

Pengetahuan dan Informasi Safety



PENITY

Persuasif, Informatif, Naratif



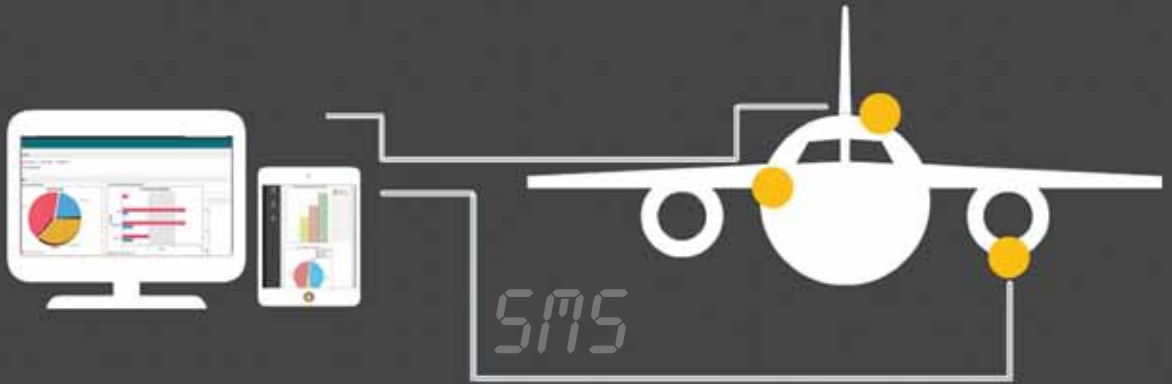
Peran Safety Messenger Terhadap Pertumbuhan Bisnis

Safety Messenger Role for Business Growth

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



Safety Messenger Sebagai Teladan

Kehadiran teladan menjadi penting dalam proses membangun budaya keselamatan. Apalagi di tengah rutinitas kerja yang selalu berulang, teladan seperti menjadi pengingat tentang budaya yang ingin dibangun. Di sinilah pentingnya Safety Messenger, karyawan terpilih yang dianggap memiliki skill, pengetahuan, dan perilaku yang mencerminkan budaya safety. Dengan memberi contoh, diharapkan proses pembentukan budaya keselamatan semakin intensif. Apalagi Safety Messenger bertugas di setiap area kerja.

Dengan memiliki 304 Safety Messenger yang tersebar di semua area kerja, pembangunan budaya keselamatan diharapkan berdampak langsung terhadap safety and quality. Dua aspek ini sangat penting dalam bisnis perawatan pesawat. Tanpa safety and quality, bisnis perawatan pesawat tidak mungkin dijalankan. Karena itu, membangun budaya keselamatan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari aktivitas perawatan pesawat.

Pentingnya peran Safety Messenger menjadi topik utama *Penity* edisi November 2016 sekaligus pengingat bagi kita semua. Apalagi *Penity* telah menginjak usia yang kedelapan pada Oktober 2016 yang lalu. Safety Messenger perlu meningkatkan perannya secara konsisten. Begitu juga *Penity* sebagai bagian dari safety promotion untuk membangun budaya keselamatan. Semoga momentum yang baik ini memberi tambahan energi untuk kemajuan perusahaan tercinta. ▲

Salam Redaksi

Safety Messenger as a Role Model

The presence of role model is important to encourage safety culture. Especially in the middle of repetitive routine work, role model serves as a reminder about the culture to be established. This is where safety messenger, a selected employee who is considered to possess the skills, knowledges, and behaviors that reflects safety culture, play an important role. By serving as an example, the process of establishing safety culture is expected to be more intense, especially with safety messengers assigned in each work area.

With 304 safety messengers spread in all working areas, the cultivation of safety culture is expected to have direct impact on safety and quality. These two aspects are very important in aircraft maintenance business. Without safety and quality, this business can't be run. Thus, cultivating safety culture becomes inseparable from aircraft maintenance activities.

The importance of the role of safety messenger becomes the main topic of the November 2016 edition of *Penity* to serve as a reminder to all of us. Safety messenger needs to consistently develop its role to cultivate safety culture. Hopefully this momentum will give us more energy for the betterment of our beloved company. ▲

Dampak Hand Over Book Terhadap Safety and Quality

SEPERTI sajian utama Penity edisi Oktober 2016, masalah *Handover Book* memang harus menjadi perhatian kita semua karena menjadi tools untuk pekerjaan yang berkesinambungan. Dengan mengalihkan pekerjaan secara benar, penyelesaian pekerjaan dapat dikontrol dan *historical* pekerjaan dapat ditelusuri. Selain itu, *Handover Book* juga penting untuk membantu mengontrol *Turn Around Time* (TAT) agar sesuai dengan rencana.

Pekerjaan yang belum selesai dicatat dan ditransfer kepada *crew* berikutnya melalui *Handover Book*, kemudian *shift* berikutnya mengontrol item-item yang belum selesai. Pengontrolan ini diharapkan membantu pencapaian TAT yang *ontime*. Selain itu, *Handover Book* juga membantu karyawan senantiasa menjaga safety and

quality. Dengan proses transfer pekerjaan yang benar, maka tidak ada satu pekerjaan pun yang terlewatkan sehingga safety dan quality tetap terjaga.



Supaya pelaksanaan *Handover Book* berjalan dengan baik, perlu adanya komitmen leader untuk melakukan *crosscheck* implementasi dan memberikan pemahaman subordinatnya. Pemahaman yang cukup dari supervisor atas pentingnya *hand over book* diperlukan, namun hal yang tidak kalah pentingnya adalah kesadaran dari pelaksana di lapangan. Oleh karena itu, konsistensi dan

awareness dari setiap personel merupakan kunci utama dalam pelaksanaan *hand over*. ▲

Balugu Gomo Sibagariang
GM ICT Service Delivery

IOR



Due Date AD Reminder TER Berbeda dengan SWIFT



Berdasarkan data AD reminder TER, due date AD FAA 74-08-09R3 di 4207FH. Namun di sistem SWIFT di 4444FH. Terdapat kesalahan dalam penentuan last done di SWIFT. Ref DFT jatuh pada tanggal 3 Juli 2016, tapi di SWIFT 4 Agustus 2016. ▲ (**Fitry Nurlaeli Ghozali / 581037**)

Responsible Unit

As preventive action TED will lead the initiative to overcome similar problem in the future and do coordination with TER, TLP and TQE.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada Saudari Fitriy 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. ▲

Evidence



Follow Up



Safety Messenger di Tengah Dinamika Dinas TM

Perkembangan bisnis membuat organisasi semakin dinamis untuk menyesuaikan diri dengan perubahan. Tidak jarang perusahaan dituntut mengubah model pengelolaan organisasi dengan harapan menjadi lebih efektif dan efisien. Dinamika ini sedang terjadi di Dinas Material Services (TM) sejalan dengan visi GMF AeroAsia menjadi *Top 10 MRO's in The World* pada tahun 2020. Dinas TM pun fokus di kegiatan Strategic Procurement (TMS), Planning and Purchasing (TME dan TMP), Bonded Zone and Inventory Control (TMB), dan Parts Trading (TMM).

Untuk menjalankan peran dan fungsinya, Dinas TM didukung oleh lima unit yakni TMB, TME, TMM, TMP, dan TMS dengan tugas yang berbeda. Unit TMB fokus pada kepatuhan terhadap peraturan Bea Cukai dan mengontrol asset serta inventory. Unit TME fokus pada perencanaan dan pembelian aircraft parts, cabin parts, chemical,



general/standard parts, tools, maupun AOG. Unit TMM fokus pada kegiatan trading aircraft parts. Unit TMP untuk planning and purchasing breakdown parts engine, APU dan komponen. Sedangkan Unit TMS fokus pada analisa demand

Safety Messenger in the Dynamics of TM Department

Business development forces organization to be more dynamics in order to adapt with changes. In most cases, company are forced to change its organization model in hopes of getting more effective and efficient. This dynamic is currently taking place in the department of material services (TM), which is in accordance with the vision of GMF Aeroasia to be the top 10 MRO in the world by 2020. This leads TM department to be focused on strategic procurement (TMS), planning and purchasing (TME and TMP), bonded zone and inventory control (TMB), and parts trading (TMM).

In performing their function, TM department is assisted by 5 units, each with their own tasks. TMB unit is assigned to deal with compliance to custom regulation and asset and inventory control. TME unit is assigned to handle planning and purchasing of aircraft parts, cabin parts, chemical parts, general/standard parts, tools, and also AOG. TMM unit is designated to handle aircraft parts trading activity, TMP unit is assigned to manage planning and

purchasing of breakdown parts of engine, APU, and its components, while TMS unit is appointed to analyze material demand, vendor management, and material engineering.

The change of TM department in terms of its function characteristic obviously affected SAG TM. In this context, the role of safety messenger to understand the work scope in TM department is greatly needed. As a role model, safety messenger must stand in the frontline to run the safety program.



terhadap material, vendor management dan material engineering.

Perubahan karakteristik fungsi Dinas TM tentu saja berpengaruh pada ruang lingkup SAG TM. Dalam konteks ini, peran Safety Messenger yang memahami ruang lingkup pekerjaan di Dinas Material Services sangat dibutuhkan. Sebagai role model, Safety Messenger mesti berada di garda paling depan menjalankan program safety. Untuk itu, sosialisasi tentang safety, termasuk melakukan surveillance secara terencana menjadi aktivitas yang terus dijalankan. Program ini menjadi perbaikan jika ditemukan aktivitas yang tidak sesuai dengan aturan safety.

Dinas TM juga mensosialisasikan SMM di setiap bidang yang disambut antusias oleh insan-insan muda Dinas TM. Mereka sangat antusias mengikuti dan menyaksikan safety surveillance sebagai tambahan pengetahuan. Dengan bekal



For that, safety socialization, including planned surveillance, must be a sustainable activity. This program will yield improvement each time a non-safety compliance activity is found.

TM department also socialized SMM in all areas that are supported enthusiastically by the youngsters of TM department. They are enthusiast to follow through the safety surveillance as an additional knowledge. By doing so, they will understand

ini, mereka semakin memahami item-item safety yang harus menjadi acuan dalam pembelian spare-part pesawat dan perencanaan proyek-proyek yang ditangani oleh Dinas TM. Sosialisasi ini dilakukan oleh Safety Messenger Dinas TM karena mereka bagian penting dalam aktivitas Material Services.

Selain tugas utama di atas, Safety Messenger juga mereview prosedur dan sumber daya manusia yang melakukan pekerjaan. Kalau tidak dikontrol, dua aspek ini dapat menjadi hazard karena ketiadaan prosedur atau kurangnya pengetahuan. Terutama kebijakan bisnis yang berhubungan langsung dengan kegiatan produksi seperti Bea Cukai. Pembuatan kebijakan bisnis Bea Cukai mengacu pada 272/PMK.04/2015 tentang Pusat Logistik Berikat.

Dalam peraturan yang dituangkan dalam Kebijakan Bisnis Pengelolaan Pusat Logistik Berikat, salah satu poin pentingnya adalah setiap pergerakan barang harus tercatat dalam sistem inventori perusahaan berbasis komputer. Hal ini merupakan keharusan agar setiap barang dapat didata dan ditelusuri keberadaannya dari proses inbound, transfer, sampai outbound. Jika barang-barang ini tidak dapat ditelusuri dan tidak tertib administrasi, tentu saja menjadi suatu hazard. Di sinilah peran Safety Messenger mendukung aspek safety di setiap aktivitas TM. ▲ (Irfan Kurniansjah)

more safety items that must be taken as references when purchasing aircraft spare parts and planning projects. This socialization is done by the safety messenger of TM department as they play an important role in the material service activity.

Beside the main tasks described above, safety messengers must also review work procedure and its human resources. If it is not oversight, these two aspects may lead to hazard due to the absence of procedure and the lack of knowledge, especially when it is related to business policies that interact directly with the production, such as customs. Business policy regarding customs refers to 272/PMK.04/2015 about associated logistic center.

Among the rules prescribed by business policies of associated logistic center, one important point states that every movement of goods must be recorded in computer-based company inventory system. This is a must to ensure that the whereabouts of all goods can be traced during inbound, transfer, and until outbound process. Leaving these goods untraceable will cause hazard and this is where safety messenger play its role to support the safety aspect in all activities. ▲ (Irfan Kurniansjah)



Peran Safety Messenger Terhadap Pertumbuhan Bisnis

Safety Messenger Role for Business Growth

Dua tahun sebelum ICAO mewajibkan Aircraft Maintenance Organization (AMO) menerapkan Safety Management System (SMS) di tahun 2009, GMF AeroAsia telah melangkah lebih dulu. Implementasi SMS bukan sekadar tools untuk membangun budaya keselamatan, namun menjadi faktor penting keberlangsungan bisnis perawatan pesawat. Bahkan ICAO Doc 9859 Annex 19 menyebutkan bahwa organisasi SMS harus dibentuk supaya efektivitas implementasi SMS dapat diukur di semua level.

Dalam mengelola safety, SMS memiliki empat metode. Pertama, membangun struktur organisasi SMS sebagai bukti komitmen manajemen yang tertuang dalam kebijakan. Kedua, menyediakan prosedur dan proses untuk identifikasi potensi bahaya yang disebut Hazard Identification, Risk Assessment and Mitigation (HIRAM). Ketiga, punya Safety Assurance untuk menjamin safety dikelola dan ditingkatkan secara terus-menerus. Keempat, memiliki safety promotion, termasuk memberikan training maupun keterampilan kepada personel yang dipilih untuk menjadi pelopor implementasikan SMS secara efektif.

Personel terpilih inilah yang kita kenal sebagai Safety Messenger yakni orang-orang yang secara selektif dipilih oleh manajemen karena dinilai memiliki pengetahuan tentang SMS dan memiliki keterampilan yang memadai untuk mengimplementasikan SMS secara efektif. Sebagai personel yang terpilih, mereka diharapkan bisa menjadi role model karena tujuan dari implementasi SMS adalah terbentuknya budaya keselamatan. Budaya ini sangat penting karena industri perawatan pesawat merupakan industri dengan aktivitas yang memiliki risiko cukup tinggi.

Sebagai role model, Safety Messenger dituntut memiliki safety leadership dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya. Mereka tidak sekadar memiliki pengetahuan teknis, namun juga etika kerja yang kuat, tanggung jawab, keterbukaan, kepercayaan, konsistensi, memotivasi dan komunikasi yang efektif untuk mempromosikan budaya

Two years before ICAO obligate the Aircraft Maintenance Organization (AMO) to implement Safety Management System (SMS) in 2009, GMF had the first move. Implementation of SMS is not just a tool to build a safety culture, but it is also an important factor for aircraft maintenance business continuity. Even ICAO's Doc 9859 Annex 19 states that the organization's SMS should be formed so that the effectiveness of the SMS implementation can be measured at all levels.

In managing safety, SMS has four methods. First, build the organizational structure of SMS as evidence of management commitment which is contained in the policy. Second, provide procedures and processes for the identification of potential hazards so-called Hazard Identification, Risk Assessment and Mitigation (HIRAM). Third, have a Safety Assurance to ensure safety is maintained and improved continuously. Fourth, have a safety promotion, including to provide training and skills for the selected personnel to become a pioneer for effective SMS implementation.

The selected personnel are what we know as Safety Messenger, are those which selectively chosen by the management as they are considered to have knowledge of SMS and have sufficient skills to implement SMS

effectively. As Safety Messenger, they are expected to be role models for implementing SMS is a safety culture. Culture is very important because the aircraft maintenance is an industry with high risk activities.

As a role model, Safety Messenger are required to have safety leadership in carrying out their duties and responsibilities. They do not just have the technical knowledge, but also a strong work ethic, responsibility, openness, trust, consistency, motivation and effective communication to promote a safety culture in their work area. Safety Messenger is a learner figure to improve safety on an ongoing basis.

Generally, Safety Messenger has four main roles namely Safety Peer, Safety Trainer, Safety Assessor, and Safety Promoter. Using these four roles, Safety Messenger always be partners in working safely,



Oleh: Saryono

Manager Quality and Safety Development

keselamatan di area kerjanya. Safety Messenger adalah figur pembelajar untuk meningkatkan keselamatan secara berkelanjutan.

Secara umum, Safety Messenger memiliki empat peran utama yakni Safety Peer, Safety Trainer, Safety Assesor, dan Safety Promotor. Berbekal empat peranan ini, Safety Messenger senantiasa menjadi partner dalam bekerja secara safe, berbagi pengetahuan, transfer knowledge melalui coaching, mentoring, dan conseling, berani dan tegas memberhentikan aktivitas yang tidak aman dan mempromosikan safety secara konsisten, serta menjadi pelopor dalam setiap kegiatan safety. Dengan menjalankan peran ini, Safety Messenger secara tidak langsung juga mengasah

sharing knowledge, transfer of knowledge through coaching, mentoring, and ccounseling, courageous and assertive to stop the unsafe activities and to promote safety consistently, as well as being a pioneer in every safety activity. By this role, Safety Messenger indirectly also hone his safety leadership which should be developed simultaneously.

In the scale of a company, the implementation of safety programs is the responsibility of the top management. However, in practical terms in the field, Safety Messenger is the one who play a major role as a safety culture activator. This role is executed proportionately in their working unit under the patronage of Safety Action Group (SAG). Therefore, Safety Messenger also known as special forces for



safety leadership yang memang harus terus dikembangkan.

Dalam skala yang lebih luas yakni perusahaan, implementasi program keselamatan memang menjadi tanggung jawab manajemen puncak. Namun, dalam tataran praktis di lapangan, Safety Messenger yang berperan besar sebagai penggerak budaya keselamatan. Peran ini dijalankan secara proporsional di unit kerjanya di bawah naungan Safety Action Group (SAG). Karena itu, Safety Messenger disebut juga sebagai pasukan khusus bagi setiap SAG dalam melaksanakan peran dan fungsinya seperti mengidentifikasi hazard hingga membuat mitigasi. Dengan peran ini, bukan hanya perusahaan yang dibuat tenang, tapi juga customer.

each SAG in carrying out its roles and functions such as identify hazard up to make mitigation. In this role, sense of comfort is not only felt by the company but also by the customers.

In other words, the greater the role and contribution of Safety Messenger, unsafe conditions in the company can be minimized. This condition surely can become one of the attractions for the customers not to worry about their aircraft which are undergoing maintenance. The thought of something undesirable happened on the aircraft can be thrown away because of safety culture has become part of company's daily activities. Therefore, it is not surprising when the company's safety culture is getting better, then the business can grow better compared to other companies who do not have any safety culture.



Dengan kata lain, semakin besar peran dan kontribusi Safety Messenger, maka kondisi tidak aman di perusahaan dapat ditekan seminimal mungkin. Kondisi ini tentu menjadi salah satu daya tarik bagi customer agar tidak khawatir dengan pesawatnya yang sedang menjalani perawatan. Bayangan akan terjadi sesuatu yang tidak diinginkan pada pesawatnya dapat dibuang jauh-jauh karena budaya keselamatan sudah menjadi bagian dari keseharian perusahaan. Dengan gambaran ini tidak heran jika semakin baik budaya keselamatan perusahaan, maka bisnisnya berkembang lebih baik dibandingkan perusahaan yang tidak memiliki budaya keselamatan yang kokoh.

Di sisi lain, Safety Messenger juga mengajak orang lain untuk berubah menjadi lebih baik. Itulah alasan kenapa Safety Messenger yang sukses menjadikan mereka juga sukses dalam memimpin organisasi secara menyeluruh dan sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan bisnis perusahaan. ▲



On the other hand, Safety Messenger also invite other personnel to change for the better. That is the reason why a successful Safety Messenger made them successful in leading the organization and also affects the company's business growth. ▲



Mari Tumbuhkan Budaya K3L

Kemampuan menerapkan program Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lingkungan (K3L) adalah salah satu impian perusahaan untuk melindungi pegawai dari aspek keselamatan, kesehatan maupun pencemaran lingkungan. Program ini bukan hanya tugas dan tanggung jawab petugas K3L, tapi semua elemen di dalam perusahaan. Kepedulian seluruh elemen perusahaan harus dimulai dari kebiasaan memakai Alat Pelindung Diri (APD) untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja maupun Penyakit Akibat Kerja (PAK).

Meski diawali dari kebiasaan sederhana, membangun budaya K3L menjadi tantangan tersendiri



karena persepsi tentang K3L yang masih harus ditingkatkan. Untuk itu, membangun budaya K3L dimulai dari penegakan prosedur K3L dalam bekerja, mengkomunikasikan kegiatan K3L, hingga semua indikator K3L mencapai target seperti *Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR)* atau angka kecelakaan kerja kategori berat harus dijaga tetap 0 dan indikator penting lainnya.

Penerapan budaya K3L akan berdampak positif. Dari aspek ekonomi, penerapan K3L dapat menurunkan kecelakaan kerja sehingga kompensasi terhadap kecelakaan menurun, biaya tenaga kerja juga berkurang. K3L yang efektif dapat meningkatkan produktivitas kerja sehingga dapat meningkatkan hasil produksi. Manfaat ini yang diharapkan mendorong industri mengembangkan budaya K3L sebagai bagian dari kehidupan di perusahaan.

Dari aspek branding, K3L juga memberi manfaat. Perusahaan yang menerapkan budaya K3L memiliki nilai tambah di mata customer serta pihak lain. Citra ini diharapkan meningkatkan kepercayaan pasar maupun keluarga karyawan yang menjadi bagian tidak terpisahkan dari kehidupan perusahaan. Mari budayakan selamat, sehat dan cinta lingkungan. ▲ (580580 / TUK)



Unapproved Parts Dipasang, Kecelakaan Tidak Bisa Dihindari



Sebuah pesawat sewa tipe Convair CV-580 berencana terbang dari Oslo International Airport menuju Hamburg International Airport pada 8 September 1989. Penerbangan yang akan dimulai pada pukul 04.00 waktu setempat ini membawa 50 penumpang dan 5 orang flight crew. Semua persiapan untuk terbang sudah dilakukan sesuai regulasi dan prosedur yang ditentukan.

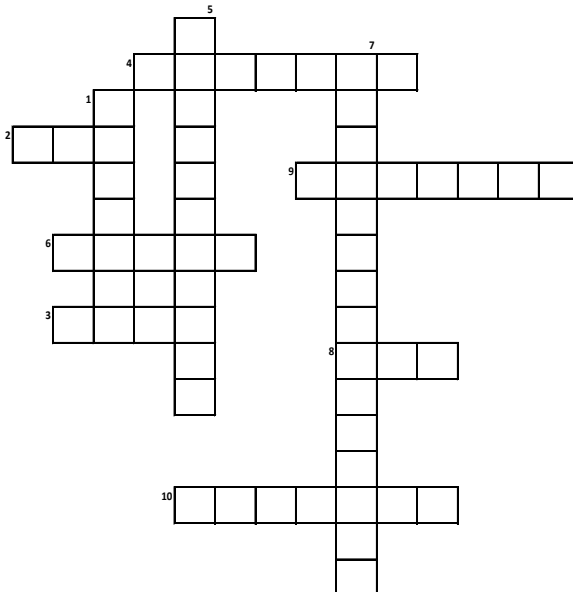
Sebelum pesawat dioperasikan, ternyata flight crew menemukan salah satu dari dua generator tidak dapat berfungsi sebagaimana seharusnya.

Kerusakan dua generator ini sebenarnya sudah terjadi sejak dua hari sebelumnya. Tapi, karena mekanik tidak dapat memperbaiki, Flight Officer memutuskan menggunakan Auxiliary Power Unit (APU) sebagai sumber listrik. Keputusan ini diambil karena yurisdiksi Norwegia memiliki aturan ketat tentang pesawat yang akan lepas landas. Dalam yurisdiksi ini disebutkan bahwa pesawat diizinkan lepas landas dengan syarat memiliki dua sumber listrik. Namun, pilot tidak mengetahui kalau *mounting* APU ini sedang rusak.

Dalam flight log pesawat CV-580 ini, APU harus dioperasikan ketika pesawat sedang terbang. Pilot pun mematuhi ketentuan ini. Tapi, ketika APU dioperasikan, kerusakan *mounting* justru menimbulkan getaran hingga ke bagian ekor pesawat. Getaran ini semakin lama semakin keras



Teka-Teki Safety Edisi November 2016



Menurun

- 1 Berfungsi untuk mengetahui kondisi dan spesifikasi dari suatu komponen, material, equipment atau suatu barang, sehingga penggunaannya tepat sesuai sasaran atau kondisi barang tersebut
- 5 Kelas balapan mobil tempat duduk tunggal yang tertinggi (bahasa indonesia)
- 7 Personel yang dinilai memiliki pengetahuan tentang SMS dan memiliki keterampilan yang memadai untuk mengimplementasikan SMS secara efektif

Mendatar

- 2 Federal Aviation Administration (singkatan)
- 3 Lembaga regulator penerbangan sipil Indonesia (singkatan dalam bahasa inggris)
- 4 Pada awal tahun 2016, FAA memberikan predikat GMF sebagai perusahaan dengan kategori ...
- 6 Hazard Identification, Risk Assessment and Mitigation (singkatan)
- 8 Sebuah group yang beranggotakan safety messenger dan memiliki fungsi untuk mengidentifikasi hazard hingga membuat mitigasi (disingkat)
- 9 Tahun ini Majalah Penity berulang tahun ke- ...
- 10 Kelelahan total

Selisik

sehingga bolts yang berfungsi menahan ekor pesawat dengan badan pesawat tidak mampu lagi menahan kerasnya getaran. Apalagi getaran ini bukannya makin mereda, tapi malah sebaliknya semakin keras terasa hingga ke seluruh badan pesawat.

Getaran keras yang terus menerus itu menyebabkan pesawat mengalami osilasi aerolastik sehingga terjadi kegagalan pada flight control dan struktur pesawat. Seiring bertambahnya level getaran, pesawat semakin susah untuk dikendalikan. Hingga akhirnya ekor pesawat hancur dan pesawat jatuh ke laut. Kecelakaan pesawat ini menjadi kecelakaan pesawat Convair dengan jumlah korban terbesar.

Otoritas penerbangan bergerak melakukan investigasi atas kecelakaan ini. Salah satu yang dicek adalah maintenance records. Hasilnya sungguh mengejutkan karena investigator menemukan tiga dari empat bolts yang menghubungkan vertical fin dan badan pesawat menggunakan parts yang tidak sesuai dengan spesifikasi dari manufacture. Parts ini memiliki kualitas serta kehandalan yang buruk. Dari temuan ini, tim investigasi menyimpulkan kecelakaan terjadi karena pemakaian parts yang tidak sesuai dengan spesifikasi dari manufacture.



Hasil investigasi kecelakaan ini kemudian dipublikasikan sebagai pelajaran tentang pentingnya pemakaian parts yang sesuai spesifikasi dari manufacture. Setiap membuat parts, manufacture sudah memperhitungkan kekuatan dan kehandalan produknya. Untuk menjamin keselamatan penerbangan, faktor biaya tidak boleh menjadi alasan pemakaian parts yang tidak sesuai dengan spesifikasi. Meski sepiantas tampilan sama, tapi parts dari manufacture memiliki kehandalan dan kualitas yang jauh lebih tinggi dibandingkan parts yang tidak sesuai spesifikasi. **▲ (Ryan Adi N)**

Identitas Pengirim Teka-Teki Safety Edisi November 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 Desember 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 Oktober 2016	Jawaban Teka-Teki Safety Edisi Oktober 2016	Ketentuan Pemenang
Laga Arif P / TLS-4 / 581139 Dedy Suwarno / TQH / 519984 Hardianto Dharmawan / TBH / 581878 Annisa / TFL / 581463 Azaria S. Nadhirah / TDS / 582050		<ol style="list-style-type: none"> Batas pengambilan hadiah 10 Desember 2016 Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 R.13 dengan menghubungi Bp. Angga Dwi Cahyo setiap hari kerja pukul 09.00- 15.00 WIB Pemenang menunjukkan ID card pegawai Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan



Memahami Kembali Peran dan Fungsi Safety Messenger



Pengaruh SAG tentu sangat besar terhadap perilaku safety setiap insan GMF. Apalagi SAG didukung oleh personel-personel terpilih yang dikenal dengan Safety Messenger.

Dalam implementasi program keselamatan untuk membangun budaya keselamatan di GMF AeroAsia, peran Safety Action Group (SAG) di setiap area kerja sangat penting. Selain sebagai penggerak program keselamatan, SAG juga berperan merancang, mengevaluasi, dan membenahi program keselamatan di area kerja masing-masing. Pengaruh SAG tentu sangat besar terhadap

di area kerjanya dalam kondisi safe. Sebagai personel yang dinilai memiliki pengetahuan dan kemampuan dalam implementasi Safety Management System (SMS), *Safety Messenger* adalah role model yang baik bagi personel yang lain. Minimal, Safety Messenger mampu menjadi role model di area kerjanya. Supaya peran *Safety Messenger* ini sesuai dengan harapan, ada baiknya kita kembali memahami peran dan fungsi *Safety Messenger* yang tertera di Safety Management Manual (SMM) section 1.2

Dari beberapa peran dan fungsi *Safety Messenger*, paling tidak ada beberapa yang cukup penting dan menjadi pondasi tanggung jawabnya. Beberapa peran dan fungsi itu antara lain melakukan *overseeing* terkait safety pada aktifitas operasional di masing-masing area, mengelola hazard yang diidentifikasi di area masing-masing, melaporkan dan memfasilitasi pelaporan yang terkait dengan hazard menggunakan media Safety Reporting (IOR). Identifikasi hazard dan pengelolaan laporan sangat penting karena menjadi bagian dari proses pencegahan.

Selain itu, *Safety Messenger* juga harus melaksanakan assesment terhadap dampak safety pada perubahan operasional dan menganalisa hazard serta resiko dengan prosedur yang sesuai. Hal ini biasanya terkait dengan proses HIRAM. *Safety Messenger* harus memitigasi atau melaksanakan perbaikan terkait dampak safety yang terjadi di areanya, melakukan review performance SAG terhadap safety, serta mengatur pelaksanaan safety training dan kegiatan promosi safety di area masing-masing.

Bila seorang *Safety Messenger* memahami dan melaksanakan peran dan fungsinya seperti tertera di dalam SMM section 1.2, maka kita sangat yakin kondisi safety di setiap area SAG dapat terjaga dan terus dikembangkan. Bagi *Safety Messenger*, tugas dan tanggung jawab ini sungguh mulia karena turut berkontribusi menciptakan keselamatan manusia. **▲ (Danang)**

perilaku safety setiap insan GMF. Apalagi SAG didukung oleh personel-personel terpilih yang dikenal dengan Safety Messenger. Jumlah *Safety Messenger* tidak boleh kurang dari 10% dari total personel di setiap SAG agar aktivitas SAG di setiap area terkontrol dengan efektif.

Seorang *Safety Messenger* memiliki kewajiban untuk memastikan area kerja dan semua aktifitas





Tantangan Lebih Besar Menghadapi Audit FAA

Kepatuhan terhadap prosedur ini tidak hanya dalam pekerjaan, tapi juga dituangkan dalam regulasi dan prosedur internal perusahaan.

Sebagai perusahaan perawatan pesawat yang telah memiliki sertifikat *approval* dari otoritas penerbangan sipil nasional maupun global, GMF AeroAsia harus selalu siap menjalani audit, baik audit internal maupun eksternal. Tujuan utama audit bukan sekadar mempertahankan sertifikat *approval* yang sudah dimiliki, namun memastikan setiap aktivitas di dalamnya telah sesuai dengan regulasi dan prosedur yang berlaku. Kepatuhan terhadap prosedur ini tidak hanya dalam pekerjaan, tapi juga dituangkan dalam regulasi dan prosedur internal perusahaan.

Setiap audit pasti memberikan tantangan yang berbeda. Begitu pula pengalaman yang didapatkan dari setiap

pelaksanaan audit. Pengalaman ini justru menjadi nilai tambah dalam meningkatkan aspek safety dan quality. Rekomendasi perbaikan dari auditor menjadi bahan untuk menjalankan perbaikan berkelanjutan dalam upaya menjaga level safety dan quality. Proses panjang ini sudah memberikan manfaat besar ketika GMF ditetapkan sebagai MRO dengan kategori Low Risk oleh FAA sejak Februari 2016 yang lalu.

Status Low Risk memang membanggakan. Tapi, kebanggaan ini tidak boleh membuat kita terlena karena proses audit untuk MRO dengan kategori Low Risk pasti lebih ketat. Audit tahunan oleh FAA ini kembali akan dilakukan pada Januari 2017. Audit ini sekaligus sebagai verifikasi FAA terhadap pengajuan penambahan rating

pesawat A330-200/300 Series up to C-Check Including Minor Repair and Minor Alteration dan Engine CFM56-7B up to Overhaul. Penambahan rating ini sangat penting bagi kelangsungan bisnis GMF di masa depan.

Untuk menghadapi audit ini, Dinas Quality Assurance & Safety melakukan berbagai persiapan dan koordinasi secara intensif dengan unit terkait untuk membahas dan memastikan kesiapan procedure, manpower, facility, tools equipment dan juga material. Persiapan ini untuk menjamin kesiapan GMF menghadapi audit FAA. Dalam audit ini, FAA mengirimkan dua auditor yakni Art John Muzzicato dan Frank Baker.

Untuk mendukung persiapan ini, dibutuhkan keterlibatan



semua personel dan resource dalam rangka mensukseskan audit FAA. Pencapaian maksimal dari hasil audit terakhir mau tidak mau harus dipertahankan untuk mengukur sejauh mana kesiapan kita terhadap audit-authority dan customer di masa depan. Selain itu, dengan persiapan yang matang diharapkan memberikan dampak yang positif terhadap peningkatan safety, quality dan perkembangan bisnis GMF pada masa mendatang. **▲ (Nafi)**



RUMPI

Rubriknya mang SAPETI

Mekanik terjatuh karena menggunakan tangga kerja yang tidak proper. Padahal tangga yang proper tersedia di area kerja meski jaraknya sedikit jauh.

Yuk pake tangga yang proper biar aman demi keselamatan diri juga kok.

Sekelompok mekanik terburu – buru meninggalkan area pesawat ketika ada safety messenger datang menghampiri untuk memberitahu kondisi pesawat yang tidak menggunakan pitot cover.

Jangan takut ditegur kalau memang untuk perbaikan proses? Mari bersikap terbuka untuk pertumbuhan perusahaan kedepannya.

Mekanik senior marah ketika seorang safety messenger muda menegur dirinya yang tidak menggunakan safety belt saat bekerja ditinggian.

Saling mengingatkan adalah kunci penting untuk menjaga keselamatan para personel

Saran Mang Sapeti



Agar Fatigue tidak Terjadi

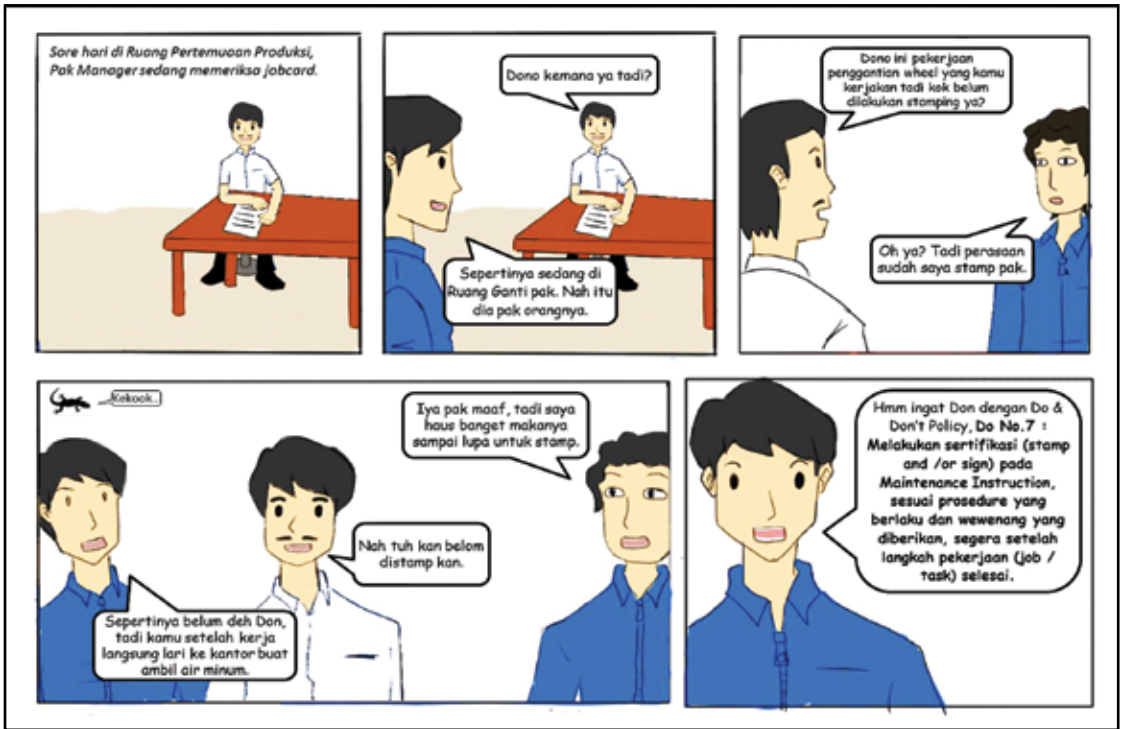
Seringkali dalam keseharian, kita harus tetap bekerja walau dalam keadaan lelah dan tidak bersemangat. Jika kondisi tersebut berlangsung terus menerus, kita bisa mengalami kelelahan total atau *fatigue*. Agar *fatigue* tidak terjadi, kita perlu melakukan perubahan pola hidup dengan beberapa cara sederhana.

Pertama, Istirahat yang cukup. Jangan biarkan waktu kesibukan mengurangi waktu istirahat. Normalnya orang dewasa membutuhkan 7-9 jam untuk tidur dengan lelap. Kedua, olahraga dengan teratur. Olahraga dapat meningkatkan level energi dan tingkat kebugaran tubuh. Ketiga, konsumsi makanan yang memiliki nutrisi sehat dan seimbang. Cara makan dan makanan yang dikonsumsi mempengaruhi energi seseorang setiap harinya.

Keempat, perhatikan berat badan ideal. Seseorang dengan berat badan ideal sesuai BMI (*Body Mass Index*) akan memiliki stamina yang lebih fit dan tingkat energi yang maksimal daripada seseorang yang obesitas atau *overweight*. Kelima, jaga tingkat stress tetap rendah. Stress dapat berujung pada masalah-masalah lain seperti rasa cemas, gangguan tidur, gangguan makan, sakit kepala, dan sebagainya. Semua cara ini menjadi solusi untuk mengatasi *fatigue* yang dialami. Dengan demikian tubuh akan selalu prima dan mampu beraktivitas dengan sehat dan aman. ▲ (**Ozzysta**)



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.



LACK OF RESOURCES

Rawatlah fasilitas kerja sehari – hari seperti tool , tangga kerja , APD dan lainnya sehingga semua fasilitas dapat terjaga dengan baik, dan apabila kita membutuhkan fasilitas tersebut kita dapat mempergunakannya kembali. ▲

Lack of Resources Safety Nets

1. Periksa area yang dicurigai pada awal inspeksi dan sediakan part yang diperlukan
2. Beli dan simpan part untukantisipasi permintaan untuk maintenance
3. Ketahui seluruh sumber part dan atur untuk pooling atau loan
4. Rawat dan standard dan bila mbingungkan grounded pesawatnya





Kerjasama Kru Pitstop F1 yang Menakjubkan

Setelah melewati 30 putaran lebih di Autodromo Hermanos Rodriguez, Mexico City, pembalap tim Mercedes Benz, Lewis Hamilton masuk *pitstop* untuk mengganti ban dan mengisi bahan bakar. Proses di pitstop yang hanya 8,5 detik itu menjadi salah satu kunci kemenangan Lewis Hamilton di GP Mexico. Dalam Formula One (F1), pembalap wajib memasuki *pitstop*. Dengan kecepatan rata-rata mobil mencapai 300 km/h, waktu sepersekian detik tentu sangat berharga. Bahkan, strategi *pitstop* seringkali menentukan kemenangan pembalap.

Bayangkan, 24 orang kru *pitstop* bekerjasama mengganti empat ban, mengisi bahan bakar, dan memperbaiki kerusakan. Semua berlangsung dalam

hitungan detik. Yang lebih menarik tentu saja hasil kerja mereka selalu presisi. Setiap kru berhasil melakukan suatu pekerjaan yang penuh perhitungan dan nyaris sama layaknya sebuah kerja seni. Kesalahan kecil bisa membuat semua strategi berantakan yang berujung pada kekalahan. Bahkan, tidak menutup kemungkinan kesalahan itu mengancam keselamatan pembalap.

Proses kerja kru *pitstop* yang serba cepat, tepat dan hasilnya presisi selalu menjadi inspirasi bagi banyak kalangan. Beberapa maskapai menjadikan model kerja mereka sebagai inspirasi dalam menciptakan kerjasama tim yang tangguh. Bahkan, model *pitstop* tim F1 seperti Mercedes Benz, Ferrari, McLaren dan Red Bull sering menjadi *benchmarking* bagi industri lain. Model kerjasama kru *pitstop* ini bisa menjadi inspirasi dalam perawatan pesawat. Seperti halnya *pitstop*, perawatan pesawat adalah jenis pekerjaan tim, bukan pekerjaan individual.

Untuk mengadopsi model kerjasama mereka, tentu saja dibutuhkan persiapan yang matang, skill yang mumpuni, komunikasi yang baik dan koordinasi yang kuat. Proses perawatan pesawat yang melibatkan banyak unit memang butuh perencanaan yang sangat matang. Di sinilah tantangan pertama yang harus dijawab sebagai pondasi dalam menjalankan perawatan. ▲ (Avicenna Z)

Fungsi Tagging/Labeling Pada Komponen

Tagging atau labeling berperan besar mencegah kesalahan penggunaan material, komponen atau part yang tidak sesuai yang dapat memicu kecelakaan. Tagging atau labeling untuk mengetahui kondisi dan spesifikasi komponen, material, dan equipment sehingga penggunaannya tepat dan sesuai peruntukan. Selain berdampak fatal, penggunaan yang salah karena tagging/labeling tidak benar juga dapat merusak tools dan equipment. Di industri perawatan pesawat, beberapa label yang dikenal antara lain *serviceable tag*, *unserviceable tag*, *holding tag*, *finding tag*, dan lain-lain.

Selain harus jelas dan mudah dibaca, tagging/labeling harus ditempatkan di tempat yang mudah dilihat. Begitu juga dengan barang yang diberi tagging/labeling harus ditempatkan di tempat yang sudah disediakan. Mudah dilihat dan jelas



Equipment dengan serviceable tag yang lengkap.



Fix FIREX di area hangar ditempatkan di posisinya.

sangat membantu personel yang membutuhkan komponen, material, atau equipment yang lain. Label yang jelas juga menghindari kemungkinan salah dalam penggunaan. Misalnya, *Eye Wash* untuk mencuci mata dalam kondisi darurat. Label yang jelas tidak membuat orang salah menggunakan alat pertolongan pertama ini. ▲ (Muslich)



Safety Messenger dalam Aktivitas Perusahaan MRO



Keteladanan dalam menjalankan program safety ini menjadi salah satu tugas dan tanggung jawab Safety Messenger di GMF AeroAsia.

Sesuai dengan AMO Manual 1.2, Safety Messenger berperan untuk meningkatkan implementasi Safety and Quality Policy. Kebijakan yang ditandatangani oleh *Accountable Manager* ini tidak lain komitmen perusahaan dalam menegakkan budaya keselamatan. Jika budaya keselamatan ini berjalan dengan baik, dampaknya terhadap bisnis perusahaan cukup signifikan. Selain produk yang semakin aman, perusahaan dapat meminimalisir *cost of poor quality* yang berdampak pada peningkatan profit dan citra perusahaan.

Dalam aktivitas perawatan pesawat yang penuh risiko, Safety Messenger berperan penting dalam mensosialisasikan program safety. Apalagi pendidikan dan lingkungan karyawan berasal dari latar belakang yang berbeda-beda sehingga diperlukan role model yang dapat dilihat langsung, ditiru, dan dijadikan inspirasi dalam berperilaku yang *safe*. Training tentang keselamatan sudah diberikan. Tapi, kehadiran teladan sebagai contoh tetaplah penting.

Untuk mengakselerasi pengetahuan dan implementasi safety, kontrol di tempat kerja dilakukan secara berkala melalui (a) kontrol rekayasa, (b) kontrol administrasi, dan (c) kontrol terhadap alat pelindung diri. Kontrol rekayasa di area kerja dilakukan dengan memperbaiki area kerja menjadi lebih *safe*, mengubah desain, dan lain-lain. Kontrol administrasi melalui training dan pendidikan, pengaturan prosedur kerja. Kontrol alat pelindung diri melalui bimbingan dan pengawasan dalam penggunaan APD di area kerja.

Untuk mengukur safety level dari semua program dan peranan Safety Messenger, maka Safety Management Manual (SMM) menjadi rujukan. Diharapkan peran Safety Messenger semakin besar sehingga *safety level* juga meningkat. ▲ (Makhrus)

Membangun budaya keselamatan tidak cukup hanya dengan membuat program dan peraturan yang bersifat memaksa untuk menumbuhkan kebiasaan, namun juga membutuhkan *role model* atau teladan. Keberadaan *role model* dapat memberikan contoh nyata tentang implementasi program keselamatan dan menjadi inspirasi bagi yang lain. Apalagi mereka yang menjadi teladan diharapkan mampu mentransfer pengetahuan yang dimiliki sebagai bagian integral dari proses membangun budaya keselamatan.

Keteladanan dalam menjalankan program safety ini menjadi salah satu tugas dan tanggung jawab Safety Messenger di GMF AeroAsia. Safety Messenger di setiap unit kerja merupakan personel terpilih yang dinilai memiliki pengetahuan dan keterampilan yang memadai dalam implementasi program-program safety. Selain menjadi *safety leader*, mereka juga berperan sebagai *ambassador* program keselamatan di unit kerjanya. Jika tugas dan tanggung jawab ini dijalankan secara efektif, budaya keselamatan semakin kokoh menjadi bagian dari kehidupan perusahaan.