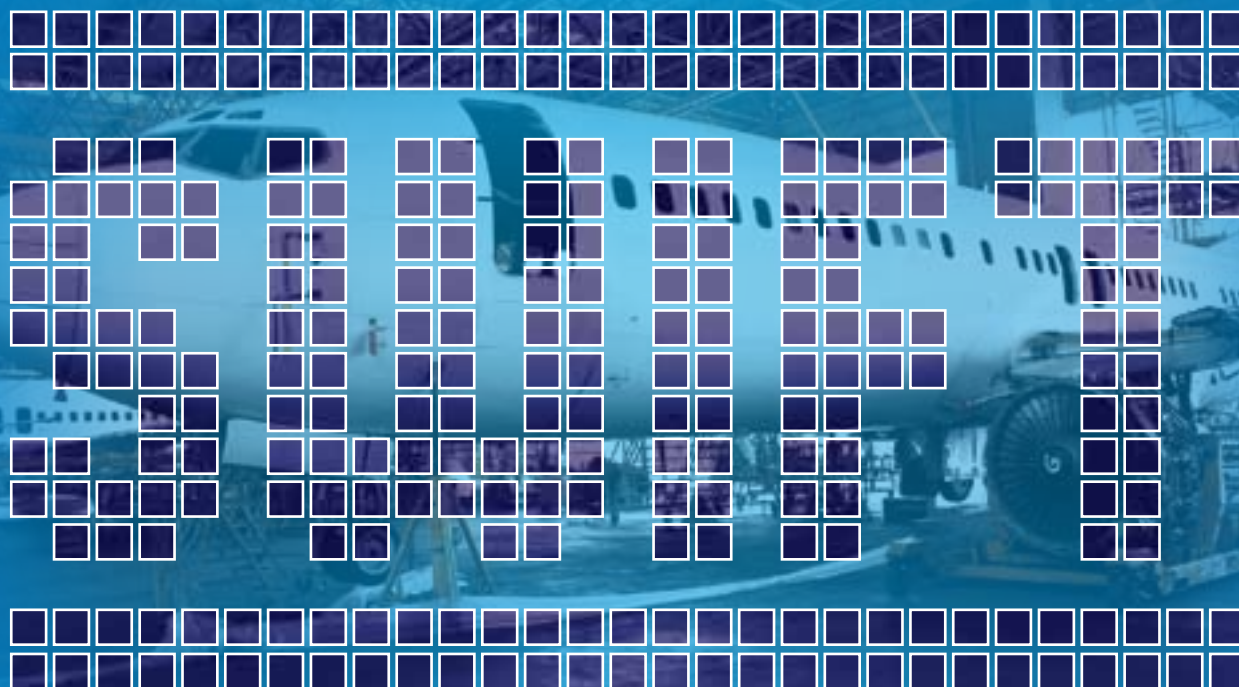


PENNTY

Konsistensi Dalam Implementasi



Consistency In SWIFT Implementation

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

Semangat Perubahan Bersama SWIFT

British Airways Engineering (BAE) dan Tata Consultancy Services (TCS) sukses melakukan konfigurasi sistem berbasis SAP menjadi SWIFT yang khusus digunakan dalam industri perawatan pesawat terbang. Sistem terintegrasi ini dirancang untuk meningkatkan efektifitas proses bisnis supaya efisien. GMF menilai sistem ini dibutuhkan untuk mengintegrasikan empat area utama di perusahaan sehingga seluruh proses bisnis saling berkaitan dalam sebuah sistem. Implementasi sistem ini adalah satu terobosan untuk mendukung visi GMF sebagai world class MRO.

Pada masa awal implementasi sistem ini, dinamika di lapangan cukup beragam. Meski secara umum sistem ini sudah dijalankan, upaya perbaikan terus dilakukan, terutama yang berkaitan dengan data material. Solusi terbaik berdasarkan evaluasi selama dua bulan implementasi sistem ini tengah disiapkan. Selain itu, program pendukung agar implementasi sistem ini menghasilkan value terbaik bagi perusahaan juga tengah disiapkan.

Sekarang yang dibutuhkan adalah komitmen dan semangat kita, terutama di masa-masa awal saat menemukan kesulitan. Kita perlu menyadari bahwa setiap perubahan pasti membawa dampak pada perubahan kebiasaan. Sepanjang perubahan itu menuju arah yang lebih baik, tentu bukan alasan untuk tidak mendukungnya. Apalagi SWIFT memberikan hal baru yang perlu dipahami dari seluruh fungsi di dalamnya. Karena itu, kita perlu konsisten dalam menggunakannya.

Kita berharap implementasi SWIFT bukan sekadar meningkatkan business process, namun juga meningkatkan aspek safety sehingga GMF memiliki kontribusi signifikan terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan. ■

The Spirit of Transformation Together with SWIFT

British Airways Engineering (BAE) and Tata Consultancy Services (TCS) succeed in configuring SAP-based system into SWIFT system which exclusively utilized in Aircraft Maintenance Industry. The integrated system is built to enhance the effectivity of business process to be more efficient. GMF evaluate that this system is required to integrate four main area in GMF in order to connect all business process in a system. The implementation of this system is a breakthrough which supports GMF vision as world class MRO.

In the beginning of systems implementation, dynamics in practice area is very diverse. Generally this system has been running, however the improvement continuously pursued especially for material data. The best solution based on two month period evaluation of systems implementation is prepared. In addition, the support program to obtain optimal value of systems implementation for GMF is also prepared.

For now, the most important thing is our spirit and commitment, especially in early time when we found problem. We need to realize that any transformation certainly had an impact on habit change. As long as the transformation towards a better condition, there is no reason to not support it. SWIFT provides new things and we need to understand all function in it. Therefore, we need our consistency in utilizing the system.

We expect the implementation of SWIFT is not only for improving the business process but also improving the safety aspect in order to provide significant contribution of GMF to the flight safety and security. ■



Diterbitkan oleh Quality Assurance & Safety GMF AeroAsia, Hangar 2 Lantai Dua Ruang 34, 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

Kapabilitas SBU GMF Engine Maintenance



Kemampuan SBU GMF Engine Maintenance (SBU TV) merawat Engine CM56-7B mendapat pengakuan (sertifikasi) dari DGCA Indonesia, EASA maupun FAA. Hal ini menjadi modal bagi SBU TV menjaring customer lebih banyak. Saat ini, SBU TV dapat menerima semua pekerjaan perawatan Engine CM56-7B hingga tahap overhaul.

Memang masih ada beberapa item pekerjaan yang dikirim ke vendor lain, terutama pekerjaan repair karena kapabilitas SBU TV masih pada removal/installation 17 module, inspeksi, dan testing. Untuk kemampuan repair Engine CFM56-7B masih dalam pengembangan bersamaan dengan kemampuan assembly/disassembly hingga piece parts.

Untuk menjalankan bisnisnya SBU TV memiliki manpower yang memadai dan kemampuan mereka terus



dikembangkan. Di sisi lain, pemenuhan tools dan equipment juga dilakukan hingga kebutuhan untuk overhaul terpenuhi. Ditargetkan tahun 2015, SBU TV memiliki kapabilitas yang lengkap dalam merawat Engine CM56-7B. ■ (Siti Alifah - Engin/APU Maintenance Planning Engineer)

IOR Terbaik Bulan Ini

Pressure Gauge Tidak Akurat



Sebuah pesawat yang sedang menjalani pekerjaan dengan jobcard nomor A2/S72-00-6001 CFM56-5B Compressor Washing with Pure Water. Di pekerjaan ini ditemukan pressure gauge dengan position indicator/needle tidak pada posisi Nol (kurang dari nol).

■ (dilaporkan oleh Nizam Masruri / 520691)

Responsible Unit

Responsible unit segera melakukan pergantian pada Pressure Gauge dan sekarang sudah berubah dengan nomor registrasi menjadi 2H2XX1642 & 2H2XX1725 serta posisi indicator dalam kondisi baik dan menunjuk angka nol.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada saudara Nizam Masruri yang melaporkan hazard ini melalui IOR. Redaksi juga mengucapkan terima kasih kepada responsible unit yang segera melakukan corrective action dengan cepat dan tepat sehingga potensi maintenance failure dapat dihindari.

Before



After



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

Improvement Tiada Henti SAG Line Maintenance



Sebagai dinas yang terkait langsung dengan customer, terutama Garuda Indonesia, irregularities yang terjadi di Dinas Line Maintenance (TL) membawa dampak langsung terhadap customer yang ditangani. Irregularities bisa terjadi karena beberapa faktor seperti kurangnya awareness, penanganan problem yang kurang tepat, ketidakpatuhan personel terhadap regulasi, dan lain-lain. Irregularities ini bisa memicu insiden maupun kerugian materil dan non material bagi customer.

Untuk mengurangi irregularities tersebut, SAG Line Maintenance melakukan pembenahan antara lain pembentukan SAG di setiap bidang karena area kerja TL tidak hanya di hangar tapi juga di apron. Sub SAG di setiap bidang ini didukung oleh satu crew di bawah seorang manajer untuk membantu mengontrol kegiatan yang menjadi tugas SAG selama 24 jam dalam sehari. Mereka adalah agen SAG yang membantu pelaksanaan kerja yang sesuai prosedur, memastikan standard practice compliance (SPC) dilaksanakan, menginventaris mekanik yang belum memiliki stamp untuk melengkapi administrasi paperwork, meng-encourage

rekan-rekannya menerbitkan IOR dan memberikan masukan kepada Tim SAG serta memastikan program 5R 5S berjalan.

Selain itu, pembenahan tools dan equipment juga dilakukan. Bahkan di sektor ini SAG TL telah banyak melakukan improvement untuk menunjang kelancaran kerja Dinas TL maupun unit lain seperti membuat meja kerja berjalan. Meja kerja yang bisa dipindah-pindah ini untuk kelancaran kerja mekanik sehingga mereka tidak kesulitan menuntaskan paperwork dan briefing sebelum pekerjaan dimulai menjadi lebih nyaman. Meja ini bisa disimpan jika tidak digunakan. Di sisi lain SAG TL juga membuat trolley untuk grounding cable guna memudahkan mekanik dalam bekerja dan SPC dapat terpenuhi.

SAG TL juga melengkapi peralatan trolley khusus untuk membawa wheel dari material store ke pesawat karena penggantian ban adalah aktifitas rutin pesawat, terutama ketika ditemukan ada ban yang tidak airworthy saat transit. Dengan trolley khusus ini kecepatan pengiriman ban lebih terjamin sehingga dapat menekan potensi delay. Selain itu, trolley ini dirancang simple serta lebih menjamin keamanan ban dari kemungkinan jatuh sehingga rusak.

Trolley ini dalam proses pembuatan dan diharapkan secepatnya dapat digunakan. Di sisi lain, SAG TL juga memesan 10 buah *drawer* sebagai pengganti personal tool box. Pemakaian *drawer* akan diatur sehingga tool dalam *drawer* terlalu terkendali dan tidak hilang.

Program penting lain yang dilakukan adalah pembuatan marka hangar dan work instruction (WI) pengaturan marka hangar. Marka ini penting untuk menghindari senggolan wing pesawat karena adanya perubahan tipe pesawat yang dioperasikan maskapai. Salah satu marka hangar yang baru dibuat adalah di depan hangar 2 dengan cara menggeser center line jalur towing 4 meter ke arah selatan sehingga memberi ruang yang cukup antara wing tip pesawat terpanjang dan garis merah di depan hangar. Selain itu juga dibuat tulisan *watch your tip* di tiang hangar sehingga personel yang melakukan towing bisa membaca tulisan dengan

mudah. Adapun WI mengatur pergerakan pesawat mulai masuk area hangar, towing di apron hangar dan parkir di dalam dan di luar hangar sesuai Aircraft Maintenance Manual dan Company Maintenance Manual Garuda.

Selain program di atas, SAG TL telah melakukan beberapa hal untuk menunjang kelancaran dan keselamatan kerja serta kepatuhan terhadap prosedur seperti re-lay out dan renovasi perkantoran di hangar dan apron, renovasi ruang locker mekanik dan pendataan kepemilikan stamp mereka, pembenahan *turn over book*, pembenahan tangga kerja, peningkatan awareness 5S 5R, kampanye penerbitan IOR, memastikan implementasi SWIFT, dan lain-lain. Upaya ini diharapkan dapat membantu perbaikan GMF menuju *One of 20 Best MRO in The World*. Bagaimana pun juga kemajuan perusahaan berpulang pada kemauan karyawan untuk maju. *Keep The Spirit On.* ■

Continuous Improvement of SAG Line Maintenance

As a division which directly related to customer, especially Garuda Indonesia, irregularities in Line Maintenance Division (TL) induce direct impact on customer. Irregularities may happen due to some factor such as lack of awareness, improper problem handling, and personnel disobedience toward regulation and so on. Irregularities could trigger either incident or material and non-material disadvantage for customer.

To reduce the irregularities, SAG Line Maintenance developed Sub-SAG as refinement in every unit of TL since the work area of TL is not only in hangar but

also in apron. Sub-SAG in every unit is supported by a crew under supervision of manager to control SAG activity for 24 hours a day. They are SAG agents who help in performing work which conform to procedure, make sure that the Standar Practice Compliance (SPC) is performed, listing the technician who doesn't have stamp for completing paperwork administration, encourage their colleagues to issue IOR, give advice to SAG team and make sure that 5R 5S program is run well.

In addition, tools and equipment refinement is also performed. In this sector, SAG TL even do some improvement to support the continuity work of TL division and other unit such as creating movable work table. The work table could be moved to facilitate the technician in order to help them in finishing paperwork and make them more comfortable when they are attending briefing before beginning their



work. The work table could be stored when not in use. Moreover, SAG TL also create trolley for grounding cable to make easy to be carried by technician.

SAG TL also will provide special trolley to transport wheel from material store to aircraft. Provision of this trolley is to overcome delay in wheel delivery, since wheel replacement is frequent activity in line maintenance. By using this trolley, the delivery of replacement wheel can be speed up; therefore the delay potential could be reduced. In addition, the trolley is simply designed to keep and protect wheels from fall possibility during transportation. Currently the trolley is in manufacturing process and expected could be utilized as soon as possible. SAG TL also orders 10 drawers as personal tool box replacement. The drawer utilization will be controlled to manage the tool inside drawer and keep it from lost.

Other important program is redesigning hangar mark and work instruction (WI) to manage the hangar mark. The mark is important as a guide for aircraft towing to avoid collision between aircrafts wing. The mark is redesigned to accommodate vary of aircraft types. One of the new mark is on the towing track in front of hangar 2 by moving the center line to 4 meters



southward to give enough space between the longest wing tip of aircraft and the red line in front of hangar. "Watch your tip" sign is also made in hangar pole, therefore the personnel who tow the aircraft can read it easily. While the WI define procedure for aircraft movement in and out the hangar, tow to hangar apron and park inside and outside hangar accordance to Aircraft Maintenance Manual and Company Maintenance Manual.

SAG TL has conducted some other thing to support continuity and safety work and

also obedience to procedure such as re-lay out and office renovation in hangar and apron, renovation of technician locker room and list their stamp, refinement of turn over book, repair of work stair, improvement of 5S 5R awareness, IOR publishing campaign, make sure SWIFT implementation, and so on. These activities are to support GMF effort to be one of 20 Best MRO in The World. However, the improvement of our company depends on the employee willingness to keep forward. *Keep The Spirit On.* ■



Implementasi SWIFT juga dikoneksikan dengan sistem operasi dari maskapai yang memiliki kontrak total perawatan dengan GMF seperti Garuda dan Citilink.

Oleh Rachmad Arifandy
EPM SWIFT PROJECT

Konsistensi Dalam Implementasi SWIFT

Implementasi sistem terpadu SWIFT fase pertama sejak Maret yang lalu berdampak terhadap perubahan di GMF, terutama prosedur yang disebut redesign business process. Prosedur pada QP/WI dan PB/IK perlu disesuaikan untuk mengikat business process yang di-deliver SWIFT karena kode transaksi di SWIFT menjadi bagian yang tidak terpisahkan. Dampak lain redesign adalah penataan organisasi yang harus mengikuti ARCI sebagai flow process di SWIFT. Selain perubahan prosedur, muncul juga fungsi baru seperti ADG di Engineering dan revitalisasi PPC sebagai fungsi lengkap satellite PPC di Line Maintenance.

Selain itu, untuk menjaga akurasi kebutuhan material dalam perawatan pesawat, dibutuhkan juga fungsi material controller sebagai partner ADG. Sedangkan penataan fungsi procurement yang menyatukan dua fungsi sekaligus yakni planning dan purchasing secara tersentralisasi menjadi suatu kebutuhan dari implementasi SWIFT yang tidak dapat dihindari.

Implementasi SWIFT juga dikoneksikan dengan sistem operasi dari maskapai yang memiliki kontrak total perawatan dengan GMF seperti Garuda dan Citilink. Dengan integrasi ini, setiap planner maintenance planning tidak perlu melihat dual system karena transfer data bersifat real time. Untuk

Consistency In SWIFT Implementation

First phase implementation of the SWIFT integrated system since last March resulted in a change in GMF, particularly a procedure called business process redesign. Procedure in QP / WI and PB / IK needs to be adjusted to bind the business process delivered by SWIFT due to SWIFT transaction code becomes an integral part. Another impact of the redesign is organizational arrangement which should follow ARCI as the flow process in SWIFT. In addition to procedure changes, new functions also appear such as ADG in Engineering and PPC revitalization as a complete function of PPC satellite in Line Maintenance.

Another thing, a material controller function as ADG partner is needed to maintain the accuracy of the material needs in aircraft maintenance. While the procurement function arrangement which unite two functions of planning and purchasing centrally become an unavoidable necessity of the SWIFT implementation.

SWIFT implementation is also connected with the airline operating system which has a total maintenance contract with GMF, such as Garuda and Citilink. With this integration, every planner of maintenance planning does not need to see a dual system since the data transfer is real-time. Therefore, the infrastructure must be good so that there is no delay in data flow into SWIFT.

Until now, the SWIFT implementation in the SCM area is 100% and in the MRO area, especially for Engineering &

itu, maka infrastruktur harus bagus sehingga tidak ada keterlambatan data yang masuk ke SWIFT.

Sampai saat ini, implementasi SWIFT di area SCM sudah 100% dan di area MRO, terutama untuk Engineering & Maintenance Planning masih terbatas untuk pesawat B777 (Go Live sejak 10 Maret 2014) dan pesawat A330 (Go Live 26 Mei 2014). Sedangkan pesawat tipe lain segera menyusul. Tapi, untuk mengontrol aspek kelaikan terbang, konfigurasi untuk semua tipe pesawat sudah dikenalkan di SWIFT.

Meski SWIFT sudah diimplementasikan, by pass manual masih dilakukan jika terjadi masalah di proses transaksi. Yang harus dijaga adalah setelah proses manual selesai harus dilakukan catch-up atau melakukan transaksi di SWIFT sehingga informasi di sistem tetap terjaga. Langkah by pass manual dilakukan untuk menjaga agar operasional tetap terlayani. Tapi, yang harus kita ketahui adalah aktifitas manual membuat data di SWIFT bermasalah dan kotor. Hal ini harus menjadi perhatian kita karena akurasi data merupakan syarat penting implementasi SWIFT.

Sebagai sistem baru, implementasi SWIFT masih membutuhkan perbaikan dan pembenahan. Untuk itu, evaluasi terus dilakukan sebagai upaya penyempurnaan penerapan sistem terintegrasi ini. Dari perjalanan dua bulan lebih, beberapa kendala sudah teridentifikasi dan butuh perbaikan segera, terutama dua aktifitas utama di area SCM yakni bagaimana SCM melayani permintaan barang dari area MRO dan bagaimana MRO melakukan aktivitas penurunan dan pemasangan component (Remove/ Install). Dalam tiga bulan ke depan, kita harapkan sudah ada solusi massif untuk kekurangan yang terjadi, terutama solusi tentang darat.

Solusi yang dikembangkan adalah solusi yang tidak on request basis. Semua master data yang terkait pesawat yang akan dirawat di GMF dimasukkan ke bank data. Ketika dibutuhkan, data ini bisa langsung pindah ke SWIFT. Ada jutaan data yang akan dimasukkan meski kita tahu apakah data itu dipakai semua atau tidak. Tentu saja data yang masuk adalah data yang akan digunakan dan data yang harus disesuaikan dengan kriteria SWIFT seperti clean dan lengkap referensinya.

Selain itu, juga akan dikenalkan unit atau organisasi Aircraft Data Group (ADG) yang salah satu fungsinya adalah untuk pengenalan part number baru baik itu permintaan dari produksi ataupun dari tempat yang lainnya, seperti engineering ataupun procurement.

Personel ADG akan melayani permintaan material kebutuhan operasional perawatan pesawat, termasuk material atau part yang non exist. Unit atau organisasi ADG yang mencari referensi dari material atau component yang dibutuhkan dan melengkapi seluruh data serta attribute part number yang dibutuhkan oleh sistem. Unit ini berkoordinasi dengan fungsi material controller yang diperankan oleh Material Planner & Purchaser untuk kelengkapan pola konsumsi (setting material requirement planning) sebuah material. Lalu material ini dikenalkan di area (plant) tertentu dan data-data lain dilengkapi untuk kelengkapan

Maintenance Planning is still limited for the B777 aircraft (Go Live since March 10, 2014) and A330 aircraft (Go Live since May 26, 2014). While other types of aircraft will follow soon. However, to control the airworthiness aspects, configurations for all types of aircraft have been introduced in SWIFT.

Although SWIFT has been implemented, bypass manually is still performed in case of a problem in the transaction process. A catch-up or transaction in SWIFT must be performed as soon as possible after the manual process is completed so that the information in the system is maintained. Bypass manual is performed to keep the operation remain served. But, we need to know that the manual activity creates the data in the SWIFT become problematic and messy. This should concern us because the accuracy of the data is an important requirement in SWIFT implementation.

As a new system, the SWIFT implementation still needs improvement. To that end, the evaluation continues to be performed as efforts to improve the implementation of the integrated system. For more than two months running, several constraints have been identified and need immediate correction, especially the two main activities in the SCM area of how SCM serve the demand for goods from the MRO area and how MRO perform component remove and install activities. In the next three months, we expect massive solution for the shortage occurred, particularly onshore solution.

The solution developed is a solution that is not based on request. All master data related to aircraft that will be maintained in

GMF is inserted into the data bank. When needed, these data can be directly moved into SWIFT. There are millions of data to be included even though we know whether all that data is used or not. Of course, the incoming data is the data that will be used and the data must be adjusted to the SWIFT criteria such as clean and has a complete reference.

In addition, Aircraft Data Group (ADG) unit / organization will be introduced with one of its functions is to introduce new part number either from the demand of production or from other unit, such as engineering or procurement.

ADG personnel will serve the material request of aircraft maintenance operational needs, including non-exist materials or parts. ADG units search for the material or component references and complete all data and part number attribute required by the system. This unit coordinates with material controller functions



procurement. Data-data ini menjadi master data untuk material tersebut.

Untuk mendorong implementasi SWIFT semakin baik, kita masih memiliki beberapa program pendukung seperti SWIFT Competence Center dan SWIFT Interface with Supplier Relationship Management and Content Management Solution. SWIFT Competence Center adalah unit yang mengawal implementasi SWIFT sampai selesai meski sistem ini sudah terimplementasi semua.

Sedangkan SWIFT Interface dengan Supplier Relationship Management adalah sebuah aplikasi yang digunakan untuk memperlancar urusan pengadaan di SCM. Jadi hubungan antara SCM khususnya procurement di GMF dan vendor, akan diintegrasikan dengan aplikasi perantara yang disebut sebagai SRM (Supplier Relationship Management). Jadi aktifitas utama procurement pada SWIFT akan langsung terhubung dengan vendor melalui aplikasi SRM ini.

Adapun SWIFT Interface dengan CMS (Content Management System) adalah aplikasi interface yang digunakan di area Engineering untuk menghubungkan antara SWIFT dengan aplikasi dokumen pada manufacture. Dengan menghubungkan sistem ini, maka ada modifikasi dokumen dan perbaikan dokumen, aplikasi ini dapat membantu menjembatani langsung ke SWIFT system. Kita tentu berharap implementasi SWIFT semakin membaik dan kita semakin terbiasa memakai untuk kebutuhan perawatan pesawat. ■

performed by Materials Planner & Purchaser for completeness of consumption patterns (material requirements planning setting) of a material. Then this material is introduced to the certain area (plant) and other datas are completed for procurement completeness. These data become the master data for the material.

To encourage a better SWIFT implementation, we still have several support programs such as SWIFT Competence Center and SWIFT Interface with Supplier Relationship Management and Content Management Solution. SWIFT Competence Center is a unit that guard the SWIFT implementation to its completion even if all the system has been already implemented.

While the SWIFT Interface with Supplier Relationship Management is an application used to facilitate the procurement affairs in SCM. So the relationship between SCM especially procurement function in GMF and vendor, will be integrated with the intermediary application called as SRM (Supplier Relationship Management). Therefore the main procurement activities will be directly connected to the vendor through the SRM application.

The SWIFT Interface with CMS (Content Management System) is an interface application used in Engineering area to connect between SWIFT and the documents application on the manufacture. By linking these systems, if there are documents modification and documents maintenance, then this application can help to connect directly to the SWIFT system. We certainly hope that the SWIFT implementation is getting better and we are getting accustomed to use it for aircraft maintenance needs. ■

Penerapan SWIFT Tidak Konsisten, Umur Part Tidak Terukur

Sesuatu yang baru seringkali memicu ketidaknyamanan. Apalagi jika kebiasaan lama yang sudah bertahun-tahun dijalankan harus diubah. Suasana tidak nyaman itu makin terasa karena pekerjaan yang dilaksanakan harus tetap berjalan dan selesai tepat waktu. Di tengah situasi seperti itu, tidak jarang jalan pintas kembali ke metode lama menjadi pilihan. Sepintas, masalah seolah sudah bisa diatasi karena pekerjaan tuntas tepat waktu. Tapi, di tengah perubahan

sebuah sistem, kondisi ini ibarat bom waktu yang siap meledak kapan saja. Apalagi jika sistem yang dipakai adalah sistem terpadu seperti SWIFT yang mengotomasi empat area utama di perusahaan.

Sebagai sistem terintegrasi, SWIFT tidak berdiri sendiri tapi mencakup area SCM (Supply Chain Management), MRO (Maintenance Repair Organization), HCM (Human Capital Management) dan FICO (Financial and Controlling). Karena itu, kesalahan dalam satu entry data sudah

pasti berdampak terhadap modul yang lain. Dampak yang ditimbulkan bukan sekadar transaksi yang tidak tercatat, namun bisa berujung pada kelainan pesawat yang menjalani perawatan. Salah satu dampak yang ditimbulkan dari ketidakakuratan entry data adalah usia komponen atau part yang tidak sesuai dengan kondisi sebenarnya.

Sejak 10 Maret 2014 hingga sekarang, SWIFT diimplementasikan di dua area yakni SCM dan MRO di mana area SCM sudah mencapai 100%. Adapun area

POJOK K3

GMF AeroAsia telah membentuk Unit Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dengan tujuan utama menjaga keselamatan dan kesehatan karyawan. Untuk itu, pada April 2014 diterbitkan Kebijakan K3 tentang komitmen manajemen dalam pematuhan peraturan dan persyaratan K3, mencegah kecelakaan kerja dan meningkatkan kesehatan karyawan, tindakan perbaikan yang berkelanjutan, kegiatan komunikasi dan implementasi K3 di perusahaan. Kebijakan tersebut diharapkan mampu mengikat dan menjadi pegangan dalam menerapkan K3 secara maksimal. Apalagi industri global menuntut keselamatan dan kesehatan sebagai persyaratan.

Sebagai salah satu bentuk tanggung jawab kami mengkomunikasikan program dan informasi tentang K3, mulai Juni 2014 kami bergabung dengan majalah Penity dalam rubrik Pojok K3. Harapannya dapat meningkatkan kepedulian dan pengetahuan tentang K3. Pojok K3 mengulas seluk-beluk K3 yang mencakup informasi tentang peraturan, kegiatan *surveillance* dan kejadian-kejadian yang terkait aspek K3. Pojok K3 bertujuan membangun kepedulian agar kita dapat bekerja dengan aman dan



selamat. Siapa yang diuntungkan? Tentu kita, bukan orang lain.

Meski demikian, K3 tidak selalu tentang keselamatan kerja, tapi juga menyoroti kesehatan para personil. Tentu saja dengan gaya hidup sehat, badan menjadi bugar, maka dapat meningkatkan stamina ketika bekerja dan memperpanjang umur biologis tubuh kita. Karena itu, kita mengajak untuk selalu mencegah daripada mengobati seperti kata pepatah bijak. Untuk itu, beberapa topik yang mendukung tujuan K3 akan menjadi bahasan dalam Pojok K3 ini.

Beberapa topik yang akan kami bahas antara lain program-program

K3, keselamatan di tempat kerja mulai pematuhan peraturan, pemakaian APD, cara membaca tanda dan simbol Bahan Berbahaya dan Beracun (B3), pola hidup sehat, makanan seimbang, diet sehat, psikososial di tempat kerja, menjaga kebugaran dan kesehatan serta berbagai informasi menarik lainnya. Untuk menambah referensi, kirimkan ide topik selanjutnya melalui email List-K3@gmf-aeroasia.co.id. Dan untuk alamat email yang sama, kami menerima segala bentuk saran, kritik atau laporan yang terkait K3. Kami tunggu partisipasi Anda, *Be Safety Be Healthy!*

■ (AntengMelani/580580)

Teka-Teki Penity Edisi Juni 2014

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

- Sebutkan Kapanjangan dari SCM?
 - Secret Coma Maintenance
 - Supply Chain Management
 - Simple Choice Maintenance
- Sebutkan Procedure yang menjelaskan mengenai setiap pemegang sertifikat organisasi perawatan AMO 145 harus memiliki records yang berisi informasi antara lain status terkini life-limited parts dari airframe, engine, propeller maupun appliance?
 - CASR Part 121.380
 - CASR Part 122.381
 - CASR Part 123.382
- Apa nama aplikasi yang digunakan untuk menghubungkan antara SCM khususnya procurement di GMF dan vendor?
 - Safety Relationship Management
 - Support Relationship Management
 - Supplier Relationship Management.
- Sebutkan aplikasi interface yang digunakan di area Engineering untuk menghubungkan antara SWIFT dengan aplikasi dokumen pada manufacture?
 - Safety Management System
 - Content Management System
 - Supplier Management System.
- Apa salah satu fungsi dari unit atau organisasi Aircraft Data Group (ADG)?
 - Untuk pengenalan part number baru baik itu permintaan dari produksi ataupun dari tempat yang lainnya, seperti engineering ataupun procurement
 - Untuk mengaudit sytem SWIFT saat proses Go Live.
 - Melakukan sertifikasi dan pembelian material/komponendari sebuah pekerjaan maintenance pesawat.



MRO, terutama Engineering & Maintenance Planning baru untuk pesawat B777 dan A330. Adapun pesawat tipe lain menyusul. Dari implementasi yang sudah dilaksanakan, dinamika di lapangan begitu beragam dan variatif terutama yang berkaitan dengan material dan SCM. Salah satu yang disayangkan adalah jika ada yang menilai aspek supporting (SCM) tidak berdampak pada airworthiness. Tentu ini salah. Penilaian salah itu paling tidak bisa kita cermati dari kasus *unconform transfer order* (TO) yang dapat menyebabkan material yang diminta melalui sistem tidak memposisikan material di lokasi yang meminta. Akibatnya installation dengan sistem terintegrasi ini tidak dapat dilakukan. Tapi, karena operasional mendesak dan pekerjaan harus selesai tepat waktu, by pass manual dilakukan sebagai solusi. Padahal by pass manual yang tidak diikuti dengan proses *catch up* pada SWIFT menyebabkan konfigurasi di pesawat tidak *ter-up date* di sistem SCM.

Konfigurasi dalam sistem terintegrasi yang tidak ter-up date ini menyebabkan umur component hard time pada pesawat tidak terukur secara benar.

Konfigurasi dalam sistem terintegrasi yang tidak *ter-up date* ini menyebabkan umur component hard time pada pesawat tidak terukur secara benar. Padahal umur pesawat telah *ter-entry* secara otomatis di sistem yang kemudian diturunkan pada komponen terpasang di pesawat tersebut. Selain itu, dampak lain juga ditimbulkan yakni *current stock* Material pada ware house tidak *di-update* karena transfer *order not conform*. Contoh lain dari ketidak konsistenan adalah techlog yang tidak dilakukan, maka secara otomatis order juga tidak akan terlaksana. Hal ini akan menyebabkan *cost reporting* juga tidak terlaksana di area FICO karena tidak ada ordernya. Dari kasus ini sudah jelas bahwa konsistensi dalam penggunaan sistem terintegrasi SWIFT bukan sekadar penting, tapi juga berkaitan kelaikan pesawat. Dengan konsistensi menggunakan SWIFT tidak hanya berkontribusi pada sistem ini tapi juga airworthy dan revenue perusahaan. ■ (Wahyudin)



RUMPI
Rubriknya *mang* SAPETI

Mengubah kebiasaan memang bukan perkara gampang. Salah satunya adalah membiasakan diri menggunakan SWIFT setelah bertahun-tahun memakai SAP.

"Perubahan butuh pengorbanan. Selama komitmen masih dimiliki, perubahan bukanlah sesuatu yang mustahil dilakukan. Nothing worth having comes easy."

Proses remove/install yang tidak tercatat di SWIFT dapat membuat pengukuran terhadap umur component hard time pesawat tidak akurat. Padahal ini terkait airworthiness pesawat.

"Ini bukan karena sistem-nya, tapi konsistensi kita dalam implementasi SWIFT yang harus lebih diperkuat."

Beberapa material yang diminta tidak tercatat di SWIFT. Padahal barangnya tersedia di gudang. Akibatnya perawatan pesawat jadi terhambat.

"Seperti pertama belajar sepeda, kita pernah jatuh. Tapi, kita terus belajar sampai bisa hingga merasakan asyiknya bersepeda. Begitu juga dengan SWIFT."

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 Juli 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 Mei 2014	Jawaban TeKa-Teki Penity Edisi Mei 2014	Ketentuan Pemenang
Nama pemenang TeKa-Teki Penity edisi Mei 2014 bisa dilihat di website: http://intra.gmf-aeroasia.co.id/gmf-safety	1. A. <i>National Quality Assurance (NQA) Amerika Serikat</i> 2. A. <i>APU GTCP131-9A/9B dan CFM56-7B</i> 3. C. <i>FAR 145.103</i> 4. A. <i>Hangar dan workshop tidak boleh bocor ketika hujan dan aman dari terjangan angin.</i>	1. Batas pengambilan hadiah 10 Juli 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

Mari Kita Jadikan Safety Sebagai Kebutuhan

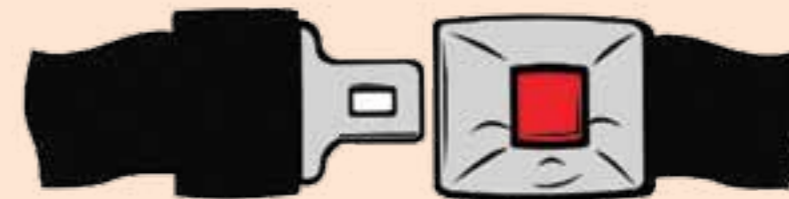
Safety merupakan tanggung jawab setiap insan GMF. Karena itu, untuk menciptakan safety yang *good implemented*, setiap insan GMF harus memiliki *awareness* yang ditunjang pengetahuan dan perilaku yang diperoleh dari pelatihan maupun aktifitas sehari-hari. Safety sering kali terabaikan karena faktor *lack of awareness*. Untuk itu, mengubah mindset bahwa safety adalah kebutuhan harus kita lakukan. Caranya, tentu dengan mengimplementasikan safety dalam kehidupan sehari-hari, baik secara langsung maupun tidak dalam kehidupan setiap aktifitas di perusahaan.

Safety awareness bersifat *never ending story* karena makin banyak pekerjaan, risiko yang timbul semakin banyak. Berangkat dari kondisi ini, *service level* aspek safety terus ditingkatkan seiring dengan peningkatan pekerjaan. Apalagi

GMF menempatkan safety sebagai prioritas utama dalam menjalankan roda organisasinya sehingga safety menjadi perhatian utama.

Untuk menumbuhkan *safety awareness*, hazard di sekitar kita harus ditangani segera dengan cara melaporkan melalui IOR (*Internal Occurance Report*). Semakin banyak personel yang bersedia melaporkan hazard melalui IOR, semakin besar kontribusi

kita dalam menjaga dan mewujudkan visi GMF Aeroasia sebagai *World Class MRO of Customer Choice 2015*. Laporkan IOR dengan memasukkan form IOR ke box di setiap lokasi kerja atau mengirim email ke list-TQY@gmf-aeroasia.co.id. Ada juga contact safety inspection melalui SMS/WhatsApp Messenger di 085694674404 dan BBM di 75A9EDBC. ■



Sebagai organisasi perawatan AMO 145 yang memiliki kontrak dengan maskapai penerbangan, GMF AeroAsia harus tunduk pada regulasi yang mengatur maskapai penerbangan tersebut yakni CASR Part 121. Ketentuan ini termaktub dalam CASR Part 121.380 yang berbunyi:

"Maintenance Recording Requirements: Each certificate holder shall keep the following records: (2) Records containing the following information: (i) The total time in service of the airframe. (ii) The total time in service of each engine and propeller. (iii) The current status of life-limited parts of each airframe, engine, propeller, and



Peran Vital Entry Data Perawatan ke Dalam SWIFT

appliance. (iv) The time since last overhaul of all items installed on the aircraft which are required to be overhauled on a specified time basis..."

Di sini dijelaskan bahwa pemegang sertifikat harus memiliki records yang berisi informasi antara lain status terkini life-limited parts dari airframe, engine, propeller maupun appliance. Pengertian status terkini antara lain umur suatu parts. Tidak semua parts pesawat adalah life-limited, namun secara umum, pencatatan diperlukan dengan tujuan mempertahankan keandalan dan safety dari penerbangan pesawat itu sendiri.

Seiring pertumbuhan industri penerbangan dan teknologi, maintenance recording mengalami perubahan. Dari semula pencatatan dilakukan manual memakai kertas lalu memakai beberapa computer standalone hingga memakai sistem terintegrasi seperti SWIFT. Dalam SWIFT, seluruh siklus peredaran material (*Supply Chain Management/SCM*) dikontrol di satu sistem komputer. Hal ini berbeda

dibanding pencatatan manual di mana setiap unit yang membutuhkan data dapat menduplikasi dengan mudah. Tapi, risikonya data bisa saja tidak konsisten karena inputnya dari berbagai sumber.

Namun, dalam sistem terintegrasi dibutuhkan disiplin yang tinggi karena hanya satu data yang di-input dan dibutuhkan oleh banyak pihak atau untuk proses selanjutnya. Kalau ada unit yang bertanggung jawab melakukan insert data tapi tidak dilakukan, maka akan mempengaruhi semua unit yang memerlukan data tersebut. Akibat lain adalah menghambat flow process selanjutnya. Hal ini harus dipahami karena di SWIFT, satu proses yang terkait maintenance recording adalah proses Remove/Install komponen.

Mungkin masih ada yang beranggapan bahwa yang penting dari proses maintenance seperti penggantian suatu komponen adalah kegiatan maintenance itu sendiri. Sedangkan

administrasi atau paperwork maupun entry ke sistem SWIFT adalah kurang penting. Anggapan ini tentu saja salah besar karena jika tidak dilakukan proses paperwork maupun entry ke dalam sistem SWIFT, sesungguhnya kondisi yang tidak airworthy karena umur komponen yang diganti belum dapat termonitor dengan benar.

Padahal yang harus kita ketahui adalah jika suatu proses penggantian fisik komponen dilakukan dengan benar, bukan berarti pesawat tersebut sudah laik terbang. Masih ada proses lain yang harus dilakukan dengan segera yakni proses recording dengan benar. Termasuk di dalamnya adalah melakukan entry ke dalam sistem SWIFT dengan proses Remove/Install.

Hanya dengan melakukan entry ke sistem SWIFT inilah umur komponen pesawat bisa dikontrol dengan efektif dan efisien. Dengan cara disiplin melakukan proses entry ke SWIFT ini kita bisa memenuhi regulasi CASR Part 121.380. ■ **(Ahmad Yani Ch)**