

Pengetahuan dan Informasi Safety

PENITY

Persuasif, Informatif, Naratif

Edisi 58 / V / Juli 2014

Menjadi Certifying Staff Berintegritas

Becoming a Certifying Staff with Good Integrity

GMF Vision:

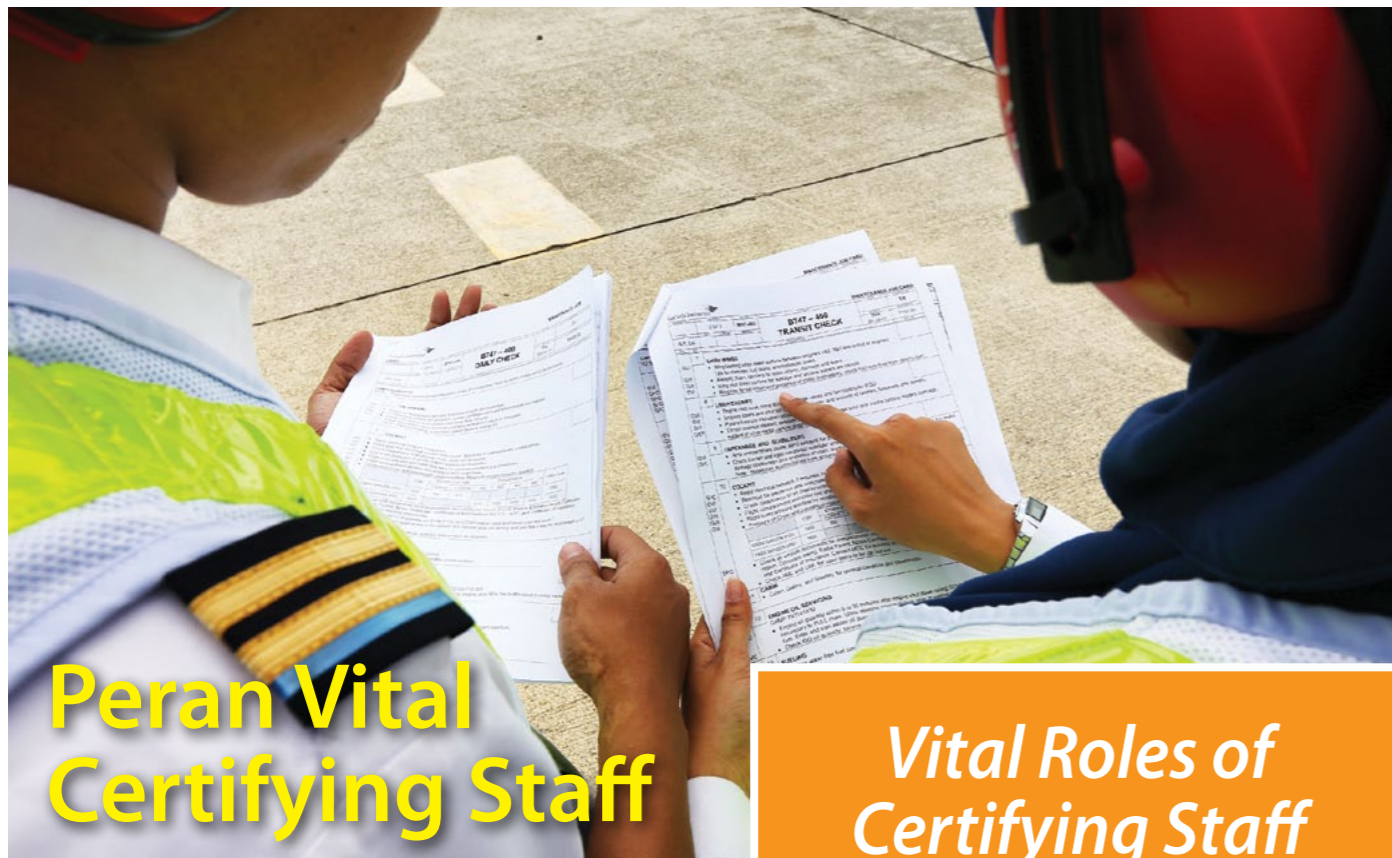
World class MRO of customer choice in 2015

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



Peran Vital Certifying Staff

Vital Roles of Certifying Staff

Amanah selalu erat kaitannya dengan kredibilitas, integritas, dan harga diri seseorang. Semakin kuat memegang amanah, semakin tinggi pula derajat kredibilitas, integritas dan harga dirinya. Karena itu, dibutuhkan banyak persyaratan bagi seseorang sebelum dinyatakan berhak menerima amanah seperti halnya certifying staff. Seorang certifying staff adalah pemegang amanah dari otoritas sipil penerbangan untuk melakukan pekerjaan sesuai mandat yang diterima. Salah satu tugasnya adalah menentukan kelaikan pesawat, komponen dan engine.

Implementasi mandat sangat vital bagi seorang certifying staff karena terkait dengan keselamatan dan keamanan penerbangan. Artinya, tanggung jawab certifying staff berhubungan dengan jiwa manusia, baik didalam pesawat yang sedang beroperasi maupun mereka yang di darat. Karena itu, tanda tangan dan stamp yang dibutuhkan certifying staff hanya dapat dilakukan setelah yakin proses pekerjaan dilakukan dengan benar. Dia harus memastikan tidak ada satu prosedur yang terlewat sebelum menentukan kelaikan pesawat, engine dan komponen.

Mengingat begitu vital peran certifying staff dalam keamanan dan keselamatan penerbangan, mandat harus dievaluasi secara berkala untuk memastikan pemegang mandat masih layak menjadi certifying staff. Evaluasi berkala terhadap kelaikan certifying staff bukan hanya masalah sertifikat saja, tapi menyangkut kompetensinya dalam mewujudkan kelaikan pesawat terbang. Karena itu, certifying staff yang mempertahankan sertifikatnya berarti telah membantu keselamatan penerbangan dan menempatkan martabat dan harga dirinya di level yang tinggi. ■

Mandate is closely related to credibility, integrity and pride. The stronger someone hold a mandate, the higher credibility, integrity and pride he achieved. Therefore, strict provision is required for someone to achieve a mandate such as certifying staff. A certifying staff is a mandate holder of civil aviation authority in performing tasks according to its authorization. One of the tasks is determine aircraft airworthiness.

The mandate implementation is very vital for certifying staff since it is related to aviation safety and security. It means that the responsibility of certifying staff is related to human soul, either in operated or not operated aircraft (in ground). Therefore, signature and stamp of certifying staff is only affixed following assured perform a task properly. The certifying staff has to assure that there is no passed procedure before determine the airworthiness of aircraft, engine and component.

Keep in mind that certifying staff role in aviation safety and security is very vital. Therefore mandate must be evaluated periodically to assure that the mandate holder is appropriate as certifying staff. The periodic evaluation toward airworthiness of certifying staff is not only about certificate but also related to competency in realizing aircraft airworthiness. Hence, the certifying staffs who maintains his certificate is supporting aviation safety and lays his dignity and pride in the highest level. ■

Mengatur Irama Kerja di Bulan Puasa



Selama Ramadhan ini, sebagian besar personel di area Produksi menjalankan ibadah puasa. Hal ini menjadi perhatian supaya kondisi fisik mereka tidak mempengaruhi kinerja. Apalagi puasa tidak bisa dijadikan alasan untuk bekerja tidak optimal. Pekerjaan harus tetap dilakukan dengan baik dan benar dengan

memperhatikan keamanan dan keselamatan kerja.

Karena itu, di Unit Base Maintenance 2 (TBT) aktivitas kerja dilakukan secara terorganisir dengan mengatur aktivitas kerja yang membutuhkan tenaga ekstra. Selain itu, kami menyesuaikan irama kerja di mana para leader melakukan pengawasan melekat setiap proses pekerjaan personel.

Selain progres pekerjaan, keamanan dan keselamatan kerja menjadi perhatian utama. Karena itu, para leader tidak pernah



bosan mengingatkan personel agar bekerja dalam kondisi aman dan selamat. Kami melarang personel bekerja tanpa Alat Pelindungan Diri (APD). Pengarahan mengenai keamanan dan keselamatan kerja diberikan saat briefing melalui kegiatan safety talk. ■ (Yusup Supriatna - Maintenance Shift Manager Line 1 Crew Base Maintenance 2)

IOR Terbaik Bulan Ini

Roda Depan Taildock Rusak



Roda depan bagian kiri taildock untuk pesawat MD-11 dalam kondisi rusak dan mempersulit pergerakan. Posisi taildock berada di Hangar 1 pada pesawat Avient Z-BVT. Mohon untuk diperbaiki.

■ (Bambang Suprihanto P/523561)

Responsible Unit

Responsible unit telah melakukan penggantian roda depan sebelah kiri taildock pesawat MD-11 tersebut dengan roda baru sehingga taildock sekarang dapat digunakan dengan aman.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada saudara Bambang Suprihanto yang melaporkan hazard ini melalui IOR. Redaksi juga mengucapkan terima kasih kepada responsible unit yang melakukan corrective action dengan cepat dan tepat sehingga potensi bahaya terhadap personel dan komponen pesawat dapat dicegah sedini mungkin.

Before



After



Redaksi Penalty 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

Pembentukan SAG Kalimantan Line Maintenance

Setelah Safety Action Group (SAG) terbentuk di empat multibase yakni Sumatera Line Maintenance (TFK), Surabaya Line Maintenance (TFS), Denpasar Line Maintenance (TFD), dan Eastern Line Maintenance (TFM), pada 6 Juni 2014 giliran Kalimantan Line Maintenance (TFB) diresmikan. Peresmian ini ditandai penandatanganan komitmen bersama antara VP Quality Assurance & Safety Ganis Kristanto dan GM Kalimantan Line Maintenance Joko Purnomo di Balikpapan.

Sebelum peresmian SAG TFB, Dinas Quality Assurance and Safety (TQ) memberi pembekalan kepada jajaran struktural dan fungsional di TFB pada 4-6 Juni 2014. Materi pembekalan antara lain latar belakang SAG, peran dan fungsi SAG, metode pengelolaan risiko yang berdampak pada safety, mitigasi, sistem



Following establishment of Safety Action Group (SAG) in four multi base: Sumatra Line Maintenance (TFK), Surabaya Line Maintenance (TFS), Denpasar Line Maintenance (TFD), and Eastern Line Maintenance (TFM), in 6 June 2014, Kalimantan Line Maintenance (TFB) was inaugurated. The joint commitment between VP of Quality Assurance & Safety, Ganis Kristanto, and

SAG of Kalimantan Line Maintenance Establishment



GM of Kalimantan Line Maintenance, Joko Purnomo, was signed in Balikpapan designate the inauguration.

Prior SAG TFB inauguration, Quality Assurance and Safety (TQ) division gave briefing to the structural and functional official line of TFB on 4-6 June 2014. The briefing material include SAG establishment background, the role and function of SAG, risk management method which impact on safety, mitigation, reporting system, prevention which impact on safety, IOR management and other requirement fulfillment in Safety Maintenance Manual (SMM). Introduction of basic material is expected could give common view related to safety to be realized in daily activity in company.

pelaporan, pencegahan berdampak safety, pengelolaan IOR dan pemenuhan persyaratan lain yang diatur dalam Safety Maintenance Manual (SMM). Pengenalan materi dasar ini diharapkan membuat peserta memiliki kesamaan pandangan tentang safety untuk diwujudkan dalam aktifitas sehari-hari di perusahaan.

SAG TFB adalah gabungan SAG di tiga station yakni LMS Pontianak, LMS Banjarmasin, dan LMS Balikpapan. Terbentuknya SAG diharapkan pengelolaan safety dan quality di setiap station semakin bagus dan muncul aktifitas yang dapat mendorong tumbuh dan berkembangnya budaya dan perilaku safety. "Untuk itu, pembinaan station-station di bawah TFB seperti Pontianak, Berau, Tarakan, Palangkaraya, Banjarmasin, dan Balikpapan menjadi lebih baik melalui visit ke setiap station untuk kebutuhan surveillance yang masih perlu ditingkatkan," kata Joko Purnomo.

Seiring dengan pembentukan SAG TFB, program dan action plan tengah disiapkan. Yang paling awal dilakukan adalah kampanye untuk membiasakan diri selalu mengisi shift turn over book dan mendisiplinkan tagging sesuai ketentuan. Hal ini untuk menghindari kerancuan antara serviceable dan

unserviceable spare serta meningkatkan awareness terhadap potensi hazard di sekitar area kerja. Dengan program ini, SAG TFB menargetkan zero human error dapat dicapai secara bertahap. Dengan menekan potensi error maka incident dan accident diharapkan bisa dihindari.

Beberapa aktifitas safety yang perlu ditingkatkan di TFB antara lain pembuatan IOR karena personel di TFB masih perlu meningkatkan partisipasinya dalam pelaporan potensi hazard melalui IOR. Selama ini, potensi hazard lebih banyak dilaporkan secara lisan dan sebagian lagi dengan email. Sistem pelaporan yang lebih sistematis dengan IOR akan terus ditingkatkan agar personel di TFB semakin familiar dan terbiasa menggunakan IOR.

Saat ini, total jumlah personel di seluruh station di Kalimantan sebanyak

26 orang yang terbagi di Balikpapan sebanyak 13 orang, Banjarmasin sebanyak 7 orang dan Pontianak 6 orang. Untuk kapabilitas, station Balikpapan sudah memiliki kemampuan A-Check pesawat B737-NG dan tengah mengembangkan kapabilitas A-Check pesawat Bombardier CRJ1000. Meski demikian, kapabilitas A-Check pesawat B737-NG belum terlaksana karena semakin bertambahnya workload pada transit check. Oleh karena itu diperlukan penambahan kapasitas personel (engineer dan planner/PPC) bila harus melaksanakan A-check.

Selain itu, Station Balikpapan juga mengembangkan layanan untuk pihak ketiga yang sifatnya ADTH. "Potensi ini akan dikembangkan lebih lanjut jika kapasitas manpower ditambah," kata penggemar olah raga Aikido ini. ■



SAG TFB is combination of SAG in three stations that are LMS Pontianak, LMS Banjarmasin and LMS Balikpapan. The establishment of SAG is expected improve safety management and quality in every station and trigger activities which encourage growth and development of safety culture and behavior. "Therefore, development of stations under TFB management such as Pontianak, Berau, Tarakan, Palangkaraya, Banjarmasin, and Balikpapan are improved by visiting every station for surveillance which need to be improved" Joko Purnomo said.

As SAG TFB establishment, program and action plan is prepared. The earliest activity is campaign to adapt in filling shift turn over book and tagging disciplinary

as provision. This is being done in order to avoid confusion between serviceable and unserviceable spare and improve awareness toward hazard potential around work area. Through this program, SAG TFB expects zero human error could be achieved gradually. By compressing the error potential, the incident and accident is expected could be avoided.

Some safety activity in TFB need to be improved such as creates IOR since participation of TFB personnel need to be improved in reporting hazard potential through IOR. Usually, hazard potential is reported orally or by email. The more systematic reporting system using IOR will be continuously improved to accustom the TFB personnel in utilizing IOR.

Recently, the total personnel in all station in Kalimantan is 26 persons which divided in Balikpapan (13 person), Banjarmasin (7 persons) and Pontianak (6 persons). In case of capability, Balikpapan station capable in A-Check maintenance of B737-NG and on the way in improving A-Check capability for Bombardier CRJ1000. Nevertheless, A-Check capability B737-NG is not implemented yet regarding workload increment during transit check. Therefore additional personnel capacity (engineer and PPC/planner) is required to implement A-Check.

Furthermore, Balikpapan station also improves ADTH service for third party. "The potency will be developed further if the additional manpower is available" Aikido fan said. ■



Untuk memutuskan merelease atau tidak merelease pesawat, komponen maupun engine, seorang certifying staff tidak boleh terpengaruh tekanan dari siapapun.

Oleh Hermansyah
GM. Personnel Qualification
and Quality System Documentation

Menjadi Certifying Staff Berintegritas

Sekitar 14 abad silam, salah seorang figur teladan umat manusia, Nabi Muhammad SAW menulis pesan yang dapat dijadikan pegangan bagi siapapun terkait dengan profesinya. Bunyi pesan itu sepiintas tampak sederhana: "Carilah kebutuhan hidup dengan senantiasa menjaga harga diri. Sesungguhnya segala persoalan itu berjalan menurut ketentuan." Pesan kuat dalam kalimat pendek ini adalah menjaga harga diri ketika kita menjalankan tugas dan tanggung jawab sesuai profesi yang kita jalani.

Menjaga harga diri dalam melaksanakan pekerjaan tentulah berkaitan dengan integritas serta profesionalitas dalam bekerja. Dua nilai ini menjadi sangat vital bagi profesi atau jabatan yang menerima mandat untuk mengambil keputusan penting. Apalagi, jika keputusan itu berhubungan dengan keamanan dan keselamatan jiwa manusia seperti yang dilakukan seorang certifying staff. Mereka adalah professional yang memiliki mandat untuk menentukan kelaikan pesawat, komponen, dan engine setelah menjalani perawatan.

Seorang certifying staff adalah pemegang mandat dari otoritas penerbangan untuk menjamin keselamatan penerbangan. Sesuai mandat yang dimiliki, certifying staff merupakan satu-satunya orang yang berwenang

Becoming a Certifying Staff with Good Integrity

About 14 centuries ago, one of the exemplary figures of mankind, Prophet Muhammad SAW released a message that can be used as a guidance for anyone related to their profession. At first glance, it sound like a simple message: "Always seek the needs to live with dignity. All the problems indeed run according to the provisions." Strong message in this short sentence is to maintain self-esteem when we carry out the duties and responsibilities according to our profession.

Maintaining dignity in performing the work certainly related to the integrity and professionalism of the work. These two values are vital for the profession or position that receives the mandate to make important decisions. Moreover, when the decision is related to the security and safety of the human lives as performed by certifying staffs. They are professionals who have the mandate to determine the airworthiness of aircraft, components and engines after undergoing maintenance.

A certifying staff is the mandate holder of the aviation authorities to ensure flight safety. As per its mandate, the certifying staff is the only authorized person to decide an aircraft, engine or aircraft component can be released or not after the maintenance performed. This mandate can be sustained if they maintain the trust that has been received. However, this mandate could be revoked in the event of breach/violation. For a certifying

memutuskan suatu pesawat, engine atau komponen pesawat bisa di-release atau tidak setelah pelaksanaan perawatan. Mandat ini bisa dipertahankan jika mereka menjaga kepercayaan yang sudah diterima. Tapi, mandat ini dapat dicabut jika terjadi pelanggaran. Bagi seorang certifying staff, mandat ini adalah harga diri yang harus dijaga dengan baik.

Untuk memutuskan merelease atau tidak merelease pesawat, komponen maupun engine, seorang certifying staff tidak boleh terpengaruh tekanan dari siapapun. Untuk mengambil keputusan, certifying staff hanya berpatokan pada hasil pemeriksaan dibandingkan spesifikasi, limitasi dan aturan-aturan yang ditetapkan pada approved data. Certifying staff yang memiliki harga diri dan professional berani menyatakan "tidak" jika kondisi yang dia temukan tidak memenuhi standard spesifikasi kelaikan udara. Dia harus bebas dari tekanan atasan maupun pengaruh teman dalam membuat keputusan merelease atau tidak merelease.

Dalam kondisi operasional tertentu, certifying staff kadang memerlukan pengecualian. Untuk itu, pengecualian hanya boleh didapatkan dari pemberi wewenang. Untuk pesawat milik operator, ijin pengecualian seperti dispatch authorization harus diminta dari operator sesuai prosedur yang berlaku. Hal ini harus dilakukan karena ketika certifying staff membubuhkan tanda tangan atau stamp pada kolom pengesahan pekerjaan, secara hukum dia bertanggung jawab atas pekerjaan tersebut. Meski pekerjaan itu dikerjakan orang lain, tanggung jawab utama terhadap kebenaran dan kualitas hasil pekerjaan berada pada certifying staff yang mengesahkan.

Dengan tanggung jawab yang besar ini, certifying staff harus memperhatikan prosedur pekerjaan sejak persiapan sampai akhir proses perawatan. Dengan mengetahui kondisi awal pesawat, maka dia dapat menyiapkan langkah yang akan dilakukan, referensi dan sumber daya yang diperlukan untuk rektifikasi sebaik mungkin. Apalagi perawatan melibatkan banyak orang dan pihak lain sehingga certifying staff harus mengenali mereka dan apa yang dikerjakannya. Pengawasan lebih ketat diberikan pada personel yang hanya boleh bekerja di bawah supervisi. Karena itu certifying staff harus mengetahui kualifikasi mereka dan jenis pekerjaan yang boleh didelegasikan. Dia harus memastikan setiap langkah kerja dipahami dan diikuti dengan benar.

Begitu juga dengan aktivitas di luar perawatan yang dilakukan oleh pihak lain seperti cleaning, bongkar muat bagasi, catering, refueling dan sebagainya yang harus mendapat perhatian dari certifying staff. Jika diperlukan, certifying staff berhak untuk menghentikan aktivitas pekerjaan jika dinilai dapat menimbulkan kerusakan atau membahayakan penerbangan. Dalam hal ini, seorang certifying staff harus mampu berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait

Untuk memastikan semua aktivitas perawatan dilakukan dengan benar dan sesuai standard harus dilakukan final check. Final check ini diperlukan untuk memastikan semua temuan telah diperbaiki dan tidak ada kerusakan serius yang dapat membahayakan penerbangan. Yang tidak kalah penting adalah memastikan kelengkapan dan kebenaran pengisian catatan perawatan. Jika karena kendala operasional ada kerusakan yang tidak dapat diperbaiki dan menurut approved data perbaikan dapat ditunda, pastikan kerusakan tersebut dicatat sesuai prosedur.

Pada aktivitas line maintenance, kerusakan yang ditunda perbaikannya harus diinformasikan kepada pilot. Hal ini

staff, this mandate is self-esteem that must be maintained properly.

A certifying staff should not taken into account the pressure from anyone in deciding to or not to release the aircraft, components and engines. To make a decision, a certifying staff should only concerned about the results of the examination compared to the specifications, limitations and rules defined in the approved data. Certifying staff who have self-esteem and professionalism dare to declare "no" if the conditions he found did not meet airworthiness standards. He should be free from superior's pressure and influence of friends in making the decision of releasing an aircraft.

In certain operational conditions, the certifying staff sometimes requires an exception. To that end, the exception should only be obtained from authorized providers. For aircraft operator, exceptions permission such as the dispatch authorization must be requested to operator in accordance to appropriate procedures. This must be done because when certifying staff put a signature or stamp in the validation work column, he legally responsible for such work. Although the work was done by someone else, the main responsibility for the correctness and quality of the work is on the certifying staff.

With this great responsibility, certifying staff should pay attention to the work procedure starting from the preparation to the end of the maintenance process. By knowing the initial



condition of the aircraft, he can prepare steps to be taken, references and resources required for rectification as good as possible. Moreover, the maintenance involves many people and parties so that the certifying staff must recognize them and what they are doing. Tighter supervision given to personnel who may only work under supervision. Therefore the certifying staff must know their qualifications and the type of work that may be delegated. He has to make sure every step of the work is understood and followed correctly.

As well as with activities aside from maintenance conducted by other parties such as cleaning, loading and unloading baggage, catering, refueling and so on which should receive the attention of the certifying staff. If necessary, the certifying staff reserves the right to stop work activities if considered to cause damage or endanger the flight. In this case, a certifying staff must be able to coordinate with related parties

Final check must be performed to ensure all maintenance activities carried out properly and in accordance with the standards. Final check is required to ensure that all findings

sangat diperlukan untuk menjelaskan kondisi kerusakan dan tindakan yang telah dilakukan sebagai upaya meyakinkan pilot bahwa kerusakan yang terjadi tidak sampai mengganggu keselamatan penerbangan. Dengan selalu mengikuti prosedur kerja yang ditetapkan maka bisa diharapkan kesalahan yang seharusnya tidak perlu terjadi akan dapat dihindari.



Kompetensi, integritas, dan profesionalitas seorang certifying staff direfleksikan dengan senantiasa menjaga harga diri dan mentaati peraturan dalam menjalankan fungsinya. Mematuhi prosedur kerja bukan sekadar untuk mempertahankan mandat yang dimiliki, tapi lebih penting daripada itu adalah memastikan keamanan dan keselamatan penerbangan. ■

have been rectified and no serious damage that could jeopardize the flight. What important is to ensure completeness and correctness of maintenance records. If there is a damage that due to operational constraints it can not be fixed immediately and the rectification can be deferred according to approved data, make sure the damage is recorded in accordance with procedures.

In line maintenance activity, deferred rectification of the damage must be notified to the pilot. It is very necessary to explain the conditions of damage and the action that has been done in an effort to convince the pilot that the damage was not to interfere with flight safety. By always following the defined work procedures, unnecessary error could be avoided.

Competency, integrity, and professionalism of certifying staff is reflected by constantly maintaining self-esteem and obeying the rules in carrying out his roles. Complying with procedures is not simply in order to keep the mandate, but the more important is for ensuring the security and the safety of flight. ■

POJOK K3

Bulan Juli adalah penanda memasuki semester kedua tahun 2014. Semangat baru harus terus tumbuh untuk menyelesaikan program-program yang belum terealisasi. Seperti halnya unit lain, Unit DCK sedang gencar menyelesaikan agendanya. Salah satunya sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) serta OHSAS 18001 yang sudah berjalan sejak Februari 2014 hingga tahap internal audit pada Juni lalu. Audit internal dilakukan tim auditor yang terdiri dari 14 orang anggota P2K3 di seluruh area GMF AeroAsia yang mencakup audit kelengkapan dokumen di internal Unit DCK maupun audit lapangan.

Bersama Tim P2K3, Unit DCK memfinalisasi temuan selama audit dan melaporkannya dengan menggunakan *Non Conformance Report (NCR)* untuk ditindaklanjuti oleh unit terkait. Hasilnya dilaporkan pada saat Management Review. Ada beberapa temuan yang perlu mendapatkan perhatian serius. Salah satunya adalah dokumen K3 yang belum lengkap, proses sosialisasi kebijakan K3 yang belum dilakukan kepada semua personel, ketidaksesuaian prosedur dalam proses produksi, aspek-aspek



Mari Sukseskan Sertifikasi SMK3 & OHSAS 18001

keselamatan yang belum sesuai, dan yang tersering ditemui adalah kurangnya kepatuhan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) saat bekerja di lapangan.

Ya, penggunaan APD adalah prioritas karena pelanggaran tidak hanya dilakukan karyawan, tapi juga pihak ketiga. Beberapa APD yang masih perlu ditingkatkan pemakaiannya antara lain *safety shoes*, sarung tangan, masker, dan *safety belt*. APD harus digunakan sesuai dengan risiko bahaya di lapangan dan jenis pekerjaan. Meski kadang

tidak nyaman digunakan, APD wajib digunakan karena melindungi personel dari ancaman bahaya. Bandingkan ketidaknyamanan dengan ancaman risiko cidera atau bahkan kehilangan nyawa.

Temuan-temuan dalam internal audit ini dimasukkan sebagai bahan program perbaikan oleh Unit K3 maupun unit-unit terkait lainnya. Diharapkan temuan itu bisa *closed* sebelum audit eksternal yang direncanakan September nanti. Mari kita sukseskan sertifikasi bersama-sama. *Be safety be healthy!* ■ [Anteng Melani]



Kurang Teliti, Akibatnya Pesawat Harus RTB

Sebuah pesawat milik maskapai domestik yang melayani penerbangan dalam negeri baru saja melakukan *take off* untuk terbang menuju bandara tujuan. Hari masih pagi ketika roda-roda pesawat itu mulai meninggalkan landasan pacu. Matahari baru saja terbit sehingga penerbangan itu diharapkan berjalan lancar sesuai rencana. Apalagi tak ada yang aneh sejak pesawat bergerak menuju landasan pacu.

Tapi, suasana normal itu berlangsung sebentar. Tidak lama setelah *take off*, indikator di cockpit menunjukkan sesuatu yang tidak normal. Problem muncul pada *proximity system fault*. Sesuai dengan ketentuan, pilot harus mengambil keputusan segera. Karena tidak ingin terjadi apa-apa

Setelah investigasi selesai dengan meneliti seluruh semua temuan dan bukti-bukti, tim investigasi menyimpulkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya insiden ini.

dalam penerbangan ini, pilot memutuskan kembali ke bandara asal atau *return to base (RTB)*. Pesawat pun kembali mendarat di bandara asal. Setelah proses landing berlangsung sempurna dan pesawat berhenti, teknisi melakukan inspeksi untuk mengetahui

Teka-Teki Penity Edisi Juli 2014

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

- Pemegang mandat dari otoritas penerbangan untuk menjamin keselamatan penerbangan disebut?
 - Common staff
 - Customer staff
 - Certifying staff
- Sebutkan Sertifikasi yang menjadi salah satu program unit DCK?
 - SMK3 dan OHSAS 18001
 - SMK4 dan OSA 1800
 - SMK5 dan OHSAR 18002
- "Semua staff harus memahami dan mematuhi semua prosedur yang berlaku di organisasinya sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya" pernyataan diatas termaktub dalam?
 - EASA 145.A.30 (d)
 - AMC 1 145.A.30 (e)
 - EASA 145.A.30 (f)
- Sebutkan Safety Action Group (SAG) yang resmi dibentuk pada tanggal 6 Juni 2014?
 - Surabaya Line Maintenance (TFS)
 - Sumatera Line Maintenance (TFK)
 - Kalimantan Line Maintenance (TFB)
- Sebutkan 3 stasiun Gabungan dari SAG TFB?
 - LMS Pontianak, LMS Banjarmasin, dan LMS Balikpapan
 - LMS Manado, LMS Tanjungkarang, dan LMS Riau
 - LMS Jogja, LMS Solo, dan LMS Semarang

permasalahannya. Ternyata problem pada *proximity system fault* disebabkan oleh *lock pin* di *nose landing gear* masih terpasang. Setelah *lock pin* dilepas, pesawat akhirnya di-*release* kembali untuk melanjutkan penerbangan. Tapi, pemeriksaan dan investigasi untuk mengetahui lebih jauh tentang *lock pin* yang masih terpasang tidak berhenti sampai di situ.

Investigasi terhadap case ini harus dilaksanakan untuk mengetahui penyebab dan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kejadian ini. Karena itu, tim investigasi diterjunkan untuk melakukan interview dengan semua personel yang terlibat dalam aktifitas perawatan pesawat. Selain itu, semua instruksi dan langkah kerja, termasuk juga kelengkapan dokumen perawatan tidak luput dari pemeriksaan.

Setelah investigasi selesai dengan meneliti seluruh semua temuan dan bukti-bukti, tim investigasi menyimpulkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya insiden ini. Faktor yang berperan sangat besar adalah *releaseman* tidak melakukan *cross check* secara baik dalam pelaksanaan *BD-Check*. Selain itu, *releasemen* kurang teliti dalam melakukan *walk around check* sehingga tidak mengetahui *lock pin* pada *nose landing gear* masih terpasang. Dalam memastikan apakah pin itu sudah dilepas atau belum, *releaseman* hanya



menanyakan pada personel lain tanpa melihat atau mengecek langsung pada pesawat.

Padahal dalam prosedur yang harus dijalani, seorang *releaseman* harus melakukan *walk around check* dengan teliti agar hasil inspeksi benar-benar akurat. Selain itu, dia harus mengisi *checklist* secara berurutan sesuai prosedurnya. *Releaseman* harus mampu menjadi supervisor/leader yang dapat mendelegasikan pekerjaan dengan jelas. Delegasi pekerjaan yang jelas akan membuat *crew* dapat melakukan pekerjaan dengan benar. Yang tidak kalah penting adalah *releaseman* harus melakukan pemeriksaan untuk memastikan pekerjaan yang didelegasikan telah dikerjakan dengan baik sesuai prosedur. ■ [Akhmad Amirushufi]



RUMPI

Rubriknya mang SAPETI

Setiap *authorized person* wajib mencatat dan melapor setiap menemukan kerusakan, penyimpangan dan kondisi yang mempengaruhi keselamatan.

"Bagaimanapun safety adalah yang terpenting. Jadi prosedur jangan dilupakan."

Releaseman wajib mensertifikasi *maintenance task / instruction* sesuai prosedur setelah pekerjaan selesai.

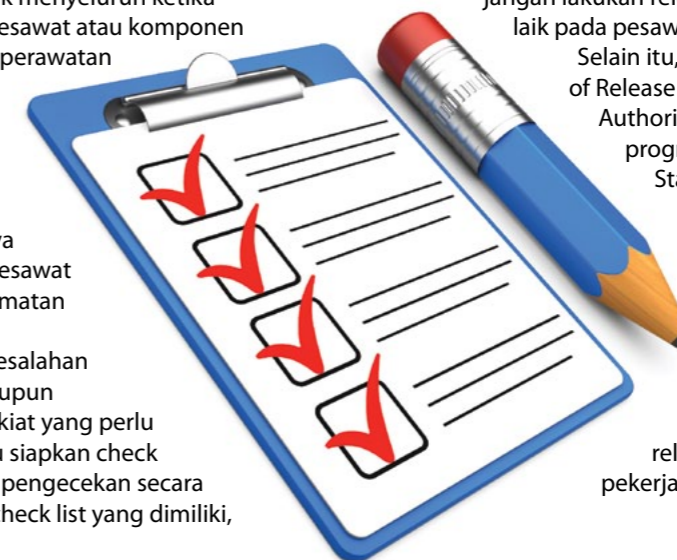
"Ingat safety in flight terjamin jika maintenance instruction disertifikasi dengan benar."

SARAN MANG SAPETI

Mencegah Release Pekerjaan yang Tidak Lengkap

Pengecekan yang tidak menyeluruh ketika melakukan *release* pesawat atau komponen setelah pelaksanaan perawatan terkadang bisa dilakukan tanpa sadar. Padahal, perilaku ini memiliki potensi bahaya terhadap safety. Bahkan, kesalahan akibat tidak menyeluruhnya pengecekan saat *release* pesawat bisa berakibat pada keselamatan penumpang.

Untuk meminimalisir kesalahan dalam *release* pesawat maupun komponen, ada beberapa kiat yang perlu diperhatikan seperti: selalu siapkan *check list* ketika bekerja, lakukan pengecekan secara menyeluruh berdasarkan *check list* yang dimiliki,



jangan lakukan *release* jika menemukan kondisi tidak laik pada pesawat/komponen yang telah dirawat. Selain itu, dalam mengeluarkan *Certificate of Release to Service (CRS)* harus sesuai *Authority Requirement* dan *maintenance program* milik operator, *Certifying Staff* tidak diperkenankan mendelegasikan pekerjaan kepada orang lain yang memiliki kondisi fisik dan psikis yang kurang sesuai dengan beban pekerjaan. Yang tidak kalah penting adalah teknisi yang melakukan pekerjaan tidak berwenang untuk *release* atau mengeluarkan *CRS* atas pekerjaan tersebut. ■

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 Agustus 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 Juni 2014	Jawaban TeKa-Teki Penity Edisi Juni 2014	Ketentuan Pemenang
Nama pemenang TeKaTeki Penity edisi Mei 2014 bisa dilihat di website: http://intra.gmf-aeroasia.co.id/gmf-safety	1. B. Supply Chain Management 2. A CASR Part 121.380 3. C. Supplier Relationship Management 4. B. Content Management System 5. A. Untuk pengenalan part number baru baik itu permintaan dari produksi ataupun dari tempat yang lainnya, seperti engineering ataupun procurement.	1. Batas pengambilan hadiah 10 Agustus 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



Teknisi yang baik tidak akan mengerjakan pekerjaan jika dia tidak memiliki pengetahuan dan keterampilan yang memadai.

keselamatan manusia (penumpang). Karena itu, dia akan menyelesaikan pekerjaan dengan benar, baik ada pengawasan maupun tidak ada pengawasan. Pekerjaan yang sesuai prosedur dan diyakini benar itu kemudian dibuktikan dengan *stamping* atau *clamping the work* pada *work sheet* sebagai bukti dia sudah menyelesaikan pekerjaan dengan benar. Dia tidak akan membiarkan *work sheet* tanpa *stamp* atau sebaliknya membubuhkan *stamp* tapi pekerjaan tidak dilaksanakan dengan benar.

Teknisi yang baik tidak akan mengerjakan pekerjaan jika dia tidak memiliki pengetahuan dan keterampilan yang memadai. Di sisi lain dia tidak hanya mengandalkan ingatan dalam bekerja sehingga selalu menggunakan manual sebagai referensi. Manual yang valid akan selalu berada di tangannya atau dalam jangkauannya selama bekerja. Inilah salah satu cara implementasi tentang *human factor* dan *dirty dozen* yang akan membantunya menyelesaikan pekerjaan dengan benar.

Kompetensi Mencakup Aspek Teknis dan Human Factor

Ilmu kompeten dan kompetensi untuk menggambarkan kepaiwaan seseorang sudah dikenal di berbagai industri. Tapi, pengertian kompeten dalam industri aviasi bermakna lebih jauh karena mencakup *human factor*. Dalam EASA 145.A.30 (e) disebutkan: *organisasi atau perusahaan harus menetapkan dan mengontrol kompetensi setiap personel yang terlibat dalam proses perawatan, management maupun quality audit sesuai dengan prosedur dan standard yang disetujui oleh otoritas (authority). Dalam kaitannya dengan kebutuhan keahlian pada bidang tertentu maka kompetensi harus melibatkan pemahaman seseorang akan human factor...."*

Dari definisi ini kompetensi tidak hanya menyangkut kemampuan teknis dalam pekerjaan tapi juga pemahaman dan implementasi *human factor* yang menjadi syarat penting. Seorang teknisi atau mekanik disebut kompeten jika menguasai aspek teknis di bidangnya sekaligus memahami *human factor* dan implementasinya. *Human factor* merupakan prinsip-prinsip untuk mencapai keselamatan manusia dan lingkungan dengan mempertimbangkan kemampuan dan keterbatasan manusia. Dalam *human factor* inilah kita mengenal *dirty dozen* atau 12 kebiasaan yang dapat mempengaruhi keselamatan dan efisiensi kerja. Jadi, selain untuk meraih keselamatan, *human factor* juga berdampak terhadap efisiensi kerja.

Dengan memahami *human factor*, teknisi yang sedang merawat pesawat menyadari bahwa dia tidak sekadar menyelesaikan pekerjaan, tapi sedang berkontribusi menjaga

Sesuai dengan EASA 145.A.30 (e) di atas, sebuah organisasi harus memiliki prosedur yang telah disetujui authority untuk menjaga dan mengontrol kompetensi sumber daya manusia, termasuk pemahaman mereka tentang *human factor*. Prosedur harus dibuat dalam semua tingkatan mulai dari kebijakan sampai operasional atau dalam konteks lain yang kita kenal sebagai Company Manual, Quality Procedure dan Work Instruction atau tingkatan operasional lainnya. Prosedur harus dipahami semua orang sesuai tugas dan tingkat tanggung jawabnya.

Dalam AMC 1 145.A.30 (e) disebutkan "...semua staff harus memahami dan mematuhi semua prosedur yang berlaku di organisasinya sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya". Hal ini harus dibuktikan dengan proses asesmen, baik desk assessment maupun asesmen sesungguhnya yaitu selama melaksanakan tugas. Seorang teknisi maupun fungsi lain menyadari ada prosedur yang menuntunnya dalam melaksanakan tugas yang harus dipahami dan dipatuhi. Prosedur ini bukan untuk dijadikan prasasti, tapi petunjuk yang harus selalu dilaksanakan dengan penuh tanggungjawab.

Teknisi (maupun fungsi lain) yang baik akan memahami bahwa dalam setiap penguasaan kompetensi, di dalamnya ada ketrampilan dan pengetahuan teknis pekerjaan serta pemahaman dan kepatuhan terhadap semua prosedur. Tujuannya tidak lain untuk menjaga keselamatan diri sendiri maupun keselamatan sekitarnya. ■ [Endra Wirawan]