatan GMF Rescue tentu dalam kapasitas sebagai bantuan terhadap instansi resmi yang telah ditunjuk pemerintah.

Dalam setiap kegiatan, GMF Rescue selalu berpedoman pada prinsip keamanan dan keselamatan untuk menghindari dari ancaman bencana. Dalam usianya yang keenam tahun ini, GMF Rescue tetap mengusung motto *Care, Honestly, Discipline*. ▲ (**wahyu prayogi**)



Fire Truck Harus Standby Selama Refueling/Defueling

Pengisian maupun pengosongan bahan bakar pesawat (*refueling/defueling*) merupakan salah satu dari rangkaian aktivitas operasional maupun perawatan pesawat. Kegiatan ini menuntut tingkat kehati-hatian dan konsentrasi yang sangat tinggi karena besarnya hazard yang dapat ditimbulkan. Untuk mencegah hazard menjadi kejadian fatal, dibutuhkan metode maupun peralatan yang bisa memenuhi kebutuhan keamanan dan keselamatan ini. Karena itu, *fire truck* harus selalu *standby* selama *refueling* maupun *defueling* berlangsung.

Fire truck berguna untuk memadamkan api jika terjadi kebakaran saat proses *refueling/defueling*. Dalam kondisi ini, personel *fire truck* harus selalu siaga dan mewaspadaai potensi hazard setiap kegiatan



pengisian dan pengosongan bahan bakar. *Fire truck* menjadi *emergency equipment* yang wajib ada di sekitar pesawat yang sedang mengisi atau mengosongkan bahan bakar. Karena itu, proses *refueling* atau *defueling* tidak boleh dilakukan sebelum *fire truck* tersedia di lokasi kerja. ▲ (**Usamah/580929**)



Komunikasi, Titik Krusial Handover Pekerjaan

(Penity, edisi Juli 2015)

Kesempurnaan suatu pekerjaan tidak semestinya dilakukan oleh satu shift tertentu, tapi harus dilakukan oleh setiap shift yang bekerja secara berkesinambungan. Dalam pekerjaan yang bersifat estafet, komunikasi antar shift berperan penting tidak hanya menyelesaikan pekerjaan, namun juga memastikan compliance terhadap regulasi. Di sinilah peran *shift/task handover procedure* yang harus diikuti supaya pekerjaan selesai sesuai harapan. Pentingnya *shift/task handover procedure* dapat kita temukan dalam GMF RSM 2.26.1 General yang berbunyi:

"The communication between the incoming and outgoing managers must be sufficient and effective in order the succeeding maintenance manager to continue the work without leaving any maintenance or inspection tasks unfinished due to misunderstandings"

Dalam ketentuan ini, *shift/task handover procedure* mendapatkan perhatian serius dan menjadi salah satu fokusnya karena menjadi bagian yang mengatur cara mengkomunikasikan pekerjaan yang belum diselesaikan oleh suatu *shift crew* dan harus diselesaikan oleh *shift crew* yang lain. Peralihan antar shift ini memang menjadi titik krusial sehingga komunikasi yang efektif menjadi solusi untuk mengantisipasi kemungkinan adanya item pekerjaan yang tidak terkomunikasikan. Dan komunikasi antar shift menjadi kebutuhan mutlak dalam proses peralihan ini.

Dalam perawatan pesawat, *handover* tidak boleh dipandang sebelah mata dan seharusnya mejadi titik lemah yang harus dikelola dengan baik. Hal ini karena sempurnanya pekerjaan ditentukan oleh baik tidaknya komunikasi yang terjadi antara dua *shift crew*. Apabila komunikasi tidak baik maka dipastikan pekerjaan yang dilakukan hasilnya tidak sempurna. Hasil yang tidak sempurna sudah pasti tidak dapat diterima oleh industri penerbangan yang menuntut persyaratan yang lebih tinggi dibandingkan industri transportasi lain. Apalagi investigasi beberapa kejadian menyatakan pekerjaan yang tidak selesai karena pergantian shift menjadi penyebab suatu kejadian.

Untuk berkomunikasi secara efektif antara dua shift, yang harus dilaksanakan adalah menerapkan standar baku dengan menuliskan detail pekerjaan yang harus diteruskan oleh shift berikutnya. Detail pekerjaan ini ditulis di form yang sudah ditentukan. Dengan standar baku ini diharapkan pemahaman terhadap informasi antara pemberi dan penerima informasi bisa sama. Di prosedur RSM juga diatur informasi apa saja yang harus disampaikan oleh *shift crew* yang menyerahkan pekerjaan kepada shift berikutnya. Misalnya untuk Base Maintenance adalah '*Job card / MDR / PD Sheet Number and the step which the the incoming manager must continue the work, 'work order number'*' dan selanjutnya.

Tentu saja informasi yang disampaikan untuk satu pekerjaan berbeda dibandingkan pekerjaan lain. Meski demikian, informasi yang ditulis harus selengkap mungkin dan ditulis menggunakan huruf / tulisan yang jelas /clear. Tulisan yang tidak jelas memerlukan usaha yang besar untuk melakukan konfirmasi. Tulisan yang jelas akan mencegah pemborosan waktu yang tidak perlu. Selain informasi yang jelas, RSM juga mengharuskan '*outgoing manager*' bertemu '*incoming manager*' untuk menjelaskan pekerjaan yang belum selesai kepada *incoming manager* sekaligus menunjukkan lokasi pekerjaannya. *Incoming manager* bisa bertanya secara lebih detail tentang pekerjaan yang belum selesai setelah membaca informasi yang disampaikan.

Incoming manager wajib bertanya atau meminta penjelasan kepada *outgoing manager* dan memastikan kejelasan statusnya. *Outgoing manager* wajib menjawab pertanyaan dari *incoming manager* dengan jelas. Pertanyaan yang timbul biasanya merupakan feedback yang wajar dari suatu bentuk komunikasi dua arah.

Setelah informasi dinyatakan cukup, maka kedua manager akan membubuhkan tanda tangan dan tanggal sebagai tanda bahwa proses *handover* sudah dilakukan dengan sempurna dan proses maintenance dapat dilanjutkan dengan benar karena semua informasi yang diperlukan sudah ditransfer dengan benar. ▲ (Ahmad Yani Ch)