

Pengertian dan Informasi Safety

PENNTY

Persuasif, Informatif, Naratif

Edisi 53 / V / Februari 2014



**SAFETY
FIRST**

**Peduli Keselamatan
Ciptakan Lingkungan
Kerja Aman**



**Safety Aware
to Create a Safe
Work Environment**

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



Jangan Remehkan Safety Awareness

Pertumbuhan jumlah pesawat seiring perkembangan industri penerbangan sudah pasti menambah load pekerjaan di lingkungan perusahaan perawatan pesawat. Kondisi ini menuntut organisasi perawatan pesawat menyesuaikan diri dengan kebutuhan maskapai yang selalu tepat waktu agar layanan terhadap penumpang tidak terganggu. Namun, tuntutan perawatan selesai tepat waktu, apalagi dengan rentang waktu yang pendek, seringkali membuat personel abai terhadap potensi bahaya di lingkungan kerjanya.

Mengabaikan potensi bahaya tentu merupakan perilaku yang sangat membahayakan diri sendiri maupun orang di sekitarnya. Karena itu, kepedulian terhadap keselamatan tidak pernah berhenti diperingatkan dan disosialisasikan untuk menghindari terjadinya kecelakaan kerja. Peringatan ini sangat penting karena potensi bahaya tidak selalu terlihat mata. Namun, indikasi potensi bahaya seperti ini biasanya sudah terdeteksi sehingga diperlukan tindak lanjut untuk mengantisipasinya.

Dalam menciptakan keselamatan kerja, program-program keselamatan mutlak harus dijalankan. Namun, yang tidak kalah penting adalah perilaku individu dalam memahami safety awareness sebagai pondasi dalam mencapai keselamatan kerja. Sebab, bekerja dengan baik bukan sekadar memenuhi regulasi dan prosedur serta menghasilkan kualitas produk terbaik, tapi juga mampu menciptakan rasa aman dan nyaman di lingkungan kerja. Kualitas produk disebut terbaik kalau memenuhi seluruh requirement dan personel yang mengerjakan terbebas dari potensi kecelakaan kerja.

Di tengah meningkatnya load kerja, safety awareness merupakan tema yang sangat relevan untuk terus diingatkan kepada seluruh elemen perusahaan. Sebab, dampak perilaku mengabaikan safety awareness bukan sekadar kerusakan pada alat produksi, tapi juga keselamatan raga dan jiwa. ■

Never underestimate the "Safety Awareness"

The growth of airplanes numbers along with the development of aviation industry have certainly adds to the work load in the aircraft maintenance company. These conditions require aircraft maintenance organizations adapt to the airlines needs that always on time so that the service to passengers is not interrupted. However, the demands of on time maintenance, moreover with a short timeframe, is often making personnel ignored hazards in their work environment.

Ignoring hazards is very dangerous behavior, for himself and the people around him. Therefore, awareness of safety is always warned and socialized to avoid accidents. This warning is very important because of hazards is not always obvious. However, such an indication of hazards, usually can be detected, and therefore, is required a follow-up to anticipate.

In creating safety, safety programs are absolutely needed to be implemented. However, understanding of individual's behaviors in safety awareness as the foundation in achieving safety is also very important. It is because, working properly, is not just comply with regulations and procedures or produce the best quality products, but also be able to create a sense of safe and comfortable in the workplace. The best known quality products will be achieved, if meet with all requirements and personnel who worked free from potential of accidents.

Amid the increasing load of work, safety awareness is a theme that is relevant to continue to be reminded to all elements of the company. Because, effects of behavior of ignoring safety awareness not only causing damage to the production equipment, but also the safety of life. ■



GMF AeroAsia
GARUDA INDONESIA GROUP

Diterbitkan oleh Quality Assurance & Safety GMF AeroAsia, Hangar 2 Lantai Dua Ruang 94, Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Cengkareng - Indonesia, PO BOX 1303 - Kode Pos 19130, Telepon: +62-21-5508082/8032, Faximile: +62-21-5501257. Redaksi menerima saran, masukan, dan kritik dari pembaca untuk disampaikan melalui email penity@gmf-aeroasia.co.id

Kepedulian Terhadap Kelengkapan Paperwork Handling



Perawatan pesawat yang baik tidak hanya membutuhkan skill, tapi juga kelengkapan dokumen seperti *paperwork handling*. Perhatian terhadap *paperwork handling* harus ditingkatkan karena kita masih menemui *releaseman* yang masih sibuk dengan urusan paperwork sebelum *me-release* sebuah pesawat. Status pekerjaan yang *open*, *progress*, atau *close* seharusnya sudah diketahui sebelum review di menit-menit terakhir.

Selain itu, kita masih menemukan *missing paperwork* atau *paperwork* yang kotor terinjak sepatu atau tumpahan oli. Jika hal ini terjadi, salah satu solusinya adalah reprint. Untuk itu kita perlu membuat prosedur jika *jobcard* harus di-reprint.

Peran kontrol pekerjaan perawatan sangat penting di sini. Dan juga, *job control* di *dock control room* harus dilaksanakan secara konsisten. Misalnya, warna kode untuk *slip jobcard* dibuat sedemikian rupa guna memudahkan personel mengidentifikasi *jobcard* yang menjadi prioritas. Sistem paperwork monitoring sudah diterapkan di TBS. Tapi, konsistensi dan kepedulian kita harus ditingkatkan.

Unit TQA melakukan kontrol harian dan menemukan ada beberapa *jobcard* yang *rejected* dalam sebuah *work package*. Penyebabnya beragam mulai *stamp* tidak jelas atau belum *stamp*, *jobcard* kotor atau hilang, dan lain-lain. TQA bersikap tegas agar administrasi maintenance pesawat berjalan dengan baik. Agar semua berjalan lancar, kuncinya adalah awareness kita harus ditingkatkan.

■ (Dedi Suwarno / Manager Aircraft Quality Control Group A)

IOR Terbaik Bulan Ini

GPU Over Voltage



Ketika saya membutuhkan external power dengan Ground Power Unit (GPU) nomor 181 untuk 747-400 saya melihat voltage external power tersebut adalah 121 VAC, sedangkan pesawat hanya menggunakan 115 VAC. Kondisi ini sangat berbahaya terhadap komponen di pesawat. Mohon responsible unit untuk memperbaiki GPU tersebut. □ (Dilaporkan oleh : Widi Ananto Prasetyo/ 532902)

Setelah dilakukan perbaikan :

Responsible Unit

Responsible unit segera melaksanakan perbaikan terhadap Ground Power Unit (GPU) No. 181, sekaligus dilakukan PMI dan release inspection per 1 Februari 2014. GPU sudah mendapatkan Serviceable Tag hingga next inspection pada 1 Maret 2014 oleh GSE Maintenance.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terimakasih kepada saudara Widi Ananto Prasetyo yang melaporkan hazard ini melalui IOR. Redaksi juga mengucapkan terimakasih kepada responsible unit yang segera melakukan *corrective action* dengan cepat dan tepat, sehingga potensi bahaya terhadap personel dan komponen pesawat dapat di cegah sedini mungkin.



Redaksi Penny 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



Program 5S/5R

Demi Satu Meter Persegi

Pertumbuhan material yang disimpan dalam Gudang dan *Cardex* seiring peningkatan customer service GMF mendorong Dinas Asset Management & Material Services (Dinas TM) meningkatkan aktifitas Ringkas dari program 5S/5R. Program yang dimulai pertengahan 2013 ini untuk meningkatkan layanan penyimpanan material guna mendukung produksi.

Dimulai dengan stok opname, hasil akhirnya adalah daftar material yang dapat digolongkan menjadi dua kategori, yaitu *used part* dan *unused part*. Sebagian material yang sudah lama tersimpan itu merupakan milik Garuda, Citilink dan GMF sendiri.

Gudang chemical di G30 yang menyimpan ratusan komponen dengan pintu terkunci dan hampir tidak dibuka selama satu tahun lebih. Sebagian besar

material di dalamnya dalam kondisi unserviceable, selain dokumen lama dan seat bekas pesawat B737. Material ini menjadi prioritas pertama untuk diringkas. Hal ini terkait perkembangan bisnis Base Maintenance yang menjalin *consignment* material cat/paint sehingga membutuhkan ruang khusus sesuai ketentuan dalam MSDS.

Sedangkan di gudang G28 tersimpan seat-seat pesawat lama seperti B747-200,

"5S/5R" Program For Sake of One Square Meter

The growth of stored materials in warehouse and *Cardex* (unserviceable material store), along with the increase of GMF customer encourage Asset Management & Materials Services Department (Department of TM) increases sorting (ringkas) activity as one of 5S/5R program. The program which began in mid-2013 aimed to improve materials storage service to support production. Starting with stock taking, with end result of a list materials that can be classified into two categories, that are used and unused spare parts. Most of materials that has been stored are property of Garuda, Citilink and of GMF.

Ware house "G30" as Chemical warehouse which also holds hundreds of components with the door locked and almost never opened for more than

one year. Most of materials in this store are unserviceable, besides old document and old seat of B737 aircraft which are first priority of sorting program. This is related to the business development of the Base Maintenance, which establish a consignment of painting materials that require special room in accordance with the MSDS.

Whereas in the warehouse G28 is stored old aircraft seats, such as the B747-200, AB300-400, F28, and DC10, and the cushion of lease aircraft, which are waiting to be used when aircraft redelivered. These materials taking up much space, makes the store so full. In fact, a lot of cabin material for new aircraft stacked outside of G28 area. This condition requires special execution of 5S/5R program.

As well as the warehouse G27, G26, G22, in material (TM) building, where stacked of unmoved materials since early

of 2000s. So far, management activities for this material are yearly stock taking and limited significant follow up. This is resulting in the accumulation of stacked decayed materials.

Relating to implementation of this program, next challenging for TM is to



AB300-400, F28, dan DC10 serta *cushion* dari pesawat leasing yang menunggu digunakan saat redelivery pesawat. Material ini memakan banyak tempat sehingga memenuhi area G28. Padahal di luar area G28 bertumpuk material cabin untuk pesawat-pesawat baru yang tidak kebagian tempat. Kondisi ini yang mengharuskan program 5S/5R dijalankan dengan cara-cara khusus.

Begitu juga dengan gudang G27, G26, G22 di gedung TM di mana terjadi penumpukan material yang tidak bergerak dari tahun 2000-an. Selama ini, pengelolaan material tersebut hanya sebatas stock opname setiap tahun dan belum ada tindak lanjut yang berarti. Perlakuan itu mengakibatkan penimbunan material yang meluas, meninggi dan melapuk.

Dalam menjalankan program ini, tantangan Dinas TM berikutnya adalah menyediakan tempat untuk melayani 15 engine spare milik Garuda. Saat ini gudang engine yakni G29 sudah penuh dengan engine spare maupun engine unserviceable. Solusi yang harus dilakukan adalah memperluas G29 dengan meringkas gudang G56 (berdekatan dengan G29) tempat material *unused* disimpan. Peringkasan ini diperkirakan membutuhkan tempat penampungan sementara sebanyak 1-2 container besar. Material-material

provide space for storing 15 engines owned by GARUDA. Currently store G29, where engine should be store is filled up with engine spares and unserviceable engine. Expansion of store G29 is a preferred solution, acquisition part of store G56, where unmoved material stored, will be the next of sorting program. This activity require a temporary storage of 1 or 2 large container. These materials must be taken care to avoid damage or corrosion.



ini harus ditindaklanjuti (dengan pola penjualan) agar tidak lapuk.

Setelah stock opname dan meringkas beberapa area, prioritas berikutnya membuat aktifitas MRB (Material Review Board) yang lengkap dan tuntas dengan pengambilan keputusan oleh pemilik material. Keputusan yang harus diambil antara lain apakah material itu di-scrap, dijual, atau digunakan kembali. Setelah itu diakhiri dengan penghapusan dari daftar inventory atau aset perusahaan sehingga kondisi aktual menjadi sama dengan catatan dalam sistem.

MRB yang akan menjadi bagian penting dari program 5S/5R ini akan menjadi MRB skala besar yang membutuhkan kontribusi dari masing-masing pengambil keputusan. MRB untuk material *unused* dilakukan dalam tim lengkap yang terdiri dari fungsi

pengadaan, fungsi engineering, fungsi akuntansi, dan fungsi penjamin kualitas. Keputusan yang diambil harus dituntaskan dengan tindakan nyata berupa pemusnahan, penjualan dan penggunaan kembali untuk keperluan lain.

Dengan program 5S/5R ini, di bulan April 2014 diharapkan Dinas TM memiliki gudang yang luas dan terawat dengan baik. Bagaimana pun perkembangan Garuda membutuhkan pengelolaan gudang yang profesional yang dimulai dengan menyediakan tempat yang memadai serta melaksanakan 5S/5R setiap menit dari seluruh pelaku penyimpanan inventory. Demi satu meter persegi, gerakan 5S/5R akan membawa Dinas TM meraih revenue dari penyediaan area penyimpanan material yang baik untuk program perawatan pesawat, engine maupun component. ■



After stock taking and sorting program of some areas, the next priority is MRB (Material Review Board) activity with a complete and thorough decision-making by the material owner.. Decisions to be taken are if material must be scraped, sold, or reused. After all it must be ended with amortization such of materials from list of material asset or inventory.

MRB as an important part of 5S/5R program will be a large-scale program that requires contribution from each decision makers. MRB for unused material performed in full team consisting of procurement functions, engineering function, accounting functions, and quality assurance functions. Decisions taken shall be completed with concrete actions such as

extermination, sale or re-use for other purposes.

With the 5S/5R program, it is expected in April 2014 Department TM will have well maintained extensive warehouse. After all, the development of GARUDA requires professional warehouse management begun by providing adequate and proper space, and implement 5S/5R every minute of all inventory storage players. For the sake of one square meter, 5S/5R program will bring TM Department to reach revenue from the provision of good material storage areas for aircraft, engine or component maintenance programs. ■ (Eddy Susanto)



Untuk menangani potensi bahaya (hazard) yang terlihat tentu lebih mudah dibandingkan hazard yang tersembunyi dan tidak terlihat.

Oleh: Hermansyah

(GM. Personnel Qualification & Quality System Documentation)

Peduli Keselamatan Ciptakan Lingkungan Kerja Aman

Tentu ada yang tidak beres di lingkungan kerja jika satu kecelakaan sampai terjadi berulang kali. Tapi, jika kecelakaan itu adalah yang pertama, bisa jadi ada faktor-faktor penyebab kecelakaan yang tidak terdeteksi atau tidak disadari sebelumnya. Karena itu, upaya mengantisipasi kecelakaan kerja tidak hanya berfokus pada faktor-faktor yang sudah diketahui sebelumnya, tapi juga faktor lain yang belum diketahui. Inilah tantangan terbesar dalam mendeteksi potensi bahaya yang tersembunyi.

Untuk menangani potensi bahaya (hazard) yang terlihat tentu lebih mudah dibandingkan hazard yang tersembunyi

Safety Aware to Create a Safe Work Environment

There is something wrong in the workplace if an accident occurs repeatedly. But, if it is the first accident, there may be factors that cause accidents that are not detected or not realized before. Therefore, efforts to anticipate work accident are not only focusing on the factors that have been known before, but also other factors that are not yet known. This is the biggest challenge in detecting potential hidden dangers.

To handle the potential danger (hazard) that visible certainly easier than a hidden hazard. 'Visible' and 'hidden' hazard both cause material or non-material losses if not properly managed and anticipated. The impact is not just damaged equipment, but



dan tidak terlihat. Hazard yang 'tersurat' maupun yang 'tersirat' sama-sama menyebabkan kerugian materiil ataupun nonmateriil kalau tidak dikelola dan diantisipasi dengan baik. Dampak yang ditimbulkan bukan sekadar peralatan yang rusak, tapi dapat menyebabkan sesuatu yang lebih fatal seperti cedera permanen, luka berat hingga meninggal dunia. Ketika satu kecelakaan terjadi, apalagi sampai merenggut nyawa, biasanya perhatian semua pihak diarahkan pada faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan. Imbauan, saran, dan sejenisnya begitu mudah ditemukan agar kejadian serupa tidak terulang.

it can cause something fatal such permanent disability, serious injury to death. When an accident occurred especially with fatality, usually everyone will pay attention to the factors which cause it. Appeal, advice and the like are so easy to find so that similar incidents will not recur.

However, as time goes on and return to normal conditions, attention to the factors that triggered the accident began to weaken. Sensitivity to the factors triggering the accident also reduced until eventually decrease the awareness of safe conditions. Even in more extreme conditions, people began to forget that these factors have triggered an earlier accident.

Namun, seiring perjalanan waktu dan kondisi normal kembali, perhatian terhadap faktor-faktor yang memicu kecelakaan mulai mengendur. Kepekaan terhadap faktor-faktor pemicu kecelakaan juga berkurang sampai pada akhirnya kepedulian terhadap kondisi aman menurun. Bahkan dalam kondisi yang lebih ekstrem, orang-orang mulai lupa bahwa faktor-faktor tersebut telah memicu kecelakaan sebelumnya. Kondisi kurang peduli terhadap keselamatan kerja ini tentu tidak boleh terjadi di mana pun dan kapan pun. Dalam berbagai hasil investigasi, sikap kurang peduli pada keselamatan kerja terbukti membuat kecelakaan yang sama terulang kembali.

Sikap kurang peduli biasanya disebabkan ketidak tahuan atau ketidak pedulian terhadap tugas dan tanggung jawab terhadap keselamatan kerja itu sendiri. Untuk itu, setiap orang di perusahaan mulai jajaran top manajemen hingga level pelaksana di lapangan harus peduli dengan tugas dan tanggung jawab masing-masing dalam menciptakan keselamatan kerja. Tingkat tanggung jawab tentulah tergantung pada wewenang yang dimiliki dalam organisasi. Semakin tinggi wewenang yang dimiliki seseorang, semakin besar pula tanggung jawabnya terhadap keselamatan kerja. Meski tanggung jawab terbesar berada di pihak manajemen, namun kita sangat perlu memahami bahwa setiap orang mempunyai tugas dan tanggung jawab dalam menjaga keselamatan kerja.

Dalam pengelolaan keselamatan kerja, manajemen bertanggung jawab menetapkan kebijakan, peraturan dan prosedur keselamatan kerja. Selain itu, manajemen memastikan setiap pekerja memahami dan mematuhi peraturan serta prosedur sampai mengetahui semua potensi bahaya di tempat kerjanya. Yang tidak kalah penting, manajemen selalu mendorong setiap karyawan mau secara sukarela melaporkan setiap potensi bahaya dan penyimpangan di tempat kerjanya. Sudah pasti, manajemen berusaha melakukan segala upaya untuk melindungi karyawan agar terhindar dari cedera maupun penyakit akibat kerja.

Namun, langkah-langkah yang ditetapkan manajemen



Conditions of less concerned about the safety certainly should not happen anywhere and anytime. In various results of the investigation, a lack of awareness on work safety is proven to make the same accident happening again.

The attitude of less concerned usually due to ignorance or indifference to the duties and responsibilities of the safety itself. For that, everyone in the company started from the board of management to workers in the field should be concerned with his duties and responsibilities in creating the work safety. The level of responsibility is certainly depends on the authority vested in the organization. The higher authority one has, greater the responsibility towards work safety. Although the ultimate responsibility on the side of management, but we really need to understand that every person has the duty and responsibility in maintaining work safety.

In managing work safety, management is responsible for setting policies, regulations and safety procedures. In addition, management ensures every employee understand and comply with the rules and procedures to determine all potential hazards in the workplace. No less important, the management should always encourages every employee to voluntarily report any potential hazards and irregularities in the workplace. Of course, management should make every effort to protect employees in order to avoid injury or occupational disease.

However, the steps set out by the management in maintaining work safety did not mean much if the employees do not understand their duties and responsibilities towards health and safety. A positive synergy is required between the management as policy makers and employees as workers in the field. Therefore, implementing regulations and safety procedures which have been determined, is a must for the employee. Examples of safety procedures: always wearing the required personal protective equipment and work in a safe manner. We need to understand how to do the job safely. If we do not understand how to do the work or feel less able to implement it



dalam menjaga keselamatan kerja tidak berarti banyak jika karyawan tidak memahami tugas dan tanggung jawabnya terhadap kesehatan dan keselamatan kerja. Diperlukan sinergi positif antara manajemen sebagai pembuat kebijakan dan karyawan sebagai pelaksananya di lapangan. Karena itu, menjalani peraturan dan prosedur keselamatan kerja yang sudah ditentukan, mutlak harus dijalankan karyawan. Contoh prosedur keselamatan kerja itu antara lain selalu mengenakan alat perlindungan diri yang diperlukan dan bekerja dengan cara yang aman. Kita harus memahami cara melakukan pekerjaan dengan aman. Jika kita belum paham cara melakukan pekerjaan tersebut atau merasa kurang mampu melaksanakannya jangan ragu untuk bertanya kepada supervisor.

Untuk menumbuhkan kepedulian terhadap keselamatan kerja, karyawan tidak cukup hanya memahami tugas dan tanggung jawabnya, namun juga memahami hak-haknya akan keselamatan kerja. Dalam kondisi tertentu, misalnya lingkungan dan peralatan kerja bisa membahayakan dirinya maupun orang lain, maka mereka berhak menolak mengerjakan suatu pekerjaan. Pekerjaan dapat dijalankan jika kondisi telah berubah dan standar-standar keselamatan kerja terpenuhi. Untuk itu, pastikan lingkungan kerja dan peralatan yang akan digunakan sudah aman dan memenuhi standar keselamatan kerja. Memastikan area dan peralatan kerja aman sebelum pekerjaan dimulai sangat penting karena setiap tempat kerja biasanya memiliki hazard yang berbeda-beda.

Setelah memastikan lingkungan kerja aman, memeriksa peralatan yang akan digunakan haruslah dilakukan untuk menjamin peralatan yang digunakan sesuai kebutuhan, layak pakai dan tidak sedang rusak. Selain kondisi fisik peralatan, label maupun tanda peringatan yang tercantum pada peralatan itu harus dipahami lebih dulu agar kita tidak salah menggunakan peralatan yang benar. Label maupun petunjuk sangat penting agar potensi kekeliruan dalam menggunakan peralatan yang bisa mencederai kita maupun orang lain akan dapat dihindari. Karena itu, kita perlu memastikan pekerjaan yang sedang kita jalankan juga aman bagi orang-orang di sekitar kita.

Pada kenyataannya tidak semua hazards dapat dihilangkan. Untuk itu kita perlu menggunakan alat pelindung diri agar terhindar dari cedera atau akibat yang fatal yang disebabkan oleh hazards tersebut. Kita mungkin merasa bahwa memakai alat pelindung diri sangat merepotkan atau menghambat pekerjaan. Tapi memilih tidak menggunakannya hanya karena merasa repot atau memperlambat kerja sangatlah tidak sepadan dengan risiko cedera, cacat tubuh atau bahkan kehilangan nyawa yang dapat ditimbulkan oleh hazard tersebut. Karena itu, setiap orang harus sadar bahwa dirinya memiliki peran dan tanggung jawab yang sama besar dan sama penting dalam menciptakan kondisi tempat kerja yang aman. ■

WATCH OUT FOR YOUR MATES!

do not hesitate to ask question to your supervisor.

To raise the awareness of work safety, the employee does not enough just to understand their duties and responsibilities, but also to understand their rights to work safely. Under specific conditions, such as the working environment and equipment could endanger themselves or others, then they have to refuse to do the job. Jobs can be executed if the condition has improved and safety standards are fulfilled. For that, make sure the working environment and equipment to be used is safe and fulfill safety standards. Ensuring a safe work area and equipment before starting work is very important because every workplace typically have different hazard.

After ensuring a safe working environment, checking equipment to be used must be done to ensure the equipment is used as needed, suitable to be used and does not being damaged. In addition to the physical condition of the equipment, labels and warning signs listed on the equipment that must be first understood so that we do not misused the equipment. Labels and instructions are very important that the potential errors in using equipment that could injure us or others will be avoided. Therefore, we need to make sure the work we perform is also safe for the people around us.

In fact, not all hazards can be eliminated. For that we need to use personal protective equipment to avoid injury or fatal consequences caused by those hazards. We may feel that the wearing of personal protective equipment is very inconvenient or disrupt the work. But choosing not to use it just because you feel bothered or slowing down is not worth with the risk of injury, disability or even loss of life that can be caused by that hazard. Therefore, everyone should realize that they have a role and a great responsibility in creating a safe workplace conditions. ■

Wing Man Kurang, Pesawat Pun Bersenggolan

D ini hari menjelang subuh, sekitar pukul 03.00 pagi, sebuah perusahaan yang bertugas menangani pemindahan pesawat mendapat permintaan menarik pesawat berbadan lebar Boeing B747. Pesawat tersebut akan dipindahkan dari apron bandara menuju hangar sebuah bengkel perawatan pesawat

Sebagai operator yang sudah memiliki license dan pengalaman mengoperasikan towing traktor, dia paham apa yang harus disiapkan untuk memindahkan pesawat. Setelah semua prosedur dipenuhi dan mendapat clearance dari pengatur lalu lintas udara, operator towing tractor yang didampingi oleh seorang wing man ini mulai menarik pesawat B747 dari apron Bandara.

Setiba di gerbang bengkel perawatan pesawat, proses penarikan pesawat dihentikan sebentar. Setelah mendapat informasi dari customer service yang ikut dalam proses towing tersebut, kemudian pesawat diarahkan ke salah satu hangar dengan mengikuti *yellow line* sebagai panduan.



Pergerakan pesawat mengikuti *yellow line*, petugas towing ini hanya memperhatikan di sisi kiri dimana terdapat dua pesawat B747-400 yang sedang parkir. Sesuatu yang tidak terduga tiba-tiba terjadi. Ketika melintasi hangar, wing tip kanan pesawat B747 yang sedang ditarik ini bergesekan dengan rudder pesawat

Teka-Teki Penity Edisi Februari 2014

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

- Jelaskan kepanjangan dari MRB?
 - Maintenance Review Board
 - Maintenance Repair Board
 - Maintenance Reschedule Board
- MRB pada material dilakukan dalam tim lengkap yang terdiri dari fungsi?
 - Pengadaan, engineering, akuntansi, dan penjamin kualitas
 - Persyaratan, Maintenance, akuntansi, dan user
 - Pembebanan, Fasilitas, Pajak, dan Pengembangan
- Salah satu hazard report adalah IOR (Internal Occurrence Report) yang sifatnya?
 - Mandatory reporting
 - Voluntary reporting
 - Finding reporting
- Barang siapa akan memasuki sesuatu tempat kerja, diwajibkan mentaati semua petunjuk keselamatan kerja dan memakai alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan. Statement tersebut termaktub pada?
 - UU No : I Tahun 1970 Pasal 13
 - ICAO Annex 6 – Operation of Aircraft (Amdt 33-B)
 - RSM 3.2.
- Apakah tujuan perusahaan memfasilitasi voluntary reporting?
 - Agar seluruh karyawan rajin dan disiplin saat bekerja.
 - Agar seluruh karyawan aware dan sensitif terhadap adanya safety hazard yang ada di lingkungannya.
 - Agar seluruh karyawan mengerti kondisi keuangan perusahaan.



kehatan pengemudi towing tractor untuk mengetahui kemungkinan pengaruh alkohol atau obat terlarang.

Setelah dilakukan investigasi dan meneliti semua temuan dan bukti di lapangan, tim investigasi menyimpulkan beberapa faktor yang menjadi penyebab kejadian ini. Salah satunya adalah kurangnya peran wing man saat kejadian. Pemindahan pesawat ini hanya didukung satu orang wing man yang berkonsentrasi mengawasi sisi kiri karena ada dua pesawat B747 yang diparkir. Akibat pengaruh faktor complacency, dia tidak memperhatikan sisi kanan dimana terdapat pesawat B737-800 yang diparkir di hangar. Dia berasumsi bahwa pesawat sudah aman di dalam hangar, padahal ekor pesawat ini agak menjorok keluar hangar.

Pelajaran yang amat mahal dari kejadian ini adalah jangan sekali-kali menyepelekan peran dan fungsi seorang

B737-800 yang diparkir di hangar, di mana bagian ekornya agak menjorok keluar. Gesekan ini membuat proses towing dihentikan untuk memeriksa kondisi pesawat. Ternyata wing tip kanan pesawat B747 mengalami scath dan rudder pesawat B737-800 rusak cukup serius.

Kejadian ini mendorong semua pemangku kepentingan melakukan investigasi. Fokus investigasi adalah mencari penyebab insiden dan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kejadian dengan mengakses lokasi kejadian. Tim investigasi melakukan interview dengan semua personel yang terkait aktifitas ini dan melihat bukti-bukti kerusakan di kedua pesawat. Pemeriksaan juga dilakukan pada

wing man yang harus diposisikan di masing-masing sisi pesawat dalam proses towing. Keberadaan wing man cukup vital untuk memastikan jarak dan kondisi aman dari setiap sisi pesawat terhadap keberadaan benda apapun termasuk pesawat lain. Operator towing traktor juga perlu diingatkan agar tidak melanjutkan tugasnya jika tidak didampingi minimal dua orang wing man. Sebab, tanpa wing man yang cukup, potensi benturan pada bagian wing pesawat sangat mungkin terjadi. Bagaimana pun juga penglihatan operator towing traktor memiliki keterbatasan dan tidak mungkin memantau semua bagian sisi pesawat.

■ (Ahmad Sauki)



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 Maret 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 Januari 2014	Jawaban TeKa-Teki Penity Edisi Januari 2014	Ketentuan Pemenang
Nama pemenang TeKa-Teki Penity edisi Januari 2014 bisa dilihat di website: http://intra.gmf-aeroasia.co.id/gmf-safety	<ol style="list-style-type: none"> 1. A. Keselamatan penerbangan 2. B. Otoritas penerbangan 3. C. EASA (European Aviation Safety Agency) dan FAA (Federal Aviation Administration). 4. B. Authority. 5. A. DGCA, FAA dan EASA. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batas pengambilan hadiah 14 Maret 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

Masih banyak rekan, terutama pihak ketiga di aircraft cleaning yang tidak memakai safety shoes saat bertugas di area kerja. Padahal sudah banyak kejadian akibat mengabaikan safety shoes.

"Satu kecelakaan sudah cukup menjadi pelajaran dan tak perlu korban berikutnya. Seperti kata pepatah "berjalan pelihara kaki, berkata pelihara lidah."

Saat ini banyak pekerja kontrak yang merenovasi fasilitas ruangan. Tapi, sebagian dari mereka tidak memakai alat pelindung diri akibat kurangnya kontrol dari unit berwenang.

"Mas, mas, ingat loh kalau terjadi kecelakaan, kan yang rugi mas sendiri. Selain aman, pakai alat pelindung diri juga terlihat keren loh."

Dua kendaraan operasional terlibat benturan beberapa waktu lalu di area GMF hingga rusak parah. Hanya ada korban luka ringan dan shock.

"Ini bukan karena rambu-rambunya yang kurang besar, tapi kepatuhan pada rambu-rambu yang kurang besar."

SARAN MANG SAPETI

Mencegah Kerusakan Pesawat Pada Saat Maintenance

Tanpa disadari, seringkali kita kurang memperhatikan aspek safety dalam penggunaan equipment di pesawat seperti pax stair, ladder, service truck, dan aircraft docking dll. Hal ini berpotensi menimbulkan kerusakan pada pesawat saat menjalani maintenance. Selain itu juga bisa membahayakan bagi personel yang menggunakan equipment tersebut.

Berikut ini tips menggunakan equipment dengan baik dan benar:

1. Pada saat bekerja gunakan equipment yang sesuai dengan kebutuhan.
2. Perhatikan fungsi equipment tersebut seperti handrail tidak berkarat, jumlah anak tangga lengkap, jumlah roda masih utuh dan berfungsi, serta pengunci equipment atau locking masih baik.
3. Gunakan pengunci atau locking ketika equipment tangga/ladder digunakan.
4. Perhatikan kelenturan karet bantalan (rubber bumper) pada tangga, jika terlalu keras akan membuat permukaan skin pesawat menjadi mudah tergores.
5. Equipment tangga yang telah digunakan dikembalikan ke area equipment yang telah disediakan dan di lock kembali agar equipment tersebut tidak mudah bergeser jika tertiuip angin.
6. Segera laporkan jika menemukan equipment dalam kondisi tidak baik ke unit terkait atau email ke list-tqy@gmf-aeroasia.co.id

Safety Bukan Sekadar Kewajiban, Tapi Kebutuhan

Jika Anda bertanya apakah ingin selamat atau tidak selamat, sudah pasti jawaban yang Anda terima adalah ingin selamat. Tentu tak perlu heran dengan jawaban begini karena keselamatan merupakan kebutuhan dasar manusia di mana pun berada. Keselamatan ditentukan dua faktor yakni kondisi dan perilaku. Kondisi yang membuat kita tidak selamat ada yang bisa kita hindari dan ada pula yang tidak mungkin dihindari.

Menghadapi dua kondisi ini, perilaku kita menjadi faktor penentu. Misalnya, jika lantai licin karena genangan air akibat kebocoran pipa, memperbaiki pipa bocor adalah cara untuk menjadi selamat. Tapi, jika lantai licin karena sedang dibersihkan dengan cairan, kita jangan tergesa-gesa apalagi lari ketika melewatinya. Bisa juga kita beri tanda peringatan lantai licin agar tidak ada yang melewatinya. Artinya kondisi selamat harus diusahakan dan bukan tanpa usaha namun diatur tata caranya, terutama di lingkungan industri penerbangan.

Untuk menciptakan keselamatan penerbangan, International Civil Aviation Organisation (ICAO) merekomendasikan penerapan Safety Management System (SMS) dan membuat alat komunikasi

untuk memastikan setiap personel memahami perannya dalam mewujudkan keselamatan. Salah satunya melalui voluntary reporting (pelaporan sukarela) dengan Internal Occurrence Report (IOR). Tujuannya agar setiap safety hazard di area kerja ter-identifikasi serta dilakukan mitigasinya.

ICAO Annex 6 – Operation of Aircraft (Amdt 33-B): Bab Safety Communications menyatakan bahwa *“The operator/ approved maintenance organization shall develop and maintain formal means for safety communication that ensures that all personnel are fully aware of the SMS, conveys safety critical information, and explains why particular safety actions are taken and why safety procedures are introduced or changed.”*

Selain ketentuan dari organisasi internasional, pemerintah juga memiliki perundangan tentang keselamatan kerja yang berlaku secara umum. Ketentuan ini tidak hanya diarahkan pada individu tapi juga perusahaan yang harus menjamin fasilitas untuk menciptakan keselamatan kerja seperti dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja Pasal 13 yang berbunyi *“Barang siapa akan memasuki sesuatu tempat kerja, diwajibkan mentaati semua petunjuk*



keselamatan kerja dan memakai alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan.”

Implementasi aturan keselamatan kerja tentu berbeda-beda di setiap perusahaan karena harus menyesuaikan dengan kebutuhan dan karakter bisnisnya. Begitu juga dengan usaha-usaha untuk menciptakan keselamatan, setiap organisasi memiliki kebijakan sendiri. Bahkan pada organisasi sejenis, ketentuan pun bisa berbeda sesuai kebutuhan. GMF misalnya, telah menetapkan GMF

Safety Management Manual Section 1.7 Non Punitive Reporting Policy yang berbunyi *“All of GMF employees are encouraged to report errors, safety deficiencies, hazard, accidents and incidents.”*

Di sini tergambar jelas bahwa perusahaan mendorong karyawan untuk aktif melaporkan hazard di area kerjanya secara sukarela dengan harapan mereka semakin aware dan sensitif terhadap safety hazard. Kenapa mereka didorong melakukan voluntary reporting? Ya, merekalah yang setiap hari berada di area kerjanya sehingga lebih mengetahui kondisi sebenarnya. Semakin banyak laporan yang masuk tentu semakin baik karena berpotensi menghilangkan safety hazard dan pada akhirnya kita bekerja dengan nyaman, aman dan selamat.

■ (Ahmad Yani Ch)

