

Pengetahuan dan Informasi Safety



Peran Kunci SAG dalam Penerapan SMS

The Key Role of SAG in SMS Implementation



GMF Vision in 2020

Top 10 MRO's 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



Pahami Peran Signifikan SAG

"JIKA Anda berpikir keselamatan itu mahal, maka silakan mencoba kecelakaan." Ungkapan tegas itu disampaikan oleh safety coordinator dalam briefing proyek pengeboran minyak lepas pantai. Kalimat itu terkesan keras dan membekas di hati subordinatnya. Tapi, memang begitulah safety harus disampaikan secara tegas tanpa kompromi. Sikap tegas sangatlah penting karena safety terkait langsung dengan keselamatan jiwa. Karena itu, lebih baik mencegah kecelakaan daripada mengobati setelah kecelakaan terjadi. Selain rugi secara materi, nyawa juga jadi taruhannya.

Untuk menjalankan program safety, promosi melalui poster dan banner serta media komunikasi memang penting. Begitu juga dengan *root cause and corrective analysis* dari evaluasi tahunan juga tidak kalah penting dan terus digalakkan. Tapi, semua itu belum cukup karena safety berkaitan dengan perilaku sehingga membutuhkan *agent of change* untuk mempromosikan, mengevaluasi, dan mengontrol program safety. Di sinilah pentingnya Safety Action Group (SAG) sebagai satu kelompok khusus yang bertanggung jawab terhadap safety di masing-masing area.

Saat ini, GMF mengembangkan 15 SAG di lini produksi dan supporting yang bertanggung jawab melaksanakan instruksi strategis dari Safety Committee. Selain itu, anggota SAG punya *Role and Function* yang diatur di dalam Safety Management Manual (SMM) sebagai dokumen level 1 baik dalam pengelolaan hazard, analisa risiko, preventive dan correction action serta maintain dan review performance indicatorynya. Peran dan fungsi serta keaktifan anggota SAG menjadi sangat vital karena menentukan indikator keselamatan perusahaan. ▲

Understanding the Significant Role of SAG

"IF you think safety is expensive, then you can try to get into an accident." This phrase was expressly stated by safety coordinator in the briefing of offshore oil drilling project. The sentence was impressed loud and imprint in the hearts of his subordinates. But, that's how safety should be presented clearly without compromise. Assertion is important because safety is directly related to the salvation of mankind. Therefore, it is better to prevent accident than cure after it occurred. Aside from resulting in losses materially, human lives also are at stake.

To run a safety program, promotion through posters and banners as well as communication media is important. So is the root cause and corrective analysis of the annual evaluation are also important and continue to be encouraged. But all of that was not enough because safety is related to the behavior and thus require agents of change to promote, evaluate, and control the safety program. These are the importance of Safety Action Group (SAG) as a special group who is responsible for safety in their respective areas.

Currently, GMF has developed 15 SAGs in the production and supporting line responsible for implementing the strategic instructions of the Safety Committee. In addition, SAG members have Roles and Functions set out in the Safety Management Manual (SMM) as Level 1 document in the management of hazard, risk analysis, preventive and correction action as well as maintaining and reviewing the performance indicator. The roles and functions as well as activeness of the SAG members are vital because they determine the safety indicators of the company. ▲





Quadrian Adiputranto
(Program Manager GMF Aircraft Support Services)

Desain Ruang GAS Supaya Lebih Optimal

Dalam perawatan pesawat di hangar maupun apron, tidak jarang digunakan peralatan non aviasi sebagai pendukung yang memiliki fungsi cukup penting. Karena itu, pengelolaan peralatan non aviasi ini harus tetap memenuhi persyaratan regulasi. Termasuk juga sarana dan fasilitas tempat peralatan itu ditempatkan. Pengelolaan peralatan non aviasi dan adanya jaminan layak digunakan menjadi tanggung jawab utama Unit GAS. Tidak mengherankan jika tugas yang harus dijalankan Unit GAS cukup beragam untuk mendukung kegiatan maintenance. Dalam hal ini, safety tetap menjadi rujukan utama dalam mendukung perawatan.

Untuk meningkatkan keselamatan, salah satu yang mendapat perhatian adalah segregasi. Untuk itu, Unit GAS telah merencanakan beberapa program antara lain pengembangan sarana maupun prasarana serta fasilitas yang terintegrasi dengan cara mendesain ruangan. Dengan desain

serta layout ruangan ini diharapkan segregasi dan lokasi bekerja lebih sesuai dengan kebutuhan yang paling diprioritaskan. Desain ruangan yang lebih sesuai ini sekaligus untuk mengurangi hazard yang mungkin saja muncul akibat layout ruangan yang belum optimal. Layout ruangan sangat penting karena peralatan yang dikelola ukurannya besar dan mayoritas bersifat motorized.

Selain sarana dan fasilitas, yang tidak kalah penting adalah faktor sumber daya manusia yang harus selalu ditingkatkan pengetahuan dan kemampuannya. Di sisi lain, jumlah personel harus proporsional untuk menjamin keselamatan mereka dan lingkungan kerja. Seperti kita ketahui, beberapa alat membutuhkan personel dengan kompetensi tertentu sehingga kecukupan jumlah menjadi sangat penting untuk mendukung perawatan. Peningkatan kemampuan dapat dilakukan dengan training maupun praktek langsung dilapangan. 

IOR



Saklar Listrik Terjuler Keluar



Saklar di ruang meeting Terminal 1 ditemukan terjuler keluar (*pop out*). Kondisi ini sangat mungkin menimbulkan hubungan singkat arus listrik (*korsleting*) atau menyebabkan pegawai terkena setrum. Mohon diperbaiki pada kesempatan pertama.

[Suranto/527960/TFS]

Responsible Unit

Responsible unit telah melakukan perbaikan dengan memberikan penguat sehingga saklar tertanam kuat pada partisi.

Tanggapan Redaksi

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

Before



After



Merancang Fasilitas Kerja Berkelas Dunia

Sebagai perusahaan yang dirancang menjadi perusahaan kelas dunia, usaha yang dilakukan GMF AeroAsia untuk mencapai level dunia mencakup seluruh aspek. Apalagi indikator perusahaan kelas dunia tidak hanya dilihat dari kinerja perusahaan, kualitas safety dan produk, pertumbuhan usaha, realisasi revenue, dan lain-lain. Semua indikator itu harus mengarah pada standar global yang telah ditentukan. Dari seluruh indikator itu, ada satu aspek lain yang tidak boleh dilupakan yakni fasilitas dan lingkungan kerja.

Fasilitas dan lingkungan kerja berperan penting dalam pencapaian level kelas dunia. Sebab tanpa dukungan fasilitas dan lingkungan kerja yang memadai, rasanya sulit mencapai kinerja maksimal untuk menghasilkan standar global.



Karena itu, fasilitas dan lingkungan kerja GMF diarahkan memenuhi standar perusahaan kelas dunia. Selain aman bagi personel, fasilitas dan lingkungan kerja yang memadai juga memberikan kenyamanan kerja.

Untuk kebutuhan itu, Dinas Corporate Affairs memiliki aktifitas utama menjaga seluruh fasilitas kerja di GMF dalam kondisi serviceable. Fasilitas itu berupa bangunan, perlengkapan, dan fasilitas yang berkaitan dengan proses produksi. Misalnya kesiapan listrik 400Hz, pneumatic, air conditioning. Selain itu juga menjaga serviceability peralatan emergency seperti APAR (Alat Pemadam Api

Designing a World Class Work Facility

As a company which is designed to be a world class company, the effort of GMF AeroAsia to achieve world class MRO covers all aspects. Moreover, world class company indicator is not only observed by its performance, safety and product quality, business growth, revenue realization, and so on. All of those indicators have to lead to specified global standard. Of all the indicators, another important aspect which should not be forgotten is facility and working environment.

Facility and working environment have important role in achieving world class level. Without support of sufficient facility and working environment, it is difficult to achieve maximum performance to deliver global standard. Hence, GMF facility and work environment is directed to comply standard of world class company. A sufficient facility

and working environment is not only safe for the personnel but also give a comfortable work.

For those needs, Department of Corporate Affairs has main activity to maintain all GMF working facilities in serviceable condition. The facilities are included building, equipment and facilities which are related to production process, such as: 400Hz



Ringan), hydrant, hydrant pilar, hydrant box, fire alarm, fire detector dan lain-lain. Jenis fasilitas yang harus dirawat sangat beragam sehingga diperlukan sistem untuk mengelolanya.

Untuk mengelola perawatan fasilitas ini, Dinas Corporate Affairs membentuk Helpdesk Facility yang dapat diakses via email maupun telpon langsung di 8222. Helpdesk Facility yang mengatur pekerjaan perawatan fasilitas yang sifatnya repair maupun inspeksi facility. Pelaksana pekerjaan adalah provider Integrated Facility Management (IFM) yaitu PT ISS, PT UIS dan PT JLL yang bertugas di area kerja masing masing. Dalam mengelola fasilitas GMF, Dinas Corporate Affairs menerima banyak IOR (Internal Occurance Report). Jumlahnya sekitar 30% dari total IOR yang

sebagian besar berisi laporan kondisi fasilitas GMF yang rusak atau membahayakan.

Sepanjang tahun 2015 Dinas Corporate Affairs menerima 228 IOR yang harus ditindak lanjuti. Dengan jumlah IOR sebanyak itu tentunya banyak kendala untuk menyelesaikannya dengan cepat. Selain dari sisi jumlah, kendala lain adalah proses pengadaan barang yang kadang membuat penyelesaian IOR melebihi target waktu. Diperlukan kerjasama yang baik antara seluruh pihak yang terkait dengan pengadaan agar IOR dapat diselesaikan dengan baik. Selain itu, proses kontrol yang baik juga diperlukan agar progress tindak lanjut IOR berjalan dengan lancar. Koordinasi dan kerja sama seluruh pihak memang menjadi inti penyelesaian setiap masalah dengan baik. ▲ [Umar Fauzi]



electricity readiness, pneumatic, and air conditioning. Furthermore, maintaining the serviceability of emergency equipment such as fire extinguisher, hydrant, hydrant pillar, hydrant box, fire alarm, fire detector and others, are become their concern as well. Various type of facility has to be maintained, therefore, a system to manage those facilities is needed.

To manage facility maintenance, Department of Corporate Affairs establishes Helpdesk Facility and it could be accessed either through email or direct call 8222. Helpdesk facility arranges facility maintenance both repair and inspection. The executant is Integrated Facility Management (IFM) provider, such as: PT ISS, PT UIS and PT JLL which are in charge in their area. In managing GMF facility,

Department of Corporate Affairs receive many IOR (Internal Occurance Report). The amount is around 30% of total IOR, and most of them contain report of GMF facility which are in bad condition or harmful.

In 2015, Department of Corporate Affairs received 228 IOR which have to be followed up. With those numbers of IOR, many circumstances are faced in finishing the IOR fastly. Moreover, the process of goods provision often causing the IOR settlement exceed the deadline. Good cooperation is needed among all party which are related with the procurement in order to finish the IOR properly. Good control process is also needed so that IOR follow-up could be finished smoothly. Coordination and cooperation of all party indeed is a main solution for every problem. ▲ [Umar Fauzi]



Peran Kunci SAG dalam Penerapan SMS

Keberadaan Safety Action Group (SAG) di GMF AeroAsia tidak lepas dari implementasi Safety Management System (SMS) sejak tahun 2009 sebagai bagian dari kewajiban setiap Aircraft Maintenance Organization (AMO) menerapkan CASR 145.211. Dalam regulasi ini, setiap AMO wajib melakukan empat hal pokok yakni identifikasi hazard, asesmen dan mitigasi risiko atau HIRAM, meyakinkan bahwa remedial action dilakukan sehingga tingkat keselamatan dapat diterima, melaksanakan pemantauan dan asesmen secara terus menerus terhadap tingkat safety. Yang tidak kalah penting tentu saja melakukan perbaikan berkelanjutan untuk mencapai tingkat keselamatan yang lebih baik.

Pada awal penerapan SMS, GMF membentuk Safety Messenger sebagai agen dalam penerapan SMS di unit-unit organisasi. Tapi, agar penerapan SMS semakin intensif, maka dibentuklah SAG di level dinas produksi yang terkait langsung dengan perawatan seperti Base Maintenance, Line Maintenance, Component Maintenance, Engine Maintenance dan Material. Sekarang total SAG mencapai 15 yang meliputi semua dinas, termasuk Unit GSE Aircraft Services dan Learning Services sebagai supporting unit. Belakangan, SAG yang dipimpin oleh Kepala Dinas dibentuk di lima multibase yaitu Kualanamu, Balikpapan, Surabaya, Denpasar dan Makassar. Berbeda dibanding SAG di Dinas, SAG di multibase dipimpin oleh GM Multibase Station.

Dengan terbentuknya SAG, implementasi SMS tidak hanya dibebankan kepada Dinas Quality Assurance & Safety karena prosesnya mencakup lima unsur yakni manusia, peralatan, proses dan prosedur, serta biaya untuk membangun sistem yang bisa dipercaya. Keberadaan SAG membuat semua elemen di dalam organisasi terlibat langsung dalam implementasi SMS karena di antara fungsi dan peran SAG antara lain memantau kondisi keselamatan di area kerjanya. Peran lainnya yang tidak kalah penting adalah mengelola identifikasi hazard, melaksanakan asesmen dampak safety terhadap perubahan operasi dan analisa terhadap potensi biaya dan risiko. Selain

The Key Role of SAG in SMS Implementation

The presence of Safety Action Group (SAG) in GMF AeroAsia can not be separated from the implementation of Safety Management System since 2009 as a part of mandatory items in every Aircraft Maintenance Organization (AMO) in implementing CASR 145.211. This regulation stated that every AMO has an obligation to perform hazard identification, risk assessment and mitigation, which known as HIRAM, to ensure that the remedial action is carried out to maintain the acceptable level of safety, and to perform continuous assessment and monitoring the safety level. One thing we shall not forget is doing continuous improvement to achieve higher safety level.

In the early years of SMS implementation, GMF developed Safety Messengers as the agent of SMS implementation in each unit. With regard to intensify the SMS implementation, SAG for all productions level have been established such as Base Maintenance, Line Maintenance, Component Maintenance, Engine Maintenance, and Material Department. The numbers of SAG in total now are 15 including SAG of GSE Aircraft Services Unit and Learning Services Unit as the supporting unit. In recent years, SAGs were established

at five multi base namely Kualanamu, Balikpapan, Surabaya, Denpasar, and Makassar. Aside from the SAG in departmental level, the multibase's SAG are led by the General Manager of the multi base station.

With the establishment of SAG, SMS implementation is not merely the responsibility of Quality Assurance & Safety since the process includes five elements, that is manpower, equipment, process, procedure, and money to build a reliable system. The presence of SAG encourages all elements in the organization to directly involved in SMS implementation since the role and function of SAG is to monitor safety conditions in each working area. Other important roles are to manage hazard identification, carry out safety risk assessments with regard to organization changes and carry out analysis concerning potential costs and risks. In



Oleh: Endra Wirawan

GM. Engine Maintenance Quality System & Auditing

itu, SAG juga memiliki peran dalam proses mitigasi, mereview penerapan mitigasi dan menerapkan performance indicator.

Sebagai motor penggerak implementasi SMS, keberadaan Safety Messenger maupun SAG cukup dirasakan manfaatnya. Indikasi dampak positif itu antara lain meningkatnya jumlah IOR sebagai laporan yang bersifat sukarela dan bebas dari ancaman hukuman bagi pelapornya. Respon SAG yang cepat dalam menindaklanjuti IOR menjadi titik krusial perbaikan kondisi yang tidak aman untuk menjadi aman. Tidak mengherankan jika jumlah IOR semakin meningkat seiring dengan kesadaran karyawan dalam menumbuhkan lingkungan yang aman. Dari target 500 IOR setiap tahun, jumlah yang masuk selalu melebihi target. Peningkatan jumlah IOR mesti dilihat secara bijak yakni tumbuhnya kesadaran karyawan untuk melaporkan kondisi tidak aman. Tujuannya

in addition to that, SAG also has roles in the mitigation process, reviewing the implementation of the mitigation and implementing safety performance indicators.

As the driver of SMS implementation, we could perceive the benefit of Safety Messengers or SAG's existence. One of the positive indication is the growing number of IOR as a voluntary and non-punitive report. The quick response from SAG in terms of IOR follow up is a crucial point in achieving safe condition. It is not surprising that the number of IOR has increased along with the awareness of employees to build safer working environment. From a target of 500 IORs every year, the incoming number of IOR was always exceeded the target. Nevertheless, the increasing number of IOR must be wisely seen as the awareness enhancement of employees to report unsafe conditions. The goal is to prevent hazard occurrence to become a fatal accident.



agar ancaman bahaya tidak berubah menjadi malapetaka.

Di sisi lain, SAG juga mengidentifikasi potensi bahaya dengan skala lebih luas dan berdampak signifikan melalui proses HIRAM. Misalnya, perubahan organisasi, perubahan sistem kerja dan otomasi kerja serta pembangunan atau perubahan fasilitas kerja yang dapat berdampak signifikan terhadap keselamatan, maka harus dilakukan HIRAM. Begitu juga kebijakan pemberlakuan jam kerja 12 jam maupun penggunaan sistem terintegrasi SWIFT serta pembangunan Hangar 4 yang harus dilakukan HIRAM. Dalam proses-proses identifikasi keselamatan inilah peran dan fungsi SAG semakin terasa manfaatnya.

Yang tidak kalah penting dari peran SAG adalah bagaimana mendorong perilaku selamat (*safe*) dalam setiap aktivitas organisasi. Tugas ini

In addition to that, SAG also need to identify any potential hazard in a wider scale and which has significant impact through HIRAM process. Such as organizational and work system changes, and also any changes in working facilities which have significant impact on safety, it must be done by HIRAM process. Likewise, HIRAM is needed concerning the policy of implementing 12 working hours, the usage of SWIFT integration systems, and the construction of hangar 4. Through these safety identification processes, we might feel the positive impact of SAG's role and function.

One important role of SAG we may not forget is how to encourage safety behavior in every organization's activity. This role becomes a big challenge since it is related with human behavior. Nonetheless, unsafe behavior should be transformed into a safe behavior so that it would not lead to



Persuasi

menjadi tantangan besar karena berhubungan dengan kebiasaan manusia. Tapi, mau tidak mau perilaku yang tidak aman (*unsafe behavior*) harus dapat diubah menjadi *safe behavior* supaya tidak berpotensi menjadi *human error*. Dalam perawatan pesawat, *human error* mendapatkan perhatian besar karena lebih sering menjadi faktor penyebab kecelakaan dibandingkan faktor teknis. Dalam beberapa incident maupun accident, human factor berperan lebih besar dibandingkan faktor teknis. Di sisi lain, SAG juga mengontrol rekomendasi dari audit internal maupun eksternal, rekomendasi MEDA, dan memonitor pencapaian safety performance pada setiap periode.

Beragam aktivitas SAG ini menunjukkan betapa signifikan peran mereka dalam mendorong tumbuhnya budaya keselamatan di dalam organisasi. Budaya keselamatan dapat tumbuh selama prinsip-prinsip dasar safety dilaksanakan dengan benar secara konsisten dan berkesinambungan. Karena itu, tidak berlebihan jika SAG disebut sebagai salah satu kunci keberhasilan GMF dalam menerapkan SMS sampai sekarang. ▲



human error. In aircraft maintenance industry, human error got a big attention since accidents were mostly caused by human error. On several incidents and accidents, human factors play a bigger role compared with other technical factors. On the other hand, SAG also controls the recommendations of the internal and external audit, MEDA recommendations, and monitor the achievement of safety performance in each period.

The various activities of SAG depict how significant are their role in encouraging the enhancement of a safety culture within the organization. Safety culture could be embedded as long as the basic principles of safety are implemented sustainably in a consistent and proper way. Therefore, no wonder if SAG is referred as one of the GMF's success key in implementing SMS. ▲



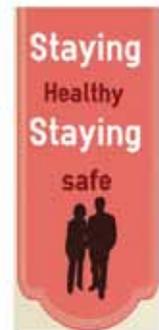
Pojok K3

Menerapkan K3 Dalam Kehidupan Sehari-hari

DALAM menjalani aktivitas kerja sehari-hari, kita sudah tidak asing dengan K3 sebagai cara untuk melindungi diri dari ancaman bahaya dan meningkatkan produktivitas. Ternyata, K3 tidak hanya untuk dunia kerja karena secara prinsip bisa kita implementasikan dalam kehidupan sehari-hari. Berikut ini beberapa contoh penerapan K3 dalam kehidupan kita.

Good House Keeping. Menata barang dan memisahkan antara barang yang diperlukan dan tidak terlalu diperlukan akan membantu kita mencari barang yang diperlukan. Selain mempermudah kita menghemat waktu dalam mencari barang, ruangan juga terasa bersih dan rapi.

Memasang Kotak P3K di rumah. Kita tidak pernah berharap mengalami kejadian yang tidak menyenangkan. Tapi, jika kejadian itu harus terjadi, kita sudah siap untuk pertolongan pertama karena rumah kita sudah dilengkapi obat-obatan dalam Kotak Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan atau P3K.



Alat Pelindung Diri (APD). Alat pelindung diri seperti helm tidak hanya untuk keperluan kantor, tapi kita butuhkan untuk selama perjalanan. Helm yang kita pakai akan berfungsi untuk melindungi kepala dari bahaya benturan. Begitu juga masker untuk bersih-bersih di rumah akan membantu kita terhindar dari bahaya debu ataupun penyakit lainnya.

Keseimbangan Gizi. Pola makan yang sehat dan seimbang membuat tubuh kita senantiasa sehat dan bugar. Salah satu yang mesti kita jaga adalah asupan kalori yang kita hitung berdasarkan tinggi badan, berat badan, usia dan aktivitas yang kita lakukan. Dari situlah kita tahu berapa kalori per hari yang kita asup.

Dengan menerapkan prinsip K3 di rumah, kita telah menjaga diri kita dan keluarga dari ancaman bahaya yang terlihat maupun tidak terlihat. Selamat mencoba. ▲ [Tagor | TUK]

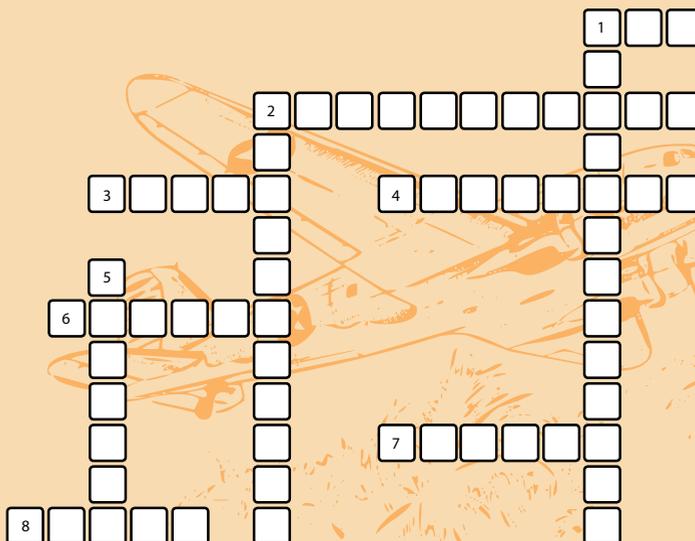


Salah Komunikasi, Dua Pesawat Nyaris Tabrakan

Sebuah pesawat B777 yang baru selesai menjalani perawatan sudah siap di-towing menuju apron untuk persiapan penerbangan berikutnya. Proses towing dilaksanakan oleh dua cockpitman, satu groundman dan satu operator towing. Cockpitman A bertugas berkomunikasi dengan ATC dan cockpitman B menjadi observer dan menyiapkan administrasi untuk handover. Setelah persiapan dirasa mencukupi dan telah lengkap, proses towing dimulai. Pesawat mulai bergerak perlahan dan meninggalkan area hangar.

Beberapa saat setelah pesawat bergerak, petugas ATC memberikan instruksi kepada cockpitman A untuk *hold* pesawat sebelum memasuki area NCY karena sudah ada pesawat B737-NG dalam kondisi *complete pushback* dan siap untuk taxi. Instruksi petugas ATC tidak tersampaikan dengan benar kepada

Teka-Teki Safety Edisi Mei 2016



Mendatar

1. Safety Action Group
2. Salah satu kalori yang dibutuhkan dalam tubuh sehari-hari
3. Salah satu peran SAG adalah melaksanakan
4. Minimum required untuk proses towing adalah qualified
6. QP 107-04 Safety Work and
7. APAR (Alat Pemadam Api)
8. Darimanakah asal authority MOLIT?

Menurun

1. Salah satu persiapan menjelang pelaksanaan audit activity
2. Proses menyampaikan informasi, pikiran, dan perasaan
5. Tangga kerja



Selisik

groundman sehingga pesawat tetap saja bergerak. Ternyata, groundman ini mendapatkan perintah dari cockpitman B yang berinisiatif memberi instruksi agar groundman melanjutkan towing melalui microphone line communication. Akibatnya pesawat tetap saja bergerak sampai memasuki area NCY.

Melihat pesawat masuk area NCY, petugas ATC menginstruksikan kembali kepada cockpitman A untuk berhenti. Mendengar instruksi ini, cockpitman A panik sampai-sampai salah menekan line communication ke groundman. Padahal, dia ingin menghubungi petugas ATC. Mereka baru menyadari kalau di area NCY terdapat pesawat B737-NG yang sudah di-pushback. Dalam kondisi kritis ini, ternyata cockpitman B tetap menginstruksikan groundman untuk melanjutkan towing. Akibatnya, pesawat B777 dan B737-NG *nearmiss collision* alias hampir tabrakan ketika pesawat B777 melakukan manuver. Wingtip B777 dan upper nose B737-NG nyaris bersenggolan.

Kejadian ini membuat semua pihak terkejut, tidak terkecuali petugas ATC yang khawatir terjadi ketidaksesuaian komunikasi. Untuk mengungkap semua sumber kejadian, akhirnya investigasi pun

diselenggarakan. Semua pihak yang terkait dengan proses towing dimintai keterangan untuk mencari akar masalah. Temuan tim investigasi antara lain salah satu cockpitman ternyata salah dalam memberikan informasi mengenai rute towing kepada groundman ketika akan memasuki area NCY. Instruksi *hold* dari ATC rupanya tidak dijalankan.

Temuan lain yang mengejutkan adalah kedua cockpitman ternyata tidak memiliki kualifikasi pesawat B777 sebagaimana dipersyaratkan pada prosedur aircraft towing yang berlaku. Karena itu, tidak mengherankan jika terjadi salah komunikasi dalam proses towing ini karena personel yang terlibat di dalamnya belum memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur towing.

Di sisi lain, komunikasi antara *ATC to Cockpit* dan *Cockpit to Ground* dilaksanakan oleh orang yang berbeda sehingga meningkatkan potensi terjadinya miskomunikasi. Dari kejadian ini akhirnya dilaksanakan *immediate action* dengan mengadakan training radio telephony dari ATC kepada perwakilan operator towing untuk meminimalisir kejadian serupa terulang kembali. **▲ [Sitha]**



Identitas Pengirim Teka-Teki Safety Edisi Mei 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 Juni 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 April 2016	Jawaban Teka-Teki Safety Edisi April 2016	Ketentuan Pemenang
1. Arief Fauzan / 581707 / TFO 2. Marzuli / 581725 / TQH 3. Ade Hermawan / 581174 / TBR-8 4. Jaka Prayudha / 580623 / TVE-7 5. Agus Saepul M. / 532475 / TCW	Mendarat 1. RTS 5. Maret 6. Auditor 9. VacuumAnchor 10. Hazard Menurur 2. SMM 3. Setuju 4. EASA 7. Istirahat 8. Warning	1. Batas pengambilan hadiah 10 Juni 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



Lakukan Perawatan Sesuai Manual dan Prosedur

Setelah terbang 3,5 jam, mesin Trent 772 pesawat A330-300 dari Singapura tujuan Shanghai mengalami *loss of power* di ketinggian 39.000 feet sampai mengalami penurunan (*descent*). Tapi respon sigap para crew dalam memeriksa checklist problem yang terjadi, mesin pesawat dapat dihidupkan kembali setelah kehilangan ketinggian 13.000 feet. Pesawat melanjutkan perjalanan dan mendarat di Shanghai 1,5 jam kemudian dengan selamat.

Dari hasil pemeriksaan menyeluruh ternyata tidak ditemukan penyebab hilangnya power kedua mesin tersebut. Kejadian ini telah dilaporkan kepada authority Singapura dan dibahas bersama Rolls Royce dan Airbus. Komite Penyelidikan Kecelakaan Transportasi Singapura (SAAIB) juga menyelidiki kasus ini. Kejadian seperti ini bisa menimpa pesawat apa saja sehingga dibutuhkan kesungguhan semua pihak, terutama para *maintenance provider*.

Sebagai *maintenance provider* yang cukup familiar dengan pesawat A330, peristiwa di atas mesti menjadi catatan penting sehingga tidak ada satu prosedur pun yang dilanggar dalam melakukan perawatan. Belum ditemukannya penyebab mesin mati seperti di atas bukan berarti tidak ada masalah pada proses perawatannya karena investigasi masih terus berjalan. Karena itu, peristiwa apa pun harus menjadi penguat bagi kita untuk selalu bekerja sesuai manual dan prosedur. ▲ **[Danang]**



Peran Escort Dalam Proses Audit

Seiring peningkatan kepercayaan pasar yang semakin besar, GMF AeroAsia harus selalu siap menjalani audit, baik oleh authority suatu negara maupun quality auditor dari calon customer yang akan menjalin kerjasama. Karena itu, semakin banyak customer yang akan menyerahkan perawatan pesawatnya kepada GMF, maka semakin sering audit dilaksanakan. Untuk menjamin proses audit berjalan lancar, Dinas Quality Assurance & Safety telah menyiapkan escort untuk mendampingi auditor selama audit berlangsung.

Sebagai pendamping, seorang escort tidak hanya bertugas ketika audit sedang berlangsung, tapi sudah menyiapkan diri sejak jauh hari. Aktivitas escort dimulai sejak audit ditentukan di mana escort berkomunikasi dengan auditor tentang rencana aktivitasnya. Escort menjemput auditor di bandara dan menyiapkan ruangan untuk presentasi profil GMF sekaligus untuk ajang promosi. Ruangan ini juga berfungsi sebagai tempat audit Quality Procedure GMF. Di sisi lain, escort juga meminta unit-unit terkait menyiapkan diri dan memastikan kesiapan mereka melalui surveillance.

Ketika audit mulai dilaksanakan, kesan pertama (*first impression*) sangat menentukan kelancaran jalannya audit. Kesan pertama tersebut biasanya ditentukan oleh kondisi house keeping, safety awareness, segregation, dan storage. Auditor akan menanyakan fungsi dan tugas unit-unit yang datang dan menanyakan apakah fungsi dan tugasnya itu memiliki prosedur. Sebagai contoh

ketika audit yang dilakukan oleh authority Korea MOLIT (Ministry Of Landscape Infrastructure and Transportation) pada Februari 2016. Auditor Korea MOLIT, mendapat jawaban yang memuaskan dan memberikan apresiasi kepada GMF atas kepatuhan terhadap prosedur sesuai requirement dalam setiap perawatan pesawat.

Bahkan ketika audit selesai dilakukan, auditor Korea MOLIT merekomendasikan menambah capability yang semula hanya untuk Line Maintenance B747-Series, B737-Series, B777 dan A330 akhirnya ditambah. Sesuai rekomendasi auditor, GMF akhirnya mengajukan penambahan kapabilitas untuk Base Maintenance yang meliputi B777-Series, B747-Series, B737-Series, A330, Engine CFM 56-7 dan APU Garret GTCP-131-9A/9B. Selain itu juga ada penambahan kapabilitas di Component Maintenance untuk C1-C9, C12-C15, C17-C20, dan NDT untuk MPI, FPI, Ultrasonic, Eddy Current serta X-ray.

Semua pencapaian itu tentu tidak lepas dari persiapan dari escort dan auditee. Dalam proses *exit meeting* sebagai bagian akhir dari audit, auditor menyatakan tidak ada finding dan observation karena GMF dinyatakan sudah *follow to procedure*. Bahkan auditor akan menyampaikan kepada maskapai di Korea bahwa GMF merupakan MRO yang tepat untuk perawatan pesawat mereka. Hal sama pernah disampaikan oleh auditor dari DCA Malaysia dan Quality Assurance Eagle Express Malaysia yang baru melakukan audit di GMF pada 13-16 April 2015. **▲ [Haryadi]**



Komunikasi tidak hanya penting untuk kehidupan, tapi juga untuk dunia penerbangan.

Salah komunikasi dengan pasangan saja bisa memicu keributan. Apalagi kalau air crew dan ground crew salah komunikasi, bisa fatal akibatnya.

Komunikasi itu menuntut kejelasan dan gamblang.

Kalau menulis di hand over book ya harus jelas dan ringkas. Jangan disamakan dengan menulis status di media sosial.

Komunikasi disebut efektif kalau pesan yang diterima sesuai dengan keinginan pemberi pesan tanpa dikurangi atau ditambah.

Jangan sampai pesan positif berubah jadi gosip hanya karena ditambah dan dikurangi oleh penerima pesan.



SAG Sebagai Indikator Keselamatan

Sebagai kelompok yang bertanggung jawab dalam memberikan dan menerima arahan strategis dari Safety Committee, peran SAG cukup signifikan dalam mengembangkan safety di dalam perusahaan. Apalagi dengan perannya itu, SAG seringkali

Saran Mang Sapeti



disebut sebagai indikator keselamatan di dalam perusahaan. Karena itu, SAG harus tegas dan konsisten menjalankan perannya dengan memperhatikan beberapa hal berikut:

Pertama, mengawasi keselamatan operasional di area masing-masing dengan mengadakan surveillance secara periodik. *Kedua*, mengelola dan mengidentifikasi potensi bahaya dan resiko yang dapat terjadi secara periodik dan berkala. *Ketiga*, menerapkan mitigasi atau tindakan korektif yang sesuai pada area masing-masing. *Keempat*, mengontrol program kerja yang sudah dibuat untuk menunjang safety. *Kelima*, mengatur kegiatan safety training dan safety promotion di masing-masing unit untuk meningkatkan *awareness* pada setiap personel.

Lima aktivitas ini berdampak langsung terhadap safety. Karena itu, jika SAG semakin aktif, maka dampak yang ditimbulkan adalah peningkatan keselamatan dan minimnya incident serta accident yang dapat merugikan perusahaan. Di sisi lain, konsistensi peran SAG juga berdampak pada terciptanya lingkungan kerja yang nyaman dan sehat untuk semua personel. **▲ [Sufi]**



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.



COMPLACENCY

Waspadalah terhadap rasa mudah puas terhadap pekerjaan, hindari hal – hal yang menyebabkan anda berpikiran cepat puas, seperti waktu yang terbatas dan lain sebagainya. Lakukan *double check* terhadap pekerjaan

Complacency Safety Nets

1. Latihlah untuk berharap menemukan suatu kesalahan dalam inspeksi
2. Jangan sekali-kali menandatangani sesuatu yang tidak anda kerjakan





Belajarlah Kepada Seorang Profesional

Menjadi profesional di satu bidang dapat dicapai dengan beragam cara. Salah satunya belajar dari *expert* seperti yang dilakukan seorang desainer parfum terkenal di dunia. Awalnya dia hanya asisten destilasi dan peracik bahan parfum yang akan diseleksi oleh desainer parfum profesional. Dari proses ini dia belajar memilih bahan, teknik pengolahan hingga menjadi minyak aromatik. Selama bertahun-tahun dia menimba pengetahuan dari para *expert* lalu mencoba sendiri dengan kreativitas yang dikembangkan sendiri. Kerja keras ini ternyata membuahkan hasil. Dia muncul sebagai salah satu desainer parfum terkenal di dunia sekarang.

Menimba pengetahuan dan pengalaman dari kaum profesional tidak hanya berlaku untuk industri parfum, tapi juga di industri perawatan pesawat. Untuk menjadi engineer profesional tidak cukup hanya berbekal teori dan praktek, tapi juga menyerap pengalaman mereka yang memiliki lebih

banyak knowledge, skill, dan pengalaman. Materi yang dipelajari dapat dimulai dari pemahaman proses maintenance, teknik maintenance, sampai pengujian hasil maintenance seperti operational check. Dalam perawatan pesawat, mereka yang bisa diserap pengetahuannya dan pengalamannya antara lain engineer, supervisor, maupun inspector.

Meskipun belajar dari profesional sangat penting, namun tetap saja panduan utama pelaksanaan perawatan adalah manual dan regulasi. Karena itu, pengetahuan dan pengalaman proses sharing knowledge dari profesional tetap harus disesuaikan kebenarannya dengan manual dan regulasi. Bagaimana pun juga, industri perawatan pesawat berbeda dibanding industri lain karena industri ini berhubungan langsung dengan keselamatan jiwa manusia. Aspek airworthiness harus tetap terpenuhi dalam proses belajar dari seorang profesional sekalipun. ▲ **(Saiful Anham)**

Snapshot



Gunakan Tangga Kerja Yang Sesuai

SETIAP personel maintenance wajib berpikir, bekerja dan bertindak secara aman dan selamat demi mencegah terjadinya incident maupun accident yang merugikan diri sendiri, perusahaan hingga customer. Kewajiban ini sudah tertuang dalam prosedur QP 107-04 tentang *Safety Work and Facilities*. Salah satu bentuk perilaku dan tindakan aman adalah menggunakan tangga kerja yang sesuai dengan tipe pesawat karena setiap pesawat memiliki ukuran dan tinggi yang berbeda.

Dalam penggunaan tangga kerja, definisi tangga kerja yang sesuai adalah tangga yang memiliki tinggi yang pas yakni tidak terlalu tinggi atau terlalu rendah. Selain itu, kondisi tangga harus baik dan memenuhi persyaratan untuk digunakan kerja. Tangga harus memiliki *lockpad* yang mampu mengunci dengan sempurna sehingga tangga tidak bergerak-gerak saat digunakan. Tangga kerja harus memiliki struktur yang kokoh untuk menopang beban pekerja. **M.R**





Peran Utama SAG Sesuai SMM Section 1.2.8.

Sebagai perusahaan perawatan pesawat yang sedang mengembangkan kapabilitas dan kapasitas, tantangan yang dihadapi oleh GMF AeroAsia tidaklah kecil. Salah satu tantangan terbesar adalah bagaimana mempertahankan *level of safety* dan *quality of product* di tengah meningkatnya aktivitas sehari-hari. Di sisi lain, juga terjadi penambahan sumber daya manusia yang menjadi tantangan lain dalam mempertahankan *level safety*. Sebagai organisasi yang berkomitmen dengan safety, risiko penurunan *safety awareness* mesti diantisipasi sejak dini.

Untuk mencegah risiko penurunan *safety awareness*, perusahaan sudah merancang strategi yang beragam yang dapat diimplementasikan di *homebase* Cengkareng dan *outstation* secara bersama. Salah satu strategi yang telah dijalankan adalah membentuk Safety Action Group (SAG) dengan target menjaga *level of safety* tetap *acceptable* di seluruh lini produksi, seluruh *station* dan *area supporting* lainnya. Sampai sekarang sudah terbentuk 15 SAG di *area produksi* maupun *supporting* dan dari *homebase* Cengkareng hingga lima *multibase station* yakni KNO, BPN, SUB, UPG dan DPS.

Berdasarkan Safety Management Manual (SMM) Section 1.2.8. SAG berperan penting dan strategis dalam menjaga dan meningkatkan *safety* di areanya. Peran itu meliputi (1) *Overseeing operational safety within the functional area*, (2) *Managing the area's hazard identification*, (3) *Assessing the impact of safety on operational changes and activating hazard and risk analysis process as appropriates*, (4) *Implementing mitigation or corrective actions relevant to the area*, (5) *Maintaining and reviewing relevant performance*

indicators, (6) *Managing safety training and promotion activities within the area*.

Untuk menjalankan enam peran utama ini, SAG dibentuk seperti organisasi kecil yang memiliki struktur seperti ketua, sekretaris, anggota, dan *safety messenger*. Selain itu, SAG juga memiliki *activity plan* yang disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing *area kerja*. Sesuai dengan SMM Section 1.2.8 di atas, SAG menyelenggarakan *meeting* untuk evaluasi aktivitas yang dijalankan dan merencanakan kegiatan lanjutan.

Dengan adanya perangkat ini, maka pengawasan *safety* dalam pelaksanaan aktivitas *maintenance* di *appron*, *hangar*, *workshop engine & component*, *material store* serta *area supporting* lainnya dapat dilaksanakan dengan baik. Dalam proses ini, melaksanakan HIRAM (Hazard Identification Risk Assessment & Mitigation) merupakan salah satu peran SAG sesuai amanat SMM. Aktifitas HIRAM dapat dilakukan jika terdapat perubahan operasional, proses *maintenance*, penambahan fasilitas dan kapabilitas baru, perubahan personil dan manajemen yang bisa berdampak kepada aspek *safety*.

Selain peran di atas, mengadakan *safety training* dan *safety promotion* juga menjadi bagian dari peran SAG sehingga terbangun *safety awareness* yang kuat dalam diri masing-masing anggota SAG. Dengan demikian *safety indicator* yang telah ditetapkan oleh masing masing SAG dapat tercapai dan mengalami peningkatan. Kita harus yakin, jika semua anggota SAG menjalankan perannya dengan baik dan konsisten sesuai SMM, maka akan terjadi peningkatan *safety level* di *area kerja* kita sebagai modal utama mendukung pencapaian visi dan misi perusahaan. ▲

[Hariyadi Wirja]

