

Pengetahuan dan Informasi Safety

PENNTY

Persuasif, Informatif, Naratif

Edisi 52 / V / Januari 2014



Menyikapi Audit Secara Proporsional

Responding to an Audit Proportionally

GMF Vision:
World class MRO of customer choice in 2015

GMF Mission:
To provide integrated and reliable aircraft maintenance solutions for a safer sky and secured quality of life of mankind

GMF Values:
Concern for People, Integrity, Professional, Teamwork, Customer Focused

Audit Adalah Momen Pembuktian

Pepatah mempertahankan lebih sulit daripada mendapatkan tidak hanya berlaku dalam sebuah kejuaraan maupun kompetisi. Pepatah ini juga relevan dengan organisasi bisnis, terutama yang mensyaratkan sertifikasi untuk kelangsung usahanya. Organisasi perawatan pesawat termasuk dalam organisasi yang tidak dapat menjalankan bisnisnya jika tidak memiliki sertifikat approval dari authority domestik maupun internasional. Sertifikat approval ini harus dipertahankan secara berkala dalam kurun waktu tertentu seperti satu tahun atau lebih.

Untuk memastikan organisasi layak mempertahankan sertifikat yang dimiliki, tentu harus lulus audit. Bagi sebagian kalangan, audit ibarat beban berat karena harus melewati serangkaian proses yang tidak mudah. Namun, bagi organisasi selalu yang mematuhi regulasi dan prosedur dalam aktifitasnya, audit bukanlah beban. Audit hanya sebuah tahap pembuktian bahwa tidak ada satu aturan dan prosedur yang dilanggar. Kondisi ini tercapai jika setiap personel selalu melakukan self audit sehingga tidak ada celah dan ruang untuk mengabaikan aturan dan prosedur.

Spirit utama self audit tentu bukan untuk sertifikat approval, tapi menghasilkan kualitas produk terbaik sehingga tercipta keamanan dan keselamatan penerbangan. Tercapainya *safety aviation* ini adalah *ultimate goal* dalam perawatan pesawat yang harus tertanam dalam sanubari setiap personel perawatan. Melaksanakan self audit juga dapat diartikan bahwa kita siap diaudit setiap saat tanpa harus menunggu authority mengirimkan auditornya untuk melakukan audit.

Semangat ini harus terus kita kobarkan agar audit authority tidak menjadi beban, tapi menjadi saat yang tepat membuktikan bahwa organisasi perawatan pesawat tempat kita berkarya memang selalu mematuhi regulasi dan prosedur dalam setiap aktifitasnya. Mari kita buktikan bahwa kita selalu menjalani prosedur yang telah ditentukan. ■

Audit is the Moment to Prove

A proverb, maintaining is more difficult than gaining, is not only applicable in a championship or competition. This proverb is also relevant to business organizations, especially those that require certification for its business sustainability. Aircraft maintenance organization is one of those which cannot run a business if it does not have a certificate of approval from domestic and international authority. Approval certificates must be maintained on a regular basis in a specified period such as one year or more.

To ensure the organizations are feasible to maintain their certificates, they have to pass an audit. For some people, the audit is like a heavy burden in which they have to pass through a series of uneasy processes. However, for the organization

which always complies with regulations and procedures in their activity, the audit is not a burden. Audit is only a verification stage to prove there are no rules and procedures were violated. This condition is achieved if the personnel always perform self audit so that there are no gaps to ignore the rules and procedures.

The main spirit of self-audit is certainly not for a certificate of approval, but to produce the best quality

products so as to create the flight safety. The achievement of this aviation safety is the ultimate goal in aircraft maintenance to be embedded in the hearts of each maintenance personnel. Carrying out self audits can also mean that we are ready to be audited at any time without waiting for authority to send auditors to perform the audit.

We have to continuously keep this spirit in order not to make the audit authority as a burden, but as a good time to prove that the aircraft maintenance organizations in which we work is always comply with the regulations and procedures in every activity. Let us prove that we always perform the applicable procedure.. ■



Indoktrinasi Tentang Safety dan Quality



Sebagai leader, saya berkewajiban meningkatkan kompetensi personel Dinas Line Maintenance (TL) sesuai dengan requirement EASA. Ada hal yang harus diperbaiki, tapi secara umum kita sudah dalam jalur yang tepat. Upaya meningkatkan kompetensi dilaksanakan dengan berbagai program seperti mentoring dan challenging assignment.

Requirement EASA kita tuangkan dalam Personal Competency Manual (PCM) yang sedang diproses. Dalam PCM ini kita juga menambahkan aspek

perilaku (behavior) yang mengacu pada GMF Values. Perilaku ini kita turunkan menjadi *to do list* yang menjadi *activity log* yang harus dilakukan setiap personel.

Selain itu, kita juga bekerjasama dengan Dinas Quality Assurance & Safety untuk melakukan indoktrinasi kepada personel tentang safety dan quality dengan tujuan menanamkan safety dan quality secara berkelanjutan. Memang dibutuhkan ketegasan, komitmen, dan konsistensi dalam menanamkan safety dan quality dalam diri setiap personel. ■ (Muhammad Sadali | VP Line Maintenance)

IOR Terbaik Bulan Ini

Kondisi Alat Kerja Membahayakan



Ketika menggunakan solder untuk keperluan kerja, handle solder (berbahan plastik) meleleh. Kondisi ini sangat berbahaya bagi personel yang menggunakan solder tersebut dan menyebabkan pekerjaan tidak selesai karena timah tidak meleleh.

□ (Dilaporkan oleh : Michael Septionus / 533317)

Before:



After:



Responsible Unit

Responsible unit segera melaksanakan penggantian solder yang rusak dengan solder berkualitas lebih baik. Sehingga alat tersebut tidak membahayakan personell yang menggunakannya.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada saudara Michael Septionus yang melaporkan hazard ini melalui IOR. Redaksi juga mengucapkan terima kasih kepada responsible unit yang segera melakukan *corrective action* dengan cepat, sehingga potensi bahaya dapat di cegah sedini mungkin.

Redaksi Penity menyediakan hadiah untuk pengirim IOR Terbaik Bulan Ini. Silakan mengambil hadiahnya di Unit TQ Hangar 2 dengan menghubungi Bapak Yogi setiap hari kerja pukul 09.00-15.00 WIB



Internalisasi Ideologi Keselamatan

Dalam salah satu ungkapan terkenalnya, budayawan Kuntowijoyo mengatakan pandangan hidup atau ideologi yang ingin mempengaruhi kehidupan secara efektif, tidak bisa diindoktrinasi sebatas seremoni, melainkan perlu proses “pengakaran” (internalisasi, pembumian). Internalisasi ini melibatkan tiga dimensi

ideologis yakni keyakinan, penalaran, dan kejuangan. Pernyataan Kuntowijoyo ini tentu menarik jika kita kaitkan dengan ideologi safety yang ingin kita tanamkan dalam kehidupan di GMF AeroAsia.

Dalam konteks keselamatan penerbangan, dimensi keyakinan dapat kita tafsirkan bahwa safety adalah anugerah tertinggi kehidupan manusia yakni kehidupan. Safety tidak sekadar

melindungi nyawa diri sendiri, tapi juga nyawa rekan kerja, pengguna jasa transportasi udara, termasuk juga melindungi keluarga yang bergantung pada mereka.

Dalam dimensi penalaran, safety harus dijadikan paradigma keilmuan yang dikaji terus-menerus secara terbuka. Faktanya, nilai-nilai dan peraturan tentang safety dibangun

Internalization of Safety Ideology

In one of his famous phrase, a Cultural Observer Kuntowijoyo said that an ideology that want to affect life effectively, can not be indoctrinated merely by ceremonial, but need a process of “rooting” (internalization, embedding). Internalization involves the three-dimensional ideologies, which are beliefs, reasoning, and struggle. Kuntowijoyo statement is certainly interesting if we associate with the safety ideology we want to embed in GMF.

In the context of aviation safety, the dimensions of belief can be interpreted that safety is the ultimate gift of mankind, which is life. Safety does not just to protect self lives, but also the lives of co-workers, users of air transport services, as well as families who depend on them.

In the reasoning dimensions, safety should become a scientific paradigm that continuously reviewed openly. In fact,

the values and rules of safety are built on the basis of logical reasoning developed according to the demands of humans and the environment. This process will give birth to the objective safety rules. Objectification is very important because it can be a bridge between idealism-ideological and reality-policy.

The dimension of struggle requires the active participation of all safety

stakeholders, which are all GMF personnel. Therefore, policy makers should maintain the consistency of GMF policy products in order to be in harmony with safety. With this consistency, the executor not only can implement safety in daily activities but also make safety as a criticism tool for the existing policy.

This three-dimensional is the foundation for GMF personnel's beliefs,



atas dasar nalar logika yang ditumbuh-kembangkan sesuai tuntutan manusia dan lingkungannya. Proses ini akan melahirkan peraturan safety yang objektif. Di sini objektivikasi sangat penting karena bisa menjadi jembatan antara idealitas-ideologis dan realitas-kebijakan.

Adapun dimensi kejuangan menuntut partisipasi aktif semua stakeholder safety, yang tiada lain adalah semua insan GMF. Karena itu, pemangku kebijakan harus menjaga konsistensi produk-produk kebijakan GMF agar selalu selaras dengan safety. Dengan konsistensi ini, eksekutor bisa mengimplementasikan safety dalam pekerjaan sehari-hari sekaligus menjadikan safety sebagai alat kritik atas kebijakan yang ada.

Tiga dimensi ini merupakan pondasi keyakinan insan GMF, terutama para anggota Safety Action Group (SAG) di masing-masing dinas kerja, dalam membumikan safety. Berbagai metode

telah kita tempuh agar safety menjadi nilai-nilai yang melandasi perilaku kerja kita sehingga menjadi budaya atau kultur insan GMF. Proses internalisasi safety yang ideal, tentu saja membutuhkan dukungan dari seluruh elemen, terutama dukungan pimpinan di level manajerial.

Dukungan dari pemimpin di masing-masing dinas maupun unit sangat penting untuk memastikan program yang terkait dengan safety berjalan lancar. Contohnya, pelaksanaan HIRAM (Hazard Identification Risk Assessment and Mitigation) terkait implementasi SWIFT yang membutuhkan SDM dalam jumlah banyak dan spesifikasi khusus. Peluang mencapai keberhasilan program ini akan lebih besar jika mendapat dukungan dari pimpinan.

Faktor lain yang tidak kalah penting adalah menerjemahkan nilai-nilai safety dalam konteks yang lebih lokal sehingga aktifitas safety yang ditawarkan lebih sesuai dengan konteks dinas terkait.

Kesesuaian ini baik dari aspek pola pekerjaan dan karakter sumber daya manusianya. Dengan cara ini akan tercipta kedekatan psikologis antara nilai-nilai yang ditawarkan dengan SDM dinas terkait. Contohnya, kodifikasi Dirty Dozen yang lebih sesuai dengan dinas terkait sehingga dapat ditentukan aktifitas-aktifitas kunci di dinas tersebut yang terkait dengan Dirty Dozen. Setelah itu dilakukan evaluasi untuk ditentukan safety nets dari masing-masing aktifitas.

Untuk mendorong internalisasi safety berjalan sesuai harapan, dibutuhkan sistem komunikasi efektif yang memberikan kesempatan kepada setiap personel untuk berkontribusi. Komunikasi seperti kampanye dan sosialisasi yang mampu menyampaikan pesan safety secara mendalam dalam sajian yang menarik juga dibutuhkan. Kampanye visual melalui karikatur, kartun, atau photospot bisa dipilih sebagai sarana.

Selain itu, kita bisa memanfaatkan media publikasi internal yang memuat pandangan dari semua personil dinas terkait isu safety, publikasi IOR yang dihasilkan oleh personel dinas terkait, dan lain-lain. Publikasi dapat juga dilaksanakan melalui media email group yang dilakukan secara berkala. Dengan partisipasi aktif semua personel dinas terkait, diharapkan rasa memiliki (sense of belonging) atas safety semakin meningkat. ■ **(Zarul Fuziono / PDCA SAG-TE)**

in line with the relevant unit to determine key activities in the department associated with the Dirty Dozen. After that, evaluation is performed to determine the safety nets from each activity.

To encourage the safety internalization runs according to expectations, effective communication system is needed to provide opportunity for each person to contribute. Communication and socialization such as campaigns that able to convey a deep safety message in an attractive presentation is also required. Campaign visuals through caricature, a cartoon, or photospot can be selected as a mean of communication.

In addition, we can utilize an internal publication that provides an overview from all personnel related to safety issues, IOR publications generated by the related department personnel, etc. Publications can also be implemented through the group e-mail that done regularly. With the active participation of all relevant unit personnel, it is expected to improve the sense of belonging toward safety.

■ **(Zarul Fuziono / PDCA SAG-TE)**



especially the members of Safety Action Group (SAG) in each department in relation to embed safety. Various methods have been done to make safety into values which underlie the behavior of work performance so that it becomes a culture of GMF personnel. The ideal safety internalization process surely needs the support from all elements, especially support from the leaders in managerial level.

Supports from leaders in their respective units are critical for ensuring the safety-related programs run smoothly. For example, the HIRAM implementation regarding SWIFT that requires large

amounts of human resources and special specifications. Chances of success of this program will be greater if it has the support from the leaders.

Another important factor is to translate the safety values in a more local context so that the safety activities are more appropriate with the context of related units. These suitability are from both work patterns aspect and human resources character aspect. This way will create psychological closeness between the values offered with the human resources of related unit. For example, the Dirty Dozen codification which more



Dalam kamus standar keselamatan penerbangan dunia, keselamatan yang utuh dapat terjadi jika masing-masing pihak yang terlibat dalam operasional penerbangan sudah mematuhi peraturan.

Oleh: Erman Noor Adi
(GM Safety Inspection)

Menyikapi Audit Secara Proporsional

Apa yang paling diharapkan ketika kita menggunakan moda transportasi darat, laut, maupun udara? Jawabannya sudah pasti selamat sampai tujuan. Namun, tantangan yang harus dihadapi oleh tiga moda transportasi itu tentulah tidak sama. Pikiran dan perasaan kita pasti berbeda saat berada di pesawat dibandingkan ketika naik bus maupun kereta api. Meski interior kereta api dan pesawat dibuat semirip mungkin, kita tidak dapat membohongi perbedaan antara berada di udara dan di darat. Karena itu, doa yang kita baca di pesawat biasanya lebih banyak dan lebih panjang dibandingkan doa bepergian naik kereta.

Suasana batin ketika naik pesawat itu muncul karena kita sedang 'melawan' kodrat kita sebagai makhluk melata di darat. Kita bukanlah makhluk yang diciptakan untuk terbang di udara seperti burung atau ikan yang hidup di dalam air. Karena itu, persyaratan untuk mencapai keselamatan di udara sangat kompleks, melebihi persyaratan untuk selamat di darat atau di laut. Persyaratan itu tidak hanya mencakup aspek di udara, tapi juga melibatkan serangkaian faktor lain di darat. Bahkan aktifitas untuk menciptakan keselamatan

Responding to an Audit Proportionally

What is the most expected when we use the transportation by land, sea, or by air? The answer is certainly to survived until the destination. However, the challenges offered by these three types of transportation mode are certainly not similar. Thoughts and feelings are surely different when onboard a plane than on the bus or train. Although the interior of trains and planes are made as closely as possible, it cannot be deceptive about the difference between being in the air and on the ground. Therefore, the prayer we say when we are on board the plane is usually much longer than when we are on board the train.

This mood appears on the airplane because we are 'against' our nature as a land creature. We are not creatures created to fly in the air like a bird or fish that live in the water. Therefore, the requirements for achieving safety in the air are very complex, exceeding the requirements to survive on land or sea. Requirement does not only cover airborne aspects, but also involves a series of factors on the ground. In fact, activities to create safety are mostly performed on the ground.

Involvement of on ground factors is contained in Government Law No. 1/2009 regarding Aviation. Aviation safety is defined as



udara justru lebih banyak di darat.

Keterlibatan faktor-faktor di darat ini tertuang dalam Undang-Undang Nomor 1/2009 tentang Penerbangan. Di sini keselamatan penerbangan didefinisikan sebagai keadaan selamat dengan terpenuhinya semua persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Jadi, sudah jelas keselamatan udara adalah suatu proses utuh yang tidak terpilah-pilah secara parsial. Masing-masing faktor itu, tanpa terkecuali, harus memenuhi persyaratan untuk menciptakan keselamatan penerbangan. Jika ada salah satu di antaranya tidak memenuhi syarat, maka standar keselamatan penerbangan belum dapat diwujudkan.

Terjadinya suatu kecelakaan penerbangan merupakan dampak dari ketidakpatuhan semua faktor atau faktor-faktor tertentu, baik di darat maupun di udara, terhadap peraturan yang sudah dibuat. Kecelakaan adalah bukti paling sah tentang adanya pihak yang tidak mematuhi peraturan dan tidak menjalankan prosedur sebagaimana seharusnya. Namun, tidak terjadinya kecelakaan belum dapat dijadikan indikator bahwa pihak-pihak yang terlibat dalam operasional penerbangan telah memenuhi persyaratan yang ditentukan. Jika terbukti ada pihak yang tidak mematuhi regulasi dan prosedur meskipun kecelakaan tidak terjadi, maka keselamatan penerbangan yang terjadi bukan keselamatan yang seutuhnya.

Dalam kamus standar keselamatan penerbangan dunia, keselamatan yang utuh dapat terjadi jika masing-masing pihak yang terlibat dalam operasional penerbangan sudah mematuhi peraturan. Kepatuhan itu dapat dibuktikan dalam pelaksanaan audit, baik audit internal maupun eksternal yang dilakukan oleh authority atau customer. Bagi organisasi perawatan pesawat, audit adalah harga mati yang tidak bisa ditawar. Audit disesuaikan dengan aktifitas dan kebutuhannya. Bagi bengkel perawatan pesawat yang menangani maskapai domestik, audit dilakukan oleh authority lokal. Tapi, jika bisnisnya sudah bersifat global, audit dilakukan oleh authority internasional seperti FAA (Amerika Serikat) dan EASA (Uni Eropa).

Otoritas penerbangan (authority) merupakan kepanjangan tangan negara (pemerintah) untuk memastikan persyaratan keselamatan penerbangan telah dipenuhi oleh semua pihak yang terlibat dalam operasional penerbangan suatu negara. Authority berwenang menentukan kelaikan suatu airlines maupun organisasi perawatan pesawat karena negara bertanggung jawab memenuhi kebutuhan masyarakatnya terhadap keselamatan penerbangan. Karena itu, audit oleh authority dilakukan secara berkala untuk memastikan persyaratan keselamatan terpenuhi. Masing-masing authority memiliki kebijakan dalam melaksanakan audit.

EASA misalnya, memiliki kebijakan dan panduan audit yang dapat dilihat dalam User Guide Doc # UG.CAO.00006-001 Foreign Part 145 Approvals User Guide for Applicants. Dalam panduan ini, EASA melakukan *on site investigation* untuk audit awal (*initial*), *technical investigation for change* untuk audit perubahan (*addition or removal*), dan *continued surveillance* untuk audit perpanjangan (*renewal*). Jadi, audit yang dilaksanakan oleh EASA disesuaikan dengan aktifitas dan kebutuhan pihak yang diaudit. Begitu juga tahapan pada setiap audit dijalankan sesuai ketentuan yang telah disepakati.



a state of surviving by the fulfillment of all safety requirements in the use of airspace, aircraft, airports, air transport, air navigation, supporting and other public facilities. Thus, it is clear that air safety is a complete process which does not partially separated. Each of these factors is, without exception, must meet the requirements for creating aviation safety. If any one of them does not fulfill the requirements, the aviation safety standards can not be realized.

The occurrence of an aviation accident is the impact of non-compliance from all or certain factors, both on the ground and in the air, with the requirements. Accidents are the most valid evidence of the existence of parties that do not comply with the rules and procedures. However, the absence of accidents cannot be used as an indicator that the parties involved in flight operations have met the specified requirements. If there are those who do not comply with the regulations and procedures even though the accident did not occur, then the flight safety is not a comprehensive one.

In the world aviation safety standard dictionary, comprehensive safety can occur if each party involved in flight operations have complied with the regulations. Compliance can be demonstrated in the audit, both internal and external audits conducted by the authority or by the customer. For aircraft maintenance organization, an audit is a fixed price that is not negotiable. Audit is adjusted to its needs and activities. For aircraft maintenance organization which handles domestic carrier, audit is conducted by the local authority. But, if the business is already global, audit is performed by an international authority such as FAA (United States) and EASA (European Union)

Aviation authority is the representative of the state / government to ensure flight safety requirements have been met by all parties involved in the flight operation of a country. Authority is authorized to determine eligibility of an airlines and aircraft maintenance organization because the country is responsible to fulfill the community needs toward aviation safety. Therefore, authority audits are conducted regularly to ensure safety requirements are met. Each authority has discretion in carrying out the audit.

EASA for example, has a policy and audit guides that can be found in the User Guide Doc # UG.CAO.00006-001 Foreign Part 145 Approvals User Guide for Applicants. In this guidance, EASA perform on-site investigation for the initial audit, technical investigation for change for additional or removal audit, and



Bagi yang pertama kali menghadapi auditor otoritas penerbangan, audit seperti beban sehingga muncul rasa gugup, takut salah menjawab, dan kurang percaya diri. Tentu saja kondisi ini sangat manusiawi sepanjang tidak berlebihan. Bagi yang sudah berkali-kali menghadapi auditor tentu tidak perlu jumawa. Sebagai auditee, kita harus proporsional menyikapi audit. Audit perlu kita pandang sebagai momentum menguji akurasi dan ketepatan kita dalam mematuhi peraturan dan prosedur melaksanakan perawatan pesawat. Audit bukan tujuan, tapi alat untuk menghasilkan kualitas keselamatan penerbangan yang lebih baik.

Karena itu, kita harus memahami dan menguasai proses bisnis di masing-masing departemen yang menjadi obyek audit. Biasanya auditor menanyakan "input-proses-output" di departemen kita, termasuk sasaran mutu yang ditetapkan. Dari sini auditor mengetahui tugas dan wewenang kita serta dokumen atau prosedur yang harus kita miliki. Sebagai contoh departemen purchasing. Di sini inputnya adalah surat permohonan pembelian barang dari user. Prosesnya pengecekan stock (jika ada), pengecekan harga, dan seleksi supplier. Outputnya adalah Purchase Order (PO).

Dalam menghadapi auditor, biasakan menjawab pertanyaan disertai bukti, kecuali untuk hal-hal yang hanya dapat dijawab dengan lisan. Pertanyaan tentang tugas dan tanggung jawab, sebaiknya dijawab menunjukkan job desc kita. Jika auditor meminta penjelasan proses yang berlangsung di departemen kita, sangat dianjurkan menjelaskan dan menunjukkan prosedur atau rekaman. Yang tidak kalah penting adalah bukti proses yang kita jalani bisa dalam bentuk report atau sertifikat. Bukti ini sebaiknya ditempatkan di tempat yang rapih dan mudah ditemukan karena traceability (kemampuan telusur) merupakan salah satu persyaratan yang diminta otoritas penerbangan.

Bagi auditor, bukti berupa fakta dan data itu bisa dijadikan catatan untuk perbaikan maupun penyempurnaan. Karena itu, hindari berasumsi dalam menjawab pertanyaan supaya auditor tidak berpikiran kita bukan orang yang jujur. Kejujuran sangat penting karena tidak mungkin dalam setiap audit tidak ada temuan. Yang harus dihindari adalah temuan mayor. Temuan minor atau observasi yang ditemukan auditor dapat kita jadikan bahan untuk perbaikan di masa mendatang. ■

continued surveillance for renewal audit. Thus, an audit conducted by EASA is adjusted to the auditee activities and needs. As well as with the stages on each audit are performed in accordance with the terms agreed.

When facing the aviation authority auditors for the first time, the audit appears like a burden that create nervousness, fear of giving the wrong answers, and lack of confidence. Of course this is very reasonable condition as long as not exaggerate. While, for those who have repeatedly dealt with the auditor, no need to be arrogant. As auditee, we must respond the audit proportionally. We should consider the audit as the momentum to verify the accuracy and precision of our compliance with aircraft maintenance procedures. Auditing is not the goal, but a tool to produce a better quality in aviation safety.

Therefore, we must understand and master the business processes in each department which become the object of the audit. Typically the auditor asks the 'input - process - output' procedure in our department, including the quality objectives. From here the auditor knows our duties and responsibilities as well as the documents or procedures that must be maintained. The purchasing department for example, the input is a material request from the user. The process is stock checking (if any), price checking, and supplier selection. The output is a Purchase Order (PO).

When dealing with the auditor, get used to answer the questions with evidence, except for the things that can only be answered orally. Questions about duties and responsibilities should be answered by showing our job description. If the auditors request explanations related to the processes take place in our department, it is advisable to explain and show the procedures or records. What important is the process evidence that we have performed in the form of a report or certificate. This evidence should be placed in a neat area and easy to find because traceability is one of the aviation authorities requirements.

For auditors, the evidences in the form of datas and facts can be used as records for improvements. Therefore, avoid answering questions by assumption to prevent the auditor thinks that we are not honest. Honesty is very important because it is impossible to have no finding in every audit. What must be avoided are the major findings. Minor findings or observations can be used as the material for future improvements. ■

Akibat Opini Mengalahkan Manual

Mengerjakan suatu pekerjaan yang sama secara rutin atau dalam kurun waktu yang lama kadang membuat seseorang merasa menguasai semuanya. Perasaan itu membuat dia enggan memakai manual sebagai panduan. Apalagi waktu yang tersedia cukup pendek seperti yang dialami teknisi bengkel pesawat ini. Di sisi lain dia tidak ingin pekerjaan yang dilakukan membuat penerbangan tertunda atau delay.

Teknisi yang biasa menangani perawatan ringan pesawat di apron sebuah bandara ini menerima tugas membenahi kursi penumpang karena *bolt hinge*-nya patah. Kerusakan ini menyebabkan sandaran kursi tidak bisa dalam posisi *up right*. Mengetahui sumber kerusakan kursi, bukannya buku manual yang dijadikan rujukan, tapi opininya sendiri yang dijadikan referensi. Menurut dia, kalau sandaran kursi ini tidak dilepas, maka harus ada empat kursi yang diblok. Artinya empat kursi ini tidak bisa dijual.

Menurut dia, teramat sayang jika empat kursi ini tidak dapat dijual. Dia memutuskan hanya dua kursi yang diblok agar efisien. Pesawat ini akhirnya terbang dengan kondisi *backrest* yang tidak terpasang selama tujuh hari. Pesawat ini dipastikan tidak memenuhi persyaratan *Minimum Equipment List* (MEL) yang menyebutkan jika terjadi *deficiency* dari sandaran kursi yang tidak bisa di posisi *up right*, maka harus



Teka-Teki Penity Edisi Januari 2014

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

- Keadaan selamat dengan terpenuhinya semua persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya, merupakan definisi dari?
 - Keselamatan penerbangan
 - Fasilitas penerbangan
 - Kehandalan penerbangan
- Siapa kepanjangan tangan negara (pemerintah) untuk memastikan persyaratan keselamatan penerbangan telah dipenuhi oleh semua pihak yang terlibat dalam operasional penerbangan suatu negara?
 - Pengelola penerbangan
 - Otoritas penerbangan
 - Imigrasi Penerbangan
- Sebutkan kepanjangan FAA dan EASA sebagai international authority yang menjamin dan memastikan persyaratan keselamatan penerbangan telah dipenuhi?
 - EASA (European Aircraft Safety Agency) dan FAA (Federal Aircraft Administration).
 - EASA (European Aviation Safety Authority) dan FAA (Federal Authority Administration).
 - EASA (European Aviation Safety Agency) dan FAA (Federal Aviation Administration).
- Siapa yang memberikan sertifikat persetujuan (*approval certificate*) bagi organisasi perawatan pesawat (Aircraft Maintenance Organization/AMO 145)?
 - Kepolisian
 - Authority.
 - Bea dan Cukai.
- Dari 18 certificate approval yang dimiliki oleh GMF terdapat tiga sertifikat vital yakni?
 - DGCA, FAA dan EASA.
 - CASA, FAA dan EASA.
 - CIA, FAA dan EASA.

diikat dengan tali dan diberikan plakat "Do Not Occupy". Tapi, kondisi tidak lazim ini akhirnya ditemukan sehingga dilakukan investigasi.

Dari hasil pemeriksaan yang dilakukan, ada sejumlah faktor yang membuat pesawat ini diterbangkan dalam kondisi *backrest* yang tidak terpasang. Faktor pertama, ternyata teknisi yang melakukan perbaikan kursi ini tidak memeriksa *Minimum Equipment List (MEL)* yang tersedia di pesawat. Alasannya waktu yang tersedia sangat pendek dan dia khawatir pesawat akan terlambat terbang atau terjadi delay.

Faktor berikutnya adalah tidak dilakukannya komunikasi dan pelaporan dari teknisi kepada releaseman tentang kondisi seat *backrest* yang tidak terpasang. Selain itu pada waktu pelaksanaan inspeksi sebelum Return To Service (RTS), releaseman juga tidak melakukan pemeriksaan pesawat dengan benar. Jika releaseman melakukan dengan cermat pemeriksaan kondisi di dalam kabin, pasti dia akan menemukan kondisi yang tidak lazim tersebut.

Dalam kasus ini, jika dispatch dengan limitation tertentu tidak ditemukan dalam MEL yang ada, maka releaseman tidak boleh melakukan tanggung jawabnya untuk dispatch pesawat. Releaseman harus berkonsultasi dengan MCC atau Chief Pilot untuk meminta otorisasi dispatch. Meski kasus ini tidak sampai memicu kecelakaan, tapi tetap saja tidak dibenarkan. Kerugian materiil sudah pasti dialami maskapai bersangkutan.

Terjadinya kasus ini lebih banyak berkaitan dengan perilaku. Seringkali kita merasa paling benar dan suatu pekerjaan sudah menjadi aktifitas sehari-hari sehingga enggan menerima input dari luar. Padahal jika ego sudah menguasai diri, secara tidak langsung kita menggunakan opini saja ketika bekerja karena merasa kenyang pengalaman. Karena itu, ada baiknya selalu berintropeksi diri setelah



melakukan pekerjaan.

Perilaku berikutnya yang terungkap dari kasus di atas adalah keengganan mencari referensi ketika ditemukan discrepancy. Kebiasaan ini seharusnya dihindari karena semua hal tentang peraturan dan syarat serta cara rektifikasi sudah diatur di dalamnya. seperti AMM, DDG, dan lain-lain.

Faktor lain yang turut memicu terjadinya kasus di atas adalah kurangnya pengetahuan tentang manual yang ada. Karena itu, semangat tidak pernah berhenti belajar dan membaca manual merupakan suatu cara untuk menghindari kesalahan dalam bekerja. ■ (M. Hafliuddin Nuris)

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 2014. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah. Silahkan kirimkan saran atau kritik anda mengenai majalah *Penity* melalui email *Penity* (penity@gmf-aeroasia.co.id)

Nama Pemenang Teka-Teki Penity Edisi Desember 2013	Jawaban Teka-Teki Penity Edisi Desember 2013	Ketentuan Pemenang
1. Faisal Jamil / 781679 / TNP 2. Rendi Agustari / 781642 / GLS 3. Andi Setyo Budi / 0440957 / DCS 4. Dewi Fatmawati / 111382 / Provis 5. Rizki Nika K / 533609 / TBS	1. A. Sikap dan perilaku 2. C. Ditraining 3. B. soft competency dalam melaksanakan pekerjaan 4. C. Lebih menurun karena cenderung meremehkan pekerjaan. 5. A. hard competency	1. Batas pengambilan hadiah 14 Februari 2014 di Unit TQ hanggar 2 dengan menghubungi Bp. Wahyu Prayogi setiap hari kerja pukul 09.00-15.00 WIB 2. Pemenang menunjukkan ID card pegawai 3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan



RUMPI

Rubriknya *mang* SAPETI

Seorang staff mengalami cedera serius di kepala hingga dilarikan ke Unit Gawat Darurat karena tersandung kabel di kantornya.

"Kecelakaan kerja tak memilih tempat. Kadang di tempat yang kita rasa aman sekalipun, potensi hazard masih ada. Pastikan kita berada di tempat yang aman."

Sebuah ruang dokumentasi terbakar karena arus pendek listrik akibat pemasangan instalasi tidak sesuai prosedur.

"Di mana pun dan kapan pun, mengabaikan Standard Operating Procedure selalu menjadi sumber utama kecelakaan kerja."

SARAN MANG SAPETI

Pastikan Komponen Terpasang Sebelum Pesawat Diredelivery

Pekerjaan yang baik tidak hanya dikerjakan sesuai prosedur, tapi harus diimbangi dengan kontrol yang baik juga. Selain untuk memastikan semua item pekerjaan telah dikerjakan sesuai dengan requirement, kontrol juga untuk menghindari kemungkinan adanya komponen yang tertinggal. Jangan sampai adanya komponen yang tertinggal diketahui setelah pesawat didelivery. Karena itu ada beberapa tips yang bisa dijadikan referensi:

Pertama, membuat alat kontrol (control book) atau reminder jika ada pekerjaan yang dikerjakan oleh unit lain sehingga tidak ada komponen dan jobcard yang lupa diambil. Kedua, selalu mengingatkan setiap penanggung jawab project perawatan pesawat untuk meningkatkan fungsi kontrol dari seluruh pekerjaan pesawat. Ketiga, meningkatkan koordinasi antar departemen perawatan dan keempat menjalin komunikasi yang baik di internal departemen maupun di luar departemen sehingga semua proses pekerjaan terpantau dengan baik. ■

Sertifikat Approval Ibarat Surat Ijin Usaha Bagi AMO 145



Bagi organisasi perawatan pesawat (Aircraft Maintenance Organization/AMO 145), sertifikat approval dari authority memiliki peran vital dalam menjalankan roda usahanya. Selain sebagai bukti sah kelayakan suatu organisasi dalam melaksanakan perawatan pesawat, sertifikat ini bagaikan surat ijin usaha untuk menjalankan bisnisnya. Karena itu, untuk memastikan kelayakan suatu AMO, authority melakukan audit, baik untuk *rating* baru maupun *rating* yang sudah dimilikinya. Audit dilakukan dalam periode tertentu, minimal satu tahun sekali. Selain authority, customer juga berhak melaksanakan audit terhadap suatu AMO.

Hingga sekarang, GMF AeroAsia telah memiliki 23 *certificate approval* dari berbagai authority yang di-maintain untuk kelangsungan bisnisnya. Dari seluruh sertifikat itu, tiga di antaranya adalah sertifikat vital yakni DGCA

(Indonesia), FAA (Amerika Serikat), dan EASA (Uni Eropa) yang harus dipertahankan. Certificate dari DGCA Indonesia pasti harus kita punyai karena kita berbisnis di Negara ini, certificate FAA dan EASA melengkapi surat ijin usaha kita untuk masuk dunia global sebagai world class MRO. Ketiga authority ini mengadakan audit berkala terhadap GMF AeroAsia, selain authority Negara lain sesuai kebutuhan bisnis perusahaan.

Audit harus disikapi positif seperti dalam EASA Regulation AMC 145.A.65(a) *"The safety and quality policy should as a minimum include a statement committing the organization to: (-) Recognise safety as a prime consideration at all times (-) Apply Human factors principles (-) Encourage personnel to report maintenance related errors/incidents (-) Recognize that compliance with procedures, quality standards, safety standards and regulations is the duty of all personnel (-) Recognize the need for all personnel to cooperate with the*

quality auditors.

Dalam Quality Manual GMF (MOE/RSM/RSQM) Section 1.2. Safety and Quality Policy pada bagian Implementasi Quality System disebutkan bahwa kita harus berkomitmen untuk berkomunikasi dan bekerjasama yang baik dengan auditor dalam proses audit: *"Being committed to making good cooperation and communication with auditing personnel!"*

Frasa berkomunikasi dan bekerjasama dengan baik berarti kita sebagai auditee wajib memberi akses kepada auditor masuk ke unit kerja guna melakukan pemeriksaan dokumen, personel, fasilitas, alat kerja, proses kerja, dan lain-lain sesuai scope approval rating kita. Auditor juga tidak sembarangan melakukan pemeriksaan, karena mereka menggunakan Check List yang sesuai



scope dan procedure didalam regulasi. Temuan (*finding*) disampaikan kepada auditee jika memang ada ketidaksesuaian antara obyektif evident di lapangan saat pemeriksaan dengan *Standard Quality Manual* dan *Check List Audit*.

Dalam pelaksanaan audit oleh authority maupun customer, auditor selalu didampingi oleh escort dari Quality Assurance Department ketika memeriksa area kerja atau produksi. Dalam beberapa kesempatan, external auditor juga menanyakan internal program audit kepada escort sebelum melakukan audit lapangan. Escort berperan agar proses audit berlangsung lancar sesuai dengan time frame yang telah disepakati.

Bila kita patuh terhadap regulasi dan procedure serta menerapkannya secara konsisten maka kapanpun kita siap untuk diaudit. Bila audit berhasil dengan baik, maka authority akan menerbitkan approval certificate dan kelangsungan ijin usaha kita terjamin. ■ **(Hariyadi Wirja)**