



PENITY

Pengetahuan dan Informasi Safety

Menakar Budaya Keselamatan Melalui ECAST

*Measuring Safety Culture
Through ECAST*



Budaya Keselamatan MRO Kualitas Dunia

Safety Culture of World Class MRO

Di zaman sekarang, industri aviasi ditantang untuk mengelola bahkan meningkatkan safety levelnya. MRO sebagai salah satunya terus menerus mengelola safety dengan mengimplementasikan Safety Management System. Sejak tahun 2008, SMS sudah diterapkan di GMF AeroAsia dengan banyak aktivitas bersamaan dengan safety improvement yang dilakukan setiap tahun. Seluruh effort yang dilakukan bertujuan untuk membentuk budaya keselamatan yang melekat pada setiap karyawan GMF.

Pengukuran safety culture karyawan GMF AeroAsia telah dilaksanakan di tahun 2018 dengan menggunakan metode ECAST yang sebelumnya telah digunakan di negara-negara Eropa. Dalam pengukuran ini terdapat 6 parameter yang dinilai, yaitu *Commitment, Justness, Information, Awareness, Adaptability, dan Behaviour*. *Behaviour* adalah dimensi yang menjadi output dari dukungan pencapaian lima dimensi yang lain.

Dari survey yang dilaksanakan, safety culture GMF AeroAsia berada pada level *Proactive*, dimana hasil survey ini merupakan pencapaian yang baik dan berpotensi untuk terus ditingkatkan setiap tahunnya. Selain itu, dari berbagai aspek banyak masukan yang diberikan oleh responden untuk perbaikan budaya keselamatan di masa mendatang. Oleh karena itu, *Penity* edisi Januari 2019 akan membahas secara rinci mengenai hasil Safety Culture Survey 2018 dan rekomendasi perbaikan yang perlu dilakukan untuk meningkatkan safety culture di GMF AeroAsia. Selamat membaca! 📖

Salam,
Redaksi *Penity*

Today, aviation industry is challenged to manage and even increase its safety level. MROs as one of them are continuously managing safety by implementing Safety Management System. Since 2008, SMS has been implemented at GMF AeroAsia with many activities along with safety improvements that were carried out every year. All efforts made to establish a safety culture inherent in every GMF employee.

The measurement of safety culture in GMF AeroAsia employees was carried out in 2018 by using the ECAST method which previously had been used in European countries. In this measurement there are 6 parameters assessed, namely *Commitment, Justness, Information, Awareness, Adaptability, and Behavior*. *Behavior* is the output dimension which supported by achievement of the other five dimensions.

From the survey, GMF AeroAsia's safety culture is in *Proactive* level, where the result of this survey is good and have potential to continue to be enhance every year. In addition, from various aspects, many inputs were given by respondents to improve safety culture in the future. Therefore, January 2019 edition of *Penity* will inform you detail about the results of Safety Culture Survey 2018 and recommendations for improvements that need to be made to improve safety culture at GMF AeroAsia. Happy reading! 📖

Regards,
Penity Editor





Erwin Yulistian

LCU Berperan Membangun Safety Culture

Learning Center Unit (LCU) memiliki peran penting dalam membangun safety culture di GMF. Setiap program pengembangan personel yang dijalankan LCU memiliki tujuan untuk membentuk kompetensi agar personel dapat bekerja secara profesional dengan memperhatikan aspek safety. Artinya safety tidak pernah lepas dari proses pengembangan personel yang terdiri dari training, mentoring, sosialisasi, dan lainnya.

Di area line maintenance, LCU memberikan general training yang berisikan materi GMF Quality System kepada personel baru. Training tersebut diberikan agar personel memahami dan menjalankan regulasi yang telah ditetapkan.

Selanjutnya, para personel baru ini akan menjalani mentoring dengan para personel senior untuk meningkatkan skill dan knowledge. Mentoring ini diharapkan mempercepat proses belajar serta menambah pengalaman.

LCU TL juga berupaya memberikan pengetahuan yang komprehensif terkait *highlite issue* yang terjadi di lapangan melalui sosialisasi dan penyebaran buletin untuk mencegah terjadinya COPQ (Cost of Poor Quality). Kami juga memfasilitasi adanya *barcode application* untuk memudahkan personel melakukan *barcode* terhadap job card yang dikerjakan. Sehingga personel bisa tertib administrasi dan dokumentasi perawatan pesawat dapat memenuhi standar airworthiness. [📄](#)

Saran 

Kembangkan Penalty E-Magazine



Memasuki industri 4.0, seperti majalah Penalty perlu mengembangkan konsep E-Magazine agar jangkauannya lebih luas.

📄 [Rachmat Darsono/
582981/ TBR-1]

Jawaban Redaksi

Terima kasih atas sarannya. Pengembangan majalah PENITY dari majalah cetak menjadi E-Magazine akan di kaji terlebih dahulu, tunggu ya... [📄](#)



Sejak 2008, PT GMF AeroAsia Tbk mengimplementasikan Safety Management System (SMS) yang dijalankan melalui berbagai macam program dan kegiatan. Semua kegiatan ini diarahkan untuk mendorong terciptanya budaya keselamatan sebagai salah satu tujuan dalam penerapan SMS. Dalam setiap menjalankan program dan kegiatan ini, evaluasi dilakukan secara berkala melalui berbagai metode pengukuran dan survei. Dengan evaluasi ini

satunya adalah penurunan angka kecelakaan kerja, peningkatan kualitas produk dan layanan, dan lain-lainnya. Namun, seiring dengan kebutuhan organisasi yang berkembang, metode ASCI tidak lagi digunakan dan diganti metode European Commercial Aviation Safety Team (ECAST).

Perubahan metode survei dan pengukuran ini dilakukan Dinas Quality Assurance & Safety sejak 2018. Penggunaan metode ECAST diharapkan mampu menghasilkan penilaian yang lebih komprehensif terhadap pengukuran dimensi budaya keselamatan di GMF AeroAsia. Selain GMF, metode ECAST juga digunakan sebagai referensi oleh EASA,

Apresiasi Atas Partisipasi Safety Culture Survey



nantinya diketahui level penerapan SMS dan budaya keselamatan di perusahaan.

Dalam pengukuran budaya keselamatan ini, GMF AeroAsia menggunakan metode ASCI (Airlines Safety Culture Index) sejak tahun 2011 hingga 2017. Metode ini dilakukan melalui penggunaan kuesioner ASCI. Kategori penilaian safety culture dengan metode ini terdiri dari enam kategori yakni *Management Commitment, Staff Commitment, Communication, Training, System, dan Perception of Safety*. Dari hasil metode survei ini, level safety culture di GMF AeroAsia semakin membaik setiap tahun.

Indikasi peningkatan level budaya keselamatan itu tidak hanya dilihat dari score yang terus meningkat, namun juga aspek lain yang berhubungan dengan safety culture. Salah

FAA, IATA, dan lembaga lain yang berkepentingan dengan penilaian budaya keselamatan.

Penilaian safety culture dengan ECAST dilakukan pada Agustus-September 2018 oleh Tim Safety Culture Survei. Pengukuran dilakukan melalui tiga cara yakni *Online Questionnaire, Interview dan Observation* di lapangan. Data yang dihimpun diolah untuk dinilai Maturity Level di GMF dalam penerapan SMS. Hasilnya GMF berada di *Proactive Maturity Level* dengan detail kelebihan dan kekurangan di setiap dinas.

Hasil penilaian ini menjadi masukan untuk Activity Plan setiap SAG sekaligus sebagai bahan perbaikan berkelanjutan terhadap safety culture di areanya. Dinas TQ mengucapkan terima kasih atas partisipasi karyawan dalam Safety Culture Survey 2018. [\[Arief B Hervananda\]](#)

Appreciation for Participation in Safety Culture Survey



Since 2008, PT GMF AeroAsia Tbk has implemented a Safety Management System (SMS) that runs through variety programs and activities. All of these activities are directed to encourage the establishment of safety culture as one of objectives in SMS application. In each programs and activities, evaluations are conducted regularly through various measurement and survey methods. Using this evaluation, we will find out the level of SMS application and the safety culture in the company.

In measuring safety culture, GMF AeroAsia used ASCI (Airlines Safety Culture Index) method since 2011 to 2017. This method is done through ASCI questionnaire. Category of safety culture assessment by this method consists of six categories, namely Management Commitment, Staff Commitment, Communication, Training, System, and Perception of Safety. From the results of this survey method, safety culture level at GMF AeroAsia is getting better every year.

Indications of an increased safety culture level are not only seen from the increasing score, but

also other aspects that related to safety culture. One of them is a decrease in the number of work accidents, improvement in quality of products and services, and others. However, along with the needs of the developing organization, ASCI method is no longer used and replaced by European Commercial Aviation Safety Team (ECAST) method.

This change was carried out by Quality Assurance & Safety department since 2018. The use of ECAST method is expected to produce more comprehensive assessment of safety culture dimension at GMF AeroAsia. In addition to GMF, ECAST method is also used as a reference by EASA, FAA, IATA, and other institutions with an interest in assessing safety culture.

Safety culture assessment with ECAST was conducted in August-September 2018 by Safety Culture Survey Team. Measurements were made in three ways by Online Questionnaire, Interview and Observation in the area. Data collected was processed to assess GMF Maturity Level in the SMS application. The result is that GMF is in Proactive Maturity Level with details of the positives and negatives of each department.

The results of this assessment become suggestions to each SAG Activity Plan as well as a

continuous improvement for safety culture in their area. Quality Assurance & Safety department would like to thank all employees for the participation in Safety Culture Survey 2018. [Arief B Hervananda]





Erman Noor Adi

VP Human Capital Management

Menakar Budaya Keselamatan Melalui ECAST

Measuring Safety Culture Through ECAST

Kelelakaan reaktor nuklir Chernobyl pada 26 April 1986 yang menewaskan ribuan orang dan memaksa 350 ribu warga dievakuasi mendorong Badan Energi Atom Internasional (IAEA) merancang budaya keselamatan yang lebih komprehensif. Istilah budaya keselamatan yang dirumuskan dari hasil investigasi ini kemudian menjadi referensi bagi industri lainnya dalam membangun budaya keselamatan. Kelompok kerja EASA, ECAST, dan SMS adalah bagian dari industri aviasi yang mengadopsi sistem pengelolaan keselamatan dari industri nuklir.

Kelompok kerja ECAST (European Commercial Aviation Safety Team) bahkan melangkah cepat dengan menyusun level terkait lima tingkat kematangan budaya keselamatan dalam organisasi yakni Patologis, Reaktif, Kalkulatif, Proaktif, dan Generatif. Tingkat kematangan ini menjadi indikator bagaimana organisasi membangun budaya keselamatan dan dampak yang dirasakan oleh organisasi itu sendiri. Hal ini sesuai Manual Manajemen Keselamatan ICAO Doc. 9859 bahwa budaya keselamatan adalah ekspresi tentang bagaimana keselamatan dirasakan, dihargai dan diprioritaskan oleh manajemen dan karyawan.

Model yang dikembangkan oleh ECAST memberikan gambaran yang komprehensif tentang budaya keselamatan organisasi. Karena

The accident of Chernobyl nuclear reactor on April 26, 1986, which killed thousands of people and forced 350,000 residents to be evacuated, pushed International Atomic Energy Agency (IAEA) to design a more comprehensive safety culture. The term of safety culture formulated from the results of this investigation became a reference for other industries in building safety culture. EASA, ECAST and SMS working groups are part of aviation industry that adopts safety management system from nuclear industry.

ECAST (European Commercial Aviation Safety Team) working group even moved quickly by arranging level regarding five levels of safety culture maturity in organization namely Pathological, Reactive, Calculative, Proactive, and Generative. This maturity level is an indicator of how organizations build safety culture and the impact felt by the organization itself. This is in accordance with ICAO Safety Management Manual Doc. 9859 that safety culture is an expression of how safety is felt, valued and prioritized by management and employees.

The model that developed by ECAST provides a comprehensive picture of organization's safety culture. Therefore, nowadays ECAST measurement method is considered more suitable for requirement of PT. GMF AeroAsia, Tbk. From 2011 to 2017, GMF used ASCI (Airlines Safety Culture Index)

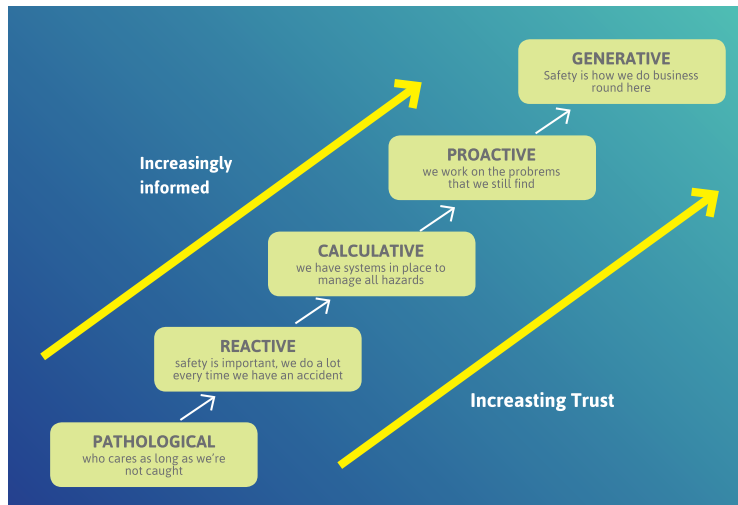
itu, metode pengukuran ECAST dinilai lebih cocok dengan kebutuhan PT GMF AeroAsia Tbk di masa sekarang. Sejak 2011 hingga 2017, GMF menggunakan metode ASCI (Airlines Safety Culture Index) untuk mengukur level budaya keselamatannya. Tapi, metode pengukuran itu diganti dengan metode ECAST sejak 2018 karena sejumlah faktor dan latar belakang.

Dalam metode ASCI, data yang dianalisis adalah data dari survei kuesioner yang terdiri dari enam kategori yakni Komitmen Manajemen, Komitmen Staf, Komunikasi, Pelatihan, Sistem, dan Persepsi Keselamatan. Hasil pengukuran budaya keselamatan di GMF sejak 2011 hingga 2017 selalu positif dan menunjukkan peningkatan indeks setiap tahun. Namun, kejadian yang berhubungan dengan keselamatan masih juga terjadi. Dari hasil kajian ternyata metode ASCI tidak memberikan informasi komprehensif tentang budaya keselamatan di GMF.

Berangkat dari penelitian ini, Tim Pengukuran Budaya Keselamatan GMF mengganti metode ASCI dengan ECAST untuk survei tahun 2018. Selain digunakan oleh GMF, metode ECAST juga menjadi referensi bagi EASA, IATA, dan lain-lain. Kerangka budaya keselamatan yang dikembangkan oleh ECAST terdiri dari enam dimensi yaitu Komitmen, Keadilan, Informasi, Kesadaran, Kemampuan Beradaptasi dan Perilaku. Hasil survei 2018 memberikan gambaran budaya keselamatan di mana setiap departemen mencapai Tingkat Kedewasaan Proaktif.

Dalam tingkat Proaktif, keselamatan adalah dianggap sebagai prasyarat. Keselamatan adalah nilai inti organisasi dan memainkan peranan penting dalam pengambilan keputusan di tingkat manajemen dan dalam operasi sehari-hari. Sistem pelaporan keselamatan tidak hanya dipakai untuk mendeteksi masalah keselamatan, tapi juga untuk masalah dengan dampak yang kurang atau tidak ada. Laporan keselamatan hanya memiliki konsekuensi bagi orang tersebut secara langsung bertanggung jawab jika tampaknya ada tindakan yang disengaja atau kelalaian.

Meski level kematangan mencapai level Proaktif, masih ada ruang perbaikan untuk mencapai level berikutnya, terutama skor dimensi keadilan



method to measure safety culture level. However, the measurement method was replaced with the ECAST method since 2018 due to several factors and backgrounds.

In ASCI method, the analyzed data was from a questionnaire survey consisting of six categories namely Management Commitment, Staff Commitment, Communication, Training, Systems, and Perception of Safety. From 2011 to 2017, the results of safety culture measurement at GMF were in positive safety culture and show increasing of index every year. However, safety occurrence still occurred. From the results of the study, it turns out that ASCI method does not provide comprehensive information about safety culture at GMF.

Departing from this study, GMF Safety Culture Measurement Team replaced ASCI method with ECAST for 2018 survey. Besides being used by GMF, ECAST method is also a reference for EASA, IATA, and others. The safety culture framework developed by ECAST consists of six dimensions namely Commitment, Justness, Information, Awareness, Adaptability and Behavior. The 2018 survey results provide an overview of safety culture where each department reaches a Proactive Maturity Level.

In Proactive level, safety is considered a prerequisite. Safety is the core value of organization and plays an important role in decision making at management level and daily operations. Safety reporting system is not only used to detect safety problems, but also for problems with less or no impact. Safety reports only have consequences for the person directly responsible if there seems to be intentional action or violation.

Although the maturity level reaches Proactive level, there is still room for improvement to reach



Persuasi

terhadap pelanggaran keselamatan maupun transparansi hasil investigasi. Perbaikan ini cukup penting karena masih ada tiga departemen yang hasilnya lebih rendah dibandingkan departemen lain. Karena itu, perlu pendampingan dalam merancang rencana kegiatan SAG yang dibuat oleh Human Capital Management untuk proses regenerasi yang baik dan dorongan untuk personel muda GMF AeroAsia.

Munculnya kritik dan masukan dalam pengembangan budaya keselamatan menunjukkan ada kebutuhan untuk terus berbenah terutama pembenahan peralatan dan perlengkapan termasuk peran dan fungsi SAG di setiap departemen serta tindak lanjut budaya keselamatan. Karena itu, proses regenerasi menjadi krusial untuk mendorong personel muda GMF meningkatkan implementasi budaya keselamatan di wilayah masing-masing. Hal ini sangat penting karena personel dalam rentang usia ini adalah landasan pengembangan GMF di masa depan. [P](#)

the next level, especially the score of justness dimension regarding violations of safety and transparency of investigation results. This improvement is quite important because there are three departments whose results are lower than other departments. Therefore, it needs assistance in designing SAG activity plans made by Human Capital Management for a good regeneration process and encouragement for young GMF AeroAsia personnel.

The emergence of criticism and suggestion in safety culture development shows that there is a need to continue to improve, especially improvement of tools and equipment including roles and functions of SAG in each department and the follow-up of safety culture. Therefore, regeneration process is crucial to encourage GMF young personnel to improve safety culture implementation in their respective area. This is very important because development in the future are the cornerstone of GMF development in the future. [P](#)



Pojok K3

HSE di Tengah Tuntutan Industri 4.0

Perkembangan teknologi informasi mendorong industri melangkah makin maju menuju Industri 4.0 dengan tiga pondasi utama yakni *Internet of Things (IoT)*, data skala besar (*big data*) serta penyimpanan data di awan (*cloud computing*). Dengan tiga pondasi ini, semua proses bisnis akan diotomasi sehingga efisiensi semakin tinggi dan bekerja semakin produktif. Kondisi ini membuat setiap personel lebih kreatif dengan menciptakan tools untuk kemudahan kerja dan mendukung perusahaan memasuki Industri 4.0.

Tuntutan untuk lebih kreatif guna menyongsong Industri 4.0 ini juga berlaku di GMF AeroAsia. Salah satu yang telah dimulai adalah menghadirkan eHSE Management untuk implementasi K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) atau Health, Safety and Environment (HSE). Aplikasi ini dibuat untuk pengelolaan K3 yang difokuskan pada pelaporan *surveillance* dan kecelakaan kerja personel. Dengan



sistem yang terintegrasi dan diakses melalui website, pelaporan *surveillance* dan kecelakaan kerja tidak lagi dilakukan secara manual.

Aplikasi eHSE Management akan terus dikembangkan untuk kebutuhan lainnya seperti edukasi, sosialisasi, dan survei. Aplikasi ini juga diarahkan menjadi media komunikasi dan monitoring setiap ketidaksesuaian di lingkungan GMF yang terkait K3. Aplikasi ini sudah diserahkan kepada GMF pada 18 Desember 2019 dan diresmikan saat Management Review pada 14 Januari 2018. Akses aplikasi ini di alamat http://apps.gmf-aeroasia.co.id/app_eqhse/public/login dan mobile Apps (Android). [P](#)



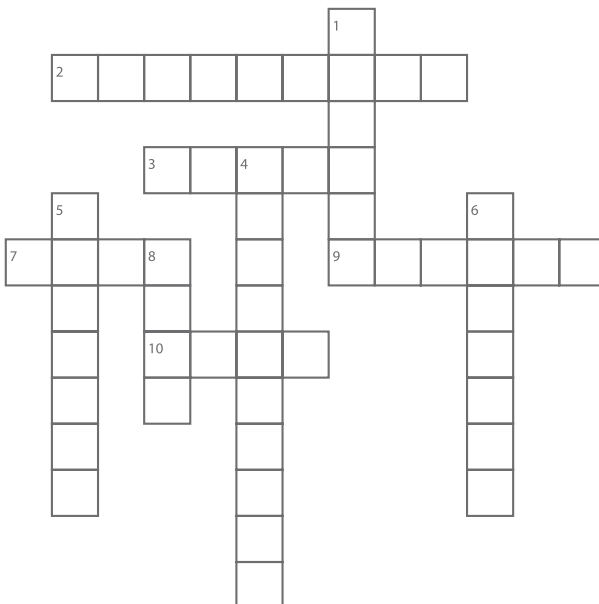
IPC Disepelekan, Pesawat Menjadi Unairworthy

Sebuah pesawat B737-NG membawa 162 penumpang untuk terbang menuju bandara tujuan dengan lama penerbangan 1 jam 35 menit. Selama penerbangan tidak ada kendala hingga salah satu penumpang di dekat jendela melihat beberapa *fastener* di salah satu panel *upper wing* pesawat terlihat kendur dan hampir terlepas. Setelah pesawat mendarat dengan selamat di bandara tujuan, penumpang itu melaporkan kepada awak cabin yang ditindaklanjuti menjadi laporan kepada personel technical ground handling.

Berdasarkan hasil pengecekan baru diketahui bahwa ada beberapa *fastener* yang tidak sesuai ukurannya sehingga tidak terpasang secara *proper*. Dari *historical maintenance* yang direview, ternyata pesawat ini baru melakukan *overhaul maintenance* di sebuah bengkel pesawat ternama. Untuk menemukan



TTS EDISI JANUARI 2019



MENURUN (DOWN)

1. Maskapai yang melakukan audit terhadap GMF pada bulan Desember 2018.
4. Maintenance Line Operations Safety... (MLOSA).
5. Illustrated Part... (IPC).
6. Agar pesawat dan fuel truck memiliki potensi listrik yang sama.
8. Metode yang digunakan GMF pada SCS 2017.

MENDATAR (ACROSS)

2. Maskapai nasional yang KSO dengan Garuda Group.
3. Metode yang digunakan GMF pada SCS 2018
7. Asosiasi Pengangkutan Udara Internasional (Bahasa Inggris).
9. SOQ merupakan kode airport dari kota...
10. Otoritas Penerbangan Sipil Australia.



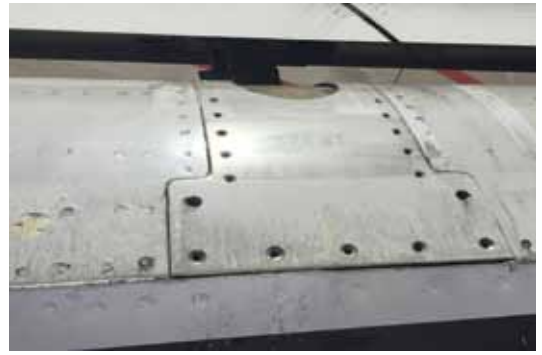
Selisik

root cause kejadian ini, investigasi terhadap perusahaan perawatan pesawat mesti dilakukan.

Investigasi di bengkel pesawat ini berlangsung menyeluruh mulai *minor maintenance* maupun saat *major maintenance*. Ternyata ketika dilakukan *overhaul maintenance*, ada pekerjaan yang memerlukan buka pasang *upper wing panel*. Ketika proses instalasi panel dilakukan, teknisi yang memasang fastener tidak merujuk referensi yang ditentukan yakni *Illustrated Part Catalog (IPC)* pesawat yang dikerjakan. Padahal, dalam IPC ini dijelaskan ada beberapa jenis fastener dengan ukuran berbeda yang dipasang di panel tersebut.

Memasang panel tanpa merujuk referensi yang sudah ditentukan ini menjadi faktor utama yang berkontribusi terhadap kejadian di atas. Pesawat ini sebenarnya terbang dalam kondisi tidak laik terbang, namun tetap beroperasi karena kondisi tidak biasa baru ditemukan setelah pesawat bisa mendarat dengan selamat.

Bekerja sesuai referensi menjadi tuntutan mutlak pada perawatan pesawat. Sebab, setiap pesawat punya konfigurasi berbeda sehingga



harus selalu merujuk *Aircraft Maintenance Manual (AMM)* yang efektif. Selain mengikuti AMM -yang menjelaskan prosedur perawatan, ketika bekerja kita juga harus selalu merujuk IPC yang efektif untuk pesawat. Dokumen IPC menginformasikan lokasi komponen, jumlah, dan jenis (*Part Number*) dari part & komponen yang efektif.

Kasus ini menegaskan kembali bahwa patuh pada manual dan prosedur di setiap tahap pekerjaan adalah kunci utama untuk menghindari kejadian serupa terulang kembali. [✂️ \[Ryan\]](#)



Identitas Pengirim Teka-Teki Safety Edisi Januari 2019

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 PT GMF AeroAsia Tbk. Jawaban ditunggu paling akhir 20 Februari 2019. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah. Silahkan kirimkan saran atau kritik anda mengenai majalah *Penity* melalui email *Penity* (penity@gmf-aeroasia.co.id)

Nama-nama Pemenang Teka-Teki Safety Edisi Desember 2018	Jawaban Teka-Teki Safety Edisi Desember 2018	Ketentuan Pemenang
<ol style="list-style-type: none"> Rachmat Darsono/ 582981 / TBR-1 Muhammad Ilham/ 582154 / TBP-3 Iman Syahputra / 583108 / TJW-1 Rahmadani Fitria / 581474 / TLS-3 Ayu Nurmalita Sari / 582300 / TGL-1 		<ol style="list-style-type: none"> Batas pengambilan hadiah 25 Januari 2019 Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 R.13 dengan menghubungi Bp. Arief Budiman setiap hari kerja pukul 09.00- 15.00 WIB Pemenang menunjukkan ID card pegawai Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan



Mengantisipasi Time Pressure Saat Bekerja

Kondisi yang tidak mendukung pencapaian kinerja itu sering menjadikan seseorang bekerja di bawah tekanan (*under pressure*).

Setiap melakukan aktivitas, terutama di kantor kita pasti berhubungan dengan target, tuntutan (*requirement*), dan pencapaian (*achievement*). Tiga aspek ini menjadi indikator keberhasilan dalam menjalankan aktivitas. Karena itu, upaya terbaik selalu dilakukan untuk memenuhi semua kriteria keberhasilan ini. Tapi, proses untuk mencapai itu semua kadang kala tidak mudah karena muncul banyak halangan (*distraction*) yang berpotensi menghambat pencapaian. Kondisi inilah yang seringkali memicu tekanan (*pressure*).

Dalam konteks aktivitas sehari-hari, tekanan biasanya meliputi tiga jenis yakni *physical*, *mental*, *time*, dan *emotional*. Untuk konteks proses kerja di perusahaan, tekanan waktu (*time pressure*) yang lebih banyak disebabkan faktor dari luar diri. Misalnya, instruksi atasan mengerjakan suatu pekerjaan dalam waktu tertentu, TAT yang berubah, atau peralatan kerja yang kurang memadai. Kondisi ini bisa menjadi halangan untuk mencapai *performance* seperti yang diinginkan.

Kondisi yang tidak mendukung pencapaian kinerja itu sering menjadikan seseorang bekerja di bawah tekanan (*under pressure*). Akibatnya, hasil kerja tidak maksimal dan ada kemungkinan mereka mengalami penurunan kinerja dan spirit. Kondisi ini sebaiknya tidak perlu terjadi kalau kondisi tertekan itu sudah diantisipasi seperti dijelaskan dalam *The Dirty Dozen, No. 8 Pressure Safety Nets*. Beberapa tips berikutnya bisa kita coba untuk mitigasi *time pressure* dalam bekerja.

Usahakan tidak melakukan kegiatan yang tidak ada hubungannya dengan pekerjaan. Intinya, kita harus fokus dan fokus pada pekerjaan. Selain itu, jangan sekali-kali menunda suatu pekerjaan meskipun *deadline* dari tugas itu masih lama. Ingat, semakin cepat selesai kita punya waktu lebih untuk review hasil kerja. Agar pekerjaan nyaman, bersikaplah terbuka dan berkomunikasi kalau menemukan kendala. Jangan semua kendala dipecahkan sendiri kalau ada yang siap membantu.

Jika menemukan pekerjaan yang sulit dan tidak mampu dikerjakan, jangan memaksakan diri karena bisa berbahaya. Agar tidak ada tugas yang terlewat, selalu membuat daftar kegiatan yang harus dikerjakan setiap hari. Satu lagi, berani mengatakan tidak jika diminta mengerjakan yang tidak sesuai dengan kompetensi dan kualifikasi kita.

Dengan tips ini diharapkan *time pressure* ketika bekerja dapat berkurang dan kita bisa bekerja dengan nyaman. [\[Triawan\]](#)



Aktivitas Audit

Sebagai MRO yang menangani handling line maintenance customer, PT GMF AeroAsia Tbk harus siap menjalani customer audit. Termasuk audit untuk Station Denpasar yang menangani line maintenance beberapa maskapai dari Australia seperti Qantas Airways, Tiger Air, dan Virgin Australia. Tapi, audit kali ini dilakukan oleh Qantas terhadap Unit TFD-9 (Non-GA Line Maintenance Denpasar). Audit pada 2-5 Desember



Qantas Airways Audit Line Maintenance Station DPS



2018 dilakukan oleh Tony Karlsson, Senior Quality Auditor dari Airworthiness & Aircraft Maintenance Group Assurance Audit Services.

Audit dimulai dari presentasi Line Station Denpasar Overview, SMS Brief Overview dan review dokumen yang terkait Internal Quality and Safety Audits. Selain itu, auditor juga memeriksa list personel training, kualifikasi dan kompetensi Certifying maupun Non-Certifying Staff, GMF Procedure MOE & QP, Data Certification of Maintenance & Record, Approved Data, Manpower Planning dan Occurrence Reporting.

Audit lapangan dimulai dari apron pesawat mendarat yang meliputi *assessment personil* yang menangani pesawat pada malam hari, kondisi fasilitas dan perlengkapan di apron. Audit juga mengaudit tool & material store untuk melihat system borrowing tool, control tools termasuk calibration control IMTE, self life material control, environment control material store, kondisi alat perlindungan diri dan housekeeping store.

Secara umum audit berlangsung lancar. Audit

menilai aircraft handling dan supporting document memenuhi standard requirement customer. Tapi, ada tiga temuan yakni penulisan rectification cabin maintenance di technical Log yang tidak mencantumkan reference approved data. Selain itu, record briefing sheet atau read and sign record tidak komplit meskipun training atau briefing terkait specific role training Qantas telah dilaksanakan oleh unit TFD-9. Beberapa temuan minor ada di material dan tool store terkait control alat perlindungan diri.

Semua temuan auditor ini merupakan *finding low risk* berdasarkan standard Qantas Group Risk Assessment Guide (QRAG). Di dalam audit kali ini terdapat dua catatan berupa observasi yang nanti akan dilihat kembali dalam audit mendatang.

Semua temuan ini telah ditindak lanjuti oleh Unit Line Maintenance non-GA DPS dan Unit Tool & Material Store DPS sebagai langkah perbaikan berkelanjutan. Semua perbaikan ini bertujuan agar pelaksanaan aircraft handling Qantas Airways berlangsung sesuai standard requirement customer dan menjaga kepuasan pelanggan. [\[Hariyadi Wirja\]](#)



RUMPI

Rubriknya mang SAPETI

Laporkan setiap kejadian yang dinilai *unsafe condition* secara jujur.

"Kata pepatah, berani karena benar dan takut karena salah. Jangan takut melapor."

Poster hingga training untuk suasana kerja yang sehat jadi sia-sia kalau dinilai sekadar kata-kata.

"Keselamatan kerja dimulai dari diri sendiri. Bagaimana mau selamat jika tidak peduli dengan keselamatan diri?"

Setiap area kerja punya risiko bahaya. Yang dapat kita lakukan adalah menghindari dan menekan potensi bahaya.

"Implementasikan Do and Don't Policy secara serius karena ini kunci keselamatan kerja."

Maintenance Tips



Tips Menjalankan Perawatan RII Task

Dalam CASR Part 121.371, Required Inspection Items (RII) didefinisikan sebagai bagian yang harus diperiksa (inspeksi) ketika melakukan perawatan atau modifikasi karena bisa menyebabkan failures, malfungsi, dan cacat yang membahayakan *aviation safety*. Inspeksi ini untuk menjamin proses perawatan dan material yang digunakan sudah benar. Untuk operator pesawat dengan 10 penumpang atau lebih, ada ketentuan di 91.409 yang harus dijadikan referensi untuk inspeksi.

Beberapa ketentuan yang harus dijalani antara lain list dari item yang diperiksa didesain sebagai

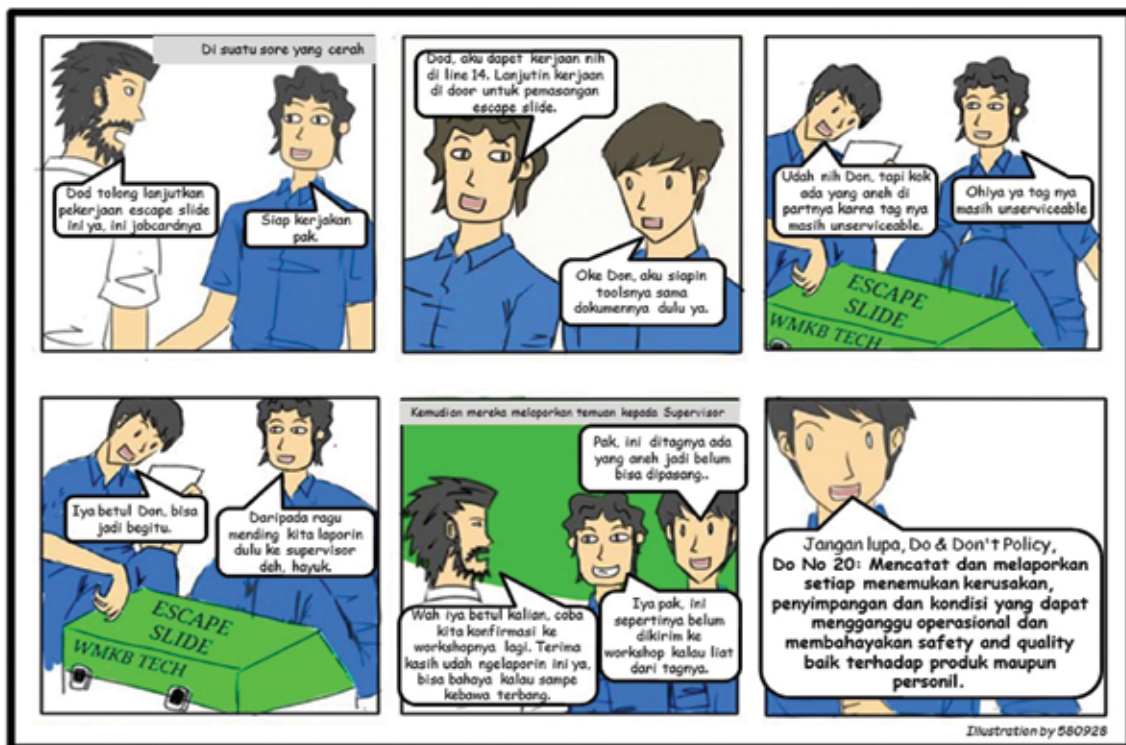
RII, metode inspeksi yang diperlukan untuk inspeksi list dari item RII. Misalnya, ATA-61 terkait pemasangan *propeller*, proses witness torsi, dan mencatat serial number

dan kalibrasi dari *torque wrench*. Selain itu, personel untuk melakukan inspeksi harus ditunjuk dan menyaksikan seluruh proses instalasi, termasuk ke dalam *critical task*.

Khusus *item critical task* harus dikerjakan dan diperiksa oleh orang yang berbeda. Personel RII tidak boleh mengerjakan dan memeriksa pekerjaan yang sama. Jika inspector RII menemukan *additional finding*, maka *finding* itu harus dikembalikan memakai prosedur internal. Item RII harus dikerjakan dalam satu waktu dan di bawah pengawasan unit inspeksi. [TQD - 3]



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.



Torque Wrench Unserviceable

Before



After



Occurrence

Tool torque wrench dengan key number 2H4XX0299 (next inspection date: 12 Maret 2019). Tool tersebut rentan tidak positive lock ketika di nominal tertentu. Lock masih dapat bergeser saat digunakan sehingga berpotensi menyebabkan overtorque/undertorque. Mohon agar segera dapat ditindaklanjuti. [Sandy Rizky Ramadhan/580314/TBT-5]

Responsible Unit

Torque Wrench tersebut sudah dikirimkan oleh Unit TBS-5 ke Unit TCY untuk dilakukan kalibrasi ulang.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terimakasih kepada Saudara Sandy Rizky Ramadhan yang telah melaporkan hazard melalui IOR. Redaksi juga mengucapkan terimakasih kepada responsible unit yang telah melakukan corrective action, sehingga potensi bahaya dapat dicegah sedini mungkin.



melaut mencari ikan. Karena itu, mereka mencoba membawa tong kosong ke kapal untuk diisi air laut sebagai penampung ikan hasil tangkapan.

Percobaan kedua ini lebih baik hasilnya meski belum memuaskan. Sebagian ikan tetap mati dan sebagian lainnya memang hidup tapi dalam kondisi lemas. Lagi-lagi pembeli tidak suka dengan ikan yang sudah lemas karena tidak segar. Percobaan ketiga harus dilakukan. Mereka membawa tong lebih besar yang diisi air laut lalu memasukkan seekor hiu kecil. Nelayan ini terkejut karena semua ikan tetap hidup dalam kondisi segar, lincah dan terus bergerak. Rupanya, ikan-ikan ini harus bergerak agar untuk mempertahankan diri dan tidak dimangsa oleh ikan hiu.

Diam membuat kita mati dan bergerak membuat kita bertahan. Apa yang membuat kita diam? Biasanya zona nyaman (*comfort zone*). Kita kadang lengah dan terlena dalam situasi yang serba nyaman. Begitu terlenanya hingga tidak sadar kita sudah 'mati' secara perlahan. Lalu, apakah yang membuat kita hidup dan terus bergerak? Masalah, semangat hidup dan tekanan kerja yang membuat kita terus bergerak untuk membuat inovasi dan berpikir untuk terus berkembang. [\[Laily\]](#)

Keluar dari Zona Nyaman Jika Ingin Berkembang

Tuntutan masyarakat Jepang hanya mengkonsumsi ikan segar menjadi tantangan bagi nelayan di negara ini untuk membawa hasil tangkapan dalam kondisi hidup. Solusi pertama yang dilakukan adalah membawa freezer ke dalam kapal untuk membekukan ikan. Namun, ikan beku yang telah mati ini tidak diminati pedagang ikan di pasar. Kondisi ini menjadi tantangan karena nelayan membutuhkan waktu 2-3 hari untuk sekali



"I guess the nightshift will finish working on this..."

Saran Mang Sapeti 

Menekan Potensi Kegagalan Komunikasi

isi pesan awal diterima, maka komunikasi yang dijalin dianggap gagal yang biasanya memicu terjadinya kecelakaan.

Untuk mencegah terjadinya *lack of communication* dalam proses kerja, terutama ketika terjadi penggantian shift kerja ada beberapa aturan yang perlu dipahami. Pertama, ketika pesan yang akan disampaikan rumit, pesan itu harus ditulis. Organisasi harus mendorong penuh penggunaan *handover book*, *worksheet*, dan *checklist* sebagai sarana komunikasi pergantian shift kerja.

Kedua, pesan verbal dibuat menjadi singkat dengan memberikan penekanan pada elemen yang paling kritis di awal dan diulang kembali pada bagian akhir. Ketiga, jangan pernah berasumsi terkait apa pun. Selalu diskusikan pekerjaan yang harus dilakukan atau apa yang telah selesai. Yang tidak kalah penting, selalu mengadakan briefing rutin agar semua karyawan mendapatkan informasi yang jelas. [\[Aviecenna\]](#)

Dalam setiap laporan kecelakaan, *lack of communication* selalu muncul sebagai penyebab utama atau faktor pendukung terjadinya kecelakaan. Tidak heran jika *lack of communication* menjadi salah satu elemen *human factor* yang paling kritis. Hal ini didukung oleh beberapa temuan riset yang menyebutkan isi pesan yang dapat diterima dan dipahami oleh penerima pesan tidak lebih hanya 30% dari keseluruhan isi pesan. Semakin kecil



Dimensi Penilaian Dalam Metode ECAST



PT GMF AeroAsia Tbk telah menjalani Safety Culture Survery 2018 menggunakan metode ECAST (European Commercial Aviation Safety Team) untuk pertama kali. Dari survei ini, *safety culture* GMF secara umum berada di *Proactive Maturity Level* di mana *safety* dianggap sebagai prasyarat. Keselamatan merupakan nilai inti organisasi dan berperan penting dalam pengambilan keputusan manajemen maupun aktivitas sehari-hari.

Metode ECAST menggambarkan *safety culture* organisasi yang lebih komprehensif karena

untuk mempertahankan serta meningkatkan level *safety*. Dimensi *Justness* mencerminkan sejauh mana perilaku yang aman dan sejauh mana dorongan untuk memberikan penghargaan kepada personel yang melaporkan masalah keamanan.

Dimensi *Information* mencerminkan sejauh mana informasi didistribusikan pada orang yang tepat dalam organisasi. Diperlukan dorongan bagi setiap personel untuk melaporkan masalah keamanan. Semua informasi yang terkait pekerjaan harus dikomunikasikan dengan cara yang benar kepada orang yang tepat untuk

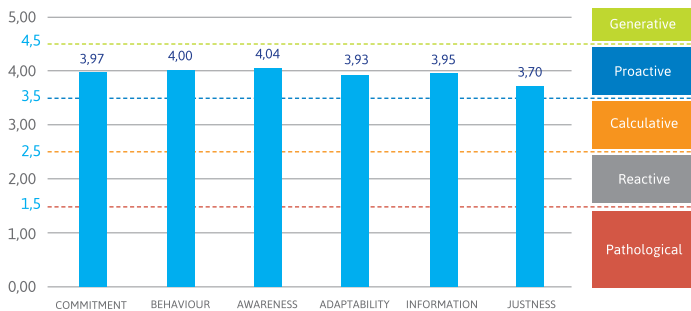
menghindari miskomunikasi yang dapat menyebabkan situasi berbahaya.

Dimensi *Awareness* mencerminkan sejauh mana karyawan dan manajemen menyadari resiko kondisi tidak aman di area kerja sendiri maupun orang lain. Karyawan dan manajemen perlu punya kewaspadaan tinggi yang terkait masalah *safety*. Dimensi *Adaptability* mencerminkan

sejauh mana personel karyawan dan manajemen bersedia belajar dari pengalaman masa lalu dan mengambil tindakan yang diperlukan untuk meningkatkan tingkat keselamatan.

Hasil survei ini bukan hanya soal angka, namun menunjukkan *strong and weak point* di setiap dinas yang dievaluasi melalui indikator dari setiap dimensi *safety culture*. Diharapkan hasil ini menjadi bahan perbaikan bersama untuk mencapai tingkat *safety culture* yang lebih baik. Peningkatan *safety culture* di area kerja diharapkan meningkatkan efisiensi dan satu kejadian yang sama tidak terulang kembali. [\[Angga Dwi\]](#)

Safety Culture Dimension in Corporate



penilaiannya meliputi beberapa dimensi yakni komitmen (*commitment*), perilaku (*behaviour*), kesadaran (*awareness*), kemampuan beradaptasi (*adaptability*), informasi (*information*) dan kebenaran/keterbukaan (*justness*). Setiap dimensi punya definisi dan makna yang mendalam.

Dimensi *Commitment* mencerminkan sejauh mana organisasi/ perusahaan memprioritaskan *safety* pada setiap aktivitasnya. Manajemen perlu berkomitmen menjaga tingkat keselamatan yang tinggi dan memberikan arahan bagi setiap karyawan untuk melakukan hal yang sama.

Dimensi *Behaviour* mencerminkan sejauh mana suatu organisasi memiliki sikap dan perilaku