

Pengetahuan dan Informasi Safety



# PENITY

Persuasif, Informatif, Naratif

## Mengukur Budaya Safety Melalui Survey

*Measuring GMF's Safety Culture  
Through Safety Culture Survey*

**GMF Vision**

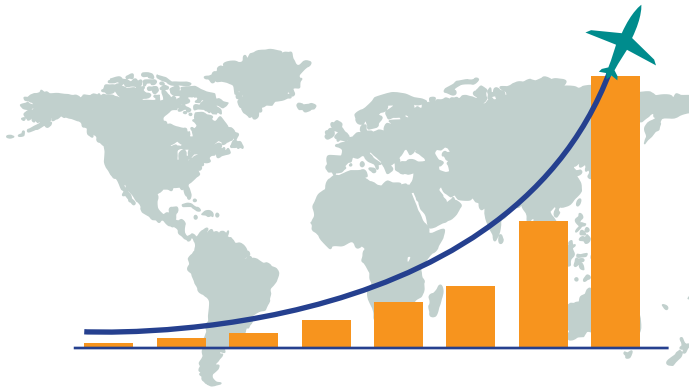
Top 10 MROs in the World

**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



## Hasil Survei Bukan Sekadar Angka

**B**udaya keselamatan (*Safety Culture*) merupakan budaya yang tidak dapat dipisahkan dari organisasi perawatan pesawat seperti GMF AeroAsia. Apalagi keselamatan menjadi prioritas utama bagi setiap organisasi di dalam industri penerbangan. Banyak metode untuk mengetahui tingkat budaya keselamatan di sebuah organisasi, salah satunya melalui survei ASCI (*Airlines Safety Culture Index*). Meskipun awalnya digunakan oleh Qantas Airlines, akan tetapi metode ini sudah disesuaikan dengan kebutuhan organisasi perusahaan perawatan pesawat.

Seperti halnya survei yang lain, hasil survei ini juga berupa angka, skor, atau nilai. Peningkatan skor yang lebih baik dibanding tahun lalu menjadi target yang ingin dicapai dalam survei tahun ini. Skor ini mencerminkan persepsi karyawan terhadap budaya keselamatan sekaligus menjadi bahan untuk perbaikan ke depan. Karena itu, hasil survei bukan sekadar angka-angka, namun ada makna lebih dalam yakni cermin dari perilaku hingga persepsi kita tentang budaya keselamatan.

Agar hasil survei mencerminkan kondisi yang sebenarnya, peran aktif karyawan dalam mengisi questioner dan menjawab pertanyaan sangat penting. Kejujuran dan keterbukaan adalah kunci agar hasil survei ini tidak bias sehingga perbaikan sesuai hasil survei tepat sasaran dan sesuai kebutuhan. Tema utama *Penity* edisi Juli 2017 menjadi pengantar sebelum survei dijalankan. Selamat membaca. ▲

Salam,  
Redaksi

## Survey Result is Not Only a Number

**S**afety Culture is a culture that cannot be separated from aircraft maintenance organization such as GMF AeroAsia. Moreover, safety is the main priority for every organization in aviation industry. Many methods to find out the standard of the safety culture, one of them through ASCI (*Airlines Safety Culture Index*) Survey. Even though it is implemented by Qantas Airline at the beginning, however, this method has been adjusted to the needs of aircraft maintenance organization.

Such other surveys, the survey result is in a number, scores, or value. Improved scores compare to last year result, is a target that we want to achieve in survey within this year. This score reflects employee perception towards safety culture and also a lesson for improvement in the future. Therefore, survey result is not only a number, there is significant meaning that reflecting behavior and our perception about safety culture.

In order to reflect actual condition, active role of employees when completing questioner and answering question are very important. Honesty and openness are keys for unbiased survey result, therefore improvement, referring survey result, is right on target and conform to the needs. The main theme of *PENITY* July 2017 edition, is an introduction before the survey held. Happy reading. ▲

Greeting,  
Editor



## Safety Merupakan Budaya GMF

**Harkandri M Dahler** | *Direktur Human Capital & Corporate Affairs*

**S**afety adalah budaya GMF. Bagi insan GMF, safety harus menyatu dalam diri yang tercermin pada aktivitas sehari-hari. Perilaku safety dibutuhkan untuk pekerjaan merawat pesawat. Dengan bekerja secara safe, maka pesawat yang dirawat bisa mencapai kondisi laik operasi karena sudah memenuhi tuntutan safety. Sehingga ketika pesawat beroperasi keselamatan penerbangan dapat terwujud.

Dalam mengimplementasikan program safety, perusahaan sadar bahwa sifat manusia naik turun, bisa fokus, namun kadang juga bisa lengah. Bahkan seringkali ketika beban kerja menumpuk, aspek safety bisa saja dikesampingkan. Karena itu, perusahaan memiliki Safety Management System (SMS) sebagai acuan sekaligus sistem untuk selalu mengingatkan dan meningkatkan awareness

seluruh insan GMF terhadap safety. Selain itu, ada juga SMK3 (Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja) yang merupakan sistem untuk mencegah kecelakaan kerja dan meningkatkan produktifitas.

GMF juga memiliki Safety Action Group (SAG) yang menjadi ujung tombak dalam memantau proses implementasi safety di lapangan. Mereka inilah yang terus melakukan remain tanpa henti kepada siapapun untuk menjaga kondisi safety. Kemudian di tataran Manajemen terdapat P2K3 (Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja) yang secara periodik membahas berbagai hal terkait keselamatan dan kesehatan kerja di lingkungan perusahaan. Melalui pembahasan tersebut, Manajemen dapat memberikan arahan dan kebijakan dalam pengelolaan K3 di perusahaan. ▲



Saran 

## Halaman Ide dan Saran untuk Karyawan

Saya mengusulkan Penity menyediakan beberapa halaman yang dapat digunakan karyawan untuk menuangkan ide, saran atau artikel lainnya.

**[Zuhrif Arif Wibowo**  
*581748/Base Maintenance Hangar 1]*

### Jawaban Redaksi

Terima kasih atas saran yang diberikan kepada redaksi Penity. Saran ini menjadi salah satu pertimbangan tim redaksi untuk membuat rubrik baru yakni Rubrik Saran. Rubrik Saran sendiri bertujuan sebagai fasilitas komunikasi antara pembaca dan tim redaksi. Sejak tahun 2010 hingga sekarang, Penity memberikan ruang kepada para pembaca untuk menuangkan saran-sarannya.

Banyaknya saran yang terkumpul, tim redaksi gunakan untuk perbaikan dan kemajuan majalah ini untuk memenuhi kepuasan para pembaca tentang informasi safety. Bagi pembaca yang ingin mengirimkan ide dan artikel yang terkait dengan item safety, bisa langsung mengirimkan ke [penity@gmf-aeroasia.co.id](mailto:penity@gmf-aeroasia.co.id). Artikel dari pembaca nantinya akan kami tampilkan pada edisi – edisi Penity selanjutnya. ▲

# Rutinitas Briefing Dinas PG dan Budaya Keselamatan

Implementasi budaya keselamatan dalam industri penerbangan tidak hanya dilaksanakan pada area tertentu seperti tempat perawatan pesawat atau pada peralatan tertentu yang berhubungan langsung dengan operasional pesawat. Seluruh unsur yang memiliki kaitan dengan operasional pesawat harus memenuhi standard dan prosedur keselamatan. Termasuk juga sektor yang bersifat pendukung di darat seperti Ground Support Equipment. Meskipun tidak berhubungan langsung dengan operasional pesawat di udara, Ground Support Equipment memiliki pengaruh signifikan terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan.

Begitu vital peranan sektor pendukung di darat terhadap keselamatan udara, sampai-sampai ada istilah terkenal dalam dunia

penerbangan, yakni keselamatan di udara selalu dimulai dari darat. Karena itu, jaminan terhadap pemenuhan standard maupun prosedur keselamatan di darat benar-benar mendapatkan perhatian. Bahkan, kondisi yang terjadi di darat dapat menentukan apakah sebuah pesawat laik terbang dan diizinkan untuk dioperasikan. Berangkat dari peranan penting inilah Dinas GMF Aircraft Support Services (Dinas PG) menaruh perhatian besar dan



## Routine Briefing of PG Department and Safety Culture

Implementation of safety culture in the aviation industry is not only carried out in certain areas such as aircraft maintenance or in certain equipment which are directly related to aircraft operations. All elements related to aircraft operational must meet safety standards and procedures. This includes supporting sectors on the ground such as Ground Support Equipment. Although it is not directly related to aircraft operations, Ground Support Equipment has a significant influence on toward flight safety.

The role of ground support for aviation safety is so vital that there is

a famous term in the aviation industry: safety in the air always start from the ground. Therefore, the guarantees of standards compliance and safety procedures on the ground are really got the attention. Even the condition that occur on the ground can determine whether an aircraft is safe for flight and be permitted to operate. Considering this role, the GMF Aircraft Support Services (PG) Department puts a great attention and consistency to the safety culture in its working area.

As a party which has responsibility for maintaining Ground Support Equipment (GSE) and aircraft towing provider from hangar to apron or vice versa, ensuring quality service standard is essential. The service quality of PG Department directly or not will impact on aircraft safety standard. Moreover, on the other hand, PG also serves the movement of aircraft that are undergoing maintenance in hangar. To serves the customer, PG operates the equipment such as





konsisten terhadap budaya keselamatan di area kerjanya.

Sebagai pihak yang bertanggung jawab terhadap perawatan Ground Support Equipment (GSE) dan penyedia layanan pergerakan (towing) pesawat dari hangar ke apron atau sebaliknya, maka jaminan terhadap standard kualitas layanan sangat penting. Kualitas layanan Dinas PG secara langsung maupun tidak akan berdampak terhadap standard keselamatan penerbangan. Apalagi di sisi lain, Dinas PG juga melayani pergerakan

pesawat yang tengah menjalani perawatan di hangar. Untuk melayani customer, Dinas PG mengoperasikan equipment seperti Maintenance Truck, Ground Power Unit, AC Car, Aircraft Towing Car, dan lain-lain.

Untuk mencapai level keselamatan yang diharapkan, Safety Action Group (SAG) Dinas PG memiliki peranan penting, terutama untuk kebutuhan aktivitas harian. Tim SAG melaksanakan briefing harian sebelum personel memulai pekerjaan dalam rangka mengingatkan keselamatan sebagai fokus yang harus dicapai. Meskipun menjadi rutinitas harian, briefing berdampak sangat signifikan terhadap perilaku personel agar tetap dalam kondisi safe dalam bekerja. Diharapkan rutinitas menjaga bekerja secara safe ini menjadi kebiasaan sehari-hari.

Sedangkan untuk menjaga area kerja tetap dalam kondisi safe, Tim SAG melakukan surveillance rutin di seluruh area Dinas PG. Jika ditemukan kondisi yang tidak aman dan berpotensi hazard, maka segera dilaporkan melalui IOR untuk dibuatkan target corrective action yang dilakukan. Tindakan yang cepat dan tepat dapat menekan potensi hazard yang lebih besar atau hazard yang dapat berubah menjadi kejadian. ▲

**[Dadang Suhendar | Unit PGP]**



Maintenance Truck, Ground Power Unit, AC Car, Aircraft Towing Car, and others.

To achieve the expected level of safety, Safety Action Group (SAG) of PG Department has an important role, especially for the needs of daily activities. SAG team conduct daily briefing before personnel start working in order to remind safety as a focus to be achieved. Despite being a daily routine, briefing has a very significant influence on the behavior of personnel to always stay in safe condition at work. It is expected that the routine

to keep working in safe manner becomes a daily habit.

Meanwhile, to keep the work area in safe condition, SAG team conduct routine surveillance in all areas of PG Department. If unsafe condition is found and potentially to be hazard, it is immediately reported through IOR to create the corrective action target which will be performed. Fast and precise action can minimize the potential of hazard being dangerous or hazard that may turn into an accident. ▲ **[Dadang Suhendar | Unit PGP]**



# Mengukur Budaya Safety Melalui Survey

*Measuring GMF's Safety Culture Through Safety Culture Survey*

**M**embaca hasil annual audit report FAA tahun 2016 patut membuat kita bangga, FAA menyatakan bahwa GMF sebagai organisasi MRO mendapat predikat *high level of safety & quality*. Perlu kita pahami bahwa predikat tersebut melalui proses yang panjang dan menyeluruh dari seluruh insan professional GMF dalam mematuhi dan menjalankan *safety & quality standard* dengan baik. Dalam menjalankan dan mematuhi standar, diperlukan pemahaman, komitmen dan konsistensi para personel, agar *level of safety and quality* kita semakin meningkat dari waktu ke waktu.

Peran signifikan personel ini sejalan dengan pilar Human Centric yang menjadi salah satu dari tiga pilar *grand strategy* GMF AeroAsia dalam mencapai visinya sebagai *Top 10 MRO's in the World* tahun 2020. Ketika membahas tentang sumber daya manusia GMF, tentu tidak lepas dari budaya di dalam perusahaan, terutama budaya keselamatan (*safety culture*). Apalagi budaya keselamatan diukur secara rutin sebagai bahan untuk perbaikan berkelanjutan.

Pengukuran *safety culture* di GMF AeroAsia mulai dilakukan pada 2011 menggunakan metode ASCI (Airlines Safety Culture Index). Metode ini digunakan oleh salah satu maskapai di dunia yakni Qantas yang diadopsi oleh GMF untuk disesuaikan dengan



Oleh:  
**Hariyadi Wirja**  
GM Safety  
Inspection

**F**AA annual audit result 2016 should make us proud. FAA declared GMF as an high level of safety & quality MRO. We need to understand that the achievement is a long and comprehensive process of GMF professionals to comply with safety & quality standards. To comply with standards requires personnel understanding, commitment, and consistency, so our level of safety and quality is getting better from time to time.

The significant role of personnel is in line with the Human Centric pillar which is one of three pillars in GMF AeroAsia's grand strategy in achieving its vision to be Top 10 MRO in the World in 2020. Mention GMF human capital, obviously can't be separated from company culture, especially safety culture. Moreover, safety culture is routinely measured and the result is ingredient for continuous improvement.

Safety culture measurement at GMF AeroAsia start in 2011 using ASCI (Airlines Safety Culture Index) method. This method is implemented by Qantas, as one of the world's airlines, which adopted by GMF and customized with aircraft maintenance requirement. This measurement is conducted by surveying to all Safety Action Group (SAG) which represent production line or business unit in GMF. This survey uses random sampling about 30% of GMF's employees that representing of safety program and safety culture.

Pencapaian tahun lalu masih membuka ruang perbaikan sehingga survei tahun ini menargetkan peningkatan skor safety culture menjadi 99.

kebutuhan perusahaan perawatan pesawat. Pengukuran dilakukan dengan melalui survei ke semua Safety Action Group (SAG) yang merepresentasikan production line atau bisnis unit di GMF. Survei ini melibatkan random sampling sebanyak 30% dari jumlah karyawan sebagai representasi karyawan terhadap program dan budaya keselamatan.

Survei yang akan dimulai Agustus hingga Oktober 2017 ini akan dilaksanakan oleh Unit Safety Inspection melalui penyebaran questioner hingga interview sampel karyawan. Mereka diminta mengisi dan menjawab 25 pertanyaan yang berhubungan dengan safety culture dalam enam aspek yang meliputi Management Commitment, Staff Commitment, Communication, Training, System/Procedure and Perception of Safety. Setiap jawaban punya bobot nilai dari 1 hingga 5. Selain itu, juga akan disampaikan lembar tentang Safety Standard, Implementasi dan pencapaian Safety Management System di GMF sebagai panduan. Total nilai tertinggi survei ini adalah 125 dan terendah 25.

Metode ini mengelompokkan organisasi sesuai skor yang diperoleh, yakni Poor Safety Culture (25-58), Mediocre Safety Culture (59-92), dan Positive Safety Culture (93-125). Di tahun 2011, GMF meraih skor 90,8 (Mediocre) lalu meningkat setiap tahun hingga mencapai 98,3 (Positive) pada tahun 2016. Kelompok Positive Safety Culture menunjukkan bahwa di dalam organisasi itu, Safety Messenger telah menjalani training dengan baik, safety information disampaikan secara aktif dan dicari oleh personel, tanggung jawab terkait safety aspek dibagikan dengan baik, ide ide baru diterima dan diapresiasi, serta jika terjadi *failure* dicari penyebabnya dan diperbaiki.

Pencapaian tahun lalu masih membuka ruang perbaikan sehingga survei tahun ini

*The survey will be started from August to October 2017 and will be carried out by Safety Inspection Unit through questionnaires and interviews to sample of employees. They are required to fill in and answer 25 questions related to safety culture in six aspects including Management Commitment, Staff Commitment, Communication, Training, System/Procedure and Perception of Safety. Each answer is weighted from 1 to 5. In this survey, will be given sheet of Safety Standard, Implementation and achievement of Safety Management System in GMF, as well, as a guidance. The highest total value of this survey is 125 and the lowest is 25.*

*This method grouping the organization according to the scores result into Poor Safety Culture (25-58), Mediocre Safety Culture (59-92), and Positive Safety Culture (93-125). In 2011, GMF score was 90.8 (Mediocre) and increase every year and reaching 98.3 (Positive) in 2016. Positive Safety Culture shows that in the organization Safety Messengers have been trained well, safety information actively disseminated and sought by personnel, responsibilities related to safety aspects well distributed, new ideas accepted and appreciated, and root cause of a failure will be searched and corrected.*

*Last year achievement is still opening room for improvement, so this year survey targets increase to 99. This higher target is quite realistic because GMF has made various improvements especially in the implementation of Safety Management System, Staff Commitment and Leader Commitment. The other aspects also continue to be maintained and improved. This survey result is expected to be in line and reflecting achievement of High Safety & Quality Level obtained from the FAA.*

*Safety culture survey is a measurement process to see how far implementation of safety culture in GMF and it will be conducted on next month. As an MRO, GMF has implemented safety management system*







menargetkan peningkatan skor safety culture menjadi 99. Target yang lebih tinggi ini cukup realistis karena GMF sudah melakukan berbagai improvement terutama pada implementasi Safety Management System, Commitment Staff maupun Commitment Leader. Begitu juga dengan aspek lain yang terus dipertahankan dan ditingkatkan. Hasil survei ini diharapkan sejalan serta mencerminkan predikat High Safety & Quality Level yang diperoleh dari FAA.

Survey safety culture yang akan dilakukan bulan depan, merupakan sebuah proses pengukuran untuk melihat sampai sejauh mana penerapan safety culture di GMF. Sebagai sebuah industry MRO, GMF telah mengimplemetasikan safety management system sejak tahun 2007 dan berlanjut melakukan peningkatan hingga saat ini. Apabila peningkatan implementasi SMS tidak dilakukan, maka pengukuran safety culture index akan menghasilkan angka yang stagnan. Oleh karena itu dari tim Safety bersama dengan seluruh SAG telah menghasilkan continuous improvement program setiap tahunnya sebagai jawaban dari hasil survey tahun sebelumnya. Partisipasi aktif seluruh responden dari seluruh SAG sangat diapresiasi dan diharapkan untuk menyukseskan safety Culture Survey Tahun 2017. ▲



*since 2007 and continue to improve until now. If the improvement of SMS implementation is not performed, safety culture index measurement will be stagnant. Therefore, Safety Team together with all SAG have produced continuous improvement program in every year as an answer from previous year survey result. Active participation of all respondents from all SAG is highly appreciated and expected to succeed Safety Culture Survey 2017. ▲*



# Penerapan Hirarki Pengendalian Bahaya di Setiap Dinas

**H**irarki pengendalian bahaya menjadi salah satu persyaratan yang harus dimiliki perusahaan dalam tahap perencanaan untuk memenuhi standard OHSAS 18001. Persyaratan ini juga harus dipenuhi oleh Dinas di dalam organisasi yang ingin menerapkan K3 secara sempurna. Hirarki pengendalian bahaya dapat diartikan sebagai prioritas dalam pemilihan maupun pelaksanaan pengendalian yang berhubungan dengan bahaya K3. Dalam hal ini ada kelompok kontrol yang bisa dibentuk untuk menghilangkan atau mengurangi bahaya K3, yakni:

**Eliminasi** yakni modifikasi desain untuk menghilangkan

bahaya seperti mengenalkan perangkat pengangkat mekanik untuk menghilangkan penanganan bahaya manual.

**Substitusi** yakni penggantian bahan kurang berbahaya atau mengurangi energi sistem seperti menurunkan kekuatan daya, ampere, suhu, atau tekanan.

**Kontrol teknik** (perancangan) yakni menginstal sistem seperti sistem ventilasi, sistem mesin penjagaan, sistem interlock, dan lain-lain.

**Kontrol administratif** yakni tanda keselamatan, tanda daerah berbahaya, tanda untuk trotoar pejalan kaki, peringatan berupa sirene atau lampu, alarm, prosedur keselamatan, inspeksi peralatan, kontrol akses, dan lain-lain.



**Alat Pelindung Diri** yakni alat untuk melindungi diri dari ancaman bahaya seperti kacamata safety, sarung tangan, tangga kerja, dan lain-lain.

Dari kelompok ini, tiga kelompok pertama yang paling diinginkan karena bersifat jangka panjang. Karena itu, sangat tepat jika GMF AeroAsia menerapkan hirarki pengendalian bahaya di tingkat yang tertinggi karena potensi bahaya yang ada cukup kompleks. ▲





# Manual Diabaikan, Kecelakaan Tidak Dapat Dihindari

**P**esawat jenis Beechcraft 1900 yang mengangkut 19 orang penumpang dan 2 awak itu sudah siap lepas landas di Bandara Charlotte-Douglas, North Carolina pada 8 Januari 2003. Tidak ada yang aneh dalam persiapan *take off* pesawat dengan tujuan Bandara Greenville Spartanburg di South Carolina ini. Bahkan, ketika pesawat mulai melaju di landasan hingga terangkat ke udara, semuanya berjalan normal-normal saja. Tapi, situasi berubah saat pesawat mencapai ketinggian 748 *feet*.

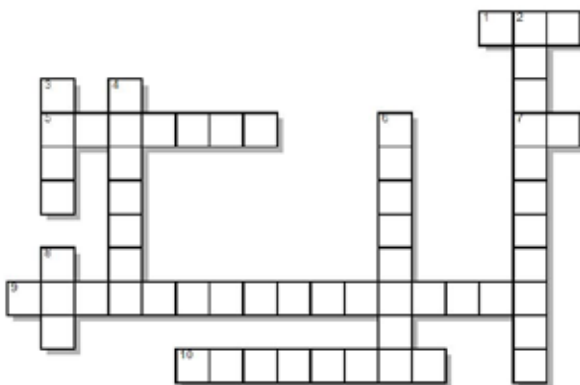
Pesawat yang dioperasikan Air Midwest ini tiba-tiba kehilangan pitch control. Pusat gravitasi pesawat bermesin baling-baling ini bergeser ke belakang akibat beban yang cukup berat. Posisi semakin tidak seimbang. Apalagi sistem elevator mengalami kegagalan sehingga pesawat tidak dapat dikendalikan oleh pilot. Hanya dalam hitungan detik pesawat mengalami stall dan



jatuh menimpa hangar di dekat bandara. Pesawat hancur seketika dan terbakar. Semua penumpang tewas dalam salah satu kecelakaan paling tragis yang menimpa pesawat jenis ini. ▲



## Teka-Teki Safety Edisi Juli 2017



### Mendarat

1. Survey untuk mengukur budaya safety di GMF (singkat).
5. Maskapai asal pakistan yang akan melakukan maintenance pesawat di GMF.
7. GMF Aircraft Support Services (Code).
9. Unit yang melaksanakan Safety Culture Survey.
10. CASR Part 145-... Maintenance Organization

### Menurun

2. Dirty Dozen - Rasa puas diri disertai hilangnya kesadaran akan potensi bahaya. (English)
3. Metode yang digunakan dalam melakukan Safety Culture Survey
4. Dirty Dozen - Reaksi fisiologis alami terhadap stres fisik dan atau mental. (English)
6. Standard ASCI, skor 59-92 termasuk kategori ... Safety Culture.
8. Otoritas Penerbangan Pakistan (Disingkat).

Akibat kejadian ini, bandara untuk penerbangan domestik ini ditutup. Untuk mengungkap kecelakaan tragis ini, National Transport Safety Bureau (NTSB) mengirim investigator untuk mencari penyebab kecelakaan. Setelah satu tahun dilaksanakan penelitian, hasil investigasi diumumkan pada 26 Februari 2004 atau setahun setelah kecelakaan. Dari laporan resmi NTSB ini terungkap beberapa hal yang berkontribusi terhadap kejadian. Salah satunya beban yang dibawa pesawat tidak sesuai dengan yang seharusnya.

Investigasi juga mengungkap faktor lain jauh ke belakang yakni ketika pesawat menjalani perawatan. Dari temuan investigasi terungkap bahwa pelaksanaan elevator rigging tidak benar. Kesalahan selama proses perawatan ini terjadi karena dua faktor utama yakni Complacency dan Fatigue. Complacency terjadi ketika pelaksanaan elevator rigging di mana mekanik mendapatkan persetujuan dari inspector untuk melakukan skip beberapa langkah pada prosedur maintenance. Inspector beralasan sudah sering mengerjakan elevator rigging sebelumnya. Sejauh ini aman-aman saja. Karena itu, dia yakin untuk melewati beberapa prosedur perawatan.

Sedangkan faktor Fatigue ditemukan dari hasil interview dan memeriksa jadwal mekanik yang bekerja pada elevator. Dia sudah tiga hari bekerja lembur berturut-turut. Karena lelah, dia tidak mampu fokus waktu melakukan pekerjaan, termasuk memutuskan untuk skip beberapa langkah agar pekerjaan cepat selesai. Dengan cara ini pekerjaan memang cepat selesai dan pesawat dapat dioperasikan kembali. Tapi, akibatnya begitu fatal: pesawat jatuh dan semua penumpang tewas.

Kejadian dua dekade silam ini semakin menunjukkan bahwa kecelakaan pesawat dapat terjadi karena sikap personel yang tidak tepat. Hanya mengandalkan kebiasaan tanpa membaca manual, apalagi kebiasaan yang salah, menjadi pemicu signifikan tragedi ini. Di sisi lain, bekerja tanpa konsentrasi karena fisik dan mental sudah lelah membuat orang hanya ingin buru-buru selesai. Padahal, jalan pintas dalam perawatan ini berpengaruh besar. Seperti kata pepatah, keselamatan di udara diawali dari darat.

Kejadian ini diharapkan menjadi pelajaran bagi kita semua agar tetap bekerja sesuai prosedur dan istirahat yang cukup agar mampu fokus selama bekerja. **▲ [Ahmad Amirushufi Asy'har]**

---

## Identitas Pengirim TeKa-Teki Safety Edisi Juli 2017

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 Agustus 2017. 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-nama Pemenang TeKa-Teki Safety Edisi Juni 2017	Jawaban TeKa-Teki Safety Edisi Juni 2017	Ketentuan Pemenang												
1. Muhamad Tesar Setiyadi / 582275 / JKTTBL 2. Fachri Fauzi / 532530 / JKTTVU 3. Tri Norma Romadhon / 600214 / JKTTW 4. Gunawan / 581161 / JKTTED 5. Mohtarohman / 533321 / JKTTBH	<table border="0"> <tr> <td><b>Mendatar</b></td> <td><b>Menurun</b></td> </tr> <tr> <td>2. Free and Frank</td> <td>1. AFRS</td> </tr> <tr> <td>5. Teamwork</td> <td>3. ATPM</td> </tr> <tr> <td>8. Sealant</td> <td>4. IOR</td> </tr> <tr> <td>9. MSDS</td> <td>6. Aerodinamika</td> </tr> <tr> <td>10. TCAS</td> <td>7. Lapses</td> </tr> </table>	<b>Mendatar</b>	<b>Menurun</b>	2. Free and Frank	1. AFRS	5. Teamwork	3. ATPM	8. Sealant	4. IOR	9. MSDS	6. Aerodinamika	10. TCAS	7. Lapses	1. Batas pengambilan hadiah 10 Agustus 2017 Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 R.13 dengan menghubungi Bp. Arief Budiman setiap hari kerja pukul 09.00- 15.00 WIB 2. Pemenang menunjukkan ID card pegawai 3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan
<b>Mendatar</b>	<b>Menurun</b>													
2. Free and Frank	1. AFRS													
5. Teamwork	3. ATPM													
8. Sealant	4. IOR													
9. MSDS	6. Aerodinamika													
10. TCAS	7. Lapses													



# Perhatikan Kondisi Tools Sebelum Memulai Kerja

**S**ebuah extension cable yang digunakan di alat water jet cleaner terbakar ketika digunakan oleh personel untuk membersihkan sisa-sisa stripping. Percikan api ini hanya membakar beberapa bagian dan tidak sampai menimbulkan kebakaran besar. Namun, kejadian ini telah menyebabkan kepanikan di sekitar area kerja dan mengganggu pekerjaan yang lain.

Setelah api bisa dipadamkan, pihak bengkel pesawat melakukan pemeriksaan

percikan api langsung membesar dan membakar sebagian isolasi extension cable yang sudah lapuk.

Seperti terlihat pada gambar nomor satu di bawah ini, extension cable memang tidak terawat dengan baik. Secara fisik extension cable ini kotor dan sebagian catnya sudah mengelupas akibat terpapar bahan kimia dalam jangka waktu cukup lama. Akibatnya isolatornya lapuk dan mudah terkelupas yang menjadikannya rentan ketika terendam air.



**Gambar. Kondisi Extension Cable Sebelum [1] dan Sesudah [2] Terbakar**

untuk menemukan penyebab kebakaran. Dari pemeriksaan ini ada temuan penting. Ternyata extension cable yang digunakan sudah tidak dalam kondisi baik. Kondisi ini terlihat jelas secara kasat mata. Extension cable ini mengalami fatigue sehingga materialnya lapuk dan isolatornya terkelupas. Isolator yang terkelupas dan kabel dalam kondisi bertegangan ini kemudian tergenang air yang bersumber dari proses washing.

Kabel bertegangan yang terendam air ini pada akhirnya menimbulkan sparks atau percikan api. Karena tegangan cukup kuat,

Kebakaran kecil seharusnya dapat dihindari jika personel yang menggunakan memperhatikan tools sebelum bekerja. Jika tidak dalam kondisi seharusnya atau tidak layak pakai, lebih baik segera hubungi petugas Tools and Material Store untuk menukarnya dengan tool yang layak pakai. Di sisi lain, petugas Tool Store juga dapat mencatat tools dan material apa saja yang sudah tidak layak pakai. Semoga dengan langkah sederhana ini dapat mencegah terjadinya incident ataupun cedera akibat penggunaan tools yang tidak layak pakai. **[Danang]**



**PAINTING**

**ROOM**



## Customer Audit Sebelum Gunakan Jasa Painting

Sejak layanan painting pesawat dilakukan di *line* khusus di Hangar 4, permintaan terhadap jasa pengecatan pesawat di GMF AeroAsia semakin meningkat. Dari 16 *line* yang tersedia di Hangar 4, satu *line* khusus digunakan untuk pekerjaan painting. Dengan fasilitas dan sarana yang makin lengkap ini, kuantitas dan kualitas pekerjaan dapat ditingkatkan secara signifikan. Tidak heran jika kepuasan customer yang menjadi target setiap pekerjaan terealisasi dengan baik. Dari waktu ke waktu, layanan painting semakin bisa diandalkan sebagai *revenue generator* perusahaan.

Seperti layanan lain dalam perawatan pesawat, fasilitas dan sarana painting tidak luput dari audit, baik yang dilakukan oleh auditor maupun customer. Sebelum menggunakan jasa painting GMF, customer biasanya melakukan audit untuk memastikan fasilitas, sarana, prosedur, serta kualitas yang diharapkan dapat dicapai. Audit untuk pekerjaan painting di GMF baru saja dilakukan oleh Qantas Airlines. Maskapai tertua ketiga di dunia ini berencana menyerahkan armadanya untuk melakukan painting di GMF.

Untuk melakukan audit fasilitas painting ini, Qantas Airlines mengirimkan dua orang auditor yang diterima langsung oleh GM Quality & Auditing Base Maintenance. Pilihan pertama auditor dalam



melakukan audit adalah mengunjungi fasilitas painting di hangar painting yang terletak di Hangar 4. Di hangar painting ini auditor menemukan firex yang tidak dilengkapi *tagging*. Tapi, setelah dikonfirmasi ternyata firex ini sedang dalam perawatan. Untuk menjawab pertanyaan auditor, GMF segera mengganti *tagging* yang sudah ada.

Setelah memeriksa hangar painting, auditor memeriksa area penyimpanan material painting dan tool untuk painting. Setelah memeriksa semua, auditor menyatakan sangat puas dengan kondisi area sangat rapi dan bersih. Apalagi control tool dan kelengkapan safety device dalam kondisi lengkap dan rapi. Bahkan, auditor sempat melakukan simulasi dari material diterima sampai di tempat penyimpanan. Auditor menyatakan puas dengan kesiapan GMF untuk melakukan painting pesawat Qantas Airlines.

Kepuasan auditor ini tentu menjadi kabar baik dan semakin membuka peluang bisnis bagi GMF di masa depan. Hasil audit yang memuaskan ini tidak sekadar berdampak positif untuk layanan painting, tapi juga layanan lain di GMF AeroAsia. Apalagi dengan nama besarnya, kepercayaan Qantas Airlines diharapkan akan berdampak signifikan bagi maskapai lain di Australia untuk bekerjasama dengan GMF AeroAsia. ▲ [Nuansa Chandra]





# RUMPI

Rubriknya *mang* SAPETI

**Setiap personel perlu meningkatkan partisipasi untuk melaporkan hazard di tempat kerja.**

*Jangan biarkan hazard tetap ada di tempat kerja. Kepedulian kita untuk keselamatan semua.*

**Di setiap lingkungan kerja selalu ada sumber bahaya yang dapat mengancam keselamatan.**

*Inilah penitngnya identifikasi hazard di tempat kerja agar tidak berubah jadi bencana.*

**Hazard report dianggap membuang-buang waktu dan menambah pekerjaan.**

*Lebih baik kehilangan waktu 1 menit untuk melaporkan hazard daripada kehilangan nyawa.*



## Saran Mang Sapeti



### Istirahat yang cukup

Bagi yang bekerja shift, badan yang fit sebelum bekerja sangat dibutuhkan untuk menghindari faktor fatigue. Karena itu, pastikan cukup istirahat untuk menjaga kondisi badan tetap fit.

### Datang tepat waktu

Datang tepat waktu memberi kita kesempatan banyak menyiapkan diri sebelum bekerja sehingga lebih siap memenuhi kebutuhan peralatan kerja, review dan cek handoverbook atau buku operan, review email atau dokumen kerja, dan lain sebagainya.

### Identifikasi hazard

Lakukan identifikasi hazard pada kondisi ruangan, situasi bekerja, lingkungan dan lainnya untuk mengurangi risiko incident maupun accident selama bekerja.

### Gunakan alat pelindung diri

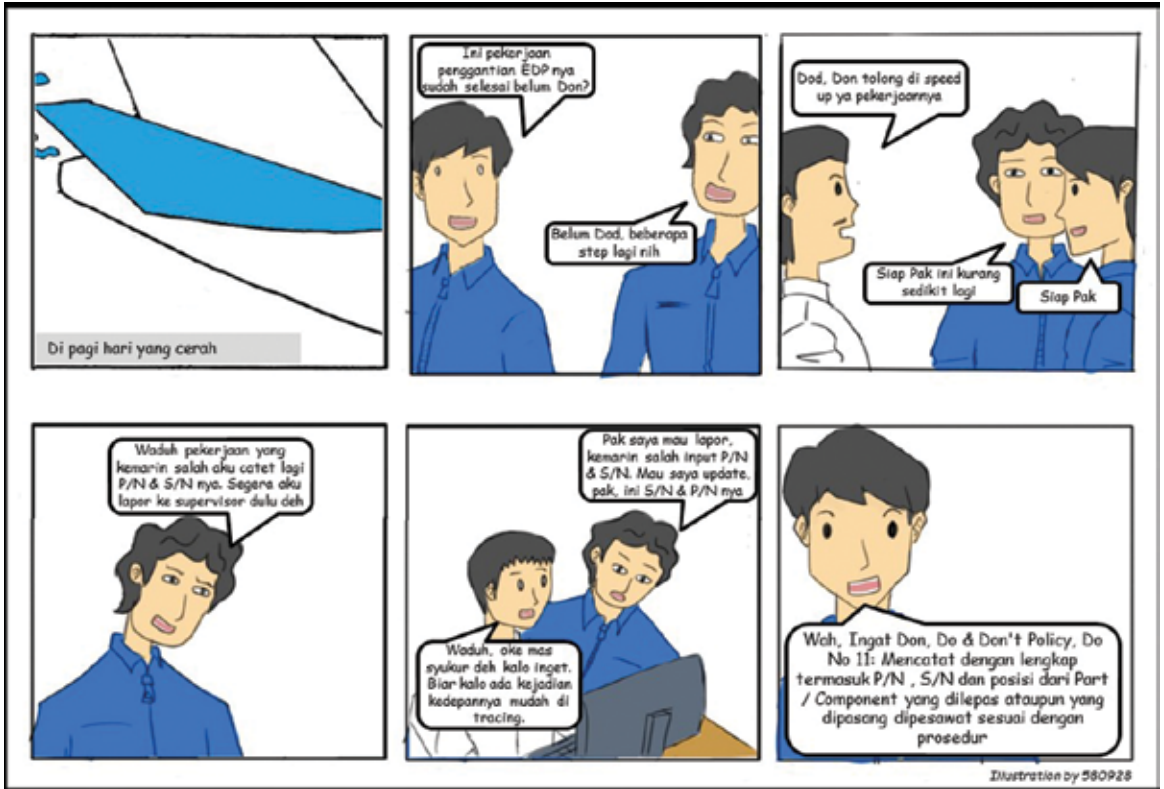
Gunakan Alat Pelindung Diri (APD) yang sesuai dengan pekerjaan. APD sangat berguna sebagai proteksi diri untuk menghindari serious incident.

## Empat Tips Aman Sebelum Bekerja

**P**ada hakekatnya setiap orang memiliki kebutuhan akan rasa aman, baik dalam kehidupan sehari-hari maupun saat bekerja. Dalam pekerjaan sehari-hari, kebutuhan terhadap rasa aman perlu diantisipasi agar terhindar dari bahaya. Karena itu, sebelum bekerja pastikan empat langkah ini sudah dilakukan:



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.



IOR

## Ban Traktor Sudah Usang

Ban depan sebelah kiri traktor nomor 04 sudah usang dan tidak aman untuk dikendarai. (**Malik Dexter Ibrahim / 782186 / TVQ**)

### Responsible Unit

Responsible unit (Dinas Logistic and Bonded Services) telah melakukan corrective action dengan mengganti roda depan sebelah kiri traktor.

### Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada Saudara Malik Dexter Ibrahim 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.

Before:



After:





# Jangan Lupa Mengasah Alat Untuk Bekerja



Seorang pedagang kayu menyetujui permintaan penebang kayu yang meminta pekerjaan dengan bayaran tinggi dengan persyaratan yang tinggi pula. Lalu dia memberi kapak sebagai bekal untuk melakukan pekerjaan. Di hari pertama bekerja, penebang itu sanggup menebang 18 pohon sesuai syarat yang diminta. Pedagang itu senang dan meminta penebang mempertahankan kinerjanya. Pujian pedagang ini menjadi motivasi si penebang untuk bekerja lebih keras. Tapi, di hari kedua, dia hanya bisa menebang 15 pohon. Esoknya, jumlah pohon yang ditebang menurun jadi 10 dan terus berkurang seiring waktu.

Penebang itu berpikir telah kehilangan kekuatan dan meminta maaf kepada pemberi pekerjaan. Lalu si pedagang bertanya, "Kapan terakhir kali kamu mengasah kapakmu?" Penebang itu kaget dan

menjawab, "Aku sangat sibuk menebang pohon. Tidak ada waktu lagi mengasah kapak." Ketajaman kapak itu pastilah berkurang karena setiap hari digunakan. Apalagi kekuatan pohon yang ditebang tidak sama antara yang satu dan lainnya. Dia baru sadar kalau alat sangat penting untuk kerja ternyata dilupakan sehingga hasil kerjanya menurun dan tidak sesuai harapan.

Alat itu tidak lain pengetahuan (knowledge) yang harus selalu diasah melalui training, sharing session, mentoring, membaca manual maupun bacaan lain-lain karena teknologi berkembang setiap saat. Apalagi teknologi pada pesawat terbang. Agar knowledge ini tidak tumpul, mengasah pengetahuan melalui recurrent training secara rutin wajib dilakukan. Dengan knowledge yang sesuai, peningkatan *load* kerja bisa diselesaikan dengan baik karena alat yang digunakan tepat. **[Bram]**



## Cara Tepat Penggunaan Contact Cleaner

Setiap melakukan *installation electrical connector*, biasanya Contact Cleaner digunakan untuk membersihkan komponen elektrik di pesawat dari kotoran, debu, dan minyak yang lengket akibat kelembapan udara. Contact Cleaner digunakan karena seringnya terjadi kerusakan komponen elektrik akibat *bad contact* antara pin-pin connector yang kotor. Bahan ini dapat membersihkan komponen elektrik yang kotor sebelum dipasang kembali. Contohnya, removal atau installation LRU di avionic compartment.

Untuk menggunakan Contact Cleaner, langkah pertama adalah mengocok kaleng lebih dulu, lalu semprotkan ke permukaan electrical connector dengan jarak 15-20 sentimeter dari permukaan. Jika terdapat bagian yang sulit dijangkau, pasang pipa khusus pada mulut penyemprot. Contact



Cleaner tersedia di ruang PPC di setiap Hangar di GMF Aeroasia. Contact Cleaner yang biasa digunakan di GMF berjenis *Electro Contact Cleaner CFC Free* merk LPS. Pemakaian Contact Cleaner yang benar diharapkan dapat menekan potesnsi kerusakan pada komponen elektrik. **[Bangkit]**



# Budaya Keselamatan Sebagai Dasar Perilaku

Dalam industri aviasi, budaya keselamatan bukan hanya untuk menekan ancaman bahaya, namun juga sebagai cermin perilaku dalam bekerja. Makin baik perilaku personel, maka akan berkorelasi positif dengan level keselamatan kerja. Karena itu, standar dan prosedur keselamatan dirancang berdasarkan karakteristik dan kebutuhan masing-masing industri. Dalam hal ini, GMF AeroAsia memakai prosedur level 1 yakni Safety Management Manual (SMM) untuk *safety culture*-nya.

Dalam SMM Part 1.1 Safety & Quality Policy poin 3 disebutkan bahwa "*Applying human factor principles by: Encouraging free and frank reporting of safety related occurrence and establishment of just culture (personnel are not inappropriately punished for reporting or co-operating with occurrence investigations)*". Dalam ketentuan ini, ada penekanan terhadap prinsip free and frank serta just culture sebagai pondasi pengelolaan keselamatan. Just Culture dapat diartikan sebagai suasana saling percaya dimana personel selalu dapat menyediakan informasi safety dan tahu batas yang jelas antara perilaku yang dapat diterima dan tidak dapat diterima.

Selain Just Culture dalam pengelolaan keselamatan, dalam Safety Management System (SMS) dari CASA (*Civil Aviation Safety Authority*) Australia ada lima budaya lain yang harus diterapkan

yakni *Informed Culture, Reporting Culture, Just Culture, Learning Culture* dan *Flexible Culture*. *Informed Culture* (Budaya Informasi) merupakan budaya di mana orang memahami bahaya dan risiko yang melekat dalam wilayah operasi mereka. Personel diberi pengetahuan, keterampilan, dan pengalaman kerja yang diperlukan untuk bekerja dengan aman.

Sedangkan *Reporting Culture* (Budaya Pelaporan) adalah personel dapat secara bebas berbagi informasi safety tanpa ada ancaman maupun tindakan menghukum. Personil dapat melaporkan bahaya atau masalah keselamatan tanpa rasa takut akan sanksi atau rasa malu. Adapun *Learning Culture* (Budaya Belajar) merupakan budaya yang mendorong personel untuk mengembangkan dan menerapkan skill dan pengetahuannya untuk meningkatkan safety dalam berorganisasi.

*Flexible Culture* (Budaya Fleksibel) adalah di mana organisasi harus dapat beradaptasi dalam menghadapi operasional dengan tempo tinggi atau jenis bahaya tertentu. Hal ini membutuhkan peran aktif seluruh personel perusahaan agar dapat menjaga safety maupun produksi. Penerapan budaya perusahaan ini tidak hanya berlaku pada jenjang tertentu, tapi semua level yang berada di dalam organisasi. (**Angga Dwi Cahyo S.**)