

Pengetahuan dan Informasi Safety



PENITTY

Persuasif, Informatif, Naratif

Belajar dari Safety Trend 2015

*Lesson Learned
from Safety Trend 2015*



GMF Vision in 2020 Top 10 MROs in the World

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



Konsistensi Tiada Henti

Selama pesawat terbang masih dibutuhkan manusia, selama itu pula keamanan dan keselamatan penerbangan menjadi kebutuhan mutlak yang tidak boleh ditawar. Upaya menghasilkan kondisi selamat terus dilakukan karena potensi hazard yang memicu situasi bahaya selalu muncul seiring pertumbuhan bisnis penerbangan. Karena itu, safety tidak pernah mengenal kata berakhir karena safety adalah *never ending story*. Kondisi safe harus diupayakan terus-menerus secara konsisten dan berkesinambungan melalui program keselamatan.

Konsistensi menjalankan program safety merupakan kunci penting menghasilkan kondisi yang aman dan selamat. Konsistensi hanya dapat berjalan jika manusia yang menjalankannya punya pengetahuan yang cukup, skill yang memadai, dan perilaku yang benar. Sebagai apapun regulasi dan program yang disiapkan, tapi tidak didukung faktor manusia, semua hanya berhenti sebatas dokumen di atas kertas.

Tantangan safety di tahun 2016 tentu semakin besar karena industri penerbangan dan perawatan pesawat semakin berkembang. Trend safety yang terjadi tahun 2015 paling tidak dapat menjadi cermin bagi kita semua untuk melangkah. Perbaikan tentu kita jalankan tanpa henti. Begitu juga dengan mempertahankan pencapaian yang sudah ada. Untuk kebutuhan itu, konsistensi sikap kita menjalankan program safety sangat dibutuhkan.

Kita akan terus melangkah untuk kemajuan bersama. Beragam topik dalam penerbitan *Penity* edisi Februari 2016 diharapkan makin menguatkan tekad kita untuk tetap konsisten. Selamat membaca dan menikmati. ▲

Salam,
Redaksi

Relentless Consistency

As long as people still need aircraft, flight airworthiness and safety will become a mandatory requirement that could not be negotiable. The efforts to build a safe condition must be carried out continuously since potential hazards that trigger dangerous situations may arise with the growth of the aviation business. Therefore, safety does not have an ending because safety is a never-ending story. A safe condition must be cultivated consistently and simultaneously throughout safety programs.

Consistency in running a safety program is an important key that yield a safe and secure condition. This can only be done if the personnel who run it have sufficient knowledge, skill, and a proper behavior. Even an excellent regulatory or a planned program would merely be a piece of legal paper if it was not supported by the human resource.

Safety challenge in 2016 has certainly increased as the aviation and aircraft maintenance industries are growing. The trend of safety in 2015 could at least be a reflection for us to move forward. Improvements never end, as well as maintaining the previous achievement. With regard to that, our consistency in implementing safety program is greatly needed.

We will thrive for the best. Various topics of *Penity* in this February 2016 edition is expected to strengthen our determination to keep on being consistent. Happy reading and Enjoy. ▲

Warmest regards,
Editorial team



Komitmen Terhadap Safety



I Made Sulandra

(GM Base Maintenance 2)

Implementasi safety di Unit Base Maintenance 2 (TBT) merupakan proses yang berkelanjutan yang terus ditingkatkan dan dilaksanakan improvementnya. Saat ini, kesadaran personel terhadap pentingnya safety semakin meningkat. Seiring perpindahan area kerja ke Hangar 4, ketersediaan alat kerja yang sesuai standar dan APD yang lengkap juga telah mendukung upaya peningkatan implementasi safety di area TBT.

Kesadaran personel ini memang harus dirawat. Mereka harus selalu dingatkan supaya bekerja dalam kondisi aman dan selamat. Karena itu, setiap briefing sebelum kerja, pengarahan tentang safety wajib diberikan oleh para leader TBT. Setelah briefing, dilakukan monitoring dan kontrol secara ketat terhadap pekerjaan yang dilakukan personel.

Para leader TBT tentunya tidak boleh sekedar bicara. Saya dan leader lainnya harus menjadi *role model* dalam implementasi safety. Kami harus mampu mencontohkan perilaku bekerja yang aman dan selamat dalam keseharian. Komitmen kami, safety harus menjadi sesuatu yang tidak dipisahkan dalam aktivitas kerja. 

IOR



Marking Line Tidak Terlihat



Aircraft towing marking line di Hangar 3 Line 7 tidak terlihat. Sehingga ketika pesawat akan di docking tail di Line 7 Hangar 3 membutuhkan waktu lama karena marking line/garis tidak terlihat jelas oleh sopir traktor.

(Dilaporkan Oleh: Sulkhan / 532782)

Responsible Unit

Responsible unit telah melakukan rektifikasi dengan mengecat ulang marking di Line 7 Hangar 3.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada Saudara Sulkhan yang melaporkan hazard ini melalui IOR. Redaksi juga mengucapkan terima kasih kepada responsible unit yang melakukan *corrective action* dengan cepat, sehingga potensi bahaya dapat dicegah sedini mungkin. 





Proses Mentoring Dinas Line Maintenance

Pengembangan sumber daya manusia melalui mentoring menjadi program berkelanjutan Dinas Line Maintenance karena kebutuhan terhadap SDM berkualitas semakin meningkat. Kebutuhan ini menjadi relevan karena mentoring diutamakan untuk teknisi baru lulusan BAM D3/S1 batch 1 dan 2 serta teknisi junior lulusan BAM SMK/SLTA. Dengan mentoring diharapkan semakin berkembang sehingga menjadi keunggulan perusahaan berupa intangible asset. Dalam kompetisi yang sangat ketat seperti sekarang, keunggulan intangible asset sangat dibutuhkan.

Dalam proses mentoring, lulusan BAM ini punya pembimbing (pairing mentor) yang terdiri

dari Senior Aircraft Maintenance Engineer (SAME) untuk mentransfer knowledge. Masing-masing pembimbing mendampingi dua orang mentee dan melaporkan mentoringnya kepada koordinator mentor yang ditunjuk Dinas TL. Koordinator mentor juga memantau kinerja para mentee serta mentor di masing-masing shift. Kemajuan mentee yang dipantau mencakup kelengkapan stamp, kelengkapan APD, kelengkapan standar pakaian kerja, kepedulian pada safety dan melakukan briefing bersama GM di Dinas TL pada setiap morning briefing.

Dalam menjalankan proses mentoring harian, para mentee harus mengisi experience



Mentoring Process in Line Maintenance

expected to further growing so that it becomes the company's excellence as intangible asset. With tight competition nowadays, predominance in intangible asset is needed.

In the mentoring process, BAM graduate has a pairing mentor that consists of Senior Aircraft Maintenance Engineer (SAME) to transfer knowledge. Each one of those mentor accompanies two mentees and reports their mentoring to the mentoring coordinator that is assigned by Line Maintenance Department. Mentoring coordinator also tracks the performance of each mentee and their mentors in their shifts respectively. Improvements in mentee is tracked by the completeness of stamps, completeness of PPE, completeness of uniform, safety concern and

Expanding human resources by mentoring is an ongoing program for Line Maintenance Department due to the expanding need of qualified human resources. This necessity is relevant because mentoring is a priority for new technician who just graduated from BAM D3/S1 batches 1 and 2, also graduate junior technician from BAM SMK/SLTA. With the mentoring system, human resources are

log lebih dulu untuk diverifikasi oleh mentornya. Setelah mentoring berjalan, kinerja mereka, termasuk seberapa jauh proses mentoring dapat diaplikasikan, dipantau dan dievaluasi. Para mentor juga memiliki evidence kinerja masing-masing mentee dan akan memberikan briefing khusus kepada mentee yang masih dirasa perlu ditingkatkan kinerjanya.

Pada waktu yang ditentukan, para mentee dikumpulkan untuk sharing session dan short briefing oleh para mentornya. Selain itu, mereka juga diberi tugas mempresentasikan apa yang mereka peroleh selama mentoring di depan undangan yang terdiri dari perwakilan Dinas TW, VP TQ, VP TL, dan para GM Unit TL. Di waktu tertentu, Representative SRT juga pernah hadir, dan menyampaikan Materi tentang maintenance practice yang terkait proses servicing maupun pekerjaan yang sesuai maintenance manual seperti



In undergoing daily mentoring process, mentees have to full an experience log beforehand to be verified by their mentors.

joining briefing with the GM TL in every morning briefing.

In undergoing daily mentoring process, mentees have to fill an experience log beforehand to be verified by their mentors. After the mentoring is done, their performance, as well as how far the mentoring process is done, is monitored and evaluated. Each mentor also has evidence of performance for each mentees and will specially brief mentees who is not performing up to their potential.

“ Dalam menjalankan proses mentoring harian, para mentee harus mengisi experience log lebih dulu untuk diverifikasi oleh mentornya. ”

penggantian component. Presentasi ini dilakukan dalam bahasa Inggris. Pada akhir mentoring dilakukan sharing session bersama perwakilan dari Principal Training Inspector/PTI.

Untuk melengkapi kemampuan sebagai teknisi mereka juga mengikuti training seperti ADTH, SMS, dan mandatory training. Untuk training level 3, sebanyak 70% teknisi ex BAM batch 1 D3/S1 telah mengikuti training dari berbagai type pesawat Garuda. Tahun ini, mereka semua ditargetkan sudah mengikuti training level 3 dan untuk ex BAM batch 2 D3/S1 ditargetkan 60%. Mereka diharapkan meraih AME License dan Certifying Staff serta GA Authorization lebih cepat sesuai dengan regulasi. Di sisi lain, mereka juga ditugaskan ke outstation untuk mengenal kondisi lapangan di daerah dengan lebih baik. ▲ **[Edi Bramanta]**

On a set date, mentees are gathered for a sharing session and a short briefing by their mentors. Furthermore, they are also given tasks to present what they have absorbed throughout their mentoring in front of guests that consists of representatives from TW, VP TQ, VP TL, and respective GMs from TL Department. On a set date, SRT representative is also present, and delivers material about maintenance practice that is related with servicing process as well as work that is complied with maintenance manual, such as component replacement. This presentation is conducted in English. At the end of the mentoring, a sharing session is conducted with representatives from Principal Training Inspector/PTI.

*To equip their skills as a technician, they also fulfill training such as ADTH, SMS, and mandatory training. For level 3 training, 70% of technicians who graduated from BAM batch 1 D3/S1 have followed the various type training of Garuda aircrafts. This year, all of them are targeted to have completed their level 3 training and for ex BAM batch 2 D3/S1 is targeted at 60%. They are expected to achieve AME License and Certifying Staff as well as GA Authorization faster than regulation. On the other hand, they are also assigned to outstation to be familiar with the are better. ▲ **[Edi Bramanta]***



Belajar dari Safety Trend 2015

Lesson Learned from Safety Trend 2015

Oleh:
Quadrian Adi Putranto

GM. Safety Inspection

Kondisi selamat, aman, dan lancar merupakan salah satu tujuan manusia dalam menjalankan aktivitas pekerjaannya. Bahkan, dalam situasi tertentu, kondisi selamat dan aman telah berubah menjadi tujuan akhir dari setiap pekerjaan manusia. Karena itu, upaya mencapai keselamatan tidak pernah berhenti dilakukan, baik untuk pekerjaan dengan risiko rendah maupun risiko yang cukup tinggi. Upaya ini tentu tidak lepas dari sifat keselamatan itu sendiri yang dapat diprediksi sehingga langkah antisipasi harus dilakukan. Namun, tidak semua upaya itu dapat dilaksanakan dengan baik dan benar karena beberapa faktor. Salah satunya, waktu menyelesaikan pekerjaan yang pendek sehingga pekerjaan dilakukan terburu-buru yang melanggar aturan keselamatan.

Contoh paling sederhana dari kondisi ini adalah pengendara motor yang melawan arus karena tuntutan tidak boleh datang terlambat. Jalan pintas ini dipilih bukan karena tidak paham risiko melanggar peraturan, tapi juga karena faktor skill dan perilaku. Faktor pengetahuan, skill dan perilaku ini juga berlaku untuk menghasilkan kondisi yang selamat dan aman dalam perawatan pesawat terbang. Dalam bahasa yang lebih kekinian, kemampuan memadukan pengetahuan, skill dan perilaku dalam perawatan pesawat ini disebut professional. Sikap professional tercermin dari kepatuhan terhadap regulasi dan prosedur dalam menjalankan pekerjaan.

Dalam aktivitas perawatan pesawat, sikap professional merupakan faktor penting menghasilkan safety di hangar maupun di area bandara. Sepanjang tahun 2015, dua area ini menjadi area yang paling dominan berkontribusi terhadap safety hazard akibat peningkatan aktivitas perawatan

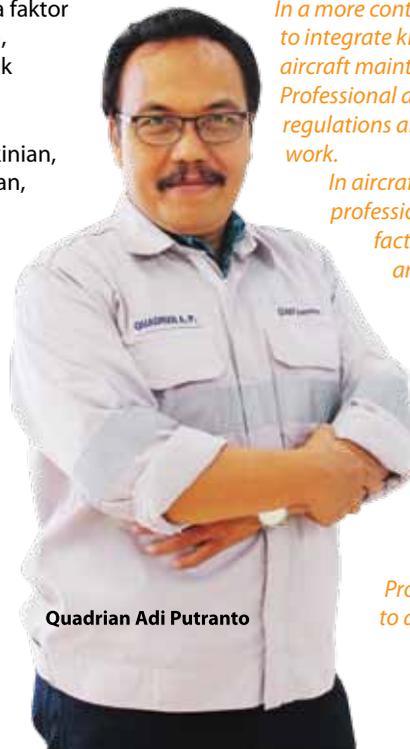
Good condition, safe and smooth is one of the person's goal in carrying out their work activities. In certain circumstances, the safe and secure conditions of a workplace has been transformed into the ultimate goal of every human work. Therefore, efforts to increase safety never stop, for jobs with low and even with high risk. The safety outcome is predictable so that actions to anticipate it have to be performed. However, not all of these efforts can be implemented properly due to several factors. One of the factor is a short time limitation in completing the work that resulted the work is done in a hurry and break the safety procedures.

The simplest example of this condition is when a motorcyclist rides his motorcycle in opposite direction to avoid being late. This act is chosen not because he do not understand the risk of breaking the rules, but because of their skills and behavior. Factors of knowledge, skill and behavior also applies to produce a safe and secure conditions in aircraft maintenance.

In a more contemporary language, the ability to integrate knowledge, skills and behaviors in aircraft maintenance is called professionalism. Professional attitude reflected in adherence to regulations and procedures in carrying out the work.

In aircraft maintenance activities, professional attitude is an important factor in generating safety in hangar and in the airport area. Throughout 2015, these two areas have become the most dominant area that contribute to safety hazards due to increased maintenance activity and the development of hangar facilities. Therefore, safety awareness continues to be echoed in two work areas.

For example, the use of Personal Protective Equipment (PPE) is crucial to avoid any incident or accident



Quadrian Adi Putranto

dan pengembangan fasilitas hangar. Karena itu, safety awareness terus digaungkan di dua area kerja tersebut. Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) misalnya, menjadi krusial untuk menghindari terjadinya incident maupun accident akibat kondisi area kerja yang sedang dikembangkan.

Melindungi diri tentu wajib. Begitu juga melindungi aset perusahaan berupa fasilitas maupun pesawat customer. Caranya tentu dengan mematuhi aturan pengoperasian fasilitas, salah satunya adalah penggunaan alat listrik dengan benar sehingga tidak memicu kondisi bahaya. Proteksi sistem yang lebih baik perlu menjadi perhatian, terutama karena penambahan beban yang dilakukan. Permasalahan jaringan listrik ini memang menjadi salah satu perhatian selama tahun 2015.

Tema lain terkait safety yang juga menarik perhatian adalah penanganan hewan liar yang masuk area perawatan pesawat. Kondisi ini tentu berbahaya jika dibiarkan karena kemungkinan hewan masuk ke pesawat yang sedang dirawat bisa saja terjadi. Apalagi di tengah musim hujan seperti sekarang ini. Untuk mengantisipasi, telah dilakukan penutupan *pitot tube* secara konsisten serta mencegah potensi masuknya serangga yang mau membuat sarang. Ini mengganggu pengukuran *speed* pesawat dan mengakibatkan pesawat gagal terbang.

Selain fokus pada kondisi internal, GMF juga memperhatikan interaksi dengan perusahaan lain di area bandara yang sama-sama mendukung operasional pesawat. Kerjasama dengan Pertamina Aviation, Angkasa Pura 1 dan 2, Gapura Angkasa, ACS, dan AeroTrans memang difokuskan pada penerapan kaidah keselamatan karena *ground hazard* menjadi issue yang dominan di area bandara sepanjang tahun 2015.

Perhatian terhadap safety terus ditingkatkan sepanjang tahun 2015, baik di hangar maupun di bandara, karena peningkatan jumlah pesawat cukup signifikan. Secara alamiah, peningkatan ini memicu peningkatan aktivitas yang membuka ruang munculnya hazard di hangar dan di apron. Salah satu titik krusial tentu saja penambahan fasilitas parkir karena hazard pasti meningkat. Karena itu, menjadi

due to the condition of the work area that is being developed.

Protecting yourself is certainly required. On the other hand, protecting the company's assets such as facility or customer aircraft is also necessary. The way to protect it is, comply with the rules of operation of the facility, one of which is to use electricity equipment properly so it does not trigger the hazardous conditions. The better system protection has to be a concern, especially since the addition of the load carried. Electricity network problems is indeed one of concern during 2015.

Other topic related to safety that also interesting is the handling of wild animals that enter the area of aircraft maintenance. This condition could be dangerous if it is uncontrolled since the possibility of animal enter the aircraft that being maintained could happened. Especially in the middle of the rainy season just like now. In anticipation, the pitot tube closure has been done consistently to prevent the entry of insects which will make a nest. It could disrupts the measurement of air speed and cause the airplane fail to fly.

Besides focused on internal conditions, GMF also pay attention to interactions with other companies in the airport area that also support the operation of the aircraft. Cooperation with Pertamina Aviation, Angkasa Pura 1 and 2, Gapura Angkasa, ACS, and AeroTrans is focused on the implementation of the rules of safety for ground hazard since it's become the dominant issue in the airport area throughout 2015.

Concern to safety continues to be increased throughout 2015, both in the hangar and at the airport, because a significant increase in the number of aircraft will naturally increase the activities which have to be done which lead to high potential of hazard in hangar and apron. One crucial point is to add parking facilities as hazard certainly increased. Therefore, that will be a major challenge for aircraft maintenance company if fleet size is not balance with a parking lot.

Besides the risk of collision between aircraft, another hazard is from pit of aircraft fuel feeding line on the apron. Moreover, if the aircraft wheel passes through the Pit and there is a pressure in aircraft fuel can cause the fuel spill out all of sudden. This is all





Persuasi

tantangan besar bagi perusahaan perawatan pesawat ketika peningkatan jumlah armada tidak diimbangi dengan penambahan fasilitas parkir.

Selain risiko benturan antar pesawat, hazard lain berupa *Pit* dari penyaluran bahan bakar pesawat yang tidak ideal lokasinya seperti di bawah mesin pesawat atau body pesawat juga bisa muncul. Apalagi kalau sampai *Pit* yang terlintasi roda pesawat dengan risiko pressure bahan bakar yang sewaktu-waktu bisa terlontar ke atas. Hal ini semua diakibatkan karena pergeseran parking slot di bandara untuk menampung jumlah pesawat yang terus meningkat

Begitu juga berbagai macam Foreign Object Debris di lintasan pesawat di bandara baik berupa peralatan non aviasi maupun peralatan teknis yang tertinggal. Sehingga membuka kemungkinan Foreign Object Debris masuk ke mesin pesawat yang akan *take off* maupun *landing*.

Semua masalah safety yang menjadi catatan tahun 2015 ini membutuhkan Strategic Initiative berupa management safety yang terintegrasi dan dijalankan oleh semua *stake holder aviation aerodrome*. ▲



caused by parking slot has been shifted in the airport to accommodate the increased number of aircraft.

Likewise, a wide variety of Foreign Object Debris on the apron at the airport such as non-aviation equipment or technician's tool that has been left. That can cause the possibility of Foreign Object Debris entering aircraft engine during take off or landing.

All issues related to safety that recorded in 2015 require Strategic Initiative such as integrated safety management and have to be performed by all stakeholders inside aviation aerodrome. ▲



Pojok K3

MARI CEGAH Penyakit Mematikan Ini

PEMBERLAKUAN Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) mulai tahun 2016 tentu membuka peluang bagi bangsa Indonesia untuk terus berkembang lebih baik. Tapi, di balik setiap kebijakan pasti ada risiko yang mesti dipertimbangkan. Dengan semakin mudahnya keluar masuk orang dari berbagai negara ke Indonesia, tentu saja ada konsekuensi yang mesti diperhatikan. Salah satu yang perlu mendapat perhatian adalah potensi penyebaran virus HIV. Terutama jika mereka yang masuk ke Indonesia berasal dari negara dengan tingkat HIV/AIDS yang cukup tinggi.

Seperti kita ketahui, HIV (Human Immunodeficiency Virus) adalah

virus yang memperlemah sistem kekebalan tubuh sehingga menyebabkan AIDS (Acquired Immune Deficiency Syndrome) yakni lemahnya sistem kekebalan tubuh yang berwujud infeksi bersifat akut yang belum dapat disembuhkan hingga sekarang.

Siapa pun bisa tertular HIV dan baru diketahui setelah 10 tahun. Karena itu, pencegahan dengan prinsip ABCDE perlu dijalankan yakni **A**bstinence (tidak melakukan hubungan seks sebelum menikah), **B**e Faithfull (bersikap setia dengan pasangan tetap), **C**ondom (cegah dengan memakai kondom), **D**on't Share Needles (jangan menggunakan narkoba, terutama lewat jarum suntik), **E**ducation (edukasi terhadap seluruh personel).

Pencegahan HIV/AIDS di tempat kerja merupakan salah satu bentuk program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) untuk melindungi pekerja dan menjamin kelangsungan usaha. Dalam arti lebih luas adalah melindungi keluarga, masyarakat dan bangsa. *Keep Healthy, Keep Smile and Keep Happy.* ▲ **[Putri Sayekti]**





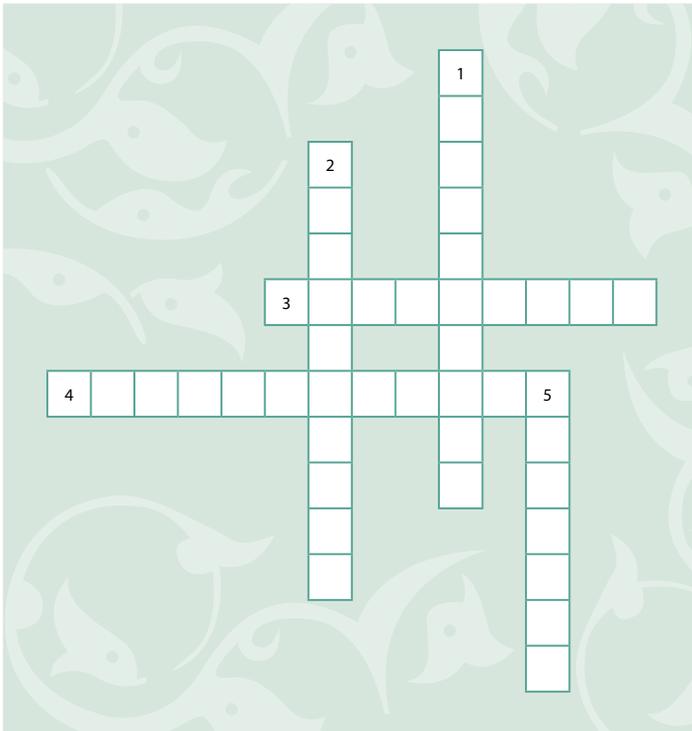
Earmuff Tertinggal, Cockpit Pesawat Jadi Berisik

Cuaca siang itu cukup cerah ketika sebuah pesawat B737-NG milik salah satu maskapai tampak semakin mendekati bandara tujuan. Personel di darat yang bakal menangani pesawat ini sudah siaga sedari tadi. Begitu roda pesawat menyentuh landasan pacu dan pesawat mendarat dengan mulus, personel di ground bergegas mendekati lokasi parkir pesawat. Ketika semua proses sudah selesai dan berjalan mulus, tiba-tiba cockpit crew mendatangi Engineer yang menangani pesawat ini. Dia menyerahkan laporan complain tentang suara berisik terdengar hingga di dalam cockpit.

Begitu menerima laporan, Engineer ini langsung melakukan *Walk Around Check*. Tidak butuh waktu lama baginya menemukan sumber masalah. Ternyata, suara berisik itu disebabkan Earmuff yang tertinggal di nose landing gear door. Temuan ini membuat pengelola bengkel pesawat melakukan investigasi, dan harus dicari penyebabnya.



Teka-Teki Safety Edisi Februari 2016



Mendarat

3. Alat untuk melindungi diri dari incident atau accident di area kerja adalah Alat Diri
4. Kemampuan memadukan pengetahuan, skill dan perilaku dalam perawatan pesawat

Menurun

1. Salah satu pencegahan penularan HIV/AIDS (Prinsip ABCDE)
2. Program yang dikeluarkan oleh Badan penerbangan sipil Eropa terhadap pesawat yang masuk wilayah Eropa adalah Safety ... of Foreign Aircraft
5. Level baru yang diberikan oleh Auditor FAA kepada GMF AeroAsia



Selisik

Dari penelusuran mendalam akhirnya terungkap kenapa Earmuff itu tertinggal di nose landing gear door. Jadi, beberapa saat sebelum pesawat memulai penerbangan dari bandara asal, pesawat ini menjalani pemeriksaan sebelum terbang. Setelah pemeriksaan selesai, pesawat dinyatakan siap diberangkatkan. Untuk handling keberangkatan pesawat ini, scheduler menugaskan personil ADTH untuk handling pesawat tersebut.

Setelah selesai dilakukan refueling, Flight Crew menghubungi personil ADTH untuk mempercepat proses ground handling sehingga pada saat akan memberikan bon fuel ke flight crew, personil tersebut terburu buru dan meletakkan earmuff pada nose landing door.

Personil ADTH kembali kebawah untuk melanjutkan technical handling, kemudian memakai headset untuk berkomunikasi dengan flight crew. Semua proses persiapan itu berlanjut tahap demi tahap sampai pesawat dinyatakan siap untuk terbang. Karena semua dirasa sudah selesai, personil ADTH tersebut mencabut headset dan meninggalkan pesawat. Tanpa dia sadari, earmuff yang dia lepas dan digantungkan di nose landing

gear door masih di tempatnya. Dia tidak sadar kalau meninggalkan earmuff di tempat yang tidak semestinya. Gara-gara earmuff yang tertinggal, terjepit dan membuat gap di nose landing gear door, sehingga suara berisik muncul hingga ke cockpit dan membuat pilot merasa tidak nyaman bekerja.

Dari kejadian ini bisa disimpulkan beberapa faktor yang berkontribusi. Pertama, personil ADTH melakukan pekerjaan tanpa adanya supervisi dari engineer yang bertugas. Kedua, adanya kelalaian personel yang meletakkan alat bantu kerja tidak pada tempatnya sehingga tertinggal di nose landing gear door.

Untuk mencegah kejadian serupa tidak terulang, setiap personel harus melakukan check and re-check setiap pekerjaan yang dilakukan. Selain itu perlu saling mengingatkan bahwa penggunaan dan penempatan alat bantu kerja yang tidak pada tempatnya dapat berpotensi FOD yang mengancam keselamatan penerbangan. Karena itu, perhatikan APD yang digunakan dan pastikan ditempatkan pada tempat semestinya jika sudah tidak digunakan.

▲ [Mifta Masitha B]



Identitas Pengirim Teka-Teki Safety Edisi Februari 2016

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 2016. 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 Safety Edisi Januari 2016	Jawaban Teka-Teki Safety Edisi Januari 2016	Ketentuan Pemenang
1. Arif Kurniawan / 532502 / TLS 2. Edi Budi Hartono / 528858 / TBW 3. Fizky Sachroni Prasetyo / 1600019 / TUS 4. Moh. Kamal / 581629 / TW(BAM) 5. Musawir Da'i / 581442 / TW (BAM)	Menurun 1. SBS 3. Performance Mendatar 2. Complacency 4. Sekretaris 5. Januari	1. Batas pengambilan hadiah 10 Maret 2016 Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 R.13 dengan menghubungi Bp. Angga Dwi Cahyo setiap hari kerja pukul 09.00- 15.00 WIB 2. Pemenang menunjukkan ID card pegawai 3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan



Waspada! Potensi Kebakaran di Area Kerja

Energi listrik sangat berguna untuk mendukung aktivitas kerja di kantor, baik untuk peralatan utama maupun peralatan pendukung kantor. Beberapa peralatan pendukung yang memakai energi listrik di ruang kerja kita antara lain AC, Dispenser, Televisi, Pompa Air, dan lain-lain. Tapi, peralatan ini bukannya tidak memiliki risiko, terutama jika salah dalam pemakaian atau mengoperasikannya. Beberapa kejadian kebakaran besar yang pernah terjadi, ternyata berasal dari kesalahan dan kelalaian mengoperasikan perangkat elektronik ini.

Tentu kita masih ingat kebakaran besar yang melanda sebuah gedung perkantoran di Jakarta beberapa waktu silam. Dari penyelidikan ternyata sumber api berasal dari Dispenser yang lupa dimatikan sebelum libur selama dua hari. Padahal, galon Dispenser sudah kosong sehingga memicu

panas. Dispenser yang terbakar, akhirnya menjalar ke barang lain yang ada di sekitarnya. Dari barang-barang yang mudah terbakar, api menjalar hingga beberapa bagian gedung perkantoran itu ikut terbakar.

Agar kejadian serupa tidak menimpa kita, setiap personel harus aware dengan peralatan yang terhubung dengan aliran listrik. Peralatan ini harus dalam kondisi dimatikan (OFF) sebelum kantor ditinggalkan, baik dalam waktu sebentar maupun lama. Agar setiap orang selalu ingat, pengumuman tertulis keharusan mematikan peralatan di dekat area pintu keluar mesti dibuat. Tulisan ini sebagai pengingat sebelum meninggalkan ruangan. Yang tidak kalah penting tentu saja setiap personel memahami cara menggunakan peralatan listrik dengan benar dan aman. ▲ [Nuansa Chandra]



Kondisi Dispenser sebelum terbakar



Kondisi Dispenser setelah terbakar



Aktivitas di salah satu ruangan di GMF AeroAsia itu tampak lebih ramai dibandingkan hari-hari biasa. Beberapa personil dan IT teknisi, begitu cekatan mengecek proyektor, komputer, jaringan internet dan dokumen pendukung lainnya. Hari itu, 20 Januari 2016 adalah hari pertama auditor FAA memulai proses audit yang diawali dengan entry meeting. Setelah diterima oleh VP Quality Assurance & Safety GMF, lead auditor Jesus Gonzalez dan Frank Baker sebagai anggota masuk ruangan. Begitu juga Monico Robles, Manager FAA yang berkunjung bersamaan dengan waktu audit. Robles hanya ingin melihat lokasi dan fasilitas milik GMF selama dua hari. Sedangkan dua

auditor lain melakukan audit hingga 26 Januari 2016.

Setelah mengenalkan tim escort yang akan memandu auditor, VP Quality Assurance & Safety menjelaskan profil perusahaan mulai struktur organisasi, kapasitas dan kapabilitas yang dimiliki, hingga kondisi perusahaan pada saat ini. Auditor FAA yang mendapat giliran berikutnya menjelaskan ruang lingkup dan agenda audit, termasuk kemungkinan perubahan schedule audit sesuai kondisi lapangan. Setelah semua disepakati, proses audit akhirnya dimulai. Audit hari pertama, kedua, dan ketiga dilakukan di workshop yang berjalan dengan lancar. Audit dilanjutkan pada Senin pekan berikutnya karena terputus oleh libur akhir pekan.

Pada Senin, 25 Januari 2016 pagi, auditor mengawali aktivitasnya dengan melakukan klarifikasi beberapa catatan yang ditemukan selama audit. Klarifikasi diberikan salah seorang tim escort untuk menjawab pertanyaan auditor. Proses klarifikasi sangat penting untuk meyakinkan auditor

karena akan berdampak terhadap hasil audit. Karena itu, tim escort menunjukkan beberapa bukti (*evidence*) untuk memperkuat proses klarifikasi. Penjelasan tim escort dan bukti yang dipaparkan dapat diterima oleh auditor sehingga catatan yang ditemukan dinyatakan *closed*.

Setelah klarifikasi didapatkan, auditor mengunjungi hangar untuk melihat langsung perawatan yang dijalankan oleh GMF. Di fasilitas perawatan ini, auditor kembali mengecek kelengkapan dokumen perawatan pesawat mulai document manual, prosedur perawatan, *tools and equipment* serta *job card*. Beberapa komponen yang sedang dipasang teknisi di salah satu pesawat juga ditinjau langsung. Audit hari itu

Jalan Berliku Mencapai Level "Low Risk"



berakhir pukul tiga sore. Beberapa catatan yang ditemukan dimintai klarifikasi pada pertemuan keesokan harinya. Karena terdapat beberapa hal yang harus diklarifikasi, auditor kembali ke hangar untuk mencocokkan penjelasan tim escort dan kondisi di lapangan. Seluruh proses ini akhirnya selesai menjelang makan siang.

Di ruang authority, auditor dan tim escort serta perwakilan beberapa unit hadir untuk mendengar hasil audit dalam penutupan audit atau *exit meeting*. Auditor FAA menyatakan tidak ada *finding* dalam lima hari audit yang dilakukan. Kejutan lain datang dari mereka: sembilan anggota tim escort diberi FAA Coin sebagai apresiasi atas kinerja mereka. Dan, kejutan terbesarnya adalah auditor menyatakan GMF AeroAsia naik level dari kategori *Medium Risk* menjadi *Low Risk*. Karena itu, auditor akan memberikan rekomendasi kepada airlines di bawah naungannya untuk melakukan perawatan di perusahaan MRO dengan kategori *Low Risk*. Pencapaian ini tentu hasil dari sebuah proses panjang selama bertahun-tahun yang dilakukan GMF. ▲ (SHF)



Selama tahun 2015, terdapat beberapa kejadian yang diproses melalui MEDA Investigation.

Selama faktor manusia masih ada, potensi human error selalu ada dalam proses kerja. Karena itu, kendalikan human error dengan mematuhi prosedur kerja.

Masalah tools and equipment menjadi hot topik IOR di GMF.

Kondisi tools dan penggunaannya harus sama-sama terkontrol. Jangan sampai jadi senjata makan tuan, apalagi memicu kejadian fatal.

Terdapat beberapa TIA event yang terjadi pada tahun 2015 ini.

Menjalankan best practice itu harus, karena akan menjadi awal pencegahan TIA event.

Saran Mang Sapeti



Cara Bijak Mengelola Fatigue

Fatigue adalah kondisi di mana tubuh manusia memasuki batas kondisi prima sehingga daya konsentrasi dan kemampuannya menurun. Kondisi ini biasanya disebabkan oleh faktor fisik dan psikis sehingga dimasukkan dalam 12 hal yang menyebabkan error ketika bekerja atau Dirty Dozen. Sebaiknya fatigue dihindari dengan melakukan beberapa hal berikut:

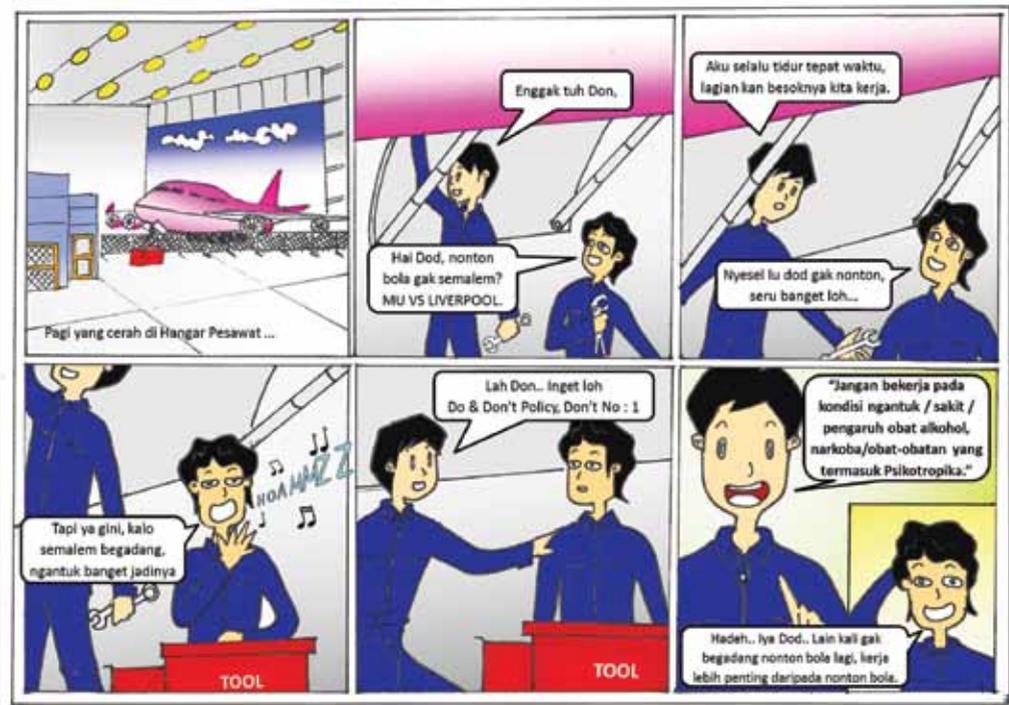
- Atur pola tidur terutama setelah bekerja dengan pola shift. Tidur cukup 7 jam sehari.
- Luangkan waktu untuk olahraga ringan di sela kesibukan seperti jalan kaki.
- Jaga kualitas makanan dengan mengonsumsi sayur dan buah.
- Perbanyak minum air putih, minimal 8 gelas sehari dan hindari kafein serta alkohol.
- Hindari stress dan depresi dengan kegiatan yang menghibur.
- Berhenti beraktivitas ketika konsentrasi mulai menurun dan badan terasa lelah.

Fatigue tentunya tidak dapat dihindari karena tingginya kerja sehari-hari, terutama jika ada kegiatan yang tidak terencana. Tapi, dengan pengelolaan diri yang baik, fatigue dapat dihindari agar tetap bugar dan aman selama beraktivitas. ▲ [Danang]





Dodo dan Dono adalah sahabat semasa sekolah penerbangan, mereka berdua dipertemukan kembali di perusahaan bengkel pesawat terbang. Dodo merupakan pribadi yang baik dengan kecakapan dan skill tinggi dalam bekerja ditambah sifatnya yang selalu aware dengan safety. Namun sedikit berbeda dengan sahabatnya Dono, adalah pribadi giat bekerja dan cekatan, namun salah satu kekurangannya adalah ceroboh. Sehingga saat bekerja bersama, Dodo sering mengingatkan Dono untuk lebih berhati-hati dalam bekerja.



Boroscope



AQUARIUS : Sebelum memperhatikan pasangan, perhatikan *safety sign* dulu!



LEO : Kalo pesen makanan lihat menu dulu. Kalo pesen part lihat IPC dulu. Yang teliti, ya!



PISCES : Hati bisa terluka perasaan, kaki bisa terluka keadaan, kalo gak pake *safety shoes* kamu gak punya perasaan.



VIRGO : Kamu terlalu lelah mikirin dia. Coba lihat kalender fatigue.



ARIES : Jangan terbelenggu masa lalu, segera perpanjang AMEL-mu.



LIBRA : Jalan hidup lebih terang asalkan pekerjaan kamu diterangi lampu yang cukup.



GEMINI : Gimana mau mempererat hubungan dengan pasangan, mempererat baut dengan torsi aja kamu gak bisa.



SAGITARIUS : Pengetahuan kamu sudah baik, tapi jangan lupa check validity mandatory training, ya.



CANCER : Kalo bisa melihat *inner beauty* seseorang, masa kamu lalai lihat *inner thread* main wheel.

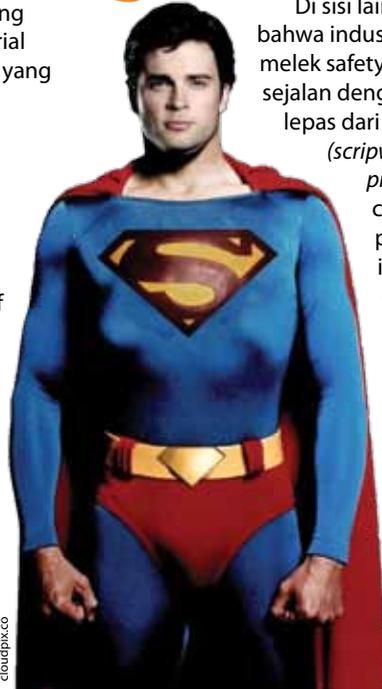


CAPRICORN : Kayaknya kamu harus lebih bersih, deh. Saatnya 5S/5R hari ini.

Belajar dari Kisah Superman

Pelajaran tentang safety bisa datang dari mana saja, termasuk dari Serial TV Superman berjudul *Smallville* yang mengisahkan masa muda Clark Kent. Keluarga Kent rupanya sudah sangat akrab dengan perilaku safety dalam kehidupan mereka sehari-hari. Di salah satu episode terlihat jelas bagaimana Jonathan Kent yang sedang menggiling batang jagung dengan mesin menggunakan earmuff untuk melindungi pendengarannya. Di episode lain, Martha Kent sedang menggergaji bongkahan kayu. Dia memakai APD lengkap, sarung tangan hingga kacamata (*safety goggles*). Tentu sebuah pemandangan menarik jika kita melihatnya dari perspektif safety.

Meskipun *Smallville* merupakan serial televisi, namun apa yang ditayangkan merupakan cermin



cloudpix.co

dari kehidupan dan kebiasaan sehari-hari masyarakat setempat. Dalam konteks ini, budaya safety sudah tumbuh di tengah masyarakat tersebut. Bahkan, seorang petani jagung pun bekerja berdasarkan kaidah dan prinsip safety dalam konteks yang lebih sederhana. Artinya, safety sudah membudaya dalam kehidupan sehari-hari mereka.

Di sisi lain, serial televisi ini juga menjelaskan bahwa industri film Amerika sudah sadar dan melek safety sehingga adegan yang ditampilkan sejalan dengan kaidah safety. Hal ini, tidak lepas dari pengetahuan penulis skenario (*scripwriter*) yang memahami benar *safety procedure* sebelum menulis skenario cerita. Yang tidak kalah penting, para kru film yang membuat serial ini sadar bagaimana safety harus diimplementasikan. Secara alamiah, prinsip safety dilaksanakan ketika melakukan pekerjaan yang memiliki risiko.

Jika safety telah menjadi kebiasaan dan budaya, apa pun kegiatan yang dilakukan bisa dipastikan tidak akan lepas dari prinsip safety. Sebab, menjaga keselamatan tetap menjadi yang utama dan pertama dalam melaksanakan pekerjaan apapun. **▲ (wilda qonita)**

Company Maintenance Manual (CMM) sebuah operator pesawat yang menjadi *guidance* pemasangan wheel chocks untuk pesawat yang parkir di GMF AeroAsia menyebutkan bahwa pesawat yang diparkir di area apron dalam waktu singkat (*short time period*) atau yang akan dilakukan perawatan di hangar harus dilengkapi minimal 4 wheel chock atau sesuai aircraft maintenance manual terkait. Chock digunakan untuk mencegah pesawat bergerak ketika parkir di apron atau di hangar. Contohnya pada prosedur pemasangan wheel chock pada pesawat B737-NG, wheel chock diletakkan di depan dan belakang landing gear pada setiap sisi pesawat (L/H dan R/H) dengan posisi parking brake off.

▲ [Diahyani Putri]

Snapshot

Pemasangan Wheel Chocks





Memahami Line Maintenance Procedures



Peningkatan frekwensi penerbangan akibat pertumbuhan industri aviasi yang signifikan menjadi perhatian serius seluruh pemangku kepentingan, terutama yang berkaitan dengan pengelolaan bandar udara. Kesibukan yang meningkat karena tuntutan kecepatan dan ketepatan waktu sudah jamak menjadi sumber munculnya hazard. Penyimpangan dari SOP meskipun hanya sedikit saja, sudah pasti membahayakan keselamatan orang, pesawat, dan fasilitas lain. Karena itu, authority berhak memeriksa pesawat yang terbang serta mendarat di bandara suatu negara sesuai ICAO Convention article 16 *“The appropriate authorities of each of the contracting States shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of other contracting States on landing or departure and to inspect the certificate and other documents prescribed by this convention”*.

Berdasarkan konvensi ini, Badan Penerbangan Sipil Eropa menetapkan assessment terhadap pesawat yang masuk wilayah Eropa melalui program Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA) yang ditetapkan oleh European Civil Aviation Conference. Assessment ini mencakup Ramp Inspection yang dibuat oleh setiap negara anggota. SAFA Inspection mencakup 54 item inspeksi yang terdiri dari 24 item terkait operational di ruang kemudi pesawat (item A), 14 item safety di cabin area (item B), 12 item inspeksi terkait kondisi pesawat (item C), 3 item khusus inspeksi cargo dan cargo compartment (item D) dan 1 item inspeksi bersifat umum (item E). Authority berhak menahan pesawat yang menolak diinspeksi tanpa alasan yang kuat.

Beberapa item yang diinspeksi antara lain General Condition, Emergency Exit, Equipment, Manual, Check List, Journey Log Book, Pilot License,

Certificate of Airworthiness, dan lain-lain. Sedangkan yang terkait General External Condition, item yang diinspeksi antara lain loose or missing fasteners and rivets, condition of antennas, corrosion, cleanlines, doors and hatches, static discharger, presence of hydraulic and oil leak, cargo compartment condition, emergency and safety equipment, aerodynamic seals condition dan lain sebagainya.

Sebagian besar item yang diinspeksi yang masuk dalam SAFA program merupakan item-item inspeksi rutin ketika pesawat melaksanakan Daily Check, Service Check, Before Departure Check, dan Transit Check. Dengan inspeksi yang teliti dan presisi selama inspeksi rutin, dapat mengurangi atau mencegah resiko adanya temuan (*finding*) signifikan ketika pesawat beroperasi ke wilayah Eropa dan Ramp Inspection dilakukan oleh SAFA inspector. Hasil inspeksi ini kemudian dikategorikan dan diklasifikasikan. Sedangkan data hasil temuan bisa menentukan suatu putusan dari yang paling ringan hingga paling berat.

Putusan paling ringan berupa pembatasan operasional penerbangan maskapai yang bersangkutan. Sedangkan putusan paling berat menjadi bahan pertimbangan Otoritas Penerbangan Sipil Eropa untuk menjatuhkan sanksi larangan terbang (*ban*) bagi airlines yang bersangkutan. Begitu ketat peraturan yang harus dipatuhi, semua pemangku kepentingan seperti pengawas (regulator), maskapai, flight dan cabin crew, teknisi pesawat, dan pihak lain yang terlibat dalam kegiatan line operation harus bekerja sesuai SOP dan mematuhi peraturan standard keselamatan. **▲ (Disarikan dari SAFA Ramp Inspection Guidance Material version 1.0 | Asep Sumantri)**